

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE HISTORIA

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN PARA OPTAR POR EL GRADO DE
LICENCIATURA EN HISTORIA

CONCESIONES Y EXPLOTACIÓN COMERCIAL EN EL PACÍFICO
COSTARRICENSE: UN ESTUDIO DE LAS COMPAÑÍAS DE EXPLOTACIÓN
MARÍTIMA (1850-1950)

LICENCIADO

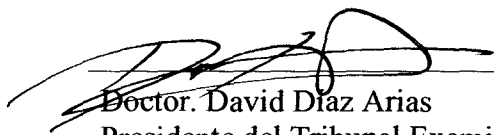
CHRISTIAN ALBAN VEGA CHAVES

DIRECTORA: ELIZETH PAYNE IGLESIAS

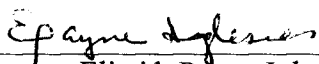
CIUDAD UNIVERSITARIA RODRIGO FACIO

7 DE MARZO 2013

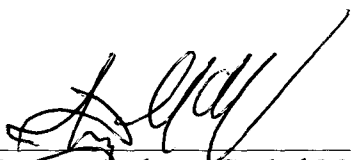
Trabajo Final de Graduación presentado el día 7 de marzo de 2013 en la Biblioteca Luis Demetrio Tinoco de la Universidad de Costa Rica, para optar por el grado académico de Licenciado en Historia, ante el siguiente Tribunal Examinador:



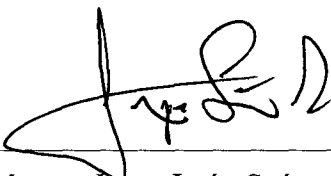
Doctor. David Díaz Arias
Presidente del Tribunal Examinador de la Escuela de Historia



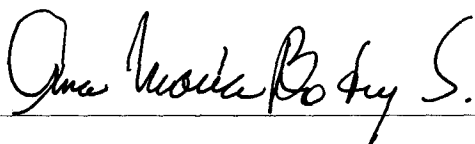
Doctora. Elizeth Payne Iglesias
Directora del Trabajo Final de Graduación



Doctor. Anthony Goebel McDermott
Lector



Master. Jorge León Saénz
Lector



MSc. Ana María Botey Sobrado
Lectora invitada



Bachiller. Christian Alban Vega Chaves
Sustentante

DEDICATORIA

“Jonás les respondió: Levántenme y arrójenme al mar, y el mar se les calmará. Yo sé muy bien que por mi culpa les ha sobrevenido esta gran tempestad. Los hombres se pusieron a remar con fuerza, para alcanzar tierra firme; pero no lo consiguieron, porque el mar se agitaba cada vez más contra ellos”.
Libro de Jonás. 1, 12-13.

A mi madre Carmen que siempre me tiene presente en su silencio y sus oraciones, para llegar con bien a cada meta de mi vida, a papá que está en el cielo para guiarme.

A Cecilia, por su profundo compromiso y compañía, ganó mi amor, admiración y respeto por siempre.

A doña Marta y don Humberto, que me brindaron su apoyo y hogar para realizar esta encomiable tarea.

A mis hermanos Andrea y Mario gracias por su apoyo, a mis sobrinos, Marito y Meylin a los que me quedarán más historias que contarles de esta magnífica que es la vida.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitirme aprender de tantas personas, que de cada una se haría una valiosa tesis.

A la Directora de esta investigación, Elizeth Payne Iglesias quien creyó en este trabajo y me brindó sus valiosos conocimientos a los lectores, don Jorge León Saénz, por su vasto conocimiento e invaluable guía y a Anthony Goebel Mc Dermott por su profunda y enriquecedora visión de la excelencia.

Al personal administrativo del Parque Nacional Santa Rosa, en las personas del director, Alejandro Masis, al subdirector, Roger Blanco a María Luisa del Programa Ecoturismo a Freddy Salazar, coordinador del área marina protegida por permitirme conocer más de cerca los avatares del mar, gracias sinceras a Enrique “Quique” Canales por su desinteresada colaboración, a don Eulogio Sequeira Sequeira, capitán de embarcación por su experiencia y colaboración.

A la funcionaria Inés Lostalo de la Estación de Biología Marina de la Universidad Nacional en Puntarenas por ayuda brindada y a su padre don Luis Lostalo Francheschi, quien me aportó sus vivencias para esta investigación.

Al personal del Museo Histórico de Puntarenas, por las facilidades brindadas para realizar esta investigación.

Al Personal administrativo de la División Marítimo Portuaria y de la Biblioteca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Al personal administrativo del Instituto Costarricense de pesca y acuicultura, sede central Puntarenas.

Al personal del Archivo Nacional, por su grata colaboración y oportuna ayuda.

Al personal administrativo de la Escuela de Historia por sus atenciones.

Al Posgrado de Historia y al personal administrativo del Centro de Investigaciones Históricas de América Central, por las facilidades brindadas.

A Cindy Chaves Uribe y a Laura Godínez por su valiosa colaboración en las revisiones finales del texto.

Al geógrafo José Gabriel Ballesterero por su interés y colaboración en la realización de los mapas.

Al Bachiller, Victor Vargas por su laboriosa ayuda en la búsqueda sistemática de fuentes en el Archivo Nacional.

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CONTENIDO DE CUADROS	9
TABLA DE CONTENIDO DE GRÁFICOS	11
TABLA DE CONTENIDO DE MAPAS	12
TABLA DE CONTENIDO DE FOTOGRAFÍAS	14
TABLA DE CONTENIDO DE IMÁGENES	16
TABLA DE CONTENIDO DE ANEXOS	17
ANEXO 1: Cuadro de registros de Exportación e importancia de productos marinos de 1883-1950.....	17
ANEXO 2: Entrevista 1, Señor, Luis Lostalo Francheschi	17
ANEXO 3: Entrevista 2, Señor, Eulogio Sequeira Sequeira.....	17
ANEXO 4: Tabla descriptiva de las compañías de explotación marítima analizadas.....	17
ABREVIATURAS	17
CAPÍTULO I	19
PRESENTACIÓN DEL TEMA	19
1. TEMA DE INVESTIGACIÓN	20
1.1 Concesión y explotación comercial en el Pacífico costarricense: Un estudio de las compañías de explotación marítima 1850-1950	20
1.2 Problemática	20
1.3 Justificación espacial y temporal	22
1.4 Justificación del tema.....	23
1.5 Evolución de las compañías de navegación y explotación marina.....	25
1.6 Objetivos.....	27
1.7 Objetivo General.....	27
1.8 Objetivos Específicos.....	27
1.9 Estado de la cuestión.....	28
1.9.1 La explotación marítima en el comercio exterior e interregional en Costa Rica de 1850-1950.....	28
1.9.2 Regiones, compañías de explotación marítima y redes comerciales	32

1.10 Marco teórico y conceptual.....	40
1.10.1 Historia regional del Pacífico de Costa Rica.....	40
1.10.2 El concepto de Estado concesionario en el libre mercado.....	43
1.10.3 Explotación sistemática de los recursos naturales	52
1.11 Hipótesis.....	54
1.12 Fuentes y metodología.....	55
CAPÍTULO 2	59
LA LÓGICA MERCANTIL DE LAS COMPAÑÍAS DE NAVEGACIÓN Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMA EN LA REGIÓN PACÍFICA.....	59
2.1 Introducción.....	60
2.2 Desarrollo de la economía costarricense de 1850-1950	61
2.3 Mercado Interno y desplazamiento de productos	62
2.4 Colonización y estructura productiva de la región pacífica.....	65
2.5 Resguardos y movimiento marítimo.....	71
2.6 Niveles comercio de las compañías de transporte marítimo en el Pacífico	85
2.7 Conclusión	101
CAPÍTULO 3	103
MECANISMOS FISCALES CONTRA EL CONTRABANDO EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO.....	103
3.1. Introducción.....	104
3.2. Vigilancia portuaria y costera	104
3.3. Control institucional de registros marítimos.....	111
3.4. Desarrollo portuario: primer paso en la explotación marítima.....	113
3.5. Exploración y explotación costera y marítima en el Pacífico.....	115
3.6. Compañías de navegación y su influencia en los poblados del Pacífico costarricense.....	127
3.7. Conclusión	137
CAPITULO 4	139
COMPAÑÍAS DE EXPLOTACIÓN MARÍTIMA COMO AGENTES DE CAMBIO ECONÓMICO EN EL PACÍFICO COSTARRICENSE.....	139

4.1. Introducción	140
4.2. Intereses comerciales de las compañías de explotación marítima	140
4.3. Contratos con las compañías de cabotaje en el Pacífico costarricense	144
4.4. Implicaciones comerciales de los contratos en los servicios prestados por las compañías de cabotaje: estudio de casos	151
4.5. Muelles regionales y compañías de cabotaje	160
4.6. Contratos y concesiones con las compañías de transporte internacional.....	174
4.7. Los contratos y concesiones como instrumentos de negociación y regulación.....	182
4.8. Conclusiones	189
 CAPITULO 5	 191
RUTAS, REGIONES Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE A INICIOS DEL SIGLO XX	191
5.1. Introducción	192
5.2. Extensión de rutas marítimas a la región sur del Pacífico en el siglo XX	192
5.3. Costos, servicios y tarifas entre compañías de cabotaje	196
5.4. Servicios estratégicos desarrollados por las compañías de cabotaje	202
5.5. Cabotaje y conexión con la región sur de Costa Rica	205
5.6. Estado, dependencia portuaria y tecnológica en la formación de una marina mercante comercial nacional.....	223
5.7. Alcances e intereses de la estructura marítima nacional.....	233
5.8. Compañías transporte internacional y sus intereses comerciales	244
5.9. Conclusión	251
 CAPÍTULO 6	 254
INSERCIÓN DE COSTA RICA EN EL ESCENARIO DE LA EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN MARINA.....	254
6.1 Introducción	255
6.2 La explotación marina y su incursión comercial en el Pacífico.....	256
6.3 Uso de la milla marítima en el Pacífico	258
6.4 La explotación de la madre perla de 1850 a 1927: estudio de contratos	259
6.5 El contrato de la compañía Bayer Mosson	259
6.6 Contrato con la compañía de Salim Abouhamad.....	260

6.7 La madre perla: contexto comercial y regulaciones	261
6.8 Métodos para extraer madre perla.....	264
6.9 Antecedentes de la exploración y contratos de explotación marina del océano Pacífico en Costa Rica en la primera mitad del siglo XX	268
6.10 Contratos para la explotación de especies a gran escala: el caso del tiburón.	273
6.11 Inicios de la pesca de camarón.....	277
6.12 La Pacific Refrigeration Company y demás compañías pesqueras	280
6.13 Concesiones como política de desarrollo estatal	284
6.14 Incipiente consumo de pescado en el Valle Central en el siglo XIX y XX.....	291
6.15 Comercio y Consumo de productos marinos en el Valle Central	294
6.16 Conclusión	298
CAPITULO 7	299
CONTEXTO GEOPOLÍTICO DEL PACÍFICO COSTARRICENSE Y SUS RECURSOS MARINOS EN LA ECONOMÍA DE POSGUERRA.....	299
7.1. Introducción	300
7.2. Potencias pesqueras en la explotación marina del Pacífico de Costa Rica.....	300
7.3. La Pacific Refrigeration Company en el contexto comercial del Pacífico de Costa Rica	306
7.4. Conflictos fiscales y regulación estatal	309
7.5. La incipiente industria pesquera costarricense	314
7.6. Soberanía marítima de Costa Rica en la exploración y explotación en el Pacífico	320
7.7. Conflictos por la sostenibilidad pesquera del atún y sardina en el Pacífico costarricense.....	325
7.8. Comisión Interamericana del Atún Tropical y el libre derecho de explotación marina.....	337
7.9. Conclusión	347
8. CONCLUSIONES GENERALES	348
9. FUENTES PRIMARIAS	355
10. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	370
11. ANEXOS.....	378

TABLA DE CONTENIDOS DE CUADROS

CUADRO 1

ARTICULOS EXPORTADOS DE 1910 A 1912.....65

CUADRO 2

CANTIDADES ABSOLUTAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS
Y DESEMBARCOS EN EL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-194587

CUADRO 3

DISTANCIA CALCULADAS EN LA LICITACION PARA EL SERVICIO
DE CORREOS ENTRE PUNTARENAS Y MUELLES DEL GOLFO DE NICOYA, 1913194

CUADRO 4

DISTANCIA E ITINERARIO DE LAS RUTAS
EN EL GOLFO DE NICOYA Y OTROS PUERTOS, 1913.....197

CUADRO 5

RUTAS Y TARIFAS A PUERTOS DEL SUR POR LA EMPRESA DE
TRANSPORTES MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA, 1915199

CUADRO 6

TABLA DE PRECIOS DE FLETES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES
MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA, 1915200

CUADRO 7

TARIFAS DE PASAJEROS DE LA SOCIEDAD NAVIERA DEL PACIFICO, S.A., 1938.....206

CUADRO 8

TARIFAS DE FLETES DE LA SOCIEDAD NAVIERA
DEL PACÍFICO .S.A. DE PUNTARENAS AL PACIFICO SUR, 1938.....207

CUADRO 9

VARIACION DE PRECIOS DE FLETES DE 1915 A 1938
(CON SALIDA Y ENTRADA AL PUERTO DE PUNTARENAS208

CUADRO 10

VARIACION DE PRECIOS DE LOS PASAJES ENTRE 1915 Y 1938
(CON SALIDA Y ENTRADA DEL PUERTO DE PUNTARENAS.....209

CUADRO 11

TARIFA DE PRECIOS Y FLETES DE LA COMPAÑÍA
DE SERVICIOS MARITIMOS SANTIAGO SAGEL Y CIA.....211

CUADRO 12

TARIFAS DE PASAJES Y FLETES DE LA COMPAÑÍA
SERVICIOS MARÍTIMOS SANTIAGO SAGEL Y CÍA, 1915.....212

CUADRO 13

TARIFAS DE PASAJES Y FLETES
COMPAÑÍA NAVIERA DE GOLFO DULCE S.A., 1944221

CUADRO 14

TARIFAS DE PASAJES Y FLETES A PLAYA HERRADURA
Y PLAYA JACO COMPAÑÍA LOSTALO, 1944.....222

CUADRO 15

ALGUNOS DATOS DESCRIPTIVOS DE LAS
EMBARCACIONES POAS Y TURRIALBA, 1885.....236

CUADRO 16

ESTADO DE LOS IMPUESTOS OBTENIDOS POR LA EXTRACCION
DE LA MADRE PERLA POR MUNICIPIOS EN 1924, 1925,1926.....264

CUADRO 17

MATERIALES Y ABASTOS DE LOS COMPAÑIAS
PESQUERAS QUE REGISTRABAN ARANCELES EN PUNTARENAS, 1947.....313

CUADRO 18

MOVIMIENTO DE EMBARQUE DE ATÚN, CONTRATO
ENTRE LA PACIFIC REFRIGERATION COMPANY
Y EL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACÍFICO, 1941-1952326

CUADRO 19

ESTADO DE EQUILIBRIO Y RENDIMIENTO MAXIMO
SOSTENIDO DE UNA PESQUERIA.....331

TABLA DE CONTENIDO DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1

EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE LOS TONELAJES REGISTRADOS
DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-194588

GRÁFICO 2

EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS
DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO AL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945.....89

GRÁFICO 3

EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE KILOGRAMOS TRANSPORTADOS
DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO AL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945.....91

TABLA DE CONTENIDO DE MAPAS

MAPA 1	
MOVIMIENTO MIGRATORIO DE 1840-1880.....	76
MAPA 2	
MOVIMIENTO MIGRATORIO DE 1880-1930.....	78
MAPA 3	
GOLFO DE CULEBRA	80
MAPA 4	
GOLFO DE NICOYA.....	82
MAPA 5	
BAHIA BALLENA.....	83
MAPA 6	
RUTAS, PUERTOS OFICIALES Y DE RESGUARDO EN EL PACÍFICO NORTE, 1940-1950	92
MAPA 7	
RUTAS ESTABLECIDAS EN EL MAR CARIBE Y ATLÁNTICO POR LA UNITED FRUIT COMPANY, 1909.....	94
MAPA 8	
UBICACIÓN EN EL PACÍFICO SUR DE LOS SITIOS DE EXTRACCIÓN DE TINTE DE CARACOL MARINO	121
MAPA 9	
RUTAS, PUERTOS OFICIALES Y DE RESGUARDO EN EL PACÍFICO Y EL CARIBE, 1940-1950	124
MAPA 10	
EXTRACCIÓN DE MANGLE EN EL PACÍFICO, 1880-1950	125
MAPA 11	
RUTAS, PUERTOS OFICIALES Y DE RESGUARDO EN EL GOLFO DE NICOYA, 1940-1950.....	128
MAPA 12	
MAPA DEL POBLADO DE BEBEDERO, 1956.....	131

MAPA 13	
LAS TRES RUTAS PROPUESTAS PARA EL CANAL INTEROCEANICO EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, (MÉXICO) NICARAGUA COSTA RICA Y EL ISTMO DE PANAMÁ, 1850.....	176
MAPA 14	
RUTA DE CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEANICO ENTRE COSTA RICA Y NICARAGUA POR EL OCEANO PACÍFICO	178
MAPA 15	
MAPA DE RUTAS DE VAPORES EN AMERICA CENTRAL, 1914.....	185
MAPA 16	
PUERTOS DE ARRIBO A LA REGIÓN SUR PARA LOS VAPORES Y GASOLINAS, 1915.....	198
MAPA 17	
LEVANTAMIENTO DE BATÍMETRÍA REALIZADO POR LOS ESTADOS UNIDOS EN EL GOLFO DULCE, 1885.....	217
MAPA 18	
REGIÓN SUR DE COSTA RICA, 1963	218
MAPA 19	
RUTAS, PUERTOS OFICIALES Y DE RESGUARDO EN EL PACÍFICO CENTRAL Y SUR, 1940-1950.....	220
MAPA 20	
PRINCIPALES RUTAS Y PUERTOS DE COSTA RICA CON EL PACÍFICO Y CARIBE CENTROAMERICANO, 1880-1940	241
MAPA 21	
UBICACIÓN DE BANCOS PERLIFEROS EN EL PACÍFICO DE COSTA RICA, 1927.....	267
MAPA 22	
MAPA DE INVESTIGACIÓN DE LA COSTA Y EL OCEANO PACÍFICO POR LA COMISIÓN DE PESCA DE LOS ESTADDOS UNIDOS.....	269
MAPA 23	
ISLA DEL COCO, 1899	271
MAPA 24	
MAR PATRIMONIAL Y TERRITORIAL	325
MAPA 25	
LAS PRINCIPALES ÁREAS DE CAPTURA DE ANCHOVETA, 1952	346

TABLA DE CONTENIDO DE FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFÍA 1

PUBLICIDAD DE LOS BARCOS Y PRODUCTOS
DE LA COMPAÑÍA BANANERA INSTALADA EN GOLFO DULCE.....95

FOTOGRAFÍA 2

EMBARCADERO DEL POBLADO DE BOLSÓN.....99

FOTOGRAFÍA 3

DESEMBARCADERO DE LEPANTO, GOLFO DE NICOYA.....100

FOTOGRAFÍA 4

SALINAS DE LEPANTO, EN LA ACTUALIDAD.....100

FOTOGRAFÍA 5

EMBARCADERO DE PAQUERA GOLFO DE NICOYA, 1959144

FOTOGRAFÍA 6

PLANO DEL MUELLE DE PUERTO JESÚS, 1920163

FOTOGRAFÍA 7

PLANO DEL MUELLE DEL PUERTO SOLEY, 1942166

FOTOGRAFÍA 8

MUELLE EN COLORADO DEL CANTON DE CAÑAS, 1940.....168

FOTOGRAFÍA 9

MUELLE DE PUERTO HUMO, 1959.....170

FOTOGRAFÍA 10

PLANO DEL MUELLE DE PUERTO HUMO, 1912.....171

FOTOGRAFÍA 11

MUELLE DEL PUERTO DE BAHÍA DE COCOS, 1913173

FOTOGRAFÍA 12

EMBARCACIÓN LA MODESTA
DE LA COMPAÑÍA LOSTALO, DÉCADA DE 1940.....223

FOTOGRAFÍA 13	
MUELLE DE CABOTAJE EN PUNTARENAS, 1959	230
FOTOGRAFÍA 14	
AJUSTE DE ESCAFANDRA.....	265
FOTOGRAFÍA 15	
USO DE LA ESCAFANDRA.....	266
FOTOGRAFÍA 16	
ANUNCIO PUBLICITARIO DE ATUN TESORO DEL MAR, 1944.....	297
FOTOGRAFÍA 17	
BARCO JAPONES AMANO MARU, 1930-1940	303
FOTOGRAFÍA 18	
FAMILIA DE YOSHITARO AMANO.....	304
FOTOGRAFÍA 19	
PLANO DE PLANTA DE REFRIGERACIÓN DE LA COMPAÑÍA PACIFIC, 1935	308
FOTOGRAFÍA 20	
BARCO PESQUERO DE ATÚN Y TRABAJADORES EN PLENA FAENA, 1961.....	328

TABLA DE CONTENIDO DE IMÁGENES

IMAGEN 1

OFERTA DE SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA	98
--	----

IMAGEN 2

COMERCIO MADERERO EN PUNTARENAS Y SAN JOSÉ, 1940.....	123
---	-----

IMAGEN 3

CROQUIS DEL POBLADO DE BEBDERO CON LAS FINCAS LA CATALINA Y PASOHONDO, 1900	130
--	-----

IMAGEN 4

VAPOR GUATEMALA.....	181
----------------------	-----

IMAGEN 5

DISEÑO DE LA ESTRUCTURA PARA LAS LINEAS Y VAGONES DE FERROCARRIL EN EL MUELLE DE PUNTARENAS, 1871	228
--	-----

IMAGEN 6

BARCO A VAPOR DE LA PACIFIC MAIL STEAMSHIP, 1860.....	250
---	-----

IMAGEN 7

PUBLICIDAD DE LA JUNTA DE TURISMO PARAREALIZAR PESCA DEPORTIVA EN EL PAÍS	291
--	-----

IMAGEN 8

DIVISIÓN DE SECCIONES DEL AMANO MARU, 1930-1940.....	303
--	-----

IMAGEN 9

USO DE REDES DE CERCO EN LA PESCA DE ATÚN	329
---	-----

IMAGEN 10

ATÚN ALETA AMARILLA.....	338
--------------------------	-----

IMAGEN 11

ATÚN SKIPJACK O BONITO	338
------------------------------	-----

TABLA DE CONTENIDO DE ANEXOS

ANEXO 1

PRODUCTOS MARINOS IMPORTADOS

Datos extraídos de los Anuarios Estadísticos de 1883-1950378

ANEXO 2

PRODUCTOS MARINOS EXPORTADOS

Datos extraídos de los Anuarios Estadísticos de 1883-1950413

ANEXO 3

Entrevista 1, Señor, Luis Lostalo Francheschi.....426

ANEXO 4

Entrevista 2, Señor, Eulogio Sequeira Sequeira427

ANEXO 5

CUADRO DE LAS COMPAÑÍAS ANALIZADAS EN ENTRE 1850-1950428

ABREVIATURAS

ANCR: Archivo Nacional de Costa Rica

CIAT: Comisión Interamericana del Atún Tropical

UFCO: United Fruit Company

PRESENTACIÓN BREVE DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación se estructuró en siete capítulos, los cuales tratan de abordar de manera integral una aproximación al fenómeno del comercio regional, las implicaciones económicas, productivas, ambientales y sociales que las compañías de explotación marítima ejercieron en el país, especialmente en el Pacífico de Costa Rica en el período de 1843 a 1953 aproximadamente.

El primer capítulo se refiere a la organización y tratamientos complementarios que ha tenido el tema del comercio, el estudio de los mercados internacionales, específicamente el mercado nacional, enfocándose primordialmente en las actividades originadas en el mar y en la costa, la recolección y análisis de las fuentes secundarias ayudó a estructurar las preguntas sobre aquellas motivaciones que originaron esta investigación.

El marco teórico fue el reto más grande de este capítulo, pues se optó por realizar un marco teórico conceptual, que pudiese darnos esa facilidad de manejo del fenómeno de larga duración que estaba ante este trabajo de investigación, autores como Emilio Sereni, Ronny Viales, Carolyn Merchant y Elizeth Payne ayudaron a completar este constructo de ideas que brindó un apoyo a la argumentación de lo que se expuso en esta investigación.

Los capítulos 2 y 3, se refirieron a la inserción que las compañías de explotación marítima y la importancia que tuvieron en la región del Pacífico de Costa Rica; como las autoridades fiscales y las pocas regionales en la segunda mitad del siglo XIX, establecieron contacto con las compañías marítimas para fomentar un mayor tránsito de mercaderías y productos. Lo que intensificó la vigilancia y la aplicación de nueva reglamentación hacendaria, por la incipiente diversificación productiva de la región.

Los capítulos 4 y 5, expusieron cómo fue presencia del Estado a finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, por vigilar las costas y luchar contra el contrabando; donde las compañías marítimas llevaron un peso importante en el trasiego de mercaderías, las cuales eran objeto de persecución por parte de las autoridades, mediante el uso de los resguardos costero. La gran variedad de productos de subsistencia y que se dirigían al Valle Central y la incipiente explotación de las costas y mares del país por parte de las compañías de cabotaje, vislumbró una gran dependencia del Estado y de las comunidades costeras por sus servicios.

Y finalmente en los capítulo 6 y 7, se presentó la evolución que tuvieron estas compañías en el contexto productivo del país, con la explotación de especies marinas que se integró al cuadro productivo de la región del Pacífico, como una nueva fuente de riqueza y con la consecuente transformación de los ambientes naturales. Los habitantes costeros fueron los primeros en sufrir los efectos de la política económica, basada en la extracción intensiva y exclusiva por medio de la compañías marítimas, lo que dejó a la estructura socioproductiva en un paulatino abandono y exclusión de las fuentes de riqueza y la acumulación de la riqueza en compañías especialmente extranjeras.

CAPÍTULO I
PRESENTACIÓN DEL TEMA

1. TEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Concesión y explotación comercial en el Pacífico costarricense: Un estudio de las compañías de explotación marítima 1850-1950

La presente investigación tuvo como fin analizar dentro del contexto económico y productivo de Costa Rica, las relaciones que se suscitaron entre el Estado y las compañías de explotación marítima, además de las concesiones de exploración y de explotación de los medios de comunicación de los recursos costeros y marinos. Estos últimos representaron una gran riqueza material, casi solo aprovechada por el sector privado nacional y extranjero, actores principales en los procesos comerciales de consumo nacional y extranjero de pequeña, mediana y gran escala desarrolladas en la costa Pacífica.

También se expone a luz de lo investigado, la evolución comercial que estas compañías tuvieron a lo largo del periodo en estudio, del transporte comercial desde los ámbitos local, regional e internacional. Hasta el traslado que las compañías, tanto nacionales como internacionales, realizaron en la explotación de los recursos marinos, lo cual respondió a la lógica industrial del siglo XIX y principios del siglo XX sobre los bienes materiales demandados a la naturaleza como bienes de consumo.¹

También detallar la transición comercial que tuvieron las compañías de explotación marítima en las actividades comerciales, desde el transporte de mercaderías hasta las actividades de la explotación pesquera, las cual se alternaron, para luego consolidarse esta última, como una importante actividad económica para mediados del siglo XX. El Estado y las compañías de explotación marítima utilizaron la tecnología de la época para la extracción de los recursos marinos, como alimento e insumos industriales.

1.2 Problemática

Las compañías de transporte y más tarde las de explotación marina dinamizaron el contexto productivo de la región, ya fuese con la inserción de colonos y productos a los poblados más alejados del país o con la obtención de recursos naturales del mar, que fue la última frontera que el país podía explotar. Esta dinámica de explotación tuvo su impacto desde el siglo XIX, hasta su culminación en

¹ Gabriel Tortella Casares, *Introducción a la Economía para Historiadores*. (España, Madrid: Tecnos, 1987):22. (Según José Castañeda, necesidad es la sensación de una carencia con el deseo de que esta carencia desaparezca, como el sueño, el hambre, la sed, el frío, pero también son necesidades la lectura, la necesidad de aprender, de viajar, de divertirse, de amar, de procrear, de crear, etc. A lo largo de este trabajo se intentará analizar a la luz de las relaciones y características mercantiles que desarrollan las compañías navegación, si las actividades comerciales marítimas, satisfacían las necesidades básicas de la población cercana a las regiones costeras del Pacífico de Costa Rica y del sector productivo del país, o respondían a externalidades impuestas por las compañías y del mercado internacional. Además, esclarecer si los intereses comerciales de las compañías de navegación estuvieron regulados por la presencia del Estado y cómo fue esta presencia en todas la actividades marítimas desarrolladas por la compañías de navegación, que finalmente depositaron su capital financiero en la explotación intensiva de los recursos marinos en todo el Pacífico de Costa Rica).

la primera mitad del siglo XX, con la apertura de sus aguas a las potencias extranjeras para explorar y explotar la gran diversidad de ecosistemas marinos.

Esto creó serios conflictos entre los habitantes, las compañías de pesca, e influyó en las políticas por parte de las autoridades gubernamentales hacia los efectos de la incipiente industrialización marítima en la primera mitad del siglo XX. Por lo tanto la incursión estratégica de las compañías extranjeras (en su mayoría de capital estadounidense) tuvo su génesis en la firma del Tratado de Navegación y Amistad con los Estados Unidos de América y relanzó su presencia en el Pacífico de Costa Rica, con la adhesión a la Comisión Interamericana del Atún Tropical en 1949. Es necesario explicar con mayor profundidad la constitución comercial de tales compañías en Costa Rica, tanto extranjeras como nacionales; la evolución económica de las actividades del transporte de pasajeros y mercaderías, a la de exploración y extracción de los recursos marinos.

Por lo que se plantean las siguientes preguntas: ¿Cuáles otros factores influyeron en el colapso de la estructura del transporte marítimo? ¿Cuáles mecanismos utilizó el Estado costarricense aparte de las subvenciones para mantener a flote tan importante actividad como la del cabotaje, en las primeras décadas del siglo XX? ¿Cuál fue el objetivo de los controles que el Estado costarricense tuvo sobre las compañías? ¿Hubo sustitución de la actividad naviera local, por grandes compañías de navegación internacional?

¿Cómo fue la evolución que se dio de las compañías de navegación a las de pesca? ¿Fue el Estado un pleno soberano de su territorio costero, vías de comunicación y territorio marítimo? ¿Cuál fue el discurso económico y geopolítico del Estado para otorgar las concesiones marítimas? ¿Cuál fue el impacto económico que tuvieron las compañías de explotación marítima en el Pacífico de Costa Rica, en el intercambio comercial de las regiones involucradas y el Valle Central? ¿Cómo fue la relación entre los habitantes de la región pacífica y las compañías de explotación marítima?

Y por último, ¿Fue la relación geopolítica de Costa Rica con las potencias marítimas mundiales un condicionante en la soberanía sobre sus aguas?. esta última interrogante trae más debate a esta investigación, a causa de la “piratería” pesquera (pesca ilegal), en muchas ocasiones indiferente ante los reclamos de los pobladores locales e inevitable para las autoridades nacionales, pero auspiciada por las grandes potencias pesqueras.²

Por lo anterior se pretendió analizar: a) la política del Estado sobre el proceso de concesiones desde el siglo XIX hasta mediados del siglo XX, b) el impacto de la evolución mercantil de las 2 (La piratería no solo se originaba de la invasión de territorios insulares, ataque a embarcaciones, sino que en esta investigación se extiende el término, a la extracción ilegal de recursos marinos, que ejercieron a partir de la década de los años veinte, las grandes potencias marítimas al extender sus intereses pesqueros a territorios cercanos a la costa Pacífica y mar Caribe en el continente americano en especial de los países latinoamericanos, los cuales tuvieron un desarrollo marítimo muy inferior. Claro ejemplo es que para la década de 1920, los Estados Unidos y Canadá, ya tenían un tratado sobre pesca para el Pacífico en el norte de América, que regía desde Alaska hasta el sur de California).

compañías de navegación especialmente aquellas de cabotaje, que dieron un giro de las actividades de transporte marítimo regional y centroamericano a las actividades de explotación de los recursos de la biota marina, c) las relación de poder entre el Estado y las compañías de explotación marítima, para hacer valer los intereses de las compañías y las políticas de vigilancia de las actividades marítimas en el Pacífico, d) las condiciones comerciales y geopolíticas que facilitaron el establecimiento de estas compañías para la explotación de los recursos naturales del país y e) Los efectos que tuvieron en las poblaciones costeras desde 1850 a 1950, las actividades de explotación marítima de los grandes capitales comerciales en el Pacífico costarricense.

1.3 Justificación espacial y temporal

Esta investigación se concentra en el periodo comprendido entre 1843 y 1953, este periodo inicia con la fundación de la Junta Itineraria, primer indicador de un largo proceso público-privado por parte del Estado, para obtener mayores beneficios de su principal recurso: la tierra, así como de su ubicación geográfica privilegiada por tener dos litorales aptos para el comercio marítimo. Para integrarse dentro de la lógica del libre mercado, mediante la explotación intensiva de los recursos terrestres y marinos del país.

Con el auge derivado del café y del banano en el siglo XIX y principios del XX, así como de otros productos, como la madera y los metales, exportados estos últimos por el puerto de Puntarenas, se incentivó la formación de más colonias agrícolas y ganaderas a lo largo de la región del Pacífico; esto obligó al Estado a la promulgación y aplicación de diversas medidas de índole fiscal, para regular las actividades comerciales desarrolladas a lo largo de la costa pacífica costarricense. También tuvo presencia en la costa del Caribe, a través de los puertos y resguardos marítimos, incluso más allá de sus costas hasta la isla del Coco.

Este estudio finaliza en la década de 1950, luego de importantes procesos y circunstancias, que permite estudiar sus efectos, como la finalización de la Segunda Guerra Mundial, que marcó el inicio de un nuevo orden mundial, en el que las grandes potencias se lanzaron a la explotación de los mares. En el caso de Costa Rica, no tuvo otra alternativa que adherirse a su principal socio comercial -Estados Unidos- el más favorecido de esta relación.

El deterioro del transporte marítimo regional y los efectos de la política que tuvo el país hacia el mar, serán analizados a profundidad a través de los primeros decretos y reglamentos sobre comercio marítimo y leyes de caza y pesca en aguas de Costa Rica. El antes y el después del marco jurídico que estableció la Junta Fundadora de la Segunda República, con el ingreso de Costa Rica a la (Comisión Interamericana del Atún Tropical), CIAT señalan el control para detener el declive de la actividad pesquera nacional, de gran auge en la década de 1930 y 1940.

El marco geográfico abarca toda la costa del Pacífico: desde puerto Soley hasta Punta Burica. También se tomaron en cuenta las fronteras tanto de Nicaragua como de Panamá,³ las fronteras del mar territorial y patrimonial (hasta abarcar la isla del Coco); es decir, los alcances territoriales que las compañías tuvieron a nivel local y regional. En el caso del comercio pesquero se delimitó la investigación a toda la costa del Pacífico costarricense y el puerto de Puntarenas, el cual se constituyó en uno de los principales centros de inversión y comercio de las compañías pesqueras en el continente americano. En el siglo XX esta delimitación ayudó a determinar la influencia que esta región tuvo en la industria pesquera.

También se mencionan casos muy particulares de explotación de las rutas y de extracción marina en la provincia de Limón, que ayudó a establecer una comparación entre el desarrollo de las compañías que instalaron sus servicios de transporte y pesca en ese puerto y el puerto de Puntarenas, en los diferentes escenarios comerciales desarrollados por las compañías de explotación marítima.

Cuando se refiere a la provincia de Limón, se decidió utilizar el mar Caribe, ya que las actividades comerciales como la pesca de tortuga, tiburón y lagarto realizadas en el siglo XIX y principios del siglo XX en las márgenes y desembocaduras de los ríos, como el Parísmine, Sixaola, Barra del Colorado entre otros, así también el cabotaje, con los puertos ubicados en islas del Caribe, Panamá entre otros, tuvieron otra dinámica diferente a la desarrollada en el Pacífico.

Para el comercio internacional o de altura, se utilizó el término de océano Atlántico, ya que el marco geográfico se extiende más allá del territorio insular del Caribe, para hacer referencia a las compañías de comercio de altura que establecieron contacto con puertos en Nueva York, Boston, Nueva Orleans y Europa.

1.4 Justificación del tema

A continuación se enuncian los justificantes del tema de investigación:

Primero: El estudio de las relaciones mercantiles entre el Estado y las compañías de explotación marítima entre otras, ha sido analizado desde el ámbito del comercio exterior⁴, desde la biología

3 Oersted Anders Sandoe, *La América Central*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011):13. (La delimitación utilizada en esta investigación, es también eco de otras referencias acerca de la importancia que tuvo la región del Pacífico costarricense en el siglo XIX, la cual era un referente a los cientos de visitantes que comprendieron el porqué de tan particular nombre otorgado a Costa Rica. En el caso de Oersted, él delimitó esa región de manera muy similar como se indicó en esta investigación, afirmaba lo siguiente: “El mapa adjunto no comprende sino una parte de Costa Rica, demasiado pequeña en relación a todo el territorio de esta República que se extiende por el Norte por el río San Juan y al Sur hasta Punta Burica y la parte meridional del Golfo de Chiriquí, con una superficie cerca de 23.000 millas cuadradas.... Comparada con el resto, esta pequeña porción es de tal importancia, tanto desde el punto de vista físico-geográfico como político, que se puede decir con razón que ella comprende “in nuce” (lo esencial) todo el estado de ese nombre).

4 (Uno de los trabajos más influyentes que ayudaron a dilucidar y comprender mejor el contexto económico y productivo de la Costa Rica del siglo XIX, la obra de Jorge León Sáenz. (Entre los aspectos rescatados está el análisis sobre la evolución del comercio entre los dos principales puertos del país a finales del siglo XIX, también la incursión tecnológica y

con el estudio de las especies marinas y los ecosistemas en los que habitan. También ha sido visto el desarrollo regional desde los poblados como abastecedores de materia prima y productos de consumo básico para el Valle Central.

Segundo: Es claro que esta es una propuesta de la problemática antes expuesta, que da luz para realizar esta investigación, pero antes y después, la problemática del mar estuvo ahí y su evolución ha sido abordada con productivas investigaciones desde diferentes enfoques,⁵ por lo que se pretende enriquecer más el marco historiográfico con esta investigación.

Tercero: Por ello, es que subyace aun un vacío en la historiografía costarricense que indique como fue la evolución del comercio interregional, las regulaciones comerciales derivadas del flujo de productos de importación y exportación interregionales generados en el Pacífico costarricense, así como del crecimiento exponencial de las compañías de transporte y aquellas compañías dedicadas a la extracción de especies marinas en la región pacífica.

Cuarto: Sin embargo, es válido analizar a profundidad y determinar las posibles relaciones entre estas compañías, el Estado y la dinámica mercantil regional [contexto de explotación de los recursos]; pero desde las compañías como intermediarias o como agentes directos del comercio regional, productivo y extractivo del Pacífico costarricense, que incentivaron los procesos de consumo de pequeña, mediana y gran escala que no han sido abordadas en anteriores investigaciones.

También se determinan aquí las posibles razones del paulatino declive de las compañías de transporte marítimo en el escenario regional del Pacífico costarricense, así como la poca participación del Estado para estructurar el desarrollo de una estructura marítima nacional, desde la segunda mitad del siglo XIX, hasta la mitad del siglo XX.

Además, se analiza la participación paralela de las compañías de explotación marítima, nacionales e internacionales, en la conquista de la última frontera en Costa Rica: el mar,⁶ en la búsqueda de nuevas

su impacto en el comercio que generaron los veleros y los vapores que marcaron grandes diferencias entre los tiempos de duración y rutas marítimas, que permitieron a Costa Rica colocar su principal producto: el café, así también como los principales países que tuvieron presencia en el comercio marítimo de Costa Rica). Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica (1821-1900)* (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1997). 5 (Como lo afirma Juan Martínez Alier: “Las relaciones entre la humanidad y la naturaleza son históricas. La percepción y la interpretación de estas relaciones (en lenguajes populares o científicos) también son históricas y, por tanto, la historia ecológica no se puede hacer separadamente de la historia de las ideas sobre la naturaleza”). Manuel González de Molina y Juan Martínez Alier. *Historia y Ecología*. (España, Madrid: Marcial Pons, 1993):20.

6 (Muy bien describe Luis Vitale, la expansión del hombre sobre la tierra y sus diferentes modos de producción hasta llegar al mar repitiendo el mismo patrón de consumo intensivo y destructivo, “La propiedad territorial, concentrada en grandes latifundios, fue dedicada a la crianza masiva de ganado o al cultivo de determinados cereales y plantaciones, consolidándose un subsistema agrícola de escasa diversificación, que acentuaba el deterioro de los ecosistemas. Los campos fueron convertidos en grandes haciendas, en terrenos que pudieron haber sido mejor aprovechados en beneficio del ecosistema. Las empresas pesqueras intensificaron la explotación de la fauna marina. Pedro Cumill señala que “entre 1830 y 1840 los barcos arponeros foráneos obtuvieron, frente a las costas peruanas, más de 41 millones de galones de aceite de esperma, agregándose cifras similares en las costas chilenas. A partir de la década de 1860 el proceso de destrucción de estos cetáceos es irreversible, al desarrollarse nuevos métodos de captura con el cañón arponero. Los últimos para-

riquezas que a la vez crearon conflictos de interés comercial por el acceso a los recursos naturales, en clara y desigual competencia con aquellas comunidades costeras que dependían de esos recursos.

1.5 Evolución de las compañías de navegación y explotación marina

Hay pocos estudios, que expliquen la constitución de tales compañías en Costa Rica tanto extranjeras como nacionales, cómo estas fueron modificando las actividades del transporte de pasajeros y mercaderías, a las actividades de exploración y extracción de los recursos costeros y marinos.

Según lo analizado desde la incursión de estas compañías en el Pacífico se conformaron tres espacios económicos que fueron evolucionando el rol de estas en la economía regional y el comercio exterior de Costa Rica. Estos espacios fueron: el comercio de altura o transporte marítimo internacional, el comercio local o de cabotaje y el tercer espacio lo desarrollaron, las compañías de explotación marina con la extracción de los recursos marinos, por lo cual hace relevante e inevitable cubrir estos espacios no solo económicos, también geográficos, ambientales y sociales, donde cada uno estuvo relacionado e interrelacionado con los habitantes o poblaciones involucradas, sometiéndolas al contexto económico, productivo y de consumo de los mercados internacionales.

Si bien se conoce cuál fue la situación económica del Estado costarricense en la que se establecieron y desarrollaron estas compañías, aún se puede profundizar más sobre los mecanismos utilizados por el Estado, para atraer a estas compañías en la instalación de sus actividades comerciales de exploración y explotación de los recursos marinos. De ahí cabe preguntar ¿Cómo se organizó el Estado para regular y obtener beneficios de la explotación de estas nuevas fuentes de riqueza?, ¿Cuál fue el impacto tecnológico y de infraestructura, desarrollada por las compañías, sus efectos en la navegación local y explotación de sus aguas? ¿Cuáles fueron los mecanismos utilizados por el Estado costarricense para administrar y fiscalizar las actividades marítimas en sus aguas territoriales?

El empleo del término “compañías” se hizo con base en el análisis de las fuentes estudiadas, puesto que estas englobaron, aquellas organizaciones comerciales que se establecieron en Costa Rica, con sus agentes y estructura logística; dedicadas asimismo, al comercio de altura o comercio exterior, al comercio regional, local o de cabotaje⁷.

jes en ser alcanzados se encuentran en los mares antárticos, donde hacia 1904 se inicia la era final de la caza moderna destructiva...”). Luis Vitale. Hacia una historia del Ambiente en América Latina: De las culturas a la crisis ecológica actual. (México, México. D.F.: Nueva Imagen, 1983):55. En: (www.estudiosecologistas.org/.../ecohistoria/a.pdf). (Fecha de acceso: 15 de noviembre 2012).

⁷ ANCR. Serie Fomento 10092. (1915). (La Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya fue la primera que se registró con este nombre, sin embargo la utilización de la palabra compañía, era muy común entre otras actividades comerciales para el siglo XIX y parte del XX, empezando por la United Fruit Company o la River Plate Company. También los agentes navieros como la Pacific Mail Company y en las actividades de pesca, utilizaron con mucho mayor frecuencia la palabra compañía, tal es el caso de la Compañía Frigorífica de Puntarenas, por lo cual las Secretarías de Hacienda y Fomento utilizaban la palabra empresa cuando esta englobaba la conjunción de varias operaciones alrededor de una actividad comercial. En el año de 1952 la palabra compañía era utilizada como lo fue en el caso de la Compañía Enlatadora

También engloba aquellas que se dedicaron o trasladaron sus actividades comerciales de transporte a las actividades de exploración y explotación de los recursos marinos, por lo cual las compañías pesqueras, no quedaron exentas del análisis realizado en este trabajo y más bien fueron parte de la pequeña y limitada estructura naval, portuaria y pesquera costarricense.

La presencia de grandes capitales para el desarrollo de estas compañías, incentivó el establecimiento de otras industrias relacionadas con el mar, las cuales estuvieron formadas por uno o más socios. En el caso de Costa Rica, hubo relaciones de parentesco o una afinidad comercial inclusive con la élite política del país. Estas élites se organizaron alrededor de las actividades, en las que el ambiente acuático, llámese ríos, lagos, costas, mares, les permitió acceder a los recursos naturales. Sus actividades estuvieron centradas, ya fuera de comercio de altura, cabotaje y pesca, entre otras, actividades que tuvieron importantes consecuencias sobre las regiones en las que se establecieron.

Desde la mitad del siglo XIX, las compañías de navegación y de explotación marina lucharon por la monopolización de las actividades marítimas, con el fin de obtener una mayor rentabilidad comercial. Los contratos y concesiones se estructuraron para englobar todas las actividades comerciales e industriales que estas desarrollaron, auspiciadas muchas veces con las facilidades que el Estado brindó.

Se desconoce aún el contexto socioeconómico de las compañías de explotación marítima costarricenses, su espacio geográfico de influencia y capital para realizar sus operaciones, lo que permite preguntarse, ¿Cómo se organizaron comercialmente? ¿Qué beneficios aportaron al país aparte del transporte o explotación de los recursos marinos? ¿A favor de quién o sobre cuáles intereses realizaron sus actividades? ¿Cómo se financiaron o constituyeron? en comparación con las grandes compañías extranjeras que venían respaldadas financiera y logísticamente del exterior.⁸

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, el pensamiento mercantil de estas compañías señalaba la inagotabilidad de los recursos marinos, con lo cual se aprovecharon vastas regiones y riquezas naturales, con la consecuente transformación de los ecosistemas marinos del país. Con este escenario, las actividades marítimas se desarrollaron en la milla marítima y en altamar, lo que permitió el establecimiento de nexos comerciales mayoritariamente entre inversionistas o empresarios extranjeros y la débil participación de capital nacional, fuese este del Estado o particular.

Nacional S. A. (CENSA., establecida en Puntarenas).

⁸ http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/memoria_51-indice.html. (Fecha de acceso: 25 de setiembre 2011). Memoria anual del Ministerio de Agricultura y Ganadería (1951):54-68. (Para el año de 1951, se efectuó en San José, la reunión anual de la Comisión Interamericana de Atún Tropical, iniciado por la República de Costa Rica y los Estados Unidos de América. En el informe había generado otras preocupaciones para la conservación de especies como el camarón el cual se le impuso una veda para su captura, en este informe se resumen las actividades que las autoridades gubernamentales habían efectuado, para regular la pesca ilegal y aquella de índole deportiva, con la instauración del Club Amateur de pesca, a finales de la década de los años cuarenta).

El espíritu y visión sobre la explotación de los recursos naturales respondió a ese ideal de riqueza disponible en su mayor extensión, para su máximo provecho, donde la diversificación de la producción y posteriormente de las exportaciones fue sustancial en el crecimiento económico de la región del Pacífico.⁹ Finalmente, estas compañías, junto con la débil participación del Estado, desarrollaron en el país toda una infraestructura compuesta de astilleros, puertos, embarcaciones, tecnología y conocimiento del ambiente acuático

Esta lógica de crecimiento a costa de la extracción de los bienes materiales de la naturaleza, muy posiblemente generó en el discurso del sector empresarial y gubernamental de la época, expandir el dominio sobre los territorios incultos y de los recursos inagotables, pensamiento que contrastó con los efectos y consecuencias posteriores sobre los ecosistemas, habitantes y dinámica productiva, que vieron en el uso de la tierra y el mar, su fuente de riqueza, subsistencia y sobrevivencia, fuentes seriamente amenazadas.

1.6 Objetivos

1.7 Objetivo General

Analizar las relaciones de poder establecidas entre las compañías de explotación marítima, tanto nacionales como extranjeras y el Estado costarricense en relación con las fuentes de explotación comercial y de los recursos naturales en el Pacífico de Costa Rica entre 1850 y 1950. Así también las consecuencias que esas relaciones causaron en los habitantes de la región del Pacífico de Costa Rica.

1.8 Objetivos Específicos

- a) Estudiar las condiciones comerciales, logísticas, extractivas y geopolíticas que las compañías de explotación marítima, sostuvieron con el comercio interregional entre 1850 y 1950, en la región del Pacífico de Costa Rica.
- b) Determinar el papel jugado por el Estado costarricense para promover la presencia de estas compañías y sus actividades comerciales, así como el establecimiento de nuevas industrias y servicios alrededor de la industria marítima extranjera.

⁹ Fernando Mires, *El discurso de la naturaleza, Ecología y política en América Latina, para una radicalidad social*. (Santiago, Chile: Amerinda, 1990):62-76. (“La creencia en los espacios inhabitados es el resultado no solo del cruce, sino que también de la multiplicación, entre la mentalidad colonialista de impronta ibérica y el espíritu de empresa europeo y norteamericano. Las clases políticas han contribuido enormemente a la difusión de esa creencia. La que aprenden de memoria los niños latinoamericanos en las escuelas pareciera que la leyenda del dorado se niega a desaparecer. En todos nuestros países se habla de inmensas regiones que solamente aguardan la llegada de los nuevos conquistadores para que afluoren manantiales de riquezas”).

c) Estudiar las consecuencias económicas y ambientales que sufrieron los habitantes de la región del Pacífico de Costa Rica, a causa de las concesiones otorgadas por el Estado costarricense, a las compañías de explotación marítima en pro de la explotación de los recursos naturales terrestres y marítimos de esa región.

1.9 Estado de la cuestión

1.9.1 La explotación marítima en el comercio exterior e interregional en Costa Rica de 1850-1950

La evolución del comercio exterior ha sido revisada y estudiada a partir de la presencia comercial de productos como el cacao, el tabaco, el palo de brasil, posteriormente del café y el banano, que aparecieron como los principales productos de exportación a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Así el país empezó a experimentar las primeras fluctuaciones del comercio exterior registradas a lo largo del siglo XIX y siglo XX.

En la revisión de la historiografía que ha estudiado el tema del desarrollo económico y comercial de Costa Rica, se encuentra el estudio de Tomás Soley Güell,¹⁰ en *Historia Hacendaria y Económica de Costa Rica*, en este estudio se hace una larga radiografía desde la colonia hasta la primera mitad del siglo XX. El autor estudia y expone las causas y consecuencias de la política económica y el contexto productivo, así como también los beneficios que obtuvo el país al implementar políticas económicas encaminadas a crear un mercado de comercio, basado en productos de exportación.

Ahí surgió la gran necesidad que tuvo de construir caminos para comunicar los pueblos, pero la difícil geografía y la poca población hicieron que fuera un problema medular para desarrollar la pequeña economía del país, tanto interna como externa hasta la llegada del café que aportó nuevos ingresos económicos. También analiza las políticas económicas alrededor de la deuda pública, la aplicación de los impuestos, el endeudamiento, las primeras emisiones de bonos para captar nuevos monetarios y el uso de las tierras baldías como bienes que el Estado utilizó para obtener recursos fiscales y promocionar nuevos cultivos.

Muchas de las medidas de carácter económico sirvieron a lo largo de los siglos XIX y XX, para paliar las necesidades de financiamiento, pero uno de los problemas más recurrentes y que mantuvieron a Costa Rica en casi completo aislamiento, fueron sus vías de comunicación, las cuales eran muy pocas y de difícil acceso.

¹⁰ Tomás Soley Güell, *Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. (San José, Costa Rica: Editorial Universitaria, 1947): tomo I y II.

Güell señala que en el plano de la administración financiera, de 1850 hasta bien entrado el siglo XX, las obras de infraestructura necesarias para el país tenían una gran repercusión en el ámbito económico, dadas las altas sumas que se reflejaron en los pagos a los inversionistas y entidades que financiaron esas obras, por la forma como se manejaron esos préstamos a nivel administrativo, mostrando vicios de cálculos erróneos de pago, interés y plazos, así como de otras concesiones hechas sin estudio técnico razonable.

Por su parte, Rodrigo Facio Brenes,¹¹ en *Estudio Sobre Economía Costarricense*, expone los diversos ciclos productivos con los cuales Costa Rica, mantuvo su vida económica dependiente de la antigua metrópoli española y también a partir de la aparición del café como producto de exportación de gran escala. Además, señaló la desolación en la cual estaban las costas de ambos mares, la falta de vías de comunicación dadas las condiciones geográficas, que dificultaron un intercambio comercial mucho más fluido, contante y seguro.

Hace referencia a la poca inversión en infraestructura, capaz de estimular el desarrollo comercial, factores que se mantuvieron durante el siglo XIX y casi la mitad del siglo XX, reitera además el absoluto abandono productivo y de recursos, de algunas zonas del país al no ser económicamente atractivas para establecer vías de comunicación durables para mantener poblaciones o migración constante.

José Luis Vega Carballo,¹² en *La Coyuntura Económica General y del Comercio Exterior en Costa Rica durante el siglo XIX*, manifiesta por medio de las cuentas de balanzas comerciales, información extraída de documentos de las casas de comercio en Inglaterra y los anuarios de las compañías registradas. Muestra las relaciones comerciales de Costa Rica con Inglaterra, donde analiza y expone todo lo concerniente a los ciclos productivos que se desarrollaron, en Costa Rica, desde la minería hasta la aparición del café como producto de exportación a Inglaterra y posteriormente a toda Europa.

No solo plantea sus argumentos desde adentro de la economía de Costa Rica, sino que los datos aportados por las casas de comercio, le permiten acceder a explicaciones desde fuera, con la contextualización de la coyuntura a nivel mundial del comercio exterior, específicamente con las casas de comercio de Londres y Liverpool; los recuentos de los viajeros comerciantes utilizados por él, son de gran utilidad para describir el nivel de comercio exterior iniciado con éxito por el café, determinando las condiciones tecnológicas y sociales en las cuales se encontraba el país.

Priscilla Albarracín y Héctor Pérez,¹³ en *Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica: Importaciones y Exportaciones 1907-1946*, exponen un recuento estadístico de productos del periodo en estudio, las importaciones y las exportaciones presentan un análisis cuantitativo basado en los

11 Rodrigo Facio Brenes, *Estudio Sobre Economía Costarricense*. (San José: Editorial Costa Rica, 1989):35-47.

12 José Luis Vega Carballo, *La Coyuntura Económica General y del Comercio Exterior en Costa Rica durante el siglo XIX*. (San José: CSUCA, 1973):20-85.

13 Priscilla Albarracín González, Héctor Pérez Brignoli, *Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica: Importaciones y Exportaciones 1907-1946*. (San José: Universidad de Costa Rica, 1977).

datos tomados, procesados y sintetizados de los Anuarios Estadísticos. Esto permite saber y comparar los volúmenes de materias primas importadas, el papel del dólar como una de las monedas de mayor presencia en el comercio internacional de Costa Rica, ya consolidado para finales de la década de los años 40. La lista de materias primas da una idea de las necesidades primarias para la industria rudimentaria de principios del siglo XX y las variaciones en el consumo de estos productos para la población netamente agrícola y escasa población urbana.

Mercedes Muñoz,¹⁴ en *Comercio exterior de Costa Rica, 1925-1945*, analiza las medidas adoptadas por el Estado en el transcurso de dos crisis, como lo fueron la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial. Es muy interesante ver sus efectos negativos, el aumento de las importaciones en detrimento del poder adquisitivo de la población, la escasez de granos básicos, la cual llegó a poner en peligro su abastecimiento entre la población. Otro punto que señala Muñoz es el uso del transporte marítimo, el cual llegó a influir en la expansión de los mercados americanos y la importancia que tuvo el puerto de Limón para la salida de productos como el café, el cacao y el banano.

Esa ruta por el Atlántico solo beneficiaba los intereses de la Northern Railway. Co. que aportó muy poco al desarrollo de una red vial interna o a incentivar el establecimiento de un mercado regional en el Caribe; no obstante, es necesario estudiar más a fondo,¹⁵ como lo plantea Ronny Viales Hurtado,¹⁵ los efectos de los procesos de colonización agrícola de la región caribeña de Costa Rica.

Jorge León Sáenz,¹⁶ en *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*, hace una extensa explicación del desarrollo del comercio exterior de Costa Rica en el siglo XIX, tanto en la costa del Pacífico como en la del Atlántico. Además señala contexto internacional de la navegación como de las tecnologías en navegación de las grandes potencias industriales y sus efectos directos para el comercio exterior del país, especialmente para la exportación del café, puesto que sus altos precios pagados en el exterior compensaban los altos costos del transporte marítimo.

Así mismo León Sáenz expone, la importancia que tuvo el transporte marítimo en Costa Rica y los principales tipos de navíos utilizados, como lo fueron el velero y el barco a vapor; las diferencias

14 Mercedes Muñoz. "Comercio exterior de Costa Rica, 1925-1945". (Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1977):40-118.

15 www.hcentroamerica.fcs.ucr.ac.cr/Contenidos/hca/cong/.../rviales.doc. (Fecha de acceso 22 de setiembre, 2012). (Como lo señala Ronny Viales: "El caso del "enclave" bananero centroamericano y caribeño. constituye un excelente punto de partida para reestudiar el agro puesto que, parafraseando a Nathan Rosenberg, su realidad constituye una "caja negra" dentro del ámbito de la historia económica latinoamericana. Si bien los aspectos estructurales han sido tratados desde diversas perspectivas en el pasado, en este trabajo defendemos la tesis de que la visión estructuralista de la teoría de la dependencia, la concepción desarrollista emanada de la CEPAL, la perspectiva marxista-estructuralista y la versión macroeconómica neoclásica sobre el particular, han exagerado el carácter cerrado de este subsector de la economía, así como su rol causal en el atraso económico latinoamericano."), en Ronny Viales Hurtado, "Un análisis del concepto de "enclave" bananero desde la perspectiva de la historia económica. El caso de la región Atlántica (Caribe) costarricense entre 1870 y 1930" VI Congreso Centroamericano de Historia. (Panamá, Universidad de Panamá: 22 al 26 de julio de 2002):1.

16 Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. (En: Colección Historia de Costa Rica. Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1997.):143-286.

entre los tipos de navíos que prestaban transporte, datos acerca del tonelaje de los barcos, los itinerarios, los destinos de las mercaderías, los totales de carga de exportación, así como de las importaciones, cuáles fueron la compañías de comercio más importantes y ofrece estadísticas del tráfico marítimo por ambos puertos, la dinámica de transporte de cabotaje en el Pacífico que movilizó la producción agrícola de la región al interior del país.

También Jorge León,¹⁷ en *Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850*, indica la necesaria constitución de redes comerciales, esto fue posible mediante la generación de redes de sociabilidad establecidas inicialmente, por los marinos sudamericanos, europeos y posteriormente los centroamericanos lograron construir. Y cómo estas redes de comercio en Sudamérica, ayudaron a promocionar al país especialmente con la exportación de maderas y el café.

Ana Cecilia Román,¹⁸ en *Movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930*, señala que en Puntarenas, la gran mayoría del comercio era internacional, pero existían instalaciones para el tráfico local de navíos, con otros muelles alrededor del golfo de Nicoya y Guanacaste.

Hace una comparación de los dos puertos (Limón y Puntarenas) que aparecieron en el transcurso del siglo XIX, manifiesta que el comercio y el arribo de naves a Puntarenas declinó a partir de 1891, cuando se abrió el puerto en el Caribe y se desarrolló una rivalidad por ver cuál de los dos era más conveniente para pocos productos exportables. Presenta tres fases: la primera que inicia en 1821 a 1870, donde el puerto de Puntarenas aparece como la principal vía de comunicación marítima; la segunda fase a partir de 1871 a 1910, donde se registra un aumento de las naves que arriban y zarpan de puerto Limón, convirtiendo a este en el principal puerto del país a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Y una tercera fase a partir de 1910 a 1930, con la construcción del ferrocarril al Pacífico donde se intensifica el transporte de cabotaje dada la alta demanda de servicios y productos de la región de Guanacaste que necesitaban del puerto de Puntarenas para trasladar las mercaderías al Valle Central, pero sin lograr quitarle el protagonismo que tenía el puerto de Limón como puerto para el comercio exterior. Para la década de 1890, con la apertura total del ferrocarril al Atlántico el puerto de Puntarenas pierde preponderancia como principal puerto del país y le cedió protagonismo al puerto Limón e incluso al de Caldera, décadas posteriores.

Jorge León,¹⁹ en *Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico Americano: Siglos XVI a XIX*, afirma que para el caso del comercio interregional, el contexto mercantil de consumo y acumulación

17 Jorge León Sáenz, "Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850", *Revista de Historia* (Costa Rica) 43(Enero-junio del 2001):292-301.

18 Ana Cecilia Román, "Costa Rica: Movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930", *Revista de Historia* (Costa Rica) 43 (enero-junio 2001):267-275.

19 Jorge León Sáenz, "Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico Americano: Siglos XVI a XIX". *Revista Electrónica de Historia Diálogos*. Universidad de Costa Rica. (Vol.10, N. ° .1. Febrero-Agosto, 2009)<http://www.historia.fsc.ucr.ac.cr/articulos/2009/vol1/03jleonastilleros.htm>(Fecha de acceso: 18 de noviembre 2011).

de la riqueza, permitió el intercambio entre dos o más regiones de una nación, incluyendo, también aquellas regiones de frontera que establecieron un sistema de comercio particular inherente a su geografía y contexto socioeconómico. En el caso del comercio marítimo, ya fuera de manera local o regional, donde el aumento de las líneas navieras fue justificado por el incremento de esas relaciones de comerciales.

1.9.2 Regiones, compañías de explotación marítima y redes comerciales

Laura González y Ángel Herrera,²⁰ junto a otros autores en *Comunidades pesquero-artesanales en Costa Rica*, realizaron un primer estudio acerca de las comunidades pesqueras diseminadas en ambos litorales del país en un primer acercamiento entre universidad y comunidades pesqueras, para descubrir la evolución que los diferentes poblados pesqueros tuvieron desde principios del siglo XX, cuando la actividad pesquera empezó a mostrarse atractiva para estos habitantes costeros.

La investigación divide el Pacífico en zonas de estudio, empezando por el golfo de Nicoya y su gran riqueza biológica que lo puso como una zona de explotación por excelencia para el comercio pesquero. El Pacífico norte, donde se ubican comunidades pesqueras como Cuajiniquil, el Coco, Sámara, entre otras, continúa con el Pacífico sur, tomando en cuenta Quepos, Golfito y golfo Dulce y finaliza con la zona del Caribe de menor productividad.

Para los investigadores, estas regiones han pasado por períodos de gran producción y muchos de grandes pérdidas para el sector, mostrando disminuciones significativas en la tasas de producción en cada uno de los tipos de pesca sea pesca artesanal, pesca semiindustrial y pesca industrial. Brinda una explicación del proceso socioeconómico que vivieron esas comunidades en estudio y el traslado de muchos trabajadores de la agricultura, ganadería, posteriormente de la pesca y finalmente del turismo.

Wilder Sequeira,²¹ en *La Hacienda Ganadera en Guanacaste: Aspectos Económicos y Sociales 1850-1900*, menciona que los ganaderos guanacastecos, comerciaban las reses desde Nicaragua y estas eran llevadas, dos veces por año hasta el Valle Central a las plazas de las ciudades para realizar sus respectivos negocios con comerciantes locales.

De igual manera detalla que los sectores primario, secundario y terciario fueron determinando la existencia de una economía desde la colonia de pequeña escala o micro regional ubicada en el golfo de Nicoya, pero fue el Valle Central el principal mercado nacional de demanda y consumo, lo que le dio a la región de la península de Nicoya, el “status” de abastecedora de granos, carne, madera y otros.

20 Laura González, Ángel Herrera y otros. “La pesca artesanal en Costa Rica” y “La extensión en las comunidades pesquero-artesanales”, en *Comunidades pesquero-artesanales en Costa Rica*. (San José, Costa Rica: Universidad Nacional, 1982): Capítulos 1 y 2.

21 Wilder Sequeira Ruíz, *La Hacienda Ganadera en Guanacaste: Aspectos Económicos y Sociales 1850-1900*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia, 1985):99-135.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, se desarrolló un incipiente capitalismo agrario que con el enriquecimiento de los comerciantes del Valle Central, aumentó el volumen de las mercaderías transportadas y del tráfico marítimo en el golfo de Nicoya. Igualmente; menciona el uso frecuente de las embarcaciones por medio de los afluentes y puertos, para sacar la madera de las haciendas cercanas; cita a puertos como el Coco, Bahía Culebra, puertos fluviales como Bolsón, Ballena, Humo, así como el uso del ferrocarril y carretas, hasta pasar por Puntarenas al Valle Central.

La coexistencia de grandes propietarios fue posible, hasta agotar la frontera agrícola, puesto que era común encontrar jornaleros dentro de las grandes haciendas; estas eran poseídas como derecho, otras eran dadas por herencia, así como por las compraventas y la conformación de pequeños propietarios y sus familias que fueron parte de la mano de obra de los terrenos utilizados para los cultivos. Este sistema económico siguió, durante varias generaciones, con las mismas actividades agrícolas a finales del siglo XXI.

Para Iván Molina y Víctor Hugo Acuña,²² en *El Desarrollo económico y social de Costa Rica: de la colonia a la crisis de 1930*, indican que ese desarrollo dio un resultado doble: a) se estimuló la mercantilización del labriego y b) se intensificó la diferenciación socioeconómica al interior de la clase campesina. Los autores señalan el proceso de repartición igualitaria de la heredad y las crisis de subsistencia, las visiones de los gobernantes acerca de la igualdad agraria, y el aumento de la población a partir de los beneficios que trajo el café. Aun así, este fenómeno no tuvo efectos positivos para toda la población, que, por el contrario, una gran parte, se vio empujada a buscar nuevas tierras y rutas de acceso para los productos que abastecían a la incipiente economía doméstica. Para Acuña y Molina, lo importante es explicar los alcances de los primeros actores mercantiles de la nación.

La formación de los asentamientos es una dualidad entre la tierra y el mar, y desde la antropología en un estudio preliminar realizado por Yvan Breton, Eduardo López, Elizabeth Houde y Clara Benazera,²³ en *La Diversidad de la pesca costera en Costa Rica: parámetros para una antropología marítima aplicada*, exponen la composición de las familias de pescadores, su evolución histórica. Pero desde la Antropología marítima, estudió el proceso migratorio, la agricultura la conformación social de los llamados pescadores y el establecimiento de las comunidades pesqueras.

Brunilda Hilje,²⁴ en *La Colonización agrícola de Costa Rica 1840-1940*, describió de manera general la expansión de la población y de la estructura agraria que el Estado planteó para agilizar el proceso agrícola y aprovechar las tierras, la política de estímulo que tuvo hacia los agricultores

22 Víctor Acuña Ortega, Iván Molina Jiménez, *El Desarrollo Económico y Social de Costa Rica de la Colonia a la crisis de 1930*. (San José, Costa Rica: Alma Mater, 1986):14-59.

23 Yvan Breton, Eduardo López, Elizabeth Houde y Clara Benazera, *La Diversidad de la Pesca Costera Costa Rica: parámetros para una antropología marítima aplicada*. (Canadá, Québec: Université Laval, 1990):31-87.

24 Brunilda Hilje Quirós, *La Colonización agrícola de Costa Rica 1840-1940*. (San José: UNED, 1991):68-78.

de las grandes haciendas y cómo estas se constituyeron en el centro económico de la población. La importancia que tuvieron los vapores a inicios del siglo XX para el traslado de los cientos de colonos que se dirigieron a las diferentes regiones del país especialmente las regiones del sur de Costa Rica.

Eduardo López y Erik Breton,²⁵ en *Dinámica Social y comunidades pesqueras en el Pacífico costarricense*, realizaron un estudio más exhaustivo de la comunidad de Chomes y abordaron cada una de las particularidades que esta comunidad costera ostentó e hizo manifiesto en cada uno de sus habitantes en su contexto social, regional, técnico, y pequero. Estas comunidades se vieron insertadas en una dinámica económica que las enfrentó a competir por la obtención de recursos tanto del Estado como de organismos internacionales que apoyaran la actividad pesquera y ayudaron a medir los impactos de esta actividad.

Daniel Roy, Yvan Breton y Eduardo López,²⁶ en *Proyectos de desarrollo pesquero: intervención y papel de las ciencias sociales*, realizaron un estudio con los indicadores en el PIB de la actividad pesquera, los desembarques de pescado, los proyectos de cooperación con organismos bilaterales, la instauración de cooperativas, los efectos de la pesca artesanal, la pesca industrial y la diversidad de comunidades pesqueras. Los investigadores brindaron un balance del desarrollo pesquero desde 1980 hasta 1990 y dan sus conclusiones con respecto a los retos que presentó este sector productivo del país y los individuos involucrados.

Oscar Porras, Akiya Seko y Katsunobi Miyamoto,²⁷ en *Extracción científica y comercialización de las especies pelágicas existentes en la zona económica exclusiva del Pacífico de Costa Rica*, presentaron un estudio acerca de la metodología de pesca que se realiza en Costa Rica. Los autores analizaron y brindaron criterios acerca de las variables como las condiciones oceanográficas, climáticas y térmicas que afectan las actividades pesqueras. Además determinaron la evolución de la pesca en su contexto científico-técnico, abordando los tipos de arte de pesca, las especies capturadas y los efectos de las capturas sobre poblaciones sensibles a la explotación comercial. Así mismo señalaron la migración tecnológica de los barcos camaroneros a los barcos de palangre con las consecuencias negativas que ha tenido sobre la pesca nacional, la pesca artesanal y el grave impacto sobre el recurso biológico.

La creciente demanda de productos pesqueros del mercado estadounidense y en especial de la población japonesa radicada en ese país, tuvieron una alta presión sobre especies como el atún aleta amarilla, marlín rosado, pez vela, pez espada. Esto hizo que los precios a nivel internacional sufrieran

25 Eduardo López Estrada y Erik Breton. *Dinámica social y comunidades pesqueras en el Pacífico costarricense*. (Canadá, Québec: Université Laval, 1991):1-10.

26 Daniel Roy, Yvan Breton y Eduardo López, *Proyectos de desarrollo pesquero: intervención y papel de las ciencias sociales*. (Canadá, Québec: Université Laval, 1992):1-18.

27 Oscar Porras, Akiya Seko y Katsunobi Miyamoto. "Biología Pesquera" y "Técnicas de manipulación, procesamiento, conservación y estiba a bordo de las especies de grandes pelágicos" en, *Extracción científica y comercialización de las especies pelágicas existentes en la zona económica exclusiva del Pacífico de Costa Rica*". (Alajuela: Costa Rica, Conicit, 1993): Capítulos II, III y V, VII.

aumentos, ya que fue insatisfecha su demanda lo que provocó la sobreexplotación sin control de los recursos marinos. Esto sin tomar en cuenta la expansión que tuvo la comercialización de los productos pesqueros importados, sobre todo, del atún, donde las grandes cadenas de supermercados hicieron grandes inversiones para la conservación y calidad del pescado entre otros productos pesqueros.

Wilder Sequeira,²⁸ en *Las Estructuras Agrarias Regionales: Los Pequeños y Medianos productores agrícola-ganaderos de la Península de Nicoya 1850-1930*, hizo una caracterización de las estructuras agrarias en la región de la península de Nicoya. El autor enfatizó en la importancia que tuvo la región de Nicoya como productora de granos, dividió geográficamente la zona en estudio y mostró como los productos se comerciaban en las localidades próximas donde posteriormente eran distribuidos al Valle Central, por grandes compradores. Por ello, no es de extrañar que los poblados como Santa Cruz, Belén, Bolsón, Diría y Cañas, crecieran comercialmente gracias a su cercanía con afluentes como el río Bebedero y el río Tempisque por medio de las lanchas y gasolineras.

Lowell Gudmundson,²⁹ en *Costa Rica antes del café*, señaló que antes del modelo agroexportador basado solo en comercio del café, productos el tabaco, el cacao fungían ese papel protagónico pero mantenían a Costa Rica en perfil económico muy bajo con respecto a los demás países de Centroamérica donde ya existía una clase empresarial más sólida. Las provincias de Alajuela, Cartago, Heredia y San José establecieron redes comerciales alrededor de la agricultura muy poco especializada productiva y las actividades agro ganaderas apenas si daban indicios de un mercado de más basado, en la importación, pero sí eran la base de una pequeña agricultura de subsistencia. No obstante, el café poco a poco desplazó, los antiguos patrones de producción, la distribución de la tierra la incipiente búsqueda de nuevas tierras a otras áreas fuera del Valle Central y la conformación de una clase dominante mediante la estructuración socioeconómica.

Carlos Hernández y Luis Villalobos,³⁰ en “*Estudio del Desarrollo Pesquero en el golfo de Nicoya, Costa Rica: un enfoque sistémico*”, en su investigación acerca de la evolución pesquera en el golfo de Nicoya expone, que se dio un cambio en las actividades productivas de sus habitantes que pasaron de la ganadería y la agricultura a la extracción de especies marinas (pelágicas). Sugiere que la pesca artesanal que servía en gran parte a la subsistencia de los habitantes del golfo, se sustituye, por un nuevo modo de producción y pasa al ámbito comercial primero local, luego al nacional de pequeña escala y a partir de la década de los años cincuenta respondió a la lógica capitalista de las grandes potencias pesqueras.

28 Wilder Sequeira Ruíz, *Las Estructuras Regionales: Los pequeños y medianos productores agrícola-Ganaderos de la Península de Nicoya 1850-1930*. (San José, Costa Rica: Publicaciones de la Cátedra de Historia de las Instituciones de Costa Rica, 1993):3-23.

29 Lowell Gudmundson., *Costa Rica antes del Café*. (San José, Costa Rica: Editorial Costa Rica; 1993): 32-187.

30 Carlos M. Hernández Salazar, Luis Villalobos Chacón, “Estudio del desarrollo pesquero en el Golfo de Nicoya, Costa Rica: un enfoque sistémico”. (Tesis de Maestría en Desarrollo Rural, Universidad Nacional de Costa Rica, 1997):26-88.

Además estudiaron diversas variables que suscitaron el desarrollo de los poblados, con la fundación de las comunidades pesqueras. Menciona las variables alrededor de la pesca en el golfo de Nicoya, como zonas de captura, infraestructura y servicios, tecnología, comercialización, relaciones entre diferentes actores sociales y organización entre los pescadores y el valor socioeconómico que tuvo la pesca a partir de la década de 1940. Hizo referencia a las actividades de cabotaje en comunidades como Chomes, puerto Thiel, Montezuma, Tambor, Jicaral y Chira y la diversidad de productos agrícolas que se extraían de estos poblados.

También mencionan que el traslado del sector agrícola al sector pesquero fue por condiciones climáticas como la sequía, bajos rendimientos en la producción de los cultivos y desplazamiento del pequeño productor o propietario de los terrenos del litoral del golfo de Nicoya y región guanacasteca.

Marc Edelman,³¹ en su estudio sobre *La Lógica del Latifundio*, expuso las vicisitudes, que experimentaron los habitantes de las zonas cercanas al golfo de Nicoya, sobre todo, los ganaderos de ese entonces. Describe las dificultades de transporte de los productos al Valle Central, como las haciendas, llevaban reses siguiendo los trayectos cercanos a las riveras de los ríos Bolsón, Ballena, Tempisque y el paso obligatorio a Puntarenas hasta el centro del país. Señala el pésimo estado de las vías y el uso de las rutas tradicionales, el arreo de ganado de Nicaragua y las ventas de carne en el Valle Central. Como medio de transporte preferido por los ganaderos y hacendados estuvo el uso de remolcadores con barcazas en las cuales trasladaron el ganado, granos y mercancías y demás materiales.

Uno de los puntos importantes que menciona el autor, es la escasez de moneda, la cual se sustituía por el intercambio o equivalente a otros productos, tanto los de carácter agropecuario y los de uso familiar, como vestidos, herramientas, medicinas y demás enseres. El autor señala la importancia de los caminos locales, pero marca las malas condiciones de los caminos dada la difícil geografía de la región, lo que trajo como consecuencia el aumento del comercio interregional por medio del cabotaje, el cual se usaba como principal medio de transporte y cómo los ríos sirvieron como vías principales de comunicación, principalmente el río Tempisque para llegar a otros puertos fluviales.

Desde esos puertos salían embarcaciones que transportaban pasajeros, mercaderías, también ganado, cerdos, granos y maderas. Sequeira menciona otros puertos de relativa importancia como Manzanillo, Tambor, Lepanto, Jicaral y Thiel. Ese intercambio es dado gracias a la existencia de poblados y de un mercado local que, unido a los comerciantes de Puntarenas y a la diversidad de productos que se comerciaban entre los mismos pobladores, habían encontrado una cierta especialización productiva destinada al consumo en el centro del país.

31 Marc Edelman, *La Lógica del Latifundio. Las grandes propiedades del noroeste de Costa Rica desde fines del siglo XIX*. (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica; Stanford University Press, 1998):39-408.

Otra importancia del transporte marítimo que el autor menciona, es con respecto al desarrollo de los poblados costeros, muchos de los asentamientos datan de la época precolombina y se mantuvieron, inclusive, en la colonia con la inclusión de pobladores o colonizadores españoles o de procesos de colonización desarrollados en el siglo XIX por el Estado en estos poblados de Guanacaste.

Miguel Ángel Herrera,³² en *Gentes de la Mar. Marineros y comerciantes en el Pacífico Central Mesoamericano 1830-1860*, explicó cómo se conformaron las redes establecidas entre los comerciantes y marineros de Costa Rica con el resto de los puertos de Centroamérica. A la vez, presenta una serie de datos muy importantes para entender cuál era la dinámica llevada a cabo por las redes de comerciantes, marineros nacionales y extranjeros que establecieron un flujo de mercaderías de la ciudad de Puntarenas hasta el Valle Central y las conexiones con los puertos de Centroamérica como Amapala, Realejo, Acajutla y con los puertos del Pacífico sur, como el Callao, Guayaquil y Valparaíso, entre otros.

Así también brindó una explicación de cómo estos marineros se convirtieron en prominentes e influyentes comerciantes nacionales y extranjeros acrecentando su presencia ya no como facilitadores de los bienes, sino también en el caso de Costa Rica, establecían nexos comerciales con productores del Valle Central o estableciendo factorías directas de comercio en Puntarenas.

Emmanuel Barrantes Zamora, Hilda María Bonilla Quesada, Olga Marta Ramírez Cortés,³³ en *Las subsistencias en una coyuntura de crisis: producción, consumo y nivel de vida, Costa Rica 1905-1925*, en la cual tocaron la problemática surgida dentro del contexto del sistema agroexportador y el sistema agrícola de entonces, suscitados por la poca efectividad de la producción nacional, la dependencia del país al consumo externo, la incipiente accesibilidad a la tecnología, la distribución de las tierras y cantidad de productos originados en cada una de las zonas de manera desconectada con las necesidades internas y que se estructura a expensas de la poca oferta productiva que le hacía al mercado interno.

Además, señalaron la composición de una Costa Rica de autoconsumo ineficiente y la ausencia en otras zonas de los alimentos básicos, esto se debió a que el Estado no incentivó la creación de un mercado interno de consumo, donde el intercambio suscitara el interés de los dueños de fincas por establecer productos para el consumo interno. Los productores se avocaban a invertir en los productos de mayor auge comercial, como lo fueron el café y el banano. Los autores analizan los censos agropecuarios para entender la dinámica productiva y su influencia en el desarrollo de una política de producción agrícola de orden local, regional y nacional.

32 Miguel Ángel Herrera C., "Gentes de la Mar, Marineros y comerciantes en el Pacífico Central Mesoamericano 1830-1860", *Revista de Historia: (Costa Rica)* 43(mes 2001):215-234.

33 Emmanuel Barrantes Zamora, Hilda Bonilla Quesada María, Olga Marta Ramírez Cortés, "Las subsistencias en una coyuntura de crisis Costa Rica 1914-1920" (Seminario de Graduación Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 2002):46-194.

Arabela Valverde,³⁴ en “*La ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930*”, expone un interesante análisis de la formación y evolución del puerto de Puntarenas y sus etapas de desarrollo portuario y social mediante el control del gobierno y sus políticas de desarrollo, expone la influencia que tuvo el puerto de Puntarenas en las comunicaciones marítimas en el golfo de Nicoya.

También realizó un estudio del tema económico del puerto de Puntarenas, de las variables geográficas que rodeaban al puerto, comerciales, sociales, políticas e identitarias de un lugar que tuvo su mayor auge comercial con el arribo de visitantes durante la estación seca, procedentes del Valle Central y otras latitudes del Pacífico. El desarrollo de la ciudad Puntarenas en el contexto regional lo relaciona con los “*pueblos de la costa*”, en los cuales la autora señala el fuerte intercambio de productos con la ciudad de Puntarenas a través del transporte de cabotaje en pequeños vapores.

La autora mencionó a dueños de embarcaciones como el Boruca de los señores Swan y Hamilton y los vapores, Taboga y el Guanacaste de Manuel Barahona, que tenían una gran actividad en el golfo de Nicoya, transportando los bienes de consumo tanto de los habitantes de Puntarenas como de las costas guanacastecas, en el golfo de Nicoya.

Con la incursión del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico en la década de los años veinte del siglo XX, aumentan las relaciones comerciales y de intercambio con el cabotaje para satisfacer la demanda de productos y de transporte de pasajeros. Entre los poblados costeros mencionados estaban Lepanto, Paquera y Cóbano, los cuales servían al Valle Central de productos como arroz, frijoles, maíz, carne, mariscos, entre otros.

Gabriela Villalobos,³⁵ en *El Progreso redentor: La sociedad nacional de la agricultura, el Estado liberal y la modernización agropecuaria en Costa Rica (1897-1914)*, formuló la existencia de un fuerte mercado que vinculaba la agricultura y la artesanía, cuya demanda se centra en el Valle Central y habla de una expansión a gran escala. La consolidación de materias primas y la importancia que la Sociedad Nacional de Agricultura tuvo en la diversificación de productos de consumo local. El autoconsumo como una defensa antes las crisis originadas por los precios del mercado del café y el inminente desabastecimiento de materias de consumo.

Jorge Bartels y Ricardo Martínez,³⁶ en el *Desarrollo de la Agricultura en la Región Pacífico Central de Costa Rica 1909-1955*, brindaron aportes importantes para comprender la conformación

34 Arabela Valverde Espinoza, *La Ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930*. (San José, Costa Rica: Sede del Pacífico, Universidad de Costa Rica, 2008):1-105.

35 Gabriela Villalobos Madrigal, “El Progreso redentor: La sociedad nacional de la agricultura, el Estado liberal y la modernización agropecuaria en Costa Rica (1897-1914)” (Memoria de Trabajo Final de Graduación en Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica; 2009):55-214.

36 Jorge Bartels Villanueva, Ricardo Martínez Esquivel, *El Desarrollo de la agricultura en la Región Pacífico Central de Costa Rica 1909-1955*. En: Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva. Juan José Marín Hernández. *De Puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*. (San José: Costa Rica, Alma Máter, 2010):189-208.

de una agricultura tecnificada desde finales del siglo XIX y parte del XX, plantean que el país no era, en su totalidad monocultivista como se manejó en la historiografía nacional.

Ambos autores, mencionan la capacidad de producción a los productos de subsistencia y el manejo que se le daban a los excedentes, los cuales se colocan en los mercados locales o se negociaban con comerciantes del Valle Central, enfatizan en la presencia de un mercado interno de consumo de granos que provenía de Guanacaste y los vacíos de investigación acerca de la influencia de la sociedad Nacional de Agricultores para incrementar el bajo nivel tecnológico y productivo de los hacendados y/o agricultores de esta región del país.

Juan José Marín Hernández,³⁷ en *Historia Regional del Pacífico, el preámbulo de una historia social comparada, 1821-1950* el autor planteo el estudio del Pacífico no solo como una extensión comercial de la región del Valle Central, sino desde el análisis del surgimiento de poblados cerca de las costas, mostró una retrospectiva del surgimiento de comunidades conformadas desde tiempos prehispánicos. También expuso una serie de datos del avance socioeconómico de los poblados del Pacífico, con el Valle Central en el período de 1880 a 1950 y ubica la actividad del cabotaje como fundamental, para la conformación de los poblados en el Pacífico.

Brindó un aporte metodológico para el estudio de las regiones, basado en la división de lo macro, micro, subregiones, territorio, redes y conexiones sociales, menciona brevemente la importancia de puertos, desde el golfo de Nicoya que, ocasionalmente, interconectaban con otros de Nicaragua, El Salvador, Honduras y Panamá, señala al golfo de Nicoya como un centro neurálgico con respecto a la región. Finalmente, termina realizando una exploración del avance social de la provincia de Guanacaste con respecto a otras regiones de Costa Rica, tomando como variables el nivel de infraestructura educativa, infraestructura sanitaria y turismo como nueva base de la economía de la región.

Fernando Zeledón Torres,³⁸ “*La Construcción de la Carretera Interamericana en Guanacaste estado, región y medios de comunicación 1943 y 1970*” manifestó la importancia de las vías de comunicación en la formación de la región de Guanacaste y la extensión de la influencia del Estado en conformación de las regiones desde el Valle Central. La región es esencial para entender la conformación de sus rutas; sin embargo, Zeledón contextualizó la región de Guanacaste dentro del foco de atracción geoeconómica de los Estados Unidos y del istmo centroamericano. Al igual que Sequeira, Zeledón manifestó la relevancia del cabotaje y del transporte marítimo, sin embargo no profundiza en las conexiones comerciales y económicas que tuvieron las compañías comerciales.

37 Juan José Marín Hernández, “Historia Regional del Pacífico: El Preámbulo de una historia social comparada 1821-1950”, en Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández, *De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*. (San José, Costa Rica: Alma Máter, 2010):47-80.

38 Fernando Zeledón Torres, “La Construcción de la Carretera Inter-americana en Guanacaste estado, región y medios de comunicación 1943 y 1970”, en Rodolfo Núñez Arias. y Juan José Marín Hernández. *Guanacaste: Historia de la reconstrucción de una región 1850-2007*. (San José, Costa Rica: Alma Máter, 2010):103-135.

1.10 Marco teórico y conceptual

Al abordar esta investigación, el reto era presentar la construcción de una triangulación de conceptos que pudiese abarcar y sostener en el tiempo y espacio las relaciones que se originaron entre tres actores inmersos en la problemática de la explotación de los recursos en el Pacífico de Costa Rica, estos actores fueron: El Estado como soberano de sus territorio y el cual dispuso de este para su aprovechamiento y bien de la nación. Los segundos actores, los habitantes de lo región del Pacífico, las grandes compañías marítimas, los recursos naturales explotados y su función dentro de la lógica mercantil del período estudiado.

Estos tres actores participación en tres conceptos planteados en esta investigación: Historia regional, Estado concesionario en el libre mercado y explotación sistemática de los recursos naturales. Estos planteamientos fueron necesarios para comprender un fenómeno económico como el de la explotación marítima, que según el análisis realizado no fue un fenómeno estático y más bien estuvo supeditado a los vaivenes del pensamiento económico en la búsqueda de una mayor diversificación productiva y de las transformaciones en el uso de los recursos naturales [tierra y agua] como respuesta a las demandas de consumo de los mercados regionales.

1.10.1 Historia regional del Pacífico de Costa Rica

El concepto de historia regional aquí propuesto parte del análisis que agrupa, identifica y caracteriza a espacios geográficos, actores y contextos propios de los escenarios en los cuales las compañías de explotación marítima, influyeron en la población del Pacífico de Costa Rica y en las políticas vertidas por el Estado hacia la región del Pacífico. La exploración de las riquezas de las vías y medios de transporte marítimo, fue constante y fundamental para tener una certeza real, de las condiciones en las que se encontraba una región.

El estudio de los ríos, mares y costas fue importante en Costa Rica para otorgar concesiones y capitalizar las inversiones foráneas en nuevos ingresos o divisas para el Estado, por lo tanto se propuso como viable este concepto de que las costas y el mar abierto fueron factores a tomar en consideración cuando se hablaba de la construcción del Estado-Nación, al incorporar dentro de su “*corpus*” físico y económico a un como territorio o a una región y sus respectivas actividades comerciales las cuales a su vez modificaron de forma parcial o por completo, el paisaje social y económico de una región geográfica determinada. Este enfoque territorial para formar el Estado-Nación, parece adecuada, si se aborda desde el concepto que Elizeth Payne, brinda:

“Los estudios sobre el papel de las costas, islas y fronteras en la construcción de las naciones, resultan esenciales porque es a partir de estos espacios desde donde se elaboran las dimensiones, límites, poblaciones

y culturas que conforman el Estado nacional. Tarea para nada fácil debido a que, en dicho escenario participan múltiples sectores: los Estados vecinos, las potencias y la diversidad de poblaciones y/o naciones que habitan el territorio”.³⁹

La segunda premisa de este concepto parte de la observación que la historia regional de cada uno de los espacios del Pacífico de Costa Rica, son necesarios dilucidar y estudiar; estos espacios son económicos, sociales y geográficos. Arturo Taracena señala que: “*La historia regional implica analizar la construcción de un territorio a través de sus actores sociales y de la dinámicas políticas, económicas y sociales que estos producen en él*”.⁴⁰

La región tiene características geográficas, ambientales, demográficas e históricas, de las cuales le sobresalen la población ya sea homogénea o heterogénea, el sistema social-económico y los aspectos culturales. Schmitt Egener, expresa que “*con frecuencia se alude a regiones administrativas, regiones económicas, regiones laborales o regiones estadísticas y en diferentes planos; subnacional, internacional o transnacional*”.⁴¹

A raíz de esta diversidad que se propone estudiar es que la geografía histórica señala que no pueden separarse los procesos demográficos, culturales, sociales, de las características geográficas y las relaciones regionales. El estudio de la región o regiones conlleva a identificar su contexto socioeconómico y geográfico. Abarca plantea: “*Las regiones serían categorías intermedias entre los países o los grandes espacios de la civilización y las parroquias, ‘matrias’ o ‘terruños’, como llama Luis González a esos espacios cortos abarcables de una sola mirada’, que constituyen el ámbito de las actividades cotidianas de las personas...*”⁴²

También se identifican las actividades comerciales, a lo largo del período en estudio, para descubrir la región, no únicamente como agrícola, sino que evoluciona y se especializa en el desarrollo comercial derivado del proceso de extracción y explotación de los recursos costeros y marinos, con miras a crear un mercado regional-nacional-internacional, con el objetivo de incentivar una mayor diversificación de productos.⁴³

39 Elizeth Payne Iglesias, “Costas, islas y fronteras en la formación del Estado nación en Honduras”. <http://afehc-historia-centroamericana.org>. (Fecha de acceso: 15 de octubre 2011). Para ampliar este concepto expuesto por Payne.

40 Arturo Taracena, “Propuesta de definición histórica para región”, en “*Estudios de historia moderna y contemporánea de México*”, n 35 (enero-junio 2008):203. <http://www.ejournal.unam.mx/ehm/ehm35/EHM000003506.pdf> (Fecha de acceso: 12 de enero 2011).

41 Oriester Abarca Hernández, “La región como concepto y como problema en las investigaciones históricas”. En: Oriester Abarca, Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández, *De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*. (San José, Costa Rica: Alma Mater, 2010):24.

42 Oriester Abarca Hernández, “La región como concepto y como problema en las investigaciones históricas”. En: “*De puerto a región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica (1821-2007)*”. (San José, Costa Rica: Alma Mater, 2010):26.

43 Emilio Sereni, *El Mercado Interno*. (Barcelona, España: Editorial Crítica, 1980):11-119. (Emilio Sereni, utilizó la división territorial para estudiar la Italia agrícola y el desarrollo del capitalismo, dividió en tres regiones agrícolas a Italia antes y después de la Revolución Francesa para explicar como un mismo fenómeno económico como el capitalismo evolucionó de manera diferente en cada una de las regiones analizadas, así explicar comparativamente el fenómeno mercantil en la

Para recalcar lo anterior, los servicios y demás actividades económicas desarrolladas en la región del Pacífico de Costa Rica con las compañías, se sostuvieron de una relación desigual de necesidad colectiva e interés particular; donde muchas veces prevaleció esto último, enmarcada en la actividad económica, donde primó un mercado de consumo que no respondía o giraba por completo a las necesidades de consumo nacional, sino a necesidades de mercados extranjeros, donde las metrópolis el consumo era muy avanzado y selectivo. La inserción de la región del Pacífico de Costa Rica a la economía nacional, se determinó más por las condiciones tan favorables que presentaron sus territorios, para sacar provecho de los bienes materiales que se extraían o producían fueran estos agrícolas, minerales, forestales, marinos, sin dejar de lado los estratégicos que por las necesidades reales de crecimiento socioeconómico de sus habitantes.

Ahora bien, aquí se planteó que la región del Pacífico no es sinónimo de compactación social, política, económica e inclusive ambiental; por el contrario esta supuso la interacción de varios tipos de relaciones socioeconómicas desiguales. A causa de los procesos de migración e inmigración y de las actividades económicas y comerciales desarrolladas en espacios más pequeños, a la incorporación de ciclos extractivos originados en el siglo XIX como la madre perla, la madera y a la suplantación de otros ciclos productivos, como la producción de aceite de palma o abacá. Una de los escenarios de identificación de estas relaciones fueron los puertos que funcionaron como puentes para el contacto con otras culturas y formas de pensamiento, por lo que conviene tomar la definición que aporta Botey a la definición de puerto.

“Se parte del concepto de que un puerto es algo más que un espacio geográfico idóneo para la actividad marítima, se considera un imperativo enfocar los procesos de articulación de los espacios con los actores sociales y los procesos económicos, ya que las actividades económicas y de transporte, constituyen un ámbito importante en el estudio de los puertos. “El puerto es una entidad que no se limita a una “área de abrigo de las embarcaciones”, o una infraestructura de transporte, sino que la población asociada a este es fundamental. Ella predomina, en la definición del puerto y en su devenir, sobre cualquier obstáculo físico, cuando la ventaja económica o la conveniencia política lo determina. Por consiguiente, los elementos físicos son insuficientes para analizar su evolución, sino que es necesario tomar en cuenta los procesos históricos”.⁴⁴

De manera que no se procura minimizar el estudio de la región a los puertos como únicos espacios de encuentro de personas e intercambio de mercancías, sino que estos ayudan a visualizar otros lugares de interacción y de identificación regional que los habitantes y sus poblaciones quisieron

agricultura, para sacar conclusiones generales sobre el desarrollo del mercado de consumo y posesión de la riqueza a nivel nacional de la Italia unida, los valores netos de precios, volumen de producción, tráfico comercial entre regiones vislumbró diferencias significativas entre esas regiones. “Un plan de investigación sobre el proceso de formación de nuestro mercado nacional capitalista comporta, por lo tanto, en primer lugar, el estudio del grado de desarrollo mercantil alcanzado por los diversos sectores geográficos y productivos de nuestra economía en las diversas fases del proceso unitario”).

44 Ana Botey Sobrado, “La definición del Puerto de Puntarenas: una historia de vicisitudes”.(Diciembre, 2010),<http://afehc-historia-centroamericana.org>.(Fecha de acceso 15 de octubre, 2011)

explotar. Con estas mismas variables, se expande el eje de influencia de los puertos hacia el mar, escenario donde las compañías de explotación marítima fueron actores que enriquecieron aún más el contexto histórico de la región del Pacífico de Costa Rica.

1.10.2 El concepto de Estado concesionario en el libre mercado

El Estado costarricense expresó derechos constitucionales de soberanía sobre un territorio en particular, en este caso sobre las costas, islas y aguas del océano Pacífico, por medio de su institucionalidad extendió sus dominios sobre aquellos territorios más allá del Valle Central, pero no pudo desarrollar las herramientas tecnológicas, científicas e incluso ideológicas para asegurarse una distribución y explotación eficiente sobre los recursos y rentas que poseía esta región. El mercado fue el que definió para el caso de la región del Pacífico, los precios y la calidad de los servicios y bienes producidos.⁴⁵

El concepto de Estado concesionario que se presentó en esta investigación, es donde el Estado tiene y expresa derechos de soberanía sobre un territorio en particular, pero no posee las herramientas anteriormente descritas para desarrollar una distribución eficiente sobre los recursos y rentas como resultado de la concesión, extracción y producción, extracción sobre un bien material o servicio ubicados en ese territorio, por lo tanto:

Se ve al Estado como la más grande institución que rige las estructuras de un territorio para otorgar derechos de un bien material que en su momento era colectiva y dispuso de este para promocionar nuevas fuentes de riqueza y de trabajo, con el supuesto beneficio para los habitantes del Pacífico costarricense. En este caso particular de la región del Pacífico, la institucionalidad del Estado, no pudo maximizar eficientemente los recursos que el país poseía y por el contrario se mostró como un arrastré del desarrollo, para insertarse en la lógica de la explotación de su territorio y mares.

Aunque el Estado procuró ser un promotor de la industria marítima en el Pacífico, no tuvo el éxito esperado por sus debilidades estructurales, las cuales lo convirtieron en un modelo ineficiente en la ejecución y regulación de las actividades económicas surgidas en esa región donde su pobre intervención como único maximizador de la economía costera y marítima, limitó el desarrollo de otras

45 Ronny Viales Hurtado, "La especialización productiva agropecuaria regional en Costa Rica 1870-1950. Una propuesta de análisis a partir del caso de la región Atlántica", en *Revista de Historia (Costa Rica)* 47 Enero-Junio (2003) 11. (Es importante mencionar que Ronny Viales afirma: "Por otra parte, ha existido una tendencia en los estudios históricos sobre Costa Rica a señalar que el período 1871-1930 fue de típico "laissez-faire". cuando en realidad, al igual que en la mayoría de países occidentales, el Estado era intervencionista en la economía para esas fechas". El debate desde la historia regional sigue abierto para saber cuál fue el rol que el Estado, tuvo en la formación de industrias o su desarrollo, en el caso de la actividad marítima tuvo muy poca intervención, solo en el caso del cabotaje por ambas costas, intentó sostener servicios de transporte y solventar las deficiencias de caminos y salida al mar de los productos que se ubicaron cerca de esas zonas geográficas, así como las fallidas propuestas para la formación de una marina mercante o pesquera.

subregiones, por lo que vio como medida más eficiente el trasladar [según su potestad y sin conocer a fondo las necesidades estructurales de estas subregiones] por medio de concesiones la explotación exclusiva de un recurso en aras de abrir el progreso económico que perseguía, con la consecuente pero no esperada monopolización de un recurso y su encadenamiento productivo lo que privó a sus habitantes de obtener mejores beneficios.

En esta investigación se pudo constatar que los argumentos del Estado costarricense para justificar la explotación de los recursos costeros y marinos pasó por dos estadios, el primero basado en el derecho soberano de explotar sus recursos y que lo trasladó a otros agentes y el segundo es la participación de las compañías marítimas, como agentes que influyeron en definir la política de explotación de esos recursos dentro de la lógica de la oferta y de la demanda, con la consecuente acumulación del capital, tecnología y acceso a los recursos naturales. Por lo cual circunscribir la política del Estado en la explotación y la participación de las compañías marítimas hacia sus recursos costeros y marinos como un fenómeno de causalidad estable y constante, restringía ver el fenómeno de larga duración que fueron las concesiones y contratos de explotación marítima.⁴⁶

Durante el siglo XIX y principios del siglo XX, el deseo de promover la libre empresa y la transferencia de derechos de concesión sobre recursos de dominio público, se debió a sus limitaciones estructurales que le obligaron a ceder a compañías con un gran respaldo de capital financiero, la explotación, disposición y comercialización de los recursos naturales.

Estas limitaciones estructurales eran de carácter, tecnológico, financiero, científico, demográfico e inclusive por una escasa tradición marítima, que le obligaron a mantener esta política de concesiones sobre sus recursos patrimoniales. Que a diferencia del contexto anglosajón y en especial del Imperio Británico, sí incentivó la libre empresa, en nombre de los capitales de las grandes urbes y consorcios de explotación sobre los recursos naturales de las regiones periféricas de ultramar, pero con el celo del poder estatal.⁴⁷ La institucionalidad brindada las condiciones para que la libre empresa se expandiera

46 (Jennifer Fuenmayor en *Análisis del discurso de la obra de Douglas C. North, El anarquismo de la ciencia de Paul Feyerabend*, afirma que: "el modelo neoclásico es restrictivo porque no deja espacio para incorporar el papel de las instituciones; y es poco realista porque omite las instituciones y los costos de transacción involucrados en su operación, algo que evidentemente es muy difícil de ignorar". *El neo institucionalismo económico, cuyo máximo exponente es North, se construye a partir de una crítica a la economía neoclásica, desde una perspectiva heterodoxa, es decir, mantiene algunos de los supuestos convencionales, pero al mismo tiempo, introduce temas que la economía neoclásica no admitiría*" (Aylla, 2000: 316). *Dentro de la perspectiva neoinstitucional, las instituciones determinan la conducta y el comportamiento de los individuos, es decir, el comportamiento racional y egoísta de los individuos, ahora se encuentra limitado por las instituciones. Asimismo, la información es incompleta y asimétrica por lo que entra en escena el riesgo y la incertidumbre en las elecciones económicas de los agentes, los costos de transacción son positivos por lo que se plantea la necesidad de reducirlos con el protagonismo de las instituciones, también se definen los derechos de propiedad y los contratos*).

<http://www2.facso.uchile.cl/publicaciones/moebio/17/fuenmayor.htm>. (Fecha de acceso: 8 de febrero 2013).

47 (Un breve repaso a la política comercial inglesa entre fines del siglo XVIII y la década de 1840 evidencia que el Estado no fue efectivamente «mínimo». La agricultura estuvo protegida mediante las Leyes de Granos. Los aranceles a la importación de productos siderúrgicos y la *Calico Act* fueron medidas típicas de fomento de la industria y también lo fueron estas otras: 1) la rebaja de derechos arancelarios a la importación de materias primas necesarias para la industria;

a territorios de ultramar, situación que no se dio para la pequeña industria marítima de Costa Rica, con respecto a sus costas y mares.

Los recursos patrimoniales que el Estado visualizó como bienes de la nación, especialmente ubicados en la milla marítima, (ríos, mares entre otros) eran de su total soberanía y podía disponer de estos, según las necesidades de la nación, como la estabilidad hacendaria y diversificación productiva. Estas necesidades generaron las actividades económicas especializadas en el Pacífico de Costa Rica, donde las poblaciones costeras no pudieron aprovechar y desarrollar un dominio endógeno de su entorno natural, en un contexto de libre mercado y a la falta de financiamiento estatal y financiamiento de la clase productiva del país en el siglo XIX y siglo XX para planificar un dominio naval en sus mares.

En las regiones del Pacífico esas limitaciones eran aún más marcadas y en la mayor parte del periodo en estudio posiblemente un condicionante para acrecentar las actividades agropecuarias y extractivas, por lo que las compañías marítimas localizadas en esa región eran pioneras en la explotación del mar, el Estado entonces se enfrentó un límite a su accionar y pasó a convertirse en varias concesiones, como un mero observador en las normas de explotación de su patrimonio natural.⁴⁸

Para extender este concepto en el caso del Pacífico, el Estado funcionó como garante máximo, quien dispuso de los bienes que el territorio tenía y de las ventajas que ofrecía el poblamiento de su territorio o de aquellas zonas invisibles económicamente, (no vacías) pero que eran aptas para insertarse en la triangulación por medio del transporte marítimo, de las regiones productivas ↔ puerto de Puntarenas ↔ Valle Central. Además de otras regiones invisibles productivamente donde

2) la devolución de esos derechos en el caso de aquellas utilizadas en la producción de bienes que se exportaran; 3) la abolición de los aranceles de exportación para la mayoría de los bienes industriales; 4) los subsidios a la exportación en determinados sectores; 5) la prohibición de exportar maquinaria y 6) la prohibición de que los trabajadores cualificados pudieran ser contratados en el extranjero. Finalmente, las Leyes de Navegación constituyeron una medida mercantilista que contribuyó a convertir a Gran Bretaña en una gran potencia comercial y estimuló el desarrollo de su marina mercante y de algunas de sus industrias. La política comercial. Gran Bretaña no adoptó el librecambio hasta la década de 1840, cuando la revolución industrial ya había finalizado. En 1846, el Parlamento derogó las Leyes de Granos y en 1849 hizo lo propio con las Leyes de Navegación. Después de 1850, sólo persistieron algunos aranceles «fiscales» sobre las importaciones de productos coloniales: 31-32). <http://ocw.unican.es/ciencias-sociales-y-juridicas/historia-economica-mundial/historia-economica-mundial-2010/materiales-de-clase-1/MC-II-1.pdf> (Fecha de acceso: 2 de diciembre 2012).

48 Ronny Viales Hurtado. "Una propuesta de reconceptualización del "enclave" bananero desde la perspectiva de la historia económica. El caso de la región Atlántica (Caribe) costarricense entre 1870 y 1950", *Revista Virtual de Estudios Literarios y Culturales Centroamericanos*. (Ronny viales manifiesta en torno al concepto de enclave que: "En términos generales, se postula que el enclave exige "...en suma, condiciones de monopolio asentado en el control absoluto de los factores productivos; se produce así una autonomía relativa que se rodea de un fuero legal protector por el que no pasan las leyes y acciones de la nación huésped"...La política agraria liberal fomentó también la diversificación productiva y la atracción de capitales utilizando como incentivo un factor que aparecía a finales de siglo XIX como "abundante": la tierra, para atraer otro factor que aparecía como "escaso": la población. Conforme avanzamos en el tiempo esta visión va cambiando, pero siempre estará presente la presión económica sobre los recursos. La política agraria liberal del período 1870-1930, mediante el desarrollo del proyecto ferracarrilero, potenció la colonización efectiva de la región. Además de las concesiones ferrocarrileras, que llegaron a atentar contra los principios de la "soberanía" nacional, las colonias agrícolas dirigidas, a pesar de su fracaso entre 1895 y 1910, también fomentaron este proceso de colonización"). <http://istmo.denison.edu/n05/articulos/propuesta.html>. (Fecha de acceso: 25 de julio 2012).

el Estado trato de sacarlas de su estado de ocio material, para que las compañías a su vez les dieran un valor material o productivo que solo el mercado internacional o el pequeño mercado nacional podían justificar.

Este contexto hace que el Estado intente fiscalizar y regular, las actividades realizadas por las compañías marítimas en todo el período. Las concesiones se convirtieron en la herramienta para que confluyeran los actores antes mencionados. Como primer actor estaba el Estado el cual intervino intermitentemente en el ideal de un desarrollo marítimo y regional con bases en el capital nacional, como ejemplo de esta intervención esta los inicios en la construcción del ferrocarril al Atlántico, su intervención por medio de las subvenciones para regular los precios de los fletes e itinerarios de las compañías, servicios de correos y transporte en el golfo de Nicoya y la regulación fiscal sobre las actividades marítimas.

Como segundo actor: está el capital particular, reflejado en los proyectos por medio de las concesiones (caso particular de la construcción del Ferrocarril al Atlántico)⁴⁹ años después se dio cuenta del error en el que había incurrido, del elevado precio de estas concesiones a pesar de que su política liberal le dictaminaba que el rumbo hacia el progreso, era través de las últimas innovaciones tecnológicas de la época a como diera lugar. Los recursos naturales como elemento clave eran el motivo para explotar y valorizar las actividades comerciales alrededor del mar. Al menos en el caso de la Región del Pacífico costarricense el Estado no participó o no pudo participar aunque lo quisiera en todas las fases del desarrollo comercial marítimo, pero si trató de establecer un juego de poder entre los actores citados y el manejo de sus recursos naturales.

Para enlazar las comunicaciones y explotar las riquezas de las regiones ubicadas en el Pacífico de Costa Rica, el Estado necesitaba de una gran inversión, pues esta región abarcaba miles de kilómetros más de los que el Estado o cualquier otro actor mencionado, había podido cubrir en tierra a lo largo del siglo XIX. Al final siguió los lineamientos del desarrollo liberal de la época, para continuar con esa búsqueda de nuevas fuentes de riqueza, con la participación del capital particular y entró de nuevo en la lógica mercantil de las compañías con más poder e influencia económica y participaron en la colonización del territorio, motivaron la configuración de un sistema de transporte, investigaron y

⁴⁹ <http://www.historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/p-agrari.htm> (Fecha de acceso: 25 de noviembre 2012). (“...fomentar y proteger el planteamiento de nuevas industrias; en abrir territorios incultos a la acción creadora del trabajo; en promover el ensanche del comercio haciendo fácil y expedito su movimiento; en disponer la construcción de nuevos caminos (y el mantenimiento de los existentes) que crucen la República como arteria vivificadora; y por último dar acogida y protección a cuantas ideas y propósitos sugiere a los espíritus el consejo del trabajo, porque sólo de esa manera se multiplicarán las fuentes de la riqueza pública...”).(Según la historiografía que ha analizado la construcción y desarrollo del Ferrocarril al Pacífico, el Estado aceptó el “*mea culpa*” por los errores cometidos y consecuencias en la concesión del Ferrocarril al Atlántico. Situación que lo lanzó en la gran obra de conectar una red ferroviaria y marítima en el Pacífico de Costa Rica, para incentivar la diversificación productiva, repoblamiento de las regiones costeras más alejadas, en contraposición del monopolio en la red de transporte y política monoexportadora, del capital particular que se había desarrollado en la región del Caribe costarricense).

amarraron con la aprobación del Estado y la exclusión de los habitantes, las formas de explotación de los recursos costeros y marinos

Las concesiones fueron los instrumentos utilizados para la libre explotación y comercio sobre los recursos fluviales, costeros y marinos, donde las compañías de explotación marítima idealizaron la región del Pacífico de Costa Rica bajo los términos del libre mercado.⁵⁰ Las concesiones también surgieron y urgieron del conocimiento científico, técnico y exploratorio que tenían las compañías y que fueron superiores a los que tenía el Estado en su momento.

Desde la segunda mitad del siglo XIX, estas compañías también tenían dominio sobre el financiamiento para sus actividades comerciales, acceso a la tecnología naval, ajuste de precios de pasajes y fletes, abastecimiento de maquinaria, acceso al combustible (de carbón mineral hasta principios del siglo XX) y una gran participación en los precios finales en el mercado regional y mundial del comercio de pescado. Estos fueron algunos de los límites o fases comerciales de las actividades marítimas en las que el Estado costarricense, no intervino o intervino débilmente hasta 1950.

Como resultado de lo anterior la ejecución de un servicio, la extracción y la producción de bienes de consumo, fue cedida bajo concesiones, contratos y permisos para enajenar un bien de dominio público, por el interés particular en el supuesto de la diversificación productiva, generación de empleo, necesidad de insumos locales y la obtención [con un margen muy pequeño] de ganancias a través de los impuestos, ya fuese sobre las rentas, permisos, aranceles de importación y exportación. Desde finales del siglo XIX hasta 1950, el Estado quiso llevar a la práctica la eficiencia económica y operativa al trasladar [por concesión] la explotación de los recursos, con el supuesto de incluir en esa dinámica comercial a los habitantes del Pacífico de Costa Rica.⁵¹

50 <http://www.eumed.net/ce/2008a/rmc.htm> Martínez Cárdenas, “El libre mercado o un mercado libre”, en *Contribuciones a la Economía*, marzo 2008. (Fecha de acceso: 7 de enero 2012). “La idea de un libre mercado ha sido concebida como una idealización económica en la cual no existe restricción política, legal, económica o de cualquier otro tipo para que los diferentes factores económicos circulen de una nación a otra. Cuando hablamos de factores económicos nos referimos a la circulación de bienes, servicios, dinero, tecnología o conocimientos, los cuales son producidos o generados en una nación y pueden encontrar una demanda de consumo en otra nación diferente”).

51 Ronny Viales Hurtado, *Limón y la crisis de 1929-1932: El golpe de gracia para una economía regional con problemas, en Después del enclave. Un estudio de la región Atlántica Costarricense, 1927-1950*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica: Museo Nacional de Costa Rica, 1998):79. (En este capítulo Ronny Viales expone claramente el conflicto que se suscitó entre el Poder Ejecutivo, el Congreso y la industria bananera, junto con los problemas del ferrocarril. Donde las opiniones de la época centraron la importancia de la exportación del banano por sus aportes al fisco mediante el monto real del impuesto que se le debía establecer. También se manifestó la necesidad de asegurar mejores precios entre los productores locales y los que pagaba la UFCO, al recibirles el producto y por último el debate sobre el rol estratégico del ferrocarril en la región del Atlántico, el cual debía democratizar su servicio a todos los productores. Lo anterior promovería la competencia entre productores, para mejorar los rendimientos sobre el cultivo de la fruta, ya que el ferrocarril era el único medio de transporte eficiente entre el Valle Central y el puerto de Limón. La industria bananera tuvo acorralada las decisiones políticas de la época, que buscó la mejoría empresarial de los productores locales y el bienestar de la población dependiente de la producción de banano. Una analogía similar sucedió con la industria marítima entre la década de 1850 y 1950, en el Pacífico, los precios sobre los fletes los controlaba las compañías de transporte, inclusive el margen de control sobre las tarifas de cabotaje no fue tan estricto, los precios sobre el pescado recibido a los pescadores locales como su venta al exterior, fueron controlados casi por en su totalidad por la Pacific Refrigeration, establecida en Puntarenas. Las

Este se supuesto otorgó una participación muy pequeña a los habitantes de la región del Pacífico pero tampoco les fue ajeno visualizar el desarrollo de acaparamientos de las actividades marítimas en su mayoría de las grandes compañías extranjeras. Lo anterior obligó al Estado a intervenir en ciertas fases de las actividades marítimas con más vehemencia para evitar las mismas consecuencias que se habían gestado en la región del Caribe costarricense como lo sucedido con el monopolio en la cadena productiva y de transporte de la United Fruit Company.⁵² Para disminuir las restricciones y efectos negativos sobre los habitantes de esta región, por ejemplo en la pesca de la madre perla, regulación de tráfico marítimo, importación de abastos para las embarcaciones, la venta de hielo entre otros.

Por lo que la libre empresa o “*laissez faire*” promulgada por el Estado, para no asumir o no poder asumir por deficiencias estructurales, los costes en la promoción de las actividades marítimas, dio pocos beneficios a los habitantes de esa región y pérdidas para la hacienda pública.

El mercado mundial de los precios del transporte marítimo y su logística, dependían de las condiciones geográficas de la región, las distancias, la rentabilidad en la extracción de los recursos de la biota y otros productos de interés comercial.⁵³ Si bien es cierto las políticas estatales, encaminaron la búsqueda de riqueza en el Pacífico de Costa Rica. con la participación del capital privado, también es cierto que intentó regular la calidad, el coste y distribución en el erario público de los ingresos obtenidos por esos servicios marítimos y sus actividades económicas. Desde 1850 hasta 1940, fue

embarcaciones con mejor tecnología de navegación, transporte y pescan eran extranjeras, por lo cual el volumen de carga y transporte recaía en esta compañías. El monopolio del hielo estuvo en manos del capital privado, aumentando los costos para los pescadores locales. La única variable en esta analogía, a favor del Estado fue su soberanía sobre los precios del Ferrocarril al Pacífico, sin embargo, el Poder Ejecutivo hizo muy poco para intervenir la industria marítima y estimular la explotación de sus mares con los pescadores locales, marginando el consumo del pescado en el Valle Central, ya que sus precios finales sobrepasaban las expectativas para adquirirlo a precios populares y la demanda quedo distribuida entre los intermediarios locales, como en los mercados centrales de cada provincia, restaurantes, hoteles y aquellos lugares que tuvieran la tecnología de cámaras de congelación, fue con la aparición del Consejo Nacional de Producción, en la década de los años cincuenta que el pescado pudo ser introducido en la dieta del costarricense del Valle Central. Finalmente, Ronny Viales manifiesta que los gobiernos de turno después de la década de 1930, reconocieron los graves errores cometidos por las administraciones liberales del siglo XIX, al favorecer mediante contratos y concesiones los privilegios para la instalación de una industria como la bananera, que dejaba poco margen de ganancia al Estado y un casi nulo impacto positivo en la provincia de Limón.

52 <http://www.corbana.co.cr/historia.shtml>. (Fecha de acceso: 12 de diciembre 2012). “El surgimiento de las primeras plantaciones bananeras en Costa Rica estuvo ligado al desarrollo ferroviario. En el año 1870 el gobierno decidió construir una línea férrea desde el Valle Central hasta Limón en el mar Caribe. La idea original era darle una salida más expedita a la producción cafetalera que se estaba exportando hacia Inglaterra y Alemania especialmente. La construcción de la obra estuvo a cargo de un estadounidense llamado Minor Keith, quien finalmente obtuvo una concesión para la explotación de la línea férrea. El ingeniero Keith pronto descubrió que la vida del tren dependía de la existencia de carga continua, algo que el café no ofrecía por ser una cosecha estacional. Para entonces ya existían algunas plantaciones de banano en las Islas del Caribe y en Panamá de donde finalmente el señor Keith trajo las primeras semillas que se plantaron en el Litoral Caribe, a lo largo de la línea férrea. En febrero de 1880 se registró la primera exportación de bananos (360 racimos) su destino fue New York, Estados Unidos”.

53 Emilio Sereni, *Capitalismo y mercado nacional*. (Barcelona, España: Crítica, 1980):184-185. (La competencia entre compañías navieras fue visible en Centroamérica y en Costa Rica las compañías que realizaron comercio de altura y de cabotaje compitieron por obtener las mejores subvenciones y exclusividad de las rutas y uso de los puertos, la formación de compañías, armadores y constructores con un nivel casi de monopolio para algunas de las compañías que dieron servicios en la costa del Pacífico situación muy parecida a lo que sucedió en la Italia del siglo XIX.).

constante para el Estado costarricense la búsqueda de nuevas fuentes de riqueza y que estas fueran descubiertas, no solo por el capital público sino también privado. Por ejemplo, con los incentivos en el desarrollo de cultivos atractivos a los mercados internacionales, como lo afirma Ronny Viales:

“El fomento agrícola no se limitó a favorecer los productos principales de exportación, el café y posteriormente el banano, temas bastante tratados en la historiografía costarricense. Antes bien, llama la atención que en fecha tan temprana como 1873, se note la búsqueda de la diversificación productiva para la exportación, visualizando la falta de comunicación con el Atlántico como un obstáculo. En el Informe de Agricultura e Industria de 1873 se planteaba el problema de que algunos cultivos solamente podían consumirse internamente: “La caña de azúcar, cereales y los demás frutos de alimentación, se cultivan; pero apenas en cantidad suficiente para el consumo del país, porque ninguno de ellos podría ser artículo de exportación, mientras que, para llevarlos a los mercados europeos y norteamericanos, nos vemos obligados a embarcarlos por el Pacífico”.⁵⁴

Los recursos costeros y marinos no escaparon de esa búsqueda y estableció un juego de poder que en el ideal liberal del Estado persiguió el crecimiento económico, la diversificación productiva y el aumento de los ingresos fiscales.⁵⁵ En la praxis resultó ser poco beneficiosa y hasta dañina para los habitantes de la región pacífica costarricense.⁵⁶

El Estado costarricense entre 1850 y 1950, también supuso que la explotación de sus recursos ubicados en el Pacífico, serían una forma de expandir y asegurar sus posiciones en el mar, mediante la intervención de la libre empresa y su capital, premisas heredadas del periodo liberal del siglo XIX y presentes hasta la primera mitad del siglo XX.

La visión marxista de Sereni sobre la acumulación del capital brindó para esta investigación, una luz para entender el ¿por qué? de la poca dinamización del sector marítimo nacional. Sereni manifiesta

54 <http://www.historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/p-agrari.htm>. (Fecha de acceso: 12 de diciembre 2012)

55 (Si bien la orientación de la política económica entre 1824 y 1840 recuerda la persistencia de los planteamientos ilustrados mercantilistas -los cuales centaban su atención en la ampliación de la oferta de tierras cultivables; en el otorgamiento de incentivos a los colonos para asegurar la explotación de la tierra y, al menos en el caso español del siglo XVIII, la defensa de la pequeña explotación[54]- el “despegue” cafetalero en la década de 1840 propicia un cambio de concepción, el cual se evidencia en la fase “temprana” de reforma liberal: entonces el énfasis se dio más sobre la protección de las nuevas formas de propiedad que sobre la promoción de la “felicidad pública”. Durante este periodo, el Estado costarricense topó con profundos problemas fiscales, por lo que una de sus principales preocupaciones -al igual que en el presente- radicaba en la necesidad de “...arbitrar ingresos para la hacienda pública que se halla [ba] en absoluta necesidad...”[55]. Esta situación va a solventarse también, en parte, con el advenimiento de la producción cafetalera. La base económica de los primeros años independientes eran los minerales y la agricultura, pero la preocupación por la permanencia de la paz era vital, puesto que hacia 1827 se concebía como una condición necesaria para el desarrollo de las demás actividades. De esta manera, Juan Mora Fernández establecía una clara relación causal entre paz, salud pública, incremento poblacional, comercio, agricultura e industria).

56 (Un claro ejemplo de ese juego de poder y toma de decisiones que puso en evidencia la dependencia de Costa Rica de las compañías de transporte marítimo, era cuando estas condicionaban en sus contratos su arribo a los puertos de Puntarenas y de Limón, solo si las mercaderías pesaban mínimo cincuenta toneladas, esto quiere decir que las compañías apostaban por las cargas voluminosas en sus fletes o cargas diversificadas que llenaran los costos de transporte de su itinerario. Hacia 1880, el solo hecho de exportar café y banano no le garantizaba la interconexión mensual a Europa y Estados Unidos, por lo que el Estado, con la ya sabida monopolización de los fletes de la Northern y posteriormente de la United Fruit Company, se vio obligada a negociar con varias compañías para garantizar un itinerario en sus rutas. De esta situación se aprovecharon las compañías para reclamar mejores condiciones en los arribos a puerto y aranceles de aduana en ambas costas).

como la acumulación de capital y el mercado nacional en Italia, tuvieron restricciones de expansión interna, ante la competencia de potencias y el acaparamiento de las fuentes de financiamiento, a pesar de tener una fuerte tradición marítima que decayó a finales del siglo XIX.

En el caso de Costa Rica, ocurrió algo similar donde la expansión del territorio costero y marítimo de Costa Rica, se dio hacia fuera con la exportaciones generadas por las grandes compañías marítimas. El mercado nacional de consumo de los productos originados en el Pacífico y la creación de una flota marítima nacional, quedaron excluidos de ese crecimiento exponencial que la acumulación de capital y restricción de mercado (por lo precios pagados en el exterior), concentradas en pocas compañías y derivada de las actividades extractivas o económicas como la tala de madera, cría y transporte de ganado (carne) ganado, plantaciones agrícolas, pesca de madre perla y posteriormente de la pesca a gran escala, ostentaban las compañías marítimas más grandes.⁵⁷

Este restringido mercado interno también era causa del escaso desarrollo industrial, agrícola y de consumo que tenía Costa Rica desde finales del siglo XIX, hasta mediados del siglo XX, lo que hizo prohibitivo el acceso a productos tan fundamentales en la dieta de la población como la carne de res, cerdo, pollo y pescado, por ejemplo por sus bajos rendimientos y altos costos en transporte, refrigeración, distancias y precios finales, desde las regiones del Pacífico que se percibían como especializada para comercializarlos hasta el Valle Central que también los producía pero en menor cantidad y calidad.

Aún con esta panorama general se pudo ver como el Estado desde finales del siglo XIX, optó por posicionar al Pacífico de Costa Rica, como la región proveedora de productos de agrícolas de consumo interno y potenciar por medio de las concesiones, la explotación de actividades extractivas o productivas que crearía niveles especialización tecnológica como productiva, en la navegación, la oceanografía, la pesca entre otras que los mismos habitantes desarrollaron, sin embargo alrededor de estas actividades, lo que sobresalió fue el trabajo artesanal y empírico como por ejemplo con la extracción de mangle y la extracción de sal y la construcción de embarcaciones. Estas diferentes actividades que requerían un cierto nivel tecnológico, solo se podían encontrar en esta parte de la geografía nacional y solo el capital financiero robusto pudo sostener.

Lo anterior, no hizo otras cosa más, que marginar a los habitantes en el acceso a la tierra (milla marítima), financiamiento compra de maquinaria y barcos y en el desigual trato entre los intereses de las grandes compañías extranjeras y nacionales donde el gran capital industrial del primero se juntó con el proteccionismo y expansionismo que el Estado les brindó.⁵⁸ Lo anterior, no es una afirmación

⁵⁷ Emilio Sereni, *Capitalismo y mercado nacional*. (Barcelona, España: Crítica, 1980):239.

⁵⁸ Sereni: 186-187. (Sereni señala como la acumulación del capital-dinero configuró al sector marítimo italiano, similar fenómeno sucedió, en el sector pesquero fue donde la desigual relación entre compañías nacionales y extranjeras fue más tajante, donde la concentración del capital y expansionismo industrial de las segundas dejó por completo si posibilidades

rígida, que encajona las acciones del Estado a un mero espectador, esto porque fue evidente que su intervención, procuró una mejora en el tráfico de mercaderías, movimientos de colonos, subvención de precios y como se ha dicho con anterioridad una mejor captación de los insumos de todas aquellas actividades marítimas generaron entre 1850 y 1950.

Esa intención de intervenir fue más clara con las disposiciones sobre las actividad marítimas, aunque también fue débil aún a nivel regional, donde seguía el interés de incentivar un repoblamiento de las costas y regiones agrícolas del país, donde las compañías ofrecieron sus servicios y capacidad tecnológica para lograr la diversificación productiva y posicionamiento de Costa Rica en los mercados extranjeros.⁵⁹ Por lo cual, la relación entre la ubicación de los recursos naturales y distribución de las actividades marítimas que dinamizaron el comercio de la región, influyó para que esta se catapultara en importancia para el mercado de insumos a nivel local, en el abastecimiento de materias primas y alimentos a los mercados internacionales.

Las actividades comerciales iban de la mano de las compañías que crecieron o disminuyeron de igual forma, en que los competidores analizaron y sacaron provecho de las potencialidades de las rutas, productos, precios y flujo de mercaderías. Los centros o ejes comerciales fueron los que determinaron la existencia de las rutas de navegación, ubicación de los terrenos para ser explotados en la milla marítima y las zonas de explotación pesquera. Como lo propone Alfred Weber:

“...el principal objetivo del empresario a la hora de elegir la localización óptima es hacer mínimos los costes de producción y, en especial, los costes de transporte. La demanda la considera constante y supone que toda la producción puede ser vendida sin que influya la localización y la acción de otros competidores”.⁶⁰

Lo anterior afectó los precios de los fletes y demás precios de transacción, de los productos por lo que las concesiones incluían la intervención del Estado mediante la subvención de precios, incentivos fiscales, cesión de terrenos, subvención de combustible y por parte de las compañías la incursión en actividades productivas o convenios con influyentes productores, los mecanismos utilizados por el Estado entre 1850 y 1950, quisieron promocionar la competitividad de las compañías de transporte y

de competir al sector pesquero nacional, con la consecuente proletización de la población a las condiciones de trabajo y pago de precios que el mercado estipulaba estas compañías, sin la intervención del Estado por fomentar una relación de interés en equilibrio y que beneficiase a la industria pesquera nacional).

59 (Las subvenciones en el sector del transporte exterior, regional y extractivo, fueron a causa de la ventaja comparativa y a las premisas del costo beneficio para el Estado, pero no respondían solo a un interés monetario por parte de las compañías, respondían a la aceptación por parte del Estado a la lógica del capitalismo puro, la concentración de las fuerzas productivas, recursos y precios en unas cuantas manos, con el supuesto de brindar un beneficio a los habitantes de la región Pacífica. En la década de 1940 de la ley de nueva empresa, las compañías recibieron el visto bueno para la instalación en el país, para explotar los recursos de la región del Pacífico. Desde la década de 1930, fue mayor su presencia, por lo cual el oligopolio que se estableció en el sector de transporte regional y extractivo quedó en manos del capital privado extranjero con una mínima participación del Estado, resumida en la vigilancia de las concesiones y derechos de las compañías sobre los bienes a estas otorgados).

60 <http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf399.pdf>. (Fecha de acceso, 2 de noviembre, 2012).

En este caso el Estado no quiso ser un competidor, pero sí quiso sacar partido de su condición soberana de autoridad sobre los bienes que concesionó, reguló y fiscalizó el crecimiento económico de la región del Pacífico por medio de las compañías. Las actividades marítimas, respondían a la necesidad de buscar y crear nuevas materias primas, de los recursos naturales y colonizar nuevos mercados, las cuales se vieron determinadas por la demanda de materias primas que a nivel mundial, se solicitaban asignándole un valor a los bienes extraídos.⁶³

El concepto de valor material de la naturaleza en el espacio marítimo que tenían las compañías de explotación marítima, se equipara con el que brinda Anthony Goebel: *“El ideal de una naturaleza controlada donde la ociosidad del suelo era considerada despreciable, mientras que el terreno cultivado, poblado, y delimitado el único paisaje concebido como aceptable”*.⁶⁴

El área marina de Costa Rica, desde 1930, se sometió a una colonización sistemática por parte de las compañías marítimas y a sus prácticas extractivas, como lo plantea William Miller, el colonialismo también fue tomar posesión de las tierras de ultramar y someter sus elementos utilitarios para el comercio, todo lo que tuviese un valor comercial donde la calidad de sus tierras fuesen aptas para los cultivos como eran un valor agregado para el comercio.⁶⁵ La destrucción y sustitución del bosque por otros ecosistemas agrícolas fue la tónica para todo el periodo colonial, misma que se tecnificó para el siglo XIX y XX.

Esta tecnificación es la que transforma en algunos casos de manera irreversible y fatal, la recuperación de la naturaleza, esa transformación no solo engloba a la naturaleza sino que encierra toda una serie de variables, como posesión de la tierra, la distribución entre los individuos de la riqueza extraída dentro de cada estilo de desarrollo y que dependiendo de la importancia de la región así será su impacto al recurso natural.⁶⁶

donde obtenerlas de manera permanente, la industrialización pesquera y la evolución que tuvo sobre todo la pesca de la costa oeste de los Estados Unidos, como una base socioeconómica que solo entendía de rendimientos sobre las capturas con la consecuente presión de consumo sobre los productos pesqueros, que en principio no comprendió el sector pesquero estadounidense de los límites de regeneración que tenían las especies marinas, hasta su colapso en la década de los años cincuenta y la toma de medidas para preservar de manera utilitaria la pesca de especies muy importante para el consumo interno y el comercio externo. Merchant continua un análisis de la actividad pesquera, pero enfocándose en el cambio sobre los ecosistemas marinos y la ideología ecologista de su preservación y uso sustentable).

63 (Las ideas de Adam Smith, son visibles en el desarrollo de las compañías de explotación marítima en Costa Rica la mano invisible apareció en varias décadas según el periodo de estudio y donde la libre empresa, fue la solución para incentivar nuevas fuentes de empleo y recursos fiscales, pero esta realidad lejos de suceder con equilibrio, según el pensamiento económico de la época, significó un enfrentamiento entre los habitantes de la región del Pacífico, que dependían del medio para su sobrevivencia).

64 William Anthony Goebel, “Naturaleza imaginada. Una aproximación a las representaciones sociales de la naturaleza en la Costa Rica decimonónica. Un estudio de caso: Los Exploradores extranjeros (1850-1905)”(Tesis para optar por el grado de Magister Scientiae en Historia, Universidad de Costa Rica,2007):85

65 Shawn William Miller, *An Environmental History of Latin America*. (New York, United States: Cambridge University Press, 2007):77-104.

66 (Es visible que hubo preocupación, por parte de las autoridades y de ciudadanos, pero no fue parte de una corriente ideológica y respondió más a preocupaciones por el acceso al medio y sus recursos. Pero aún queda por demostrar si este

1.11 Hipótesis

Como hipótesis de esta investigación se enuncian las siguientes:

1. Las compañías de exploración y explotación marítima fueron las primeras en todo el período estudiado en realizar estudios serios de las condiciones comerciales, geográficas, ambientales y geopolíticas, [salvo escasos intentos por parte del Estado costarricense] de la geografía costera y marina del país. Esto con el fin de potenciar las ventajas que poseía Costa Rica, al estar entre los dos océanos más importantes del planeta.
2. En la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, el espacio marítimo de Costa Rica, se convirtió en fuente y puente para la explotación y la integración de regiones alejadas del centro económico [Valle Central]. Donde estas compañías, previamente al establecimiento de sus operaciones comerciales, cuantificaron el potencial biótico del Pacífico costarricense, por medio de altos niveles de tecnología naval, infraestructura portuaria y conocimiento científico de los mares.
3. Con la participación de instituciones administrativas y técnico agropecuarias, como la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Fomento, la Secretaría de Guerra y Marina y la Secretaría de Agricultura, el Estado mantuvo una legislación fuerte en contra del contrabando y a favor de la fiscalización de las actividades marítimas y comerciales, que las compañías desarrollaron entre el siglo XIX y XX, mediante los resguardos, bodegas y almacenes que sirvieron de aduanas.
4. El Estado tuvo fuertes limitaciones, en su estructura institucional, financiera y de infraestructura que frenaron el desarrollo de una marina naval, mercante y pesquera. Por lo cual dejó la mayor parte de la ejecución de las concesiones y otras actividades comerciales, a los intereses mercantiles de las compañías de explotación marítima que supeditadas al modelo de oferta y demanda en la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, prácticamente determinaron las políticas de extracción de los recursos costeros y marinos del país.
5. La explotación intensiva en aguas del Pacífico costarricense entre 1850 y 1950, por parte de las compañías de explotación marítima y otras actividades comerciales, ocasionaron la transformación negativa de los ecosistemas intervenidos. Esto afectó a los habitantes de

pensamiento fue ocasionado de un inquietud por conservar el ecosistema con un valor patrimonial natural o para conservar un bien con un valor meramente mercantil, en el caso de los recursos marinos explotados, un ejemplo fue el de la pesca de la concha perla en Costa Rica, el Estado tenía la visión de que la explotación, era rentable basada en una extracción sostenible del recurso, no obstante no supo o no pudo cuantificar las necesidades comerciales, sobre las condiciones reales de explotación y regeneración natural o artificial (mediante cultivo) de la concha perla, llevándola a una pérdida inevitable de la extracción comercial y dejando a comunidades costeras sin un recurso que les permitiría obtener empleos estacionales, es decir, complementados con la agricultura, siendo la pesca una opción para aquellos que quedaron marginados, de las actividades agrarias, como consecuencias de la mercantilización del sistema económico capitalista intensivo sobre la tierra a finales del siglo XIX y principios del siglo XX).

esa región, quienes no tuvieron la oportunidad de explotar estos recursos y vieron como su acceso se restringió por el monopolio que mantuvieron las compañías de explotación marítima.

6. La geopolítica y el interés comercial de las grandes potencias marítimas sobre los recursos marinos y geográficos del Pacífico costarricense, influyó para que las compañías de explotación marítima, tuvieran una mayor presencia comercial especialmente en las relaciones mercantiles establecidas entre los Estados Unidos y Costa Rica.

1.12 Fuentes y metodología

Las fuentes utilizadas aportaron información del contexto económico, productivo, comercial y social de Costa Rica y en especial de la región pacífica de Costa Rica de 1850 a 1950. Se consultaron fuentes secundarias tanto físicas como electrónicas y/o digitales, por lo que fueron de gran relevancia y que sería imposible de consultar por medios físicos. Se revisó la *Revista de Cuadernos Digitales* y la *Revista Diálogos de la Universidad de Costa Rica*, para enriquecer el concepto teórico de la investigación.

Se consultó el material digital de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos; se revisaron los mapas acerca de Costa Rica y sus litorales extraídos de diversas fuentes y construidos con base de la información recopilada y analizada. En cuanto a las fuentes primarias, se utilizó la Colección de Leyes y Decretos de 1848 a 1950, que suministraron una vasta información clasificada en decretos, acuerdos.

Esta fuente también brinda una rica variedad de información sobre las políticas de Estado entre ellas los reglamentos de los muelles o puertos, los reglamentos de la Secretaría de Hacienda que velaba por los mecanismos de fiscalización de tasación a los productos que se exportaban e importaban, así como de aquellos que se extraían del mar. Se revisaron los contratos y concesiones otorgados a las compañías nacionales y extranjeras, cuya información es la base de esta investigación.

Se consultaron los gastos en el presupuesto nacional, entre el periodo estudiado de 1890 y 1950 por concepto de pagos por mantenimiento de puertos, vapores, subvenciones, de la Secretaría de Fomento, Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Guerra y Marina. Además, en ellos se extrajo la información acerca de los gastos en la Secretaría de Hacienda para la utilización de embarcaciones, costo del mantenimiento, tripulación, así como los gastos del Estado por satisfacer sus necesidades, de transporte marítimo y mantenimiento de la infraestructura portuaria y vigilancia costera.

Se examinaron, la documentación del Archivo Nacional de Costa Rica, en las series de Fomento, Congreso, Hacienda, Gobernación, Guerra y Marina, Planos, Mapas, entre otros. Se analizaron los decretos sobre concesión y contratos de navegación y explotación marina. Contienen información adicional que enriquece esta investigación por la percepción que tuvieron las autoridades

gubernamentales de estas compañías, para otorgar las concesiones en la prestación de los servicios de transportes, actividades extractivas, las comunidades involucradas, la inversión en infraestructura portuaria para el Estado, así como obligaciones y derechos de los socios de las compañías.

También contienen, en algunos casos información acerca de las necesidades de las comunidades, por medio de cartas y telegramas que se enviaron a la Secretaría de Fomento y que repercutieron en las decisiones de apoyar o no concesiones emanadas del Poder Ejecutivo. Esta correspondencia, por lo general, se enviaba a diferentes Secretarías del Estado y sirvieron de enlace para comunicar las necesidades ante las compañías navieras y las autoridades como el Poder Ejecutivo y el Congreso, entre otras.

Fueron analizados los contratos, para cuantificar cuántos se firmaron en el período en estudio y el balance que tuvieron las compañías, en su funcionamiento y permanencia en el tiempo en que prestaron del servicio y explotación de los recursos costeros y marinos. Se revisaron fuentes secundarias en el Centro de Documentación del Área de Conservación Guanacaste, para obtener información del manejo pesquero en esa región del Pacífico.

Se consultaron los mapas y planos ubicados en la sección portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, esto para obtener los datos acerca de puertos y planos utilizados, así como el nivel de uso de esas instalaciones de transporte y trasiego comercial. Se consultó la base de datos del Centro de Documentación del Centro de Investigaciones Históricas de América Central y la Colección Carlos Meléndez, para estudiar la bibliografía referente a los viajeros y exploradores, para así obtener una noción de la importancia que tuvo la región del Pacífico y sus recursos marinos en sus registros o testimonios.

En la Biblioteca Nacional de Costa Rica Miguel Obregón Loría, se consultó el Diario de Costa Rica del año 1945, 1947, 1948, 1949, específicamente la publicidad referente al consumo de productos marinos y las expectativas de la instalación de la Pacific Refrigeration Company, así como de los conflictos generados entre la industria pesquera nacional y extranjera. También se consultó el Diario del Comercio de 1921. Se revisaron las fuentes bibliográficas de la Biblioteca de la sede del Pacífico de la Universidad de Costa Rica, referente a la pesca, también se visitó la Estación Marina de la Universidad Nacional, en la ciudad de Puntarenas y los estudios sobre especies pelágicas y crianza doméstica de otras para uso comercial.

Se realizaron dos entrevistas a pescadores, el primero hizo labores de buceo para la extracción de la madre perla, marinero y capitán, el segundo se dedicó a las labores de cabotaje y de pesca en diferentes momentos de su vida en una empresa familiar. Estos pescadores se dedicaron o dedican por completo al mar, sus edades oscilan entre los sesenta y cinco años y setenta y siete años, la entrevista se realizó en dos sesiones de una hora cada una, por lo que fue necesario realizar el traslado

hasta la casa de habitación, de los entrevistados. El cuestionario constó de 17 preguntas acerca de la actividad pesquera, rutas de navegación, embarcaciones, experiencia como marineros y contexto socioeconómico de la región del Pacífico de Costa Rica. Estas personas se ubicaron en la ciudad de Puntarenas y en Playas del Coco, Guanacaste.

Se revisaron las Memorias de la Secretaría de Fomento de 1908, 1915, 1932, 1933, 1940 para estudiar las obras que iban enfocadas en infraestructura portuaria y los contratos de explotación marítima. Se elaboraron mapas de las rutas utilizadas por las embarcaciones de cabotaje tanto el Pacífico como en el Atlántico, desde 1850 hasta 1860, de las regiones del Pacífico más explotadas durante el periodo en estudio y se diseñaron mapas de las zonas de extracción de concha perla, camarón, tiburón, tortuga y demás especies de las denominadas pelágicas.

Se utilizó una narración descriptiva en este trabajo, por cuanto los datos numéricos y condiciones de los contratos ayudaron a descubrir escenarios o contextos productivos de las concesiones, como los aquí planteados que se pensó, no habían sido expuestos en su totalidad en investigaciones anteriores.⁶⁷ Esta descripción del escenario regional y local en el que incursionaron las compañías de explotación marítima podrá brindar otros aportes significativos para investigaciones más profundas acerca del crecimiento regional o local de los habitantes de la región del Pacífico de Costa Rica.

La perspectiva cuantitativa se tomó en cuenta por cuanto los datos aportados eran en su gran mayoría fuentes similares de estudios de historia marítima o regional⁶⁸ y en algunos casos las únicas en la región del Pacífico, para plantear las inquietudes y formular las posibles respuestas. No se excluyeron las interpretaciones de los diferentes actores incluidos en esta investigación, como los viajeros, el Estado como soberano del territorio, las compañías marítimas como brazos del Estado por obtener riqueza y la visión de los habitantes de la región del Pacífico de Costa Rica en los diferentes niveles de explotación de los recursos naturales.

Los contratos analizados se compararon para determinar si hubo diferencias entre las compañías de influencia política, capacidad instalada de las compañías, alcances comerciales en todo el Pacífico

67 Ronny Viales Hurtado, "Las lógicas de la descripción y de la explicación histórica: algunas reflexiones" *Reflexiones Agronomía costarricense* (Costa Rica) 80 (2001):77-89. (Se rescató, según la visión cultural de Lawrence Stone: "La operación histórica principal del relato es la ordenación descriptiva, y el "objeto" de estudio está constituido por el hombre y sus circunstancias". Se recurrió a describir, no solo procesos sino el pensamiento que rodearon a los diferentes actores, al menos desde un ángulo como el discurso económico↔empresarial↔ productivo, hasta donde las fuentes lo permitieron, partiendo de la premisa de que el investigador analítico primero y luego el lector crítico, tendrían que comprender el contexto integral de cómo se dieron esos procesos. Pero también se rescata la visión de E.P. Thompson, sobre el revisionismo y la reinterpretación histórica, donde señala: "Dentro de esta línea de pensamiento, los hechos no cambian, lo que cambia es el "sentido" que le damos a la realidad histórica. Al final la explicación histórica no revela de qué manera la historia debió acontecer, sino por qué aconteció de esta manera y no de otras").

68 Juan Hernández Abreu, *Rasgos de la Economía Menorquina desde la Época Británica hasta mediados del siglo XIX*. (Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid, 2000):2. <http://eprints.ucm.es/6713/1/0012.pdf> (Fecha de acceso: 8 de febrero 2013).

de Costa Rica, entre otros. Se creó un listado de los productos explotados en la costa y de aquellas especies marinas y pelágicas de mayor extracción, esto para calcular el crecimiento en los índices de exportación. Se revisaron los Anuarios Estadísticos a partir de 1883 y 1950, para extraer los productos marinos importados y las cantidades importadas, así también los productos exportados hacia los mercados extranjeros en valores absolutos.

Se construyeron cuadros a partir de la información de los Anuarios Estadísticos de 1884 a 1950, con los registros de exportación e importación los productos de origen marino. Cabe aclarar que estas series presentan vacíos en años y datos pero globalmente, brindaron deducciones en los análisis retrospectivos a partir de datos absolutos extraídos.⁶⁹ Para el caso de esta investigación la construcción de datos acerca de las distancias entre puertos, precios de fletes a las diferentes regiones nos brindó un marco para explicar, los alcances comerciales que tuvieron las compañías en la región del Pacífico. También se complementaron con datos absolutos de carga de pescado que brindaron los registros el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico a la Pacific Refrigeration Company entre 1940 a 1954, esta pequeña serie fue muy importante para analizar y comprender a partir de los registros de traslado de pescado desde el Pacífico de Costa Rica hasta al Valle Central su inserción en la dieta del costarricense de esa región del país.

También se crearon tablas a partir de los precios de pasajes y fletes que brindaron las compañías de cabotaje entre los años de 1915 y 1940, estos se construyeron y compararon entre diferentes compañías y así obtener un análisis más profundo, de las inversiones que el Estado tuvo que realizar para sostener el cabotaje en todo el Pacífico de Costa Rica. Por último, se consultaron otras ciencias o sus respectivas herramientas, como la biología marina, la economía y la geografía.

Lo anterior ayudó a realizar los análisis posteriores que se estipularon esta investigación y dejar evidencia al menos, de las políticas comerciales establecidas, por las compañías y los objetivos económicos que el Estado persiguió a lo largo del periodo planteado, lo cual se espera enriquezca, el marco historiográfico y económico de la explotación comercial de los mares en Costa Rica.

⁶⁹ Ronny Viales, "La historia socioeconómica regional de Costa Rica. Una aproximación a la especialización productiva agropecuaria regional en Guanacaste. (1900-1950)", en: (Susan Chen Mok, Ana Paulina Malavassi y Ronny Viales Hurtado. Teoría y métodos de los estudios regionales y locales. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2008):28. (Según lo que estipula Ronny Viales ante la escasez de fuente estadística, recomienda como alternativa realizar una regionalización histórica, con perspectiva económica y rural, al tomar en cuenta, cuando menos, los siguientes factores: el uso del suelo; la estructura productiva; la propiedad de la tierra; la densidad de la población rural y la distancia al mercado, tanto económica como física).

CAPÍTULO 2

LA LÓGICA MERCANTIL DE LAS COMPAÑÍAS DE NAVEGACIÓN Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMA EN LA REGIÓN PACÍFICA DE COSTA RICA

2.1 Introducción

El desarrollo de la economía costarricense en el siglo XIX, tuvo varias etapas o ciclos productivos desde una económica monoexportadora hasta llegar a conformar una economía agrícola con varios productos de consumo interno y externo. Los ciclos productivos estuvieron acompañados de concesiones, las cuales suplieron el faltante tecnológico y de capital que el Estado costarricense no tenía, para lograr una reactivación e inserción en el mercado mundial.

La falta de vías de comunicación fue un impedimento de la economía agrícola, después del boom cafetalero y las opciones para ampliar la colonización agrícola y la diversificación productiva, se vio limitada por la falta de medios de transporte y la lenta colonización técnica de las tierras.

La transformación de la tierra ociosa (bosques), por campos agrícolas fue una meta de las diferentes administraciones, pero la quebrada geografía del país limitó, el avance por diferentes frentes del territorio. Para acelerar ese avance era necesaria la construcción de vías de comunicación terrestres (caminos, trochas) y la excepcional obra del ferrocarril primero en la región del Caribe y posteriormente en la región del Pacífico. Carlos Molina, brinda una rica información acerca del establecimiento de poblados y como muchos de estos se situaban a orilla de los ríos en las desembocaduras de estos en el mar o asentamientos frente a la costa, caminos que desde la colonia se mantuvieron por el paso de los arrieros y continuados por las carretas, Molina describe como era la geografía en la Costa Rica colonial que volvían a usarse para rehabilitar rutas en el siglo XIX.⁷⁰

Fue en la región del Pacífico que la construcción del Ferrocarril en 1910 logró enlazar todo un sistema de transporte terrestre y marítimo. El cual desde el siglo XIX, había comenzado rústicamente pero con un gran impacto en el uso de la carreta y el enlace de los veleros y vapores. Por otra parte, desde 1880 la emigración de colonos nacionales y extranjeros a diferentes regiones del Pacífico costarricense.

Para el siglo XX, la diversificación productiva fue el principal motivo para que esta región se convirtiera en una proveedora de alimentos y materias primas al principal mercado del país [el Valle Central] que aprovecho, la presencia de las comunicaciones marítimas para abastecer y ser abastecida de los productos importados desde las principales regiones agrícolas del Pacífico. Además el uso estratégico, que le dieron las comunicaciones marítimas para la exportación de los principales productos del Valle Central y los producidos en el Pacífico costarricense, en respuesta a las deficiencias logísticas y de intereses económicos que había suscitado el Ferrocarril al Atlántico.

70 Carlos Molina Montes de Oca, *Y las mulas no durmieron: Los arrieros en Costa Rica, siglos XVI al XIX* (San José, Costa Rica: Universidad Estatal a Distancia, 2005):157. (Un ejemplo de cómo los caminos seguían el curso de las aguas o salidas al mar, lo menciona Molina: “El camino no era una trocha lineal, como suele describirse históricamente. Del estudio del espacio utilizado por los arrieros para ir a Panamá, se deduce una compleja red de caminos principales a través de las cuencas de los ríos Candelaria-Parrita; Paquita Naranjo; Terraba –General, que irrigaban los espaciosos valles de Parrita, Dota, General y Coto Brus.”)

2.2 Desarrollo de la economía costarricense de 1850-1950

La economía costarricense basó su desarrollo en ciclos productivos encaminados a un modelo económico que posicionara al país dentro de la esfera económica y comercial del mercado internacional. Para finales del siglo XVIII, el tabaco y en menor medida el cacao eran los principales productos de exportación y de ingresos que Costa Rica tenía.

Posteriormente, en el siglo XIX, las actividades extractivas y agropecuarias, como la madera, la minería y la ganadería, ubicadas al noroeste del país se posicionaron como los principales productos de ingresos económicos que se registraban. Pero en realidad, fue el café para la década de los años treinta de ese siglo, el que impulsó a la débil e incipiente economía costarricense a obtener beneficios ponderados para la administración central y en una no justa distribución de la riqueza generada.

El país se enfrentó a otro problema heredado de la colonia; su pésima red de caminos la cual mantuvo a Costa Rica en casi completo aislamiento y dependiente de las inversiones foráneas, que prometían modernizar las rutas terrestres a cambio de concesiones onerosas de explotación, de las mismas vías ya fueran terrestres, fluviales o marítimas, como las sucedidas con Minor Keith:

“La concesión de tierras a Keith, casi el 7 por ciento de la superficie total de Costa Rica, tuvo mayor significado en la región atlántica de Limón, donde constituyó la base del enclave bananero. Aun así, Keith adquirió en Guanacaste una extensión de 30.000 hectáreas, ambas áreas poseedoras potenciales de depósitos minerales, así como también 55.600 hectáreas de bosque en la costa de Nicoya. Además de las tierras de la concesión, Keith adquirió cuatro haciendas en Guanacaste y cinco en la vecina Puntarenas. La propiedad de Tilarán pasó rápidamente a manos de compañías mineras británicas que, según se informaba en 1923, ocupaban y explotaban, quizá, por la madera, tanto como por la riqueza mineral, unas 50.000 hectáreas adicionales sobre las cuales no tenían ningún derecho legal”.⁷¹

Como consecuencia de la aparición y alto desempeño productivo del café y la aparición de otros productos de consumo interno, el desarrollo de la infraestructura y de las vías de comunicación, tenían que responder a las necesidades de transporte que requirieron los cafetaleros. Sin embargo, los caminos estaban lejos de brindar el soporte logístico de una economía exportadora para conectar ambos litorales y así dar beneficios, al gran crecimiento comercial esperado.

Para la segunda mitad del siglo XIX, las vías terrestres eran muy pocas y de difícil acceso, las cuales en la estación húmeda eran prácticamente intransitables para las carretas, debido al poco mantenimiento que se le daba. Esto obligó al Estado y al capital privado de los productores y comerciantes caficultores, iniciar la búsqueda de nuevos accesos a los puertos en el Pacífico y posteriormente en el Caribe, objetivo que se logró con la fundación de la Junta Itineraria que administraba los fondos para la apertura de esas nuevas rutas terrestres.

⁷¹ Marc Edelman, *La Lógica del Latifundio*. (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica: Stanford University Press, 1998):67.

Con la introducción del café como producto de gran aceptación de consumo en Europa y por su adaptabilidad a las condiciones climáticas y geográficas del Valle Central, es que se promovió desde el Poder Ejecutivo, la rápida búsqueda de vías de acceso al mar para enlazar a Europa con el centro del país. Fue fundamental el proyecto en 1870 para la administración de Tomás Guardia, el obtener una ruta que sacara el café por medio un ferrocarril, el cual conectara el Valle Central con el litoral del Caribe.

“El impulso dado al cultivo del café y la concentración de todos los esfuerzos en dicha actividad abismó a Costa Rica en el monocultivo. Hacia 1890 el país tenía una economía que dependía de un único producto de exportación y era sumamente vulnerable a las fluctuaciones de los precios en el mercado mundial”.⁷²

Era necesario crear un mercado en el exterior que asegurara la exportación de las cosechas de café y así engancharse de esa coyuntura para promocionar entre los productores, la construcción de una vía terrestre más rentable al mar, a pesar de las fluctuaciones que se mencionaron anteriormente se reafirmaban: *“Sin embargo, el café de Costa Rica, por su calidad, logró adquirir un nicho de mercado importante, en el que competía solo con ciertos tipos de café como los producidos por Ceilán y Jamaica”*.⁷³

2.3 Mercado Interno y desplazamiento de productos

A comienzos del siglo XIX, empieza lenta y paulatinamente un proceso de colonización de nuevas tierras. Esta búsqueda de disponer de todos los recursos económicos, científicos, materiales y humanos para lograr el anhelado ingreso a los mercados extranjeros, llevó al Estado a promocionar como anteriormente se dijo, el cultivo del café en las mejores tierras de la cordillera volcánica central.

72 Iván Molina Jiménez, *Comercio y comerciantes en Costa Rica (1750-1840)*. (San José, Costa Rica: Universidad Nacional, 1992):20. (Es interesante el análisis que hace Molina de la estructura del mercado interno en Costa Rica y se enriquece aún más el análisis para esta investigación, pues las rutas abiertas tanto en el Pacífico como en el Atlántico respondieron primero al café y luego al banano, lo que ha venido a generar una nueva discusión acerca de si en realidad existía una Costa Rica en el siglo XIX monoexportadora o contenía en su pequeño mercado a otros productos (opacados por el café y el banano) y que función tuvieron dentro del desarrollo comercial en el Valle Central y regiones periféricas. Aquí se toma en cuenta la visión de Emilio Sereni acerca de la formación del mercado interno, para el caso italiano donde hay similitudes no Costa Rica, no tanto en el origen de los procesos de la mercantilización de los productos, pero si en los resultados de la mercantilización de los productos de consumo interno para el caso de Costa Rica. *“Terratenientes y capitalistas agrarios, desde luego, llevan al mercado una parte importante del producto que constituye su renta o su beneficio. Pero una parte no menos importante se reinvierte muy a menudo en la heredad en su forma natural, sin pasar por el mercado. Simientes, abonos, materiales de construcción, combustibles e instrumentos agrícolas se producen y consumen en general en las fincas, sin recurrir al mercado; y otra parte muy considerable del producto bruto tampoco pasa por el mercado y se emplea, en su forma natural, en la remuneración de los trabajadores agrícolas, aparceros, asalariados o temporeros: también estas dos últimas categorías, efectivamente, muy a menudo, reciben todavía en dinero sólo una pequeña parte de sus salarios, mientras que la mayor parte les es pagada en especie”*). Emilio Sereni, *Capitalismo y mercado nacional* (Barcelona, España: Editorial Crítica, 1980):95-96).

73 Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica 1821-1900* (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1997):13.

Lo que provocó la demanda de tierras y acaparamiento de estas, por grandes productores inclusive conflictos por los denuncios de tierras, dada la alta población concentrada en el Valle Central y en su mayoría dedicada al cultivo de subsistencia. Como lo afirma Pérez Brignoli: “*El patrón de poblamiento fue, desde el inicio, nucleado, dando así origen a aldeas y pequeñas ciudades inmersas en un mundo masivamente rural, presidido por las actividades de subsistencia e incipientes actividades mercantiles*”.⁷⁴

Lo anterior condujo, con una serie de hechos y factores que no se profundizaran aquí, a la fragmentación de las tierras de cultivo de subsistencia, sobre todo de índole comunal, lo que causó el desplazamiento de una serie de productos de consumo interno, básicos para la población de esta región del país y junto con estos, a nuevos desplazados en busca de nuevas tierras aptas para el cultivo de otros productos agrícolas.

Ese desplazamiento de los productos de consumo para la subsistencia, en el Valle Central originó que otras regiones del país le proveyera e inclusive las materias primas que el mismo proceso mercantil iniciado en el Valle Central necesitaba. Las poblaciones que no tuvieron acceso al cultivo de la tierra para la siembra del café se vieron obligadas a emigrar a aquellas regiones deshabitadas y ver diversificado su modo de subsistencia y producción. “*Las migraciones cafetaleras anteriores a 1930 se limitaban, por lo general, al Valle Central y a Turrialba*”.⁷⁵ Junto a estas limitadas migraciones, estaban la apertura de nuevas rutas cuyo objetivo, era eliminar el aislamiento con el cual se colonizaban, fundaban y establecían los poblados en las diferentes regiones del país. Este fenómeno colonizador se vivió en todo el siglo XIX y mitad del siglo XX. Donde se le unieron las regiones costeras que aun su traslado por mar llevaba hasta una semana de duración, situación que dependería del tipo de embarcación, rutas y condiciones climáticas (corrientes, mareas, vientos, entre otros, pero que permitió descubrir la diversidad natural que tenían:

“A pesar del nombre dado a este país a partir de 1539, el que hace mención a las ricas costas con que soñó Cristóbal Colón al llegar a nuestro litoral caribeño, la estructuración del modelo costarricense se centró lejos del mar en el denominado “Valle Central”, dedicándose la población a las cuestiones agrícolas. En esta medida el mar se constituyó en un simple medio de comunicación y no en una fuente de desarrollo. Esta situación es reconocida por varios historiadores costarricenses, entre ellos Carlos Monge Alfaro, quien nos indica en Costa Rica hallamos una vida de meseta integrada por elementos indígenas e ibéricos, con un claro abandono de las zonas costeras debido a la inclemencia del clima, como lo demuestra la escasa población de la zona atlántica y la necesidad de dar incentivos por parte del Gobierno para lograr su colonización”.⁷⁶

74 Héctor Pérez Brignoli, *La Población de Costa Rica (1750-2000): Una historia experimental*. (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010):15.

75 Lowell Gudmundson, *Costa Rica antes del Café, sociedad y economía en vísperas del boom exportador* (San José, Costa Rica: Editorial Costa Rica, 1993):50.

76 Carlos Murillo Zamora, *Costa Rica y el Derecho del Mar*. (San José, Costa Rica: EUNED, 1990):183.

La dinámica territorial fue cambiando por la expansión de los cultivos de subsistencia y de exportación, lo que obligó a la búsqueda de nuevas vías que comunicaran al Valle Central con las regiones periféricas del país. Con lo cual, se perfiló una génesis productiva que caracterizaba la especialización agropecuaria de cada región del país.

“La razón básica para el aumento de la demanda de productos ganaderos en la zona central de Costa Rica fue la expansión de la economía basada en la exportación de café, que dio inicio en las décadas de 1830 y 1840 y trajo consigo una prosperidad sin precedentes, así como un desplazamiento material del ganado vacuno y de la producción de comestibles desde el Valle Central, donde se encontraba la mayoría de las tierras que previamente se habían utilizado para repasto y para la siembra de caña de azúcar y granos básicos. A fines del siglo XIX, los repastos de las fincas del Valle Central, generalmente, se habían reducido al mínimo necesario para mantener los animales de trabajo”.⁷⁷

La explotación sobre las costas y ríos, empezó a visualizarse con la llegada de Minor C. Keith y sus compañías como con la River Plate Company,⁷⁸ donde se le concedieron miles de hectáreas de terreno, solicitadas cerca de las márgenes de los ríos y de la milla marítima la que para 1887 se consideraba en 1.609,344 metros,⁷⁹ Además tenía tierras cerca de ríos navegables como el Río Frío y San Carlos calculadas en 180,000 hectáreas y tierras cercanos al río General-Térraba, con 84,000 hectáreas, también poseía terrenos de lo que se conoce hoy como Palmar, Golfito, Osa y por supuesto en el Caribe.

Sin duda alguna, la vocación a futuro de los proyectos de Keith, pasaron a tener el completo dominio de las principales vías de comunicación, no solo terrestres, sino marítimas, el control de la infraestructura y la explotación de las tierras aptas para los cultivos y el acceso a los principales mercados ubicados en el Caribe. Como se verá más adelante, la utilización de la infraestructura y recursos naturales, por parte de los inversores privados solo tomó en cuenta sus preocupaciones y el ámbito de comercio limitado de sus empresas o sociedades.

Como se muestra en el Cuadro 1, extraído de *La República de Costa Rica*,⁸⁰ libro publicado en 1913, mostraba a Costa Rica con una base económicamente agrícola en sus exportaciones. Años antes de la Primera Guerra Mundial, el café junto al banano eran los principales productos de exportación también sobresalía el oro y la madera.

77 Edelman. *La Lógica del Latifundio*: 62-63.

78 Brunilda Hilje Quirós, “La Colonización agrícola de Costa Rica (1840-1940)”, en “*Nuestra Historia*” Fascículo 10.(San José, Costa Rica: Universidad Estatal a Distancia, Universidad Nacional,1991):37

79 Joaquín Bernardo Calvo, *Apuntamientos Geográficos, Históricos y Estadísticos*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional):123.

80 Louis Conard, *La République de Costa Rica: Informe géographique y statistique*. (Paris, Francia: Louis Conard, 1913):12

CUADRO 1
ARTICULOS EXPORTADOS DE 1910 A 1912
 * (Cifras en colones)

	1910	1911	1912
Café	5.916.181,00	6.109.542,00	7.623.561,00
Bananos	9.097.285,00	9.309.586,00	10.647.702,00
Oro en barra	1.744.487,00	2.517.372,00	1.625.117,00
Madera	169.079,00	193.732,00	265.483,00
Artículos varios	1.082.353,00	1.061.576,00	1.266.103,00
Total	18.009.385,00	19.181.808,00	21.427.966,00

Fuente: Louis Conard. *La République de Costa Rica: Notice géographique et statistique* (Paris, Francia: Louis Conard, 1913):14.

2.4 Colonización y estructura productiva de la región pacífica

El anterior contexto descrito, colocó a la región del Pacífico costarricense, como proveedora de los artículos de consumo interno. Primero, la región de guanacasteca, el Pacífico Central y posteriormente el Pacífico Sur, fueron ideales para abastecer de las materias primas al Valle Central, desplazadas por el acaparamiento de tierras para el cultivo del café. Y para eso se requería de mano de obra y la creación de poblados que fomentaran la agricultura en un ejemplo de esa creación de asentamientos se dio en 1858, durante el gobierno de Juan Rafael Mora Porras que disponía de lo siguiente sobre las comunidades de Bagaces y Cañas:

“Artículo 1: Se trasladan los pueblos de Bagaces y Cañas al punto de que se halla en la costa del Golfo de Nicoya, conocido con el nombre del Bebedero. Artículo 2: Será de cuenta de la nación la compra del terreno necesario en aquel punto para establecer la población de dichos pueblos. Artículo 4: Cuando se hayan recibido de las autoridades locales de aquellos pueblos, los informes necesarios, el poder ejecutivo fijará la época de la traslación, y la auxiliará en cuanto le sea posible, dando al mismo tiempo todas las providencias necesarias para estos casos”.⁸¹

Mucho antes de la apertura de caminos estables a ambas costas, el Estado ya había establecido su presencia en la región del Pacífico o cerca de esta, bajo la Secretaría de Fomento, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Gobernación y la Secretaría de Guerra y Marina.

Buscaba fomentar, asentar y fiscalizar mediante una política de colonización territorial y mercantil, nuevos asentamientos y por ende, nuevas tierras de cultivo, extensión de productos como el cacao o el Tabaco y nuevas fuentes de ingreso al erario público. Este control de las comunidades costeras fue uno de los muchos intentos que el Estado dispuso, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX, para explorar, colonizar, explotar y dar por concesión 81 Decreto 22, del 29 de setiembre de 1858. Colección de leyes y decretos 1858:50.

vastos territorios del Pacífico de considerables recursos naturales, que por más de un siglo tuvo una interconexión comercial costera y marítima entre sí y con el Valle Central.

La región sur de Costa Rica se convirtió en la última de las fronteras terrestres por conquistar y para lograr esta expansión, el transporte por mar fue fundamental.⁸² De la misma manera como se conectó la región del golfo de Nicoya y el Valle Central, por medio del cabotaje. Fue la misma situación en el Pacífico sur con la puesta de vapores y gasolinas⁸³ que llevaron y trajeron productos desde Puntarenas y viceversa, pero principalmente transportó a los cientos de agricultores que emigraban o buscaban colonizar nuevas tierras.

Por mencionar una de las compañías que brindó servicios de cabotaje al sur, la compañía de transportes de Santiago Sagel y Hermanos, mediante una negociación directa con la Secretaría de Hacienda que le externó en 1917 a Santiago Sagel, la intención del gobierno de llevar agricultores al Pozo (Puerto Cortés).

“El gobierno tiene intención de fomentar en lo posible la producción agrícola de la región del Pozo y al efecto proporcionará pasajes a los agricultores que llenen las condiciones necesarias y que deseen radicarse en aquel lugar. Como este movimiento tendrá que reanudar en beneficio de la empresa de navegación que usted tiene establecida en aquella costa, le suplico se sirva manifestarme si usted estaría dispuesto a otorgar una rebaja del 25% sobre la tarifa convenida por los pasajes que el gobierno expida”.⁸⁴

Para mencionar brevemente este caso, desde 1914 Sagel brindaba el transporte de cabotaje no solo al Pozo, sino a otros puntos de la península de Osa, al final el servicio de transporte que había sido negociado directamente con la Secretaría de Hacienda no fue prorrogado, puesto que se carecía de un contrato por escrito y no había confianza en el servicio que este había brindado ignorándose cuáles fueron las condiciones técnicas para el establecimiento del contrato anterior.

82 (Entre las crónicas de colonización de la zona Sur del país, se encuentra la de San Juan de Sierpe, cerca de la Península de Osa, donde se detalla la llegada de los primeros pobladores desde Alajuela y San José, por parte de Eliseo Muñoz: “*El Presidente de aquel entonces nos ofreció gratis víveres y herramientas de trabajo para todos los que quisieran irse lejos hacer nuevas fincas, a montar nuevos pueblos en las montañas, mi papa en Guadalupe de San José cuando supo de aquella noticia mi tío andaba a escondidas porque era perseguido político y mi papá consiguió tres tiquetes. Se fueron primero para Puntarenas y de allí tomaron un barco hacia el sur, desembarcaron en Cortés, pero antes ese puerto no se llamaba así, se llamaba El Pozo*”. Así los recursos son explotados mediante la cacería y la pesca como se menciona en el siguiente relato, “*Este lugar lo encontraron monteando, algunos venían de cacería y también exploradores de oro. Iban y les contaba a otros y se venían a abrir fincas, por el interés a la tierra o pescar en los ríos también*”. Es indudable que el Estado perseguía el establecimiento de poblados como fuera posible y por lo medios físicos y jurídicos de entonces. “...los botes fueron la única fuente de transporte de los habitantes de San Juan de Sierpe que hasta el año de 1985 aproximadamente” y finaliza con el siguiente relato, “*Al inicio la zona era pura montaña, había muchos recursos, carne de monte, palmito, pero por otro lado no había medicina ni transporte hasta que entró la compañía bananera al sur*”). UICN. *La Historia de San Juan de Sierpe y sus habitantes*. (San José, Costa Rica: UICNE-Mesoamérica, 2000):12, 15, 16,18.

83 (Las gasolinas fueron aquellas embarcaciones que empezaron a utilizar el combustible diésel aproximadamente entre 1900 y 1910, tenían un tonelaje de entre 25 y 75 toneladas, navegaron conjuntamente con las embarcaciones de vela (a base de viento y corriente marina) y vapor que utilizaban carbón mineral).

84 Archivo Nacional de Costa Rica (en adelante ANCR). Serie Fomento.8273. (1917).

Esta interconexión se generó con un comercio de índole local y más adelante regional donde las compañías de cabotaje de pasajeros y carga, tanto pequeñas como medianas tenían para fines de la década de los años 50 del siglo XX, más de 60 puntos de arribo, según los Anuarios Estadísticos de la Dirección General de Estadística y Censos, entre los que se cuentan, puertos, muelles, atracaderos y bodegas. Más de la mitad de estos puntos se encontraban en el golfo de Nicoya y las toneladas transportadas por las embarcaciones que utilizaban afluentes cercanos al río Tempisque y posteriormente del Térraba, crecieron década a década, por el alto volumen de mercaderías y la cantidad de los viajeros y otra cantidad de pequeños puertos no oficiales desperdigados por todo el Pacífico. Muchos de estos pequeños puertos, desaparecieron en el siglo XX debido, a la ventaja que en competencia de tiempo y distancia tuvieron las vías terrestres, con respecto a las marítimas.

También el deterioro y poco mantenimiento de los afluentes donde las embarcaciones en la estación seca no podían navegar, por los altos niveles de sedimentación registrados en los ríos, a causa de la constante transformación en el uso del suelo, lo que repercutió negativamente en el tráfico de embarcaciones en la cuenca del río Tempisque, Bebedero y Grande Térraba.

En el Pacífico de Costa Rica, las embarcaciones de menos de cincuenta toneladas estaban catalogadas por el gobierno como de cabotaje, estas surcaban las costas y ríos como el Tempisque, Bolsón, Bebedero y el Grande de Térraba. Esto era así, pues las líneas de transporte internacional o comercio de altura, basaban sus mínimos de carga en cincuenta toneladas. Por ejemplo con las líneas de comercio de altura como la Kosmos, la Pacific Mail Steamship, entre otras, se les obligaba a pasar por el puerto de Limón o el de Puntarenas, cuando el agente de la compañía, les avisaba que había como mínimo en el muelle una carga de cincuenta toneladas, las diferencias entre un tipo de embarcación y otro si eran marcadas en su estructura y diseño pero esto se verá con mayor precisión más adelante en esta investigación

Desde la segunda mitad del siglo XIX, fue recurrente por pedido de las incipientes poblaciones costeras, el auxilio por parte de los representantes locales, como el jefe político del lugar, el envío de solicitudes al gobierno para mejorar las condiciones en las comunicaciones regionales, para sacar los excedentes de los productos o aquellos de origen extractivo, como la madera, muy abundante en todo el litoral del Pacífico de Costa Rica, estas fueron actividades muy atractivas para el establecimiento de nuevas rutas de comercio interregional, por los crecientes volúmenes de carga que generaban esas actividades y que requirieron de embarcaciones de mayores tonelajes como lo menciona Jorge León, con respecto a la presencia de la primera línea de vapores:

“La primera línea de vapores que sirvió a Puntarenas fue la de la Compañía de Ferrocarril de Panamá, cuyo objetivo era generar tráfico de Centroamérica para el mencionado ferrocarril. Uno de los resultados inmediatos fue

que la cantidad de buques de vela que cada año entraban y salían de ese puerto disminuyó drásticamente, en virtud de que los vapores absorbieron el tráfico de cabotaje que antes se realizaba en pequeños veleros”.⁸⁵

Aun así el cabotaje no dejó de cumplir su misión local y los pequeños poblados costeros vieron en el transporte marítimo su oportunidad de estar comunicados entre sí y los centros económicos como Guanacaste, Puntarenas y el Valle Central, con el condicionante de esperar periodos de una semana como mínimo entre cada zarpe y arribo de las embarcaciones. Esta comunicación era constante, en tanto las condiciones climáticas lo permitían como lo afirma el estudio de Marín y Núñez; el Estado aparte de los servicios marítimos externos, buscaba la integración de un sistema de cabotaje que conectase esas regiones productoras interconectadas:

“Como se desprende, la visión del sistema de cabotaje de Guanacaste no fue una propuesta aislada, por el contrario, estuvo enmarcado en un proceso global. Lo mismo se podría decir del sur del país. En ambos casos, lo importante fue vincular las zonas productivas aisladas del modelo agroexportador acrecentando con ello el comercio. Ante las dificultades presentadas por el sistema vial terrestre, el marítimo se revelaba como el más barato y eficiente. Esto condujo al Estado liberal a traicionar su lema de “laissez faire laissez passer” e involucrarse en la administración de barcos y botes de cabotaje, todo con miras a introducir nuevos territorios y personas en el sistema de comercialización y generación de riqueza”.⁸⁶

Esta afirmación de Marín y Núñez, es certera, si se compara con la necesidad inmediata de descubrir rutas alternas a la carretera nacional, las cuales llevaban un plazo mucho más largo de diseño, construcción y financiamiento. Al contrario de las vías acuáticas, donde la gran extensión de la costa y gran caudal de los ríos permitía fundar pueblos a sus orillas, esto hizo que el transporte marítimo se considerara a finales del siglo XIX, el más barato y eficiente donde las carreteras fueran una extensión de las costas y puertos; sin embargo, en vez de crearse un sistema de transporte integrado, el país se sumió por ver las desventajas y ventajas de los dos sistemas de transporte marítimo y terrestre.

Pero, a comienzos del siglo XX, fueron las comunidades agrícolas con una cierta especialización agroproductiva las que buscan tener una salida hacia el Valle Central, debido a la necesidad de fortalecer el mercado interno, se necesitaba no solo de caminos, sino de muelles y atracaderos para depositar sus mercaderías. Esta situación fue visible repetidas veces para las diferentes administraciones y el Congreso también lo vivió, por medio de sus diputados, quienes recibían comunicados de los pobladores o funcionarios del gobierno, instalados en las regiones que requerían de vías de acceso y mantenimiento, un ejemplo es esta carta enviada al Congreso a los pobladores cercanos a la cordillera de Tilarán en 1921:

85 Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*, en *Colección Historia de Costa Rica*. (San José, Costa Rica, Universidad de Costa Rica, 1997):153,154.

86 Juan José Marín y Adolfo Núñez Arias, *(RE) Lecturas de Guanacaste: 1821-2010*. (San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia, 2010):85.

“Los caseríos de Arancibia, Cedral, Palmital y Zapotal, situados en las faldas de la Cordillera de Tilarán, son verdaderos campos de producción agrícola, la actividad de sus moradores ha hecho de ellos granos del que se surte en gran parte la población puntarenense, admira ver como esos agricultores, con esfuerzo de Titanes, han podido instalar allá aserraderos, fábricas para la elaboración del dulce y acarreado otros implementos para el cultivo de sus fundos por caminos que si se llaman así, es para lanzar un sarcasmo, a los gobiernos que en apatía e indolencia dejan abandonado a su propios a los verdaderos obreros de la colmena nacional. Esta comisión en sus informes, ha sustentado invariablemente el criterio de que la solución del problema económico, no será efectiva realidad, si no se orientan las actividades del país hacia una producción más intensa; factor importante en esa tarea es la apertura de nuevos caminos y la conservación de los ya existentes”.⁸⁷

Entre la gran mayoría de solicitudes de apertura de nuevas rutas que se solicitaban a la Secretaría de Fomento, estaban las que se referían específicamente a las que se comunicaran con los muelles de las comunidades costeras. Estos residentes locales deseaban conectar el sistema fluvial y marítimo, con las primeras vías cantonales del país impulsado por el Estado y con participación directa de las compañías de transporte marítimo. Sin embargo esto no fue un proyecto que el Estado formulara de manera planificada; puesto que sus objetivos concretos fueron encontrar soluciones inmediatas al problema de la incomunicación con el Valle Central, pero no a largo y ancho del territorio, excepto con la unión de ramales entre el ferrocarril nacional y el de la Northern.

Aunque no es el objetivo de esta investigación, puede identificarse el abandono paulatino del Estado por mejorar y diversificar los sistemas de transporte y fue después de la construcción de la Carretera Interamericana que apuesta por completo en la construcción de carreteras. Por lo que, posiblemente afectó a largo plazo el sistema de cabotaje, al no dársele una continuidad, como medio alternativo de comunicación. Po ejemplo, en 1915 se le solicitó al Congreso, la construcción de un muelle en la bahía del Coco, pero fue hasta doce años después que se solicitó la apertura de un camino que comunicase con el puerto de esa localidad.

“Filadelfia 5 de mayo de 1927. ...CONSIDERANDO -Que la composición formal y estable de los caminos de este cantón, haciendo puentes y calzadas donde sea necesario, es el objeto principal de esta municipalidad en la actualidad; porque está convencida, de que es el medio más práctico para promover el desarrollo de la agricultura y las demás industrias, en los distritos de su jurisdicción: proporcionándoles así, facilidades para transportar sus productos a otros lugares para su mejor expendio -Y CONSIDERANDO-que el puerto del Coco en el distrito del Sardinal, está poblado por agricultores, que siembran granos de primera necesidad y plátanos en grandes cantidades.- Que también es un balneario público, que visitan con frecuencia muchas personas y familias de diferentes lugares; y por lo mismo es una verdadera necesidad, componer formalmente el camino, allanando la cuesta de tal manera, que puedan pasar sin dificultad, automóviles y camiones, para lo cual esta Municipalidad ha tropezado con el inconveniente de no poder comprar la herramienta y dinamita necesarias para esos trabajos, por no tener fondos suficientes en ramo de caminos del Sardinal”.⁸⁸

87 ANCR. Serie Fomento.12386. (1921).

88 ANCR. Serie Fomento. 7216. (1927).

A pesar de que el “laissez faire”, del Estado costarricense, hizo posible las comunicaciones marítimas de las comunidades costeras, los intereses comerciales que tenían las compañías de transporte marítimo con respecto al Estado no fueron los mismos y en el lapso de 20 años, (1950-1970), el transporte marítimo fue sustituido por el terrestre.

Las solicitudes de construcción de muelles, puertos, atracaderos, limpieza de ríos por parte de los pobladores de las zonas cercanas a los ríos navegables en regiones costeras y con salida al mar, fueron crecientes con el objetivo de responder a las necesidades de infraestructura portuaria.

Pero, estas necesidades de infraestructura respondieron más a las condiciones de servicio por parte de las compañías de transporte marítimo durante el siglo XIX y de pesca en la segunda década del siglo XX, que al beneficio directo de los pobladores.

Es importante mencionar que no fue congruente la decisión del Estado de desarrollar y estimular varios tipos de transporte pero no su posterior desentendencia del transporte terrestre, esa decisión lejos de favorecer el bienestar general de la población, cortó las opciones de diversificar el escenario del transporte en general, la no planificación, la falta de estudios técnicos y decisiones políticas sobre el transporte marítimo, fueron las que afectaron la actividad marítima del transporte y para rematar (como se verá más adelante), se dejó la explotación de los dos mares territoriales en las manos de las compañías extranjeras o de las grandes potencias pesqueras.

Costa Rica, a diferencia de otros países de Centroamérica como Honduras, Guatemala y El Salvador, poseía dos litorales en ambos océanos, pero el Estado era deficitario para mantener el control marítimo sobre todos los puertos de arribo. Esto para le representaba un problema de suma importancia, debido a que las principales entradas de ingresos de mercaderías se daban por medio de los resguardos fiscales, ubicados en las márgenes de los ríos, bocas o desembocaduras al mar. Estos fueron vigilados y tuvieron la atención presupuestaria para mantenerlos, pero fue una lucha para el Estado acabar con el contrabando por vía marítima.

La disposición de conectar los dos océanos con el Valle Central, se mantuvo constante a lo largo del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX; al igual que la idea de crear vías terrestres que se interconectarán con los principales puertos fluviales. También intensificó el estudio de los principales ríos navegables del país, por ejemplo en el Caribe el río San Juan, río Sarapiquí, río San Carlos, río Colorado y el río Sixaola; por el Pacífico norte, el río Tempisque, río Bebedero, por el Pacífico central, el río Grande de Tarcóles y en el Pacífico sur, el río Grande de Térraba y el río Coto Colorado.

Los poblados que se fueron diseminando a lo largo de la costa pacífica, lo hicieron en proceso que acentuó la dominación y el aprovechamiento de los recursos naturales abundantes contra los recursos tecnológicos escasos pero existentes y que dibujaron un cuadro regional diverso aun no

explicado y acabado, pues cada elemento de desarrollo [social-étnico-económico-productivo entre otros] determinó la trayectoria, símil y disímil de las regiones del país. Como lo afirman Juan José Marín: “*De esa forma, la confluencia de hechos dentro de una región se configura y se integra de manera diferenciada. Al interior del Pacífico las disparidades interregionales muestran niveles de evolución distintos*”.⁸⁹ Así, las poblaciones costeras, vieron las dificultades de la geografía y la obligada adaptación a lugares nunca antes explorados, esto marcaría los niveles de desarrollo entre estas regiones en el futuro.

Para los años siguientes, la política económica y agrícola de Costa Rica, se lanzó a buscar o crear productos que rentabilizaran el mercado de consumo interno con la inserción de otros productos de exportación como la carne de res, la madera, productos que se obtenían con mejor rentabilidad en el Pacífico de Costa Rica.

Paulatinamente se fueron identificando regiones especializadas en la producción agrícola como las llanuras de Guanacaste, con la ganadería de engorde, la región de San Carlos con la agricultura extensiva, las tierras altas del Valle Central, con el cultivo del café y la región del Caribe con el cultivo del banano y cacao. La región del Pacífico Central y Pacífico Sur, con la extracción de la madera y posteriormente, con el cultivo del banano y palma africana. Con esta expansión agrícola la necesidad de transporte a partir de 1880 fue cada vez mayor, y junto con el otorgamiento de concesiones de explotación de los recursos marinos, hicieron que el Estado creara centros de control fiscal y policial en ambos litorales del país.

2.5 Resguardos y movimiento marítimo

Uno de los fines que persiguió el Estado desde la declaratoria en 1847 de Puntarenas como puerto franco del país, fue el recaudo de nuevos ingresos por concepto del comercio generado de las principales actividades comerciales. Con el auge del café y sus efectos indirectos en la economía local vio que el trasiego de bienes aumentaba conforme las embarcaciones arribaban a puerto, con una mayor variedad de artículos: “*El café se impuso más tarde en la década de 1830... la habilidad y el ingenio de los comerciantes que supieron exportarlo con ventaja, y el apoyo de los gobernantes que lo vieron como una base del progreso y una posible fuente de ingresos fiscales*”.⁹⁰

El Estado no tardó en emitir en 1848, un decreto que contemplaba los artículos que serían gravados, por el fisco. Con una mayor monetización de la economía y con el creciente flujo de artículos importados, el recaudo fiscal se convirtió en una política estatal sistemática común de todas

89 Juan José Marín Hernández, “Historia Regional del Pacífico: El Preámbulo de una historia social comparada 1821-1950”, en Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández (San José, Costa Rica: Alma Mater, 2010):65.

90 Pérez. *La Población de Costa Rica (1750-2000)*:27.

las administraciones, indiferentemente de su leve o fuerte recaudación, que se fue expandiendo y focalizando donde más transitaban las mercaderías, no por las vías terrestres sino por el mar.

Para finales la década de 1870 y con el esperado uso pleno de los puertos de Limón y Puntarenas, la actividad de descarga, carga, arribo y zarpe de pasajeros, tomó más relevancia para el Estado y la construcción del ferrocarril entre ambos océanos supuso un elemento de peso para desarrollar la navegación y el dominio absoluto de ambas costas.

No obstante, no se desarrolló una cultura marítima representativa de la posición geográfica privilegiada que tiene el país.

“La colonización no fue, como en otras regiones europeas, una empresa patrocinada por señores de la tierra, o por una aristocracia militar desocupada. Tampoco tuvo que ver con una acción sistemática del estado, la conquista de frontera, la explotación de recursos mineros o la construcción de obras de infraestructura. Las dos líneas de ferrocarril que unían a San José con el Atlántico (1890) y con el Pacífico (1910), constituyen una excepción que más bien confirma la afirmación anterior. A lo largo de las vías férreas la tierra se valorizó mucho y hubo no poca especulación. Peor las líneas férreas en cuestión estuvieron lejos de constituir una red verdaderamente extendida, y por eso, el fenómeno quedó confinado a una porción reducida del territorio nacional”.⁹¹

Reafirmando lo dicho por Pérez Brignoli, la línea férrea lejos de acercar las costas al Valle Central hizo que fuese casi aprovechada solo por las grandes extensiones de cultivos como banano y cacao, ubicados en la región del Caribe y las fincas ganaderas en el oeste y de café en el este del país, para tener un acceso al mar. Debido a esto, las costas en el siglo XIX, se convirtieron en la frontera administrativa más importante de la Secretaría de Hacienda y para eso, se requería de una adecuada infraestructura naval.

A pesar de que desde 1850 a 1950 las rutas marítimas, de comercio exterior y comercio regional fueron las formas más eficientes de comunicación con otras ciudades del continente Americano, Europa y a nivel regional, el Estado hizo muy poco y hasta se manifestaba frustrado por lo costoso de resguardar ambos litorales.

Las pocas y no tan productivas poblaciones establecidas que habitaban fuera del Valle Central, sobre todo las de la región sur y en el Caribe, darían cuenta de la poca presencia, de agentes del gobierno, excepto por las compañías de navegación que solo por intereses económicos o ciertos productos, las tomaban en cuenta en sus rutas marítimas.

Es claro de que el Estado se concentró en las actividades agropecuarias y agrícolas en todo el Valle Central, dado que estas actividades económicas fueron las primeras en darle un sustento económico al sistema organizativo y social, que repercutió negativamente en darle la espalda al mar y todo lo referente a la conformación de una institucionalidad marítima.

91 Pérez. *La Población de Costa Rica (1750-2000)*:32-45. (Para ampliar el impacto de la migración sobre el territorio es representativa la siguiente afirmación, “Fundar un hogar, tener hijos, y labrar la propia tierra era la ambición de la mayoría de los costarricenses. Para eso era necesario conquistar el bosque y la montaña; esto es moverse hacia la frontera de colonización”).

También se encuentra la variable geográfica que pudo influir en la concentración poblacional y la influencia de gran variedad de ríos, principalmente los de la meseta central o núcleos poblacionales que se abastecieron de pescado de estos ríos, permitieron aún más a la población del Valle Central, no ver al mar con una fuente para abastecerse de alimentos, esto se verá con mayor profundidad en el sexto y séptimo capítulo.

No poseer la tecnología o como mínimo la materia prima para la fabricación de las red ferroviaria, más la difícil topografía del territorio impidió la expansión hacia otras regiones del país, caso contrario de países como a Argentina, México, Estados Unidos y países de Europa donde la red ferroviaria significó la apertura, colonización y dominio absoluto de los territorios.

No cabe duda de que la pérdida del antiguo territorio de Bocas del Toro con Colombia y el posterior conflicto fronterizo con Panamá, fue también debido a la poca intervención de enlaces marítimos, por parte del Estado para dar cuenta de la condición de sus habitantes y poblados.⁹²

“...elevándose gradualmente a su actual altura ha levantado las dos únicas mesetas (1) de alguna extensión que se encuentran en Costa Rica, a saber, la de San José y la de Cartago, que son al mismo tiempo, los únicos sitios de todo el país donde un pueblo deseoso de gozar los beneficios de la civilización, puede encontrar las condiciones que necesita”.⁹³

Para el siglo XIX, la vigilancia en el trasiego de mercaderías fue fundamental para la Secretaría de Hacienda con la aplicación de mecanismos fiscales para lograr una mayor vigilancia del Estado en estas regiones del Pacífico. Es por eso, que desde 1865 existía un reglamento sobre embarcaciones menores y de cabotaje, para regular su tránsito.

Sin embargo, el principal problema que tuvo el país, fue el poco control sobre aquellas embarcaciones más pequeñas como lanchas, bongos y bogas que se aventuraban a recorrer las costas o ríos para el traslado de personas y productos provenientes de las fincas cercanas, sin la autorización

92 Luis Fernando Sibaja, *El Conflicto Bélico de 1921 entre Costa Rica y Panamá*. (San José, Costa Rica: Seminario de Investigaciones Centroamericanas Departamento de Historia y Geografía, 1969):10-11 (Es interesante el contexto en que vivieron los pobladores a ambos lados de la frontera: Consideremos que el problema limítrofe fue la causa fundamental del conflicto que a continuación estudiaremos. No creemos que aspectos de tipo económico o social influyeron de manera decisiva en el asunto, ya que en el año de 1921 la zona comprendida entre el río Golfito y Punta Burica no tenía ninguna importancia económica y estaba prácticamente deshabitada. El mejor testimonio de esta situación lo encontramos en el informe ya citado del señor A. Renauld de la Croix. De acuerdo con el censo que levantó, en toda la región había solo 67 habitantes distribuidos de la siguiente forma: once en la población de Golfito (constituida por seis ranchos), treinta y dos en las márgenes del río Coto y su afluente el Colorado (incluyendo los habitantes de seis ranchos que formaban el caserío de Pueblo Nuevo de Coto), doce en las márgenes del río Conte y la Punta Burica. Conviene destacar el hecho de que todos estos habitantes eran de origen chiricano. Parece que en el año 1921 la actividad más importante era la explotación de los cocales de la costa entre Coto y Burica. Sin embargo, el negocio no debía ser muy lucrativo, puesto que al rematarse la concesión de esos cocales la cantidad máxima que se llegó a ofrecer fue de doscientos dólares anuales, según lo manifestó don Tobías Pérez. El concesionario vendía la copra (médula del coco a la empresa Coco Copra Company, que tenía su sede en la población fronteriza de Divalá. Había también en la zona panameña mejores vías de comunicación, pues entre los años 1914 y 1916 una empresa extranjera, contratada por el Gobierno de Panamá, había construido el llamado Ferrocarril Nacional de Chiriquí; este tenía 57 millas de longitud y se extendía desde el puerto de Pedregal hasta el pueblo de Concepción).

93 Anders Sandoe Oersted, *La América Central*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011):13.

de la Secretaría de Hacienda. Como consecuencia de esto, las embarcaciones que no cumplían con la reglamentación para navegar, se exponían a multas por realizar contrabando.

“Desde el río Tempisque hasta Puntarenas. Este río es el mayor y más ancho de los que desaguan en el golfo de Nicoya. Después de remontar un tanto el curso del río, este recibe el de Bolsón. El Tempisque por desgracia no puede ser navegado por grandes embarcaciones a causa del poco fondo que hay en su embocadura; pero a pesar de esto por el se efectúan gran parte del comercio, por medio de pequeñas embarcaciones entre la provincia de Guanacaste y la comarca de Puntarenas, y también por vaporcitos correos propiedad del gobierno”.⁹⁴

Si bien es cierto la compra y el mantenimiento de las embarcaciones después de 1850 tuvo un objetivo de seguridad nacional en ambas costas, debido a eventos anteriores de carácter político y militar como la Campaña Nacional contra los filibusteros (1855-1860) y la amenaza de invasión de Justo Rufino Barrios (1885), que pusieron a prueba la soberanía del país y la limitada capacidad naval.

También, la firma de tratados para la instalación de un canal transoceánico en el río San Juan no solo en Nicaragua, sino en Costa Rica, la intentona unionista y las amenazas de guerra de José Santos Zelaya (1895). Sin embargo, de los pocos indicios registrados de actividad marítima nacional fuera de las doce millas, cabe resaltar el decreto de rescate de naufragos chilenos en la isla del Coco en 1832 y las expediciones realizadas por Anastasio Alfaro y Henri Pittier, así como expediciones cartográficas a diferentes puntos de ambas costas a finales del siglo XIX. Así mismo se observa en los contratos de navegación, la soberanía del país de no permitir bajo el compromiso de las compañías navieras, el transporte de armas para evitar insurrecciones contra la nación y prestar sus embarcaciones para uso militar del Estado si era del caso.

En cuanto al nivel de tráfico marítimo anterior a 1880, su crecimiento se puede observar en la emisión de disposiciones de la Secretaría de Hacienda para el control de las mercaderías importadas y exportadas, el tráfico de las embarcaciones y lo respectivo a los servicios por parte de los barcos de cabotaje, para regular su funcionamiento por el Estado como se observa el siguiente extracto del reglamento de la Secretaría de Hacienda sobre las mercaderías en tránsito por los puertos en 1846:

“El supremo gobierno, tratando de organizar mejor los puertos emite una ley para el manejo de los mismos el 28 de agosto de 1846 en la que habla de los vigías y de las funciones de los prácticos... En este mismo decreto, en el Art. 75. Refiriéndose a la navegación de cabotaje, marca los diferentes “arrimaderos” e indica además lo que cada marinero y patrón debe ganar por viaje; muchos de estos parajes, por carecer de importancia no son visitados hoy día por las lanchas”.⁹⁵

94 Eliseo P. Fradín, *Estudios del golfo de Nicoya, del golfo de Culebra y de la bahía de Cocos (1891-1892)*. (San José, Costa Rica: Tipografía y Litografía Nacional, 1892):33.

95 Jorge Arturo Cruz Briceño. “El Golfo de Nicoya a Través del Tiempo”. (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959):166. (El autor, hace una descripción bastante amplia acerca de las características de cada uno de los puertos de arribo de las embarcaciones, el trabajo permite darle un seguimiento de la aparición de la infraestructura y el proceso que el Estado, aplicó para el control de la navegación desde los puertos. El autor centra su atención en el entorno político y técnico-estructural que el golfo requería, para facilitar el transporte de mercaderías y de pasajeros, según su criterio, el puerto de Puntarenas es fundamental para entender y estructurar la dinámica comercial, dado el volumen de tráfico de las

También, se puso en evidencia que la poca vigilancia de las costas fue contra la piratería aún vigente en el siglo XIX y el contrabando que se generó entre las Antillas, en el Caribe de Centroamérica y en la costa Pacífica de Costa Rica. El Estado costarricense fue incapaz de mantener en óptimas condiciones su propia flota nacional puesto que recurría a comprar de forma inmediata embarcaciones usadas por alguna de las compañías, que las daban de baja o se las solicitaba para alquilarlas para hacer un recorrido o traslado.

También era claro el descuido que tuvo el Estado con las embarcaciones de cabotaje lo que generaba altos gastos en su presupuesto. Se limitó a resguardar las regiones costeras cercanas al Valle Central y dejó mucha de la vigilancia fiscal en manos de las compañías de navegación o de explotación pesquera, quienes debían llevar a los agentes aduaneros a bordo para fiscalizar las rutas y la declaración de mercaderías.

Las rutas tomadas por los migrantes que eran en su mayoría las mismas rutas de las compañías de navegación, constituyeron asentamientos costeros que fueron poco visitados por las autoridades y los únicos que tenían conocimiento de estos sitios eran los propios navegantes.

El mapa 1, expuesto por Héctor Pérez Brignoli, visualiza las áreas dentro del territorio nacional que fueron ocupadas conforme la frontera agrícola fue empujada, hacia el oeste y al este, posteriormente para conectar las costas con el Valle Central.

embarcaciones que se dirigían de Puntarenas y a otras regiones del golfo; así también la posterior aparición del ferrocarril al Pacífico el cual acrecentó el tráfico marítimo por el golfo. No obstante, queda poco clara, la intensidad del tráfico marítimo local y cuáles fueron las condiciones en que se desarrolló en el golfo de Nicoya, así el grado de participación del Estado en el desarrollo y regulación de la navegación, para el autor la aparición de una infraestructura tal como puertos, muelles, atracaderos, son fundamentales para establecer esa importancia de desarrollo local portuaria. El objetivo perseguido por el autor es el de presentar una evolución del golfo y las condiciones que influyeron para la colonización e instalación de los agentes marítimos en la zona, pero queda por investigar, ¿Cuál fue el aporte de la navegación en el desarrollo de la región en sus distintas etapas tecnológicas, regulatorias y sociales en el caso del cabotaje, así también menciona otras variables como la geografía del golfo, la actividad pesquera-comercial y las vías de comunicación terrestres).

MAPA 1
MOVIMIENTO MIGRATORIO DE 1840-1880



Fuente: Héctor Pérez Brignoli, *La Población de Costa Rica (1750-2000): Una historia experimental*. (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010):31

Para 1880, la demanda y la contratación de compañías de transporte marítimo aumentó, hasta llegar a su declive cerca de la década de 1950 pero a principios del siglo XX, aumentaron los contratos de exploración y explotación, de los recursos marinos a lo largo del Pacífico y con estos los permisos de navegación de naves extranjeras en aguas costarricenses. Sin embargo se presentaron, muchas dificultades para desarrollar una economía estable de estos pequeños poblados, que pudiese generar

el establecimiento de poblaciones más numerosas y progresistas, que incentivaran el comercio de los productos agrícolas y marinos, prácticamente hasta la década de 1940, se lograría establecer una red de comercio pesquero, que tuvo como centro económico a Puntarenas.

En el mapa 2, se muestra la emigración e inmigración a finales del siglo XIX y principios del XX, presenta cómo las costas y mares por medio de la navegación y exploración, entran como uno de los principales escenarios de la colonización de territorios, donde los veleros, barcos de vapor y posteriormente, los de combustible, se convirtieron en los medios de transporte esenciales para comunicarse con el Valle Central y trasladar todos los bienes de consumo que requería el mercado interno del país.

MAPA 2
MOVIMIENTO MIGRATORIO DE 1880-1930



Fuente: Héctor Pérez Brignoli, *La Población de Costa Rica (1750-2000): Una historia experimental*. (San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010): 3.

Ahora bien, el Estado se propuso conocer sus costas y para lograrlo estableció un contrato con el cartógrafo francés Eliseo Fradin, quien por mandato del Estado costarricense, debía realizar una expedición y levantamiento de las costas en el golfo de Nicoya, también de los ríos navegables y de

la región caribeña, las más notables de sus expediciones fueron las efectuadas en el golfo de Nicoya, golfo de Culebra y de la bahía de Cocos, del golfo de Culebra afirmo:

“Después del golfo de Nicoya, dirigiéndose hacia el norte, el golfo de Culebra es el más grande que se encuentra en la costa de Costa Rica. (Costa Rica). Puede decirse sin exageración, que la configuración de sus costas es a propósito para la creación de un gran puerto de guerra y comercio, pues puede ahí abrigarse la armada más grande de Europa”.⁹⁶

Los informes de Eliseo Fradin dieron cuentas de las perfectas condiciones de la geografía marina y oceánicas que ofrecía para albergar puertos, atracaderos para el fondeo de embarcaciones de gran calado. Esto fue aprovechado por otras potencias industriales como Alemania y Estados Unidos, que realizaban expediciones a otras regiones del continente americano para la instalación de bases navales. El mapa 3, muestra el levantamiento de batimetría realizado por los Rangers de los Estados Unidos, este levantamiento permitió obtener un mayor detalle de las condiciones de profundidad del fondo marino y costero, en este caso de bahía Culebra idóneo para la instalación de un puerto de comercio internacional.

96 Eliseo P. Fradin, *Estudios del golfo de Nicoya, del golfo de Culebra y de la bahía de Cocos*. (1891-1892). (San José, Costa Rica: Tipografía y Litografía Nacional, 1892):13.

MAPA 3
GOLFO DE CULEBRA



Fuente: Celeste Sánchez Noguera, Entre historias y culebras: más que una bahía (Bahía Culebra, Guanacaste, Costa Rica, *Revista Biología Tropical*, (60, Abril, 2012):2. www.biologiatropical.ucr.ac.cr/attachments/suppls/sup60-2-bahia_culebra/01_Sanchez_Culebras.pdf. (Fecha de acceso: 28 de julio 2012).

Con el informe que emitió Eliseo Fradin, en 1892, el Estado obtuvo una visión de las condiciones que existían en las costas del Pacífico de Costa Rica y una rica información acerca de los poblados costeros, islas, costas, bahías y ríos, de igual forma para los navegantes de lanchas, veleros y botes.

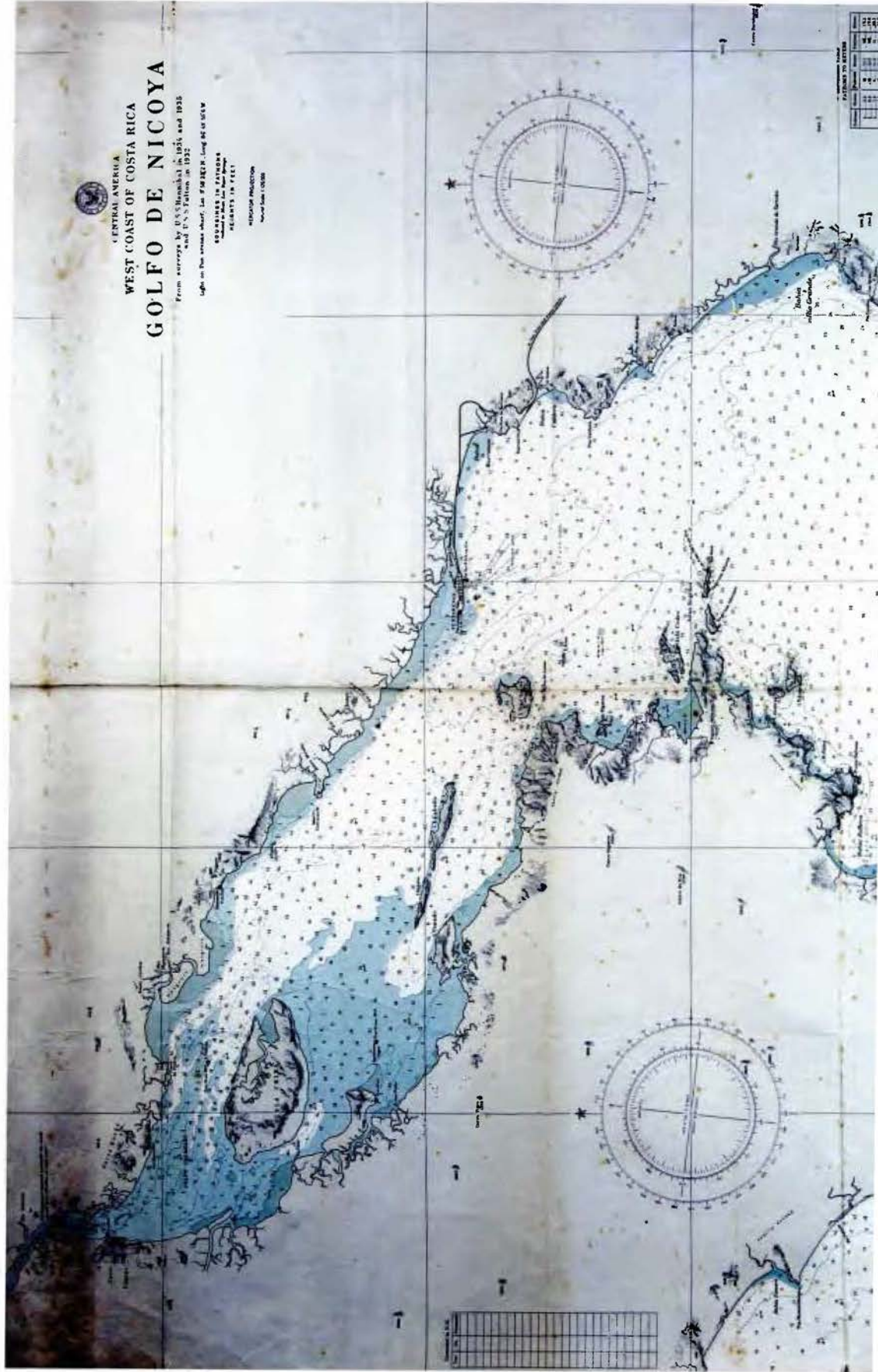
Así también de aquellos vapores que arrimaban sus embarcaciones en los diferentes poblados costeros que transportaban las mercaderías dentro del golfo de Nicoya a Puntarenas y de ahí hasta el Valle Central, por eso no fue de extrañar que en 1893, se declarara como un nuevo puerto de altura al puerto de Santa Rosa ubicado en el golfo de Culebra, mediante el decreto número 15 del 20 de junio, lo que el Estado buscaba era abrir nuevas rutas de comercio y transporte de las mercaderías ante la escasez de nuevas vías terrestres pero sobre todo, daba énfasis a conectar las vías marítimas con las terrestres, como lo manifestaba este decreto de 1892:

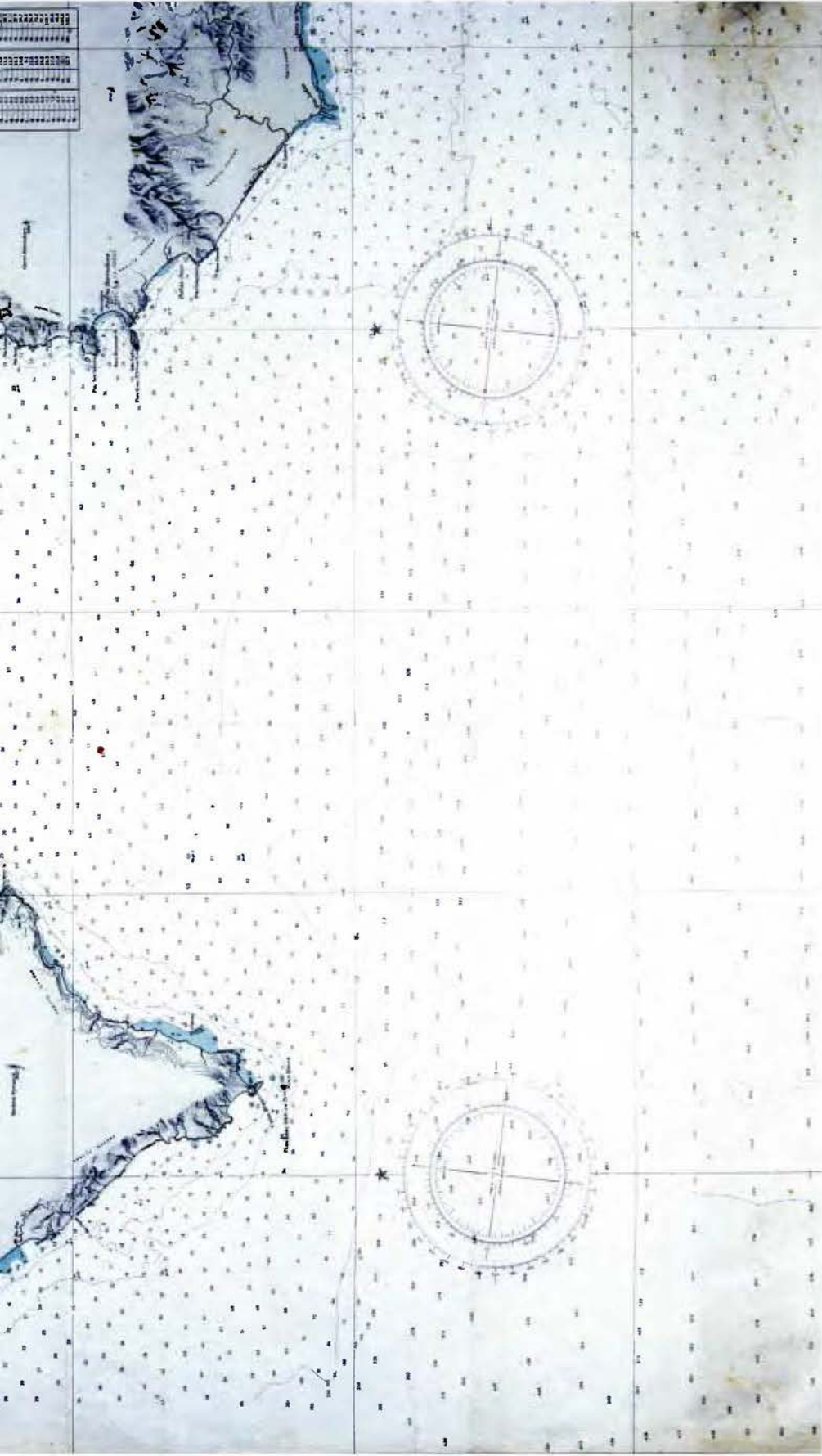
“Considerando que la provincia de Guanacaste merece especial atención del Estado, por la distancia a la que se encuentra de los mayores centros de población y de comercio de la República; que ella es un venero de riqueza inexplorado por las dificultades de importación y explotación de productos a causa de la falta de vías de comunicación expedita; que la bahía llamada Panamá en el golfo de Culebra llenas las mejores condiciones para la construcción de muelles y otras obras necesarias para el establecimiento de un puerto...se establecerá una carretera que ponga en comunicación directa el expresado puerto con la ciudad de Liberia, y a este efecto declarase carretera nacional”.⁹⁷

El mapa 4, indica otros registros de batimetría levantados por los Rangers del ejército de los Estados Unidos, identificaba las profundidades y principales puntos costeros en el del golfo Nicoya, su objetivo fue determinar también la factibilidad de establecer futuras bases navales en alguna parte del Pacífico centroamericano, esta edición es de 1938 y en el mapa 5, presenta a bahía Ballena con un levantamiento de batimetría, realizada de igual manera por los Rangers de los Estados Unidos.

⁹⁷ Colección de las disposiciones legislativas y administrativas, 1892. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1892):296-298.

MAPA 4
GOLFO DE NICOYA

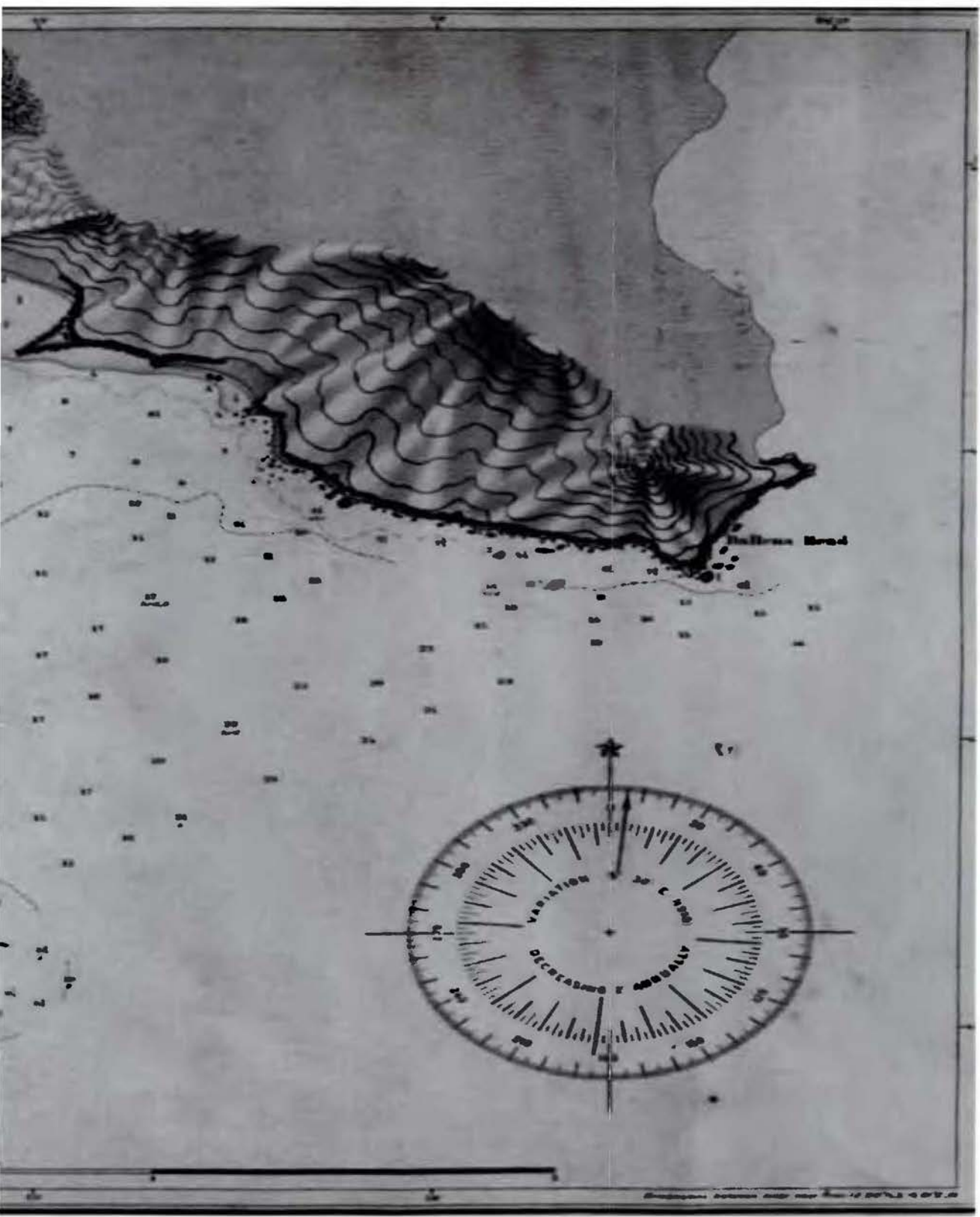




Fuente: ANCR. Serie 01.22316. (1887).



Fuente: ANCR. Serie 01.7145. (1885).



Hydrographic Department, Admiralty, London, 1880

Entre 1830 y 1870, el denuncia de territorios fue una práctica lenta y constante, que iba de la mano de la migración a lo largo del litoral Pacífico y esta se aceleró conforme el Estado regulaba la posición de la milla marítima para conservar, aquellas áreas de explotación maderera por parte de los colonos que llegaban con la esperanza de fundar literalmente una nueva vida, inclusive dejar los modos de convivencia urbanos, asumiendo el riesgo de adentrarse en los bosques y parajes costeros alejados del contacto de la modernidad imperante en el Valle Central así aumentó, la demanda en el tráfico marítimo como consecuencia de esta habilitación de poblados.

Costa Rica careció de instrumentos científicos para conocer a ciencia cierta las potencialidades de sus recursos marinos, dependió de la voluntad de los expertos foráneos y no le fue posible crear una escuela de ciencias marinas; con base a esa experiencia recogida a lo largo del siglo XIX, a costa pacífica de Costa Rica presentó condiciones excepcionales para la construcción de infraestructura portuaria fuera esta militar o comercial. Entre estos sitios adecuados para las compañías de transporte marítimo estaba bahía Ballena, uno de los más importantes puntos de la geografía centroamericana para el establecimiento de infraestructura portuaria.

El Estado llegó a tener un control parcial del litoral Pacífico, ya que fue hasta 1882, cuando se creó la guardia costera, que tuvo más funciones fiscales que de vigilancia del territorio patrimonial. No es antojadizo suponer que había un grueso de tráfico marítimo por ambas costas del país, establecido de manera intermitente antes de 1840. Pero al Estado le preocupó más, el incremento del contrabando por todo el Pacífico y en el Atlántico y enfocó sus esfuerzos en reglamentar el comercio y penalizar esa práctica. Un ejemplo de este control fue la solicitud que presentó Adolfo Khnör en 1867, al Congreso para dar un servicio de vapores que trasladara a los pasajeros a Puntarenas, hasta un muelle construido por él, pero esta concesión se otorgó bajo la condición de establecer una estricta vigilancia de los agentes de aduana en ambos muelles.⁹⁸

Mediante el Decreto número 61 del 11 de noviembre de 1870, se aplicaron en los dos litorales, fuertes medidas para verificar los reportes de mercadería, castigar las descargas ilícitas con multas de 200 a 50 mil pesos a las embarcaciones menores de cincuenta toneladas catalogadas de cabotaje y las de comercio de altura de más de 50 toneladas.⁹⁹

Para 1871, se dictaron nuevos procedimientos para realizar el cobro del impuesto sobre embarque y desembarque de las mercaderías y se especificaron las normas para el atraque y zarpe de las naves que arribaban al muelle, donde los volúmenes de las mercaderías aumentaron y la diversificación de estos fue visible.

⁹⁸ *Colección de Leyes y Decretos 1867*. (San José, Costa Rica:):140-141(Decreto del 17 de diciembre)

⁹⁹ *Colección de Leyes y Decretos 1870*. (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo XIX, 1873):153-155(La justificación de este decreto rezaba así, "*Considerando que ciertas franquicias en el tráfico de las embarcaciones y de los buques destinados a carga de madera u otros frutos naturales en nuestros puertos, dan lugar y facilidad al contrabando y la importación de artículos de ilícito comercio en la República*".)

¹⁰⁰ Sin embargo, hacia 1880 en ambos litorales, había crecido por lo cual fue urgente una mayor vigilancia lo que hizo aún más difícil por no decir que imposible, el control total sobre las embarcaciones y sus operaciones hasta 1950. Como lo afirma Jorge León, el contrabando fue el cáncer de la Hacienda Pública en el siglo XIX, que desafió a las autoridades locales y del Poder Ejecutivo para hacer efectivos los mecanismos de control en los resguardos de la república.

“Los problemas de contrabando no se manifestaron solo en el sector de La Garita, que controlaba el ingreso de mercaderías de Puntarenas, sino que fueron aún mayores por el Caribe. Además de las fuertes remesas ilegales de oro y plata mencionadas anteriormente, que se llevaban a Jamaica, Estados Unidos y Europa, muchos fardos de productos importados por Matina tampoco pagaban derechos al Estado”.¹⁰¹

Para establecer las comunicaciones efectivas fue intensivo el uso del barco a vapor, veleros, bongos y de pequeñas lanchas, como los medios transportes más influyentes en el desarrollo comercial en la costa Pacífica de Costa Rica para el siglo XIX. Aun con las adversidades climáticas, geográficas y productivas, también aparece la figura del denuncia de los terrenos dentro de la milla marítima y cerca de lugares aptos para el arribo de embarcaciones, práctica que era común por parte de los viajeros para asegurarse lugares de atraque, que no dependiese de un poblado y que fuese de uso exclusivo para el navegante. El Estado a largo del siglo XIX, emitió disposiciones para lograr el control de la milla marítima, sobre todo, en aquellos lugares en ambos litorales que tenían una importancia agrícola o extractiva, como lo fue la extracción de los cicales, la madera y las carboneras (a base de mañgle).

En el caso costarricense, la conexión de ambos litorales con la construcción del ferrocarril, no generó la sistematización de una red de transporte o flota de navegación nacional, eso nunca fue del interés de los empresarios y productores nacionales. Por lo que se optó por el favoritismo de concesiones a inversionistas con proyectos caros, tónica común que dejó al país con la única opción de establecer convenios, empréstitos, tratados y finalmente contratos de navegación con compañías extranjeras y pocas veces, con empresarios nacionales para la explotación y comercio a nivel regional de las costas hasta el siglo XX, cuando aparecen las primeras carreteras que llegaban directamente a diferentes puertos del país.

2.6. Niveles comercio de las compañías de transporte marítimo en el Pacífico

Las comunicaciones marítimas entre el norte, centro y sur del Pacífico de Costa Rica, durante los siglos XIX y XX, no dependieron solo de las condiciones ambientales, también jugaron los dos puertos, el de Puntarenas y el de Limón por sus condiciones tecnológicas, que pusieron a los vapores

¹⁰⁰ *Colección de Leyes y Decretos 1871*. (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo XX, 1872):152-155 [Decreto número XXXVIII del primero de noviembre]

¹⁰¹ Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. *Colección Historia de Costa Rica* (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1995.):71.

y barcos de vela en una competencia por obtener mejores beneficios a la hora de arribar, los tiempos de atraque de carga y descarga la compra de abastos, combustibles, madera y pago de impuestos sobre las mercaderías y permisos de navegación ante las capitanías respectivas. Al final los vapores ganaron por su capacidad tecnológica y por poseer una mayor conexión a otros puertos regionales.

Pero estos beneficios disminuyeron cuando las compañías, establecieron monopolios sobre las rutas y precios tanto en comercio internacional y regional que tuvieron la influencia en el desarrollo de las regiones costeras y tierra adentro.¹⁰² Esta política siguió hasta el siglo XX y aumento la dependencia de las líneas internacionales de comercio.

El océano Pacífico sirvió de medio para transportar sus productos y otros a los Estados Unidos en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, ya que el peligro de ataques en el Atlántico por submarinos alemanes y bombardeos en el Pacífico, por el Imperio Japonés, puso en jaque el transporte de mercaderías, aun así prestó servicio con sus barcos a las fuerzas aliadas, tanto en el Pacífico como en el Atlántico.

Entre las décadas de 1910 y 1940, esta arroja que fue la edad de oro del transporte marítimo en Costa Rica, donde su predominio alcanzó niveles de enlace en todas las regiones del Pacífico de país. Pero ese dominio empezó una caída entre 1940 y 1945 años antes de la finalización de la carretera Interamericana, por un descenso en cantidad de kilogramos transportados al puerto de Puntarenas y tonelajes registrados por año. Lo anterior puede interpretarse en que la carretera Interamericana aún sin ser concluida, conectaba muchos poblados especialmente en Guanacaste, por lo cual los poblados cercanos a esta vía, solicitaban el habilitamiento de tramos y caminos que los comunicaran.

En el cuadro 2, se brindan las cantidades absolutas de pasajeros, kilogramos, tripulantes, tonelaje, valor en colones y animales (por cabeza), en el caso del tonelaje de naves que arribaban y se registraban en el puerto de Puntarenas. Donde se registraron descensos de la actividad cabotera, por ejemplo la cantidad de pasajeros entre 1940 y 1944 tuvo un descenso de 26.321, pero en 1945 tuvo un ascenso de 32.086 pasajeros. Los volúmenes de carga y tráfico marítimo indicaron una baja en la actividad de comercio regional marítimo, esto es importante ya que muestra una disminución años antes de la apertura de la Carretera Interamericana.

102 León: 66-67.

CUADRO 2
CANTIDADES ABSOLUTAS DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y DESEMBARCOS
EN EL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945

(^a Millones de colones)

Año	Pasajeros	Kilogramos	Tripulantes	Tonelaje	^a Valor en colones	Cabeza de animales vivos
1940	110.997,00	61.662.167,00	37.357,00	174.995,00	26.679.198,00	24.357,00
1941	99.090,00	54.566.967,00	41.222,00	166.554,00	22.566.563,00	26.646,00
1942	94.143,00	55.744.700,00	32.827,00	144.005,00	25.173.375,00	28.350,00
1943	87.378,00	60.496.757,00	36.571,00	143.730,00	43.695.561,00	28.589,00
1944	84.676,00	56.485.339,00	23.698,00	118.704,00	37.646.311,00	23.306,00
1945	116.762,00	52.396.360,00	25.686,00	110.267,00	50.082.344,00	27.029,00

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de movimiento marítimo en el puerto de Puntarenas.
Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1945).

Otra hipótesis aquí planteada es el traslado de la Compañía Bananera al Pacífico Sur, donde tomo control de las tierras y de gran cantidad del transporte de pasajero, cargas y productos de la misa compañías y de los habitantes lo que resto caudal en tonelaje a las compañías más pequeñas instaladas en Puntarenas. Quepos y Golfito.

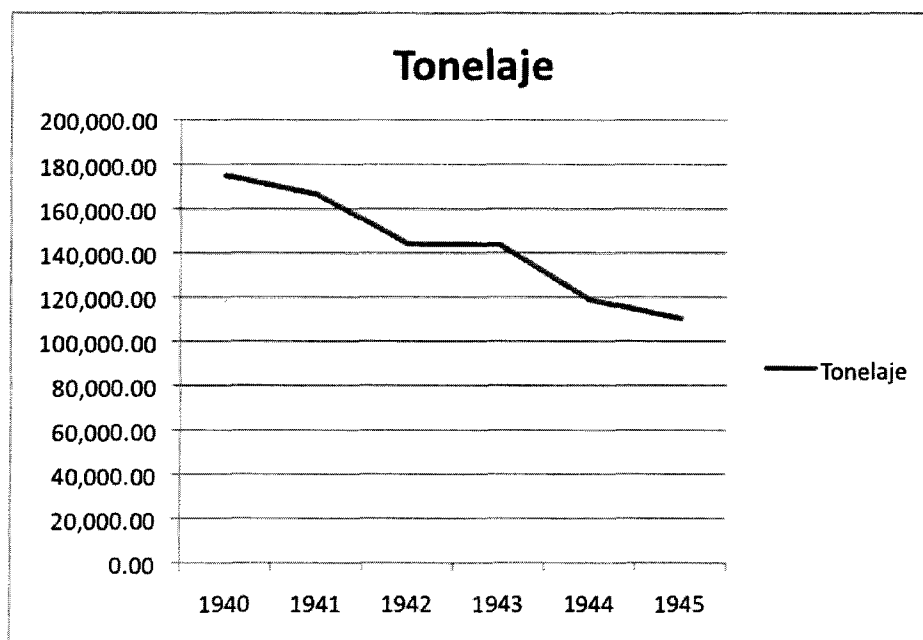
Al igual que sucedió en litoral Caribe, donde la (United Fruit Company o Compañía Bananera) UFCO, tuvo control de los transportes y precios de los fletes por medio del Ferrocarril y de la líneas navieras que iban al Caribe Centroamericano y Atlántico, la Compañía Bananera de Costa Rica, con la Golfo Dulce Land Company, tuvo el mismo comportamiento del siglo XIX. Al tomar grandes extensiones de tierra en la milla marítima y fluvial; en el sur donde estableció infraestructura en las márgenes del río Grande de Térraba, una red de líneas férreas para conectar con los puertos que el gobierno, le dio autorización de construir y de aquellos que no la solicitó, pero las construyó según sus necesidades, en las márgenes de dicho río.

La UFCO, en Costa Rica, fue soberana en el control sobre las rutas de transporte en el Caribe y en el Atlántico. Mientras para Costa Rica era primordial firmar contratos con las líneas de vapores, limitándose a establecer controles de las mercaderías que ingresaban al país la UFCO tuvo absoluta libertad de importar todo tipo de mercaderías, debido a las protecciones que los contratos establecidos con el gobierno le dieron y se extendieron hasta el mar. Para la década de los años treinta con la firma de los contratos Cortés-Chittenden, la compañía obtuvo las mismas facilidades de transporte e inclusive utilizó el puerto de Armuelles, Golfito y Quepos interconectados por el ferrocarril que unía ambos países a través de sus plantaciones de banano, por lo cual la libertad de importar y exportar

mercadería no tuvo grandes diferencias con respecto al contrato Soto-Keith excepto en el aumento de un centavo de dólar por racimo exportado¹⁰³.

El gráfico 1, presenta el comportamiento de toneladas registradas en el puerto de Puntarenas, con una abrupta caída en los registros un año antes de la apertura de la Carretera Interamericana, en 1945; mientras que en 1940 las embarcaciones registraron 174.995,00 toneladas [capacidad de tonelaje, no descargas en el puerto de Puntarenas], para 1945 se registraron 110.267,00 toneladas. Como se muestra en el gráfico hay un descenso abrupto en las toneladas reportadas, esto quiere decir que cada año ingresaban menos embarcaciones al puerto de Puntarenas, desde diferentes puertos de todo el Pacífico de Costa Rica, al menos desde los puertos oficiales reportados en los Anuarios Estadísticos.

GRÁFICO 1
EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE LOS TONELAJES REGISTRADOS
DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945
(En Miles)



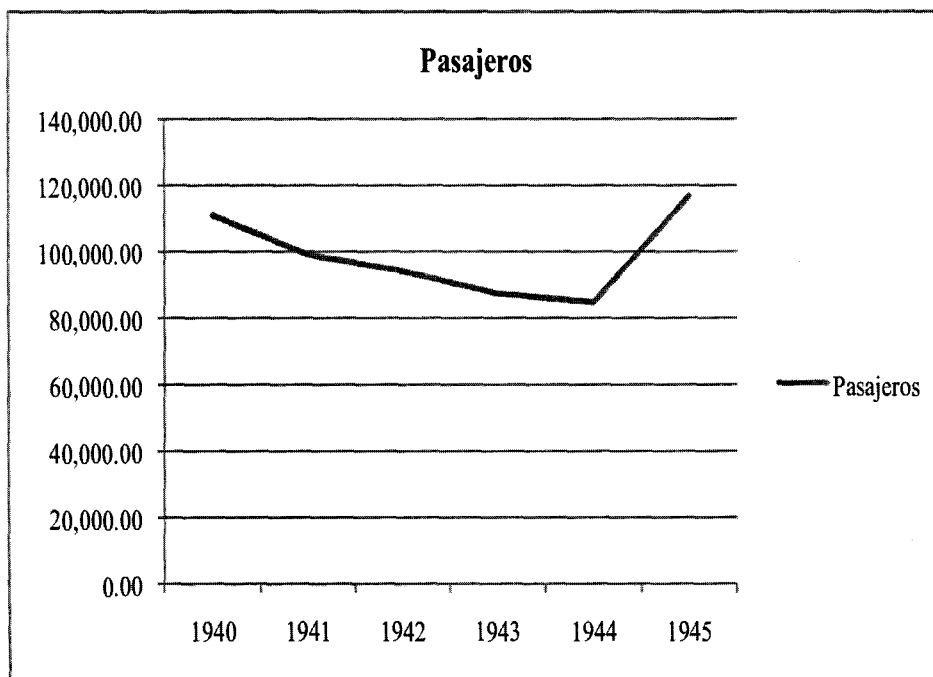
Fuente: Elaboración propia a partir de la información del registro de entradas al puerto de Puntarenas de la Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1945).

En el gráfico 2, se muestra un descenso marcado en la cantidad total de pasajeros, para 1940 se habían transportado a 110.997,00 pasajeros al puerto de Puntarenas y para 1945 tuvo un repunte de 16.762,00 pasajeros, un año antes de la apertura de la Carretera Interamericana y donde el transporte de mercaderías venía en descenso según los registros revisados en los Anuarios Estadísticos. Aunque los vapores en ese período tenían más capacidad de llevar pasajeros, no fue así con las mercaderías

103 León: 162-166.

que posiblemente estas se repartieron entre las rutas terrestres o se exportaron del país por otros puertos autorizados como Quepos y Golfito.

GRÁFICO 2
EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS
DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO
AL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945
(En Miles)



Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada de la entrada de embarcaciones al puerto de Puntarenas de la Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1945).

Como se puede dijo anteriormente, con la construcción de la Carretera Interamericana se le pudo haber provocado la estocada inicial y pero no final al cabotaje en el Pacífico; el transporte marítimo de mercaderías estaba en claro declive desde inicios de la década de 1940. La Compañía Bananera al poner en operación los puertos de Quepos en 1939, luego el puerto de Golfito en 1940, los cuales absorbieron una parte importante porción del traslado de las mercaderías que se dirigían del sur y centro del Pacífico a Puntarenas.

Aun así con esta disminución global en el registro de transporte en todo el Pacífico; en el golfo de Nicoya se continuó con un significativo movimiento comercial, hasta su marcada disminución a finales de la década de los años cincuenta.¹⁰⁴ La desaparición por completo del cabotaje fue provocado

¹⁰⁴ Jorge León Saenz, *Historia Económica de Costa Rica* (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011):167. (Para Jorge León, la instalación de la Compañía Bananera en el Pacífico, se vio con mucho beneficio por parte del gobierno cuando esta inició, la construcción de infraestructura, como muelles, ferrocarriles, bodegas, edificios entre otros, en

solo con la apertura de la Carretera Interamericana, pero sí fue un factor determinante de muchos otros [políticos, comerciales, ambientales] para cerrar una alternativa de transporte que sirvió al país por más de cien años. No obstante, los datos del cuadro 2 son de aquellas embarcaciones que se registraban al arribar al puerto de Puntarenas, de cada puerto en el Pacífico y no contemplan muchas otras embarcaciones de menor tonelaje que surcaban las costas en los demás puertos menores.¹⁰⁵

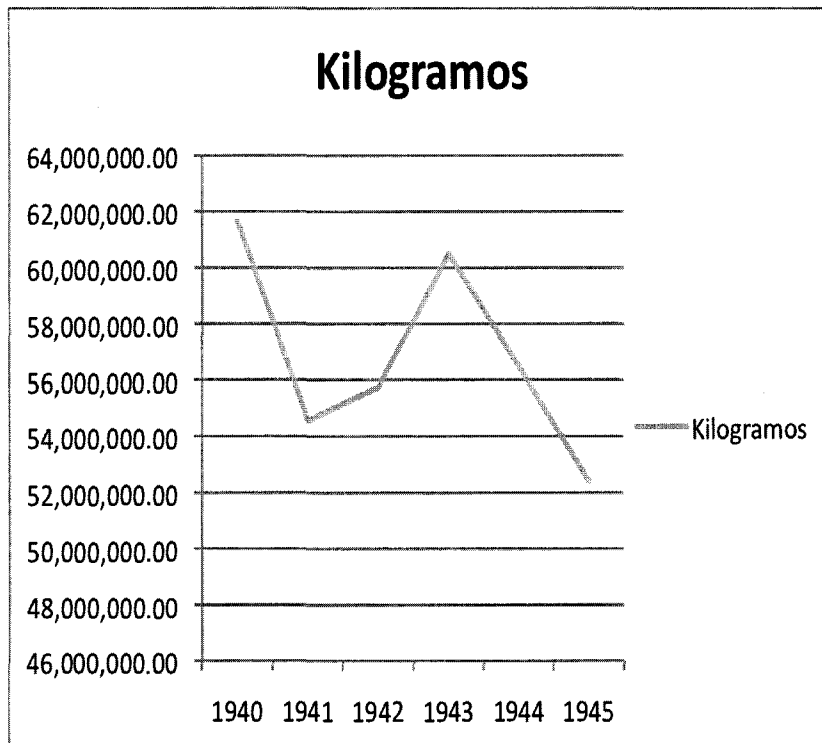
Es importante aclarar que en el cuadro 2 y los gráficos 1,2 y 3, se refieren solamente a las entradas al puerto de Puntarenas, para la década de 1940, pero sería muy importante para una futura investigación, realizar un análisis de los balances en la evolución del trasiego de mercancías y personas, no solo en la región del Pacífico sino también del Caribe, que puedan explicar y comparar la evolución a nivel de provincia y cantones [municipal] los movimientos de carga, tipo de productos regiones y crecimiento productivo, registrado. Aunque estas series están incompletas podrían dar indicios de los niveles de crecimiento productivo de larga duración, pues no hay aún información que vislumbre los volúmenes de cargas por regiones y su comportamiento en el tiempo de auge del cabotaje.

En el gráfico 3, se muestra el descenso en la cantidad de kilogramos transportados al puerto de Puntarenas, para el mismo año de 1940 se registró la cantidad de 61.662.167,00 millones de kilogramos, para 1945 se registró la cantidad de 52.396.360,00 millones de kilogramos.

Quepos y especialmente en Golfito, ambos puntos del Pacífico abiertos al tráfico marítimo nacional e internacional, muy posiblemente lo que la flota de cabotaje del Pacífico transportó entre 1940 y 1950, fue disminuyendo por la presencia de la flota blanca, con barcos de mucho mayor capacidad de carga de banano esta fruta se trasladaba de estos puertos a Puntarenas, de ahí se cargaba al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, para ser exportados por el puerto Limón por medio de la Northern Railway).

105 León: 113-116. (Como lo manifiesta Jorge León, el cabotaje a inicios del siglo XX, fue el principal medio de transporte entre las regiones alejadas del Valle Central, durante poco más de cincuenta años, mantuvo comunicación con las poblaciones tanto del Pacífico Norte como del Pacífico Sur y con el centro de la periferia poblacional del país).

GRÁFICO 3
EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE KILOGRAMOS TRANSPORTADOS
DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO
AL PUERTO DE PUNTARENAS 1940-1945
(Millones de kilogramos)



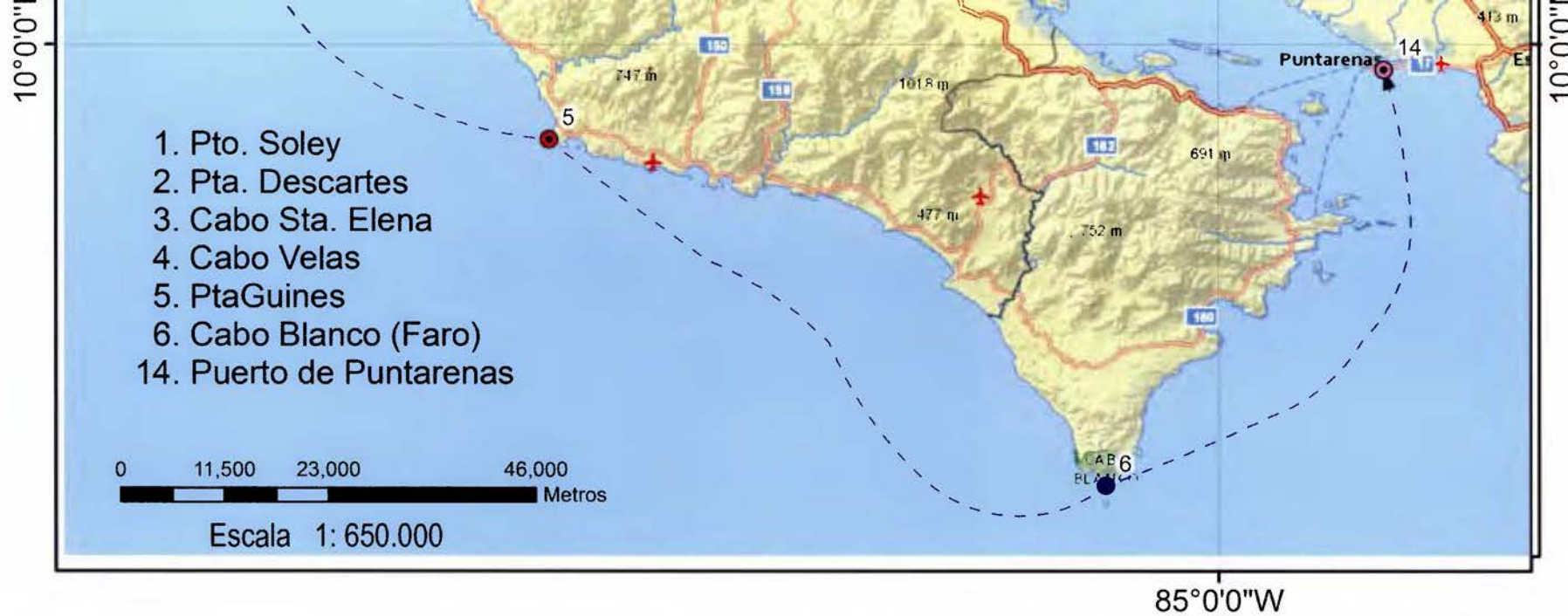
Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada de la Entrada de embarcaciones al Puerto de Puntarenas de la Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1945).

En el mapa 6, se pueden observar los puertos y rutas oficiales de resguardo constituidos alrededor de la actividad cabotera y marítima internacional, en el Pacífico Norte, en estos puertos el Estado levantó los registros de entrada y salida de cada uno de los puertos que sirvieron de plataforma para cientos de productores y comerciantes.

MAPA 6
RUTAS, PUERTOS OFICIALES Y DE RESGUARDO EN EL PACÍFICO NORTE, 1940-1950

85°0'0"W





Simbología

▶▶▶ Ruta Pacífico Norte

Elaborado por el Geografo
 J. Gabriel Ballesteros Torres
 Fuente: Dirección General de Estadística y Censos.
 Anuarios Estadísticos. 1940-1950.
 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1950)
 Mapa Base de National Geographic, en Bing Mapas.
 Sistema de cordenadad: GCS_WGS_1984
 Datum: D_WGS_1984
 Año de Elaboración 2013

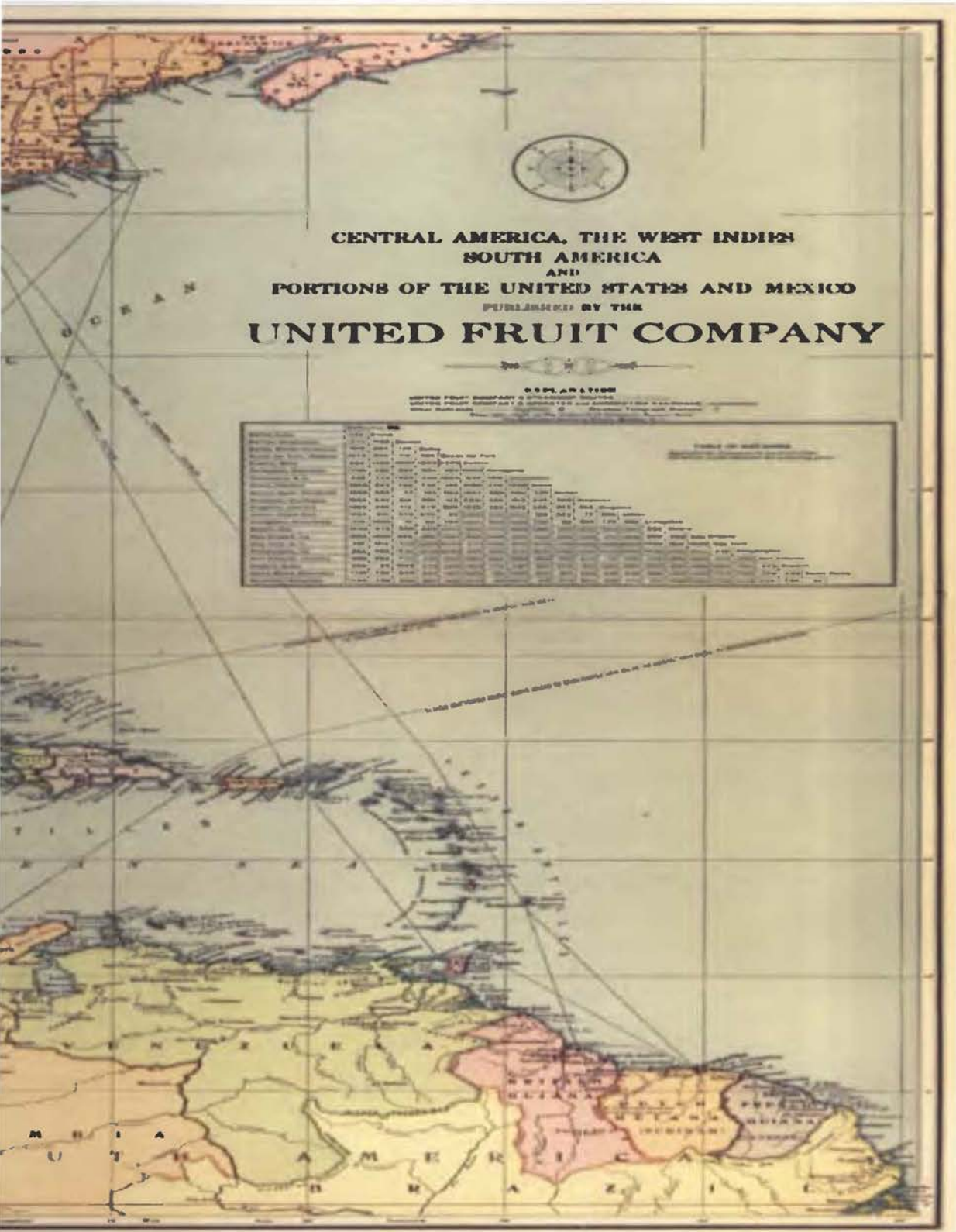
Diagrama de Ubicación



El mapa 7, muestra las diferentes conexiones y rutas seguidas por los vapores de la United Fruit Company en el mar Caribe y océano Atlántico, antes de la apertura del Canal de Panamá, el escenario marítimo monopolizado por esta compañía, se limitó al Caribe y Atlántico, posterior a su apertura en 1914, el Pacífico entró en el imaginario comercial de la UFCO donde se posicionó como la mayor naviera de los países centroamericanos y entablo una red de comercio a gran escala gracias a su capacidad de refrigeración en sus barcos que extendió no solo al banano su presencia productiva en la región en Costa Rica desarrolló el cultivo de la Palma Africana y sus derivados.



Fuente: <http://www.mapasdecostarica.info/historicos/mh013.jpg> (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2012).



En la fotografía 1, se muestra un anuncio publicitario de la Gran Flota Blanca, en 1945 aparte de exportar banano exportaba abacá producida en Costa Rica en la región sur de Costa Rica y de gran uso para las embarcaciones de guerra y mercantes:

FOTOGRAFÍA I
PUBLICIDAD DE LOS BARCOS Y PRODUCTOS DE LA COMPAÑÍA BANANERA INSTALADA
EN GOLFO DULCE

MECATE DE MANILA - un lazo que une las Américas....



Los Tropicos Americanos están supliendo al Mundo Occidental mecates de Manila para sus necesidades esenciales

Cuando el comercio marítimo las PITHONGS — fueron por primera vez el mundo de Siam a Mecate de Manila, sirviendo al mundo de México, de Centro y Plata Meridional — la silbo del comercio se abrió. Hoy en día, las abacá en las montañas de los cerros de Mecate de Manila en una tierra tropical de la Unión Fruit Company.

Ya en el año de 1922, el cultivo y cosecha de varias especies de abacá, adaptadas a los Tropicos Americanos se están produciendo en las Américas a solicitud de expertos por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.

Entre las abacá, se cultivan y cosechan variedades destinadas a las necesidades de la industria de guerra. La Unión Fruit Company de comercio con la Defensa Nacional y el comercio exterior del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, juntamente con la mayor rapidez posible. Los plantadores y cultivadores del abacá, localmente en Costa Rica, en la actualidad hay en unas 11,000 acres plantadas, siendo 5,500 de Verde Verde y 5,500 de Verde Verde, ambas variedades de Costa Rica, que se cosechan en la zona, según se requiere. Además se están cosechando dos variedades de abacá, que se cosechan en Costa Rica. La de Verde Verde ya está en producción. La de Verde Verde, se la que cosecha en Panamá, durante la

Comercio de Manila la más grande cooperación de nuestra Compañía, Amalia en la América, Guatemala, Honduras, Centro y Plata, en estas partes se han vendido los abacá. Hoy en día se han cosechado alrededor de 40,000 acres de abacá, que se cosechan en los Tropicos Americanos. La cosecha es suficiente para cubrir las necesidades de nuestros países de guerra y mercantes. Y la producción está aumentando cada día.

Esperamos que todos los nuestros miembros sepan que, después del Límite Costero para obtener el mundo de Manila, producción en todos los países. Para obtener el mundo de los abacá de la industria nacional, siempre presente de los abacá, contactados con la dirección en el estudio 480-10-1181.

Cuando LA GRAN FLOTA BLANCA de la Unión Fruit Company, no se necesita para otros servicios de guerra en las zonas de guerra, UN BARCO Y sus barcos reemplazan a los tipos del comercio al "mundo" siempre presente en línea en sus otros países. Hoy en día, con otros productos estratégicos de guerra, que se cosechan en la América durante la presente guerra. Hoy, mientras que los abacá, que se cosechan en Costa Rica, se están cosechando al comercio en todas las zonas de guerra.

GRAN FLOTA BLANCA
UNITED FRUIT COMPANY

Fuente: Diario de Costa Rica, año 1945, pág.11

Las embarcaciones de la United Fruit Company que a diferencia de la Pacific Refrigeration Company, que también brindaba el servicio de vapores desde su instalación en la región sur del país, en la década de los años treinta, se le obligó a pagar todos los impuestos. En tanto las embarcaciones afiliadas a la Pacific, solo pagaron el muellaje, gravaban con una suma ínfima según las autoridades, las descargas de atún y otros pescados reexportados principalmente, a los Estados Unidos y otros países. La United Fruit Company, al igual que otras empresas exportó, otros productos hechos en Costa Rica como el mecate de manila o abacá.

Todavía para 1950, muchos de estos lugares, sobre todo, los de tránsito fluvial no eran aptos para el arribo de embarcaciones, lo cual dificultó el traslado de las mercaderías al interior de los poblados tanto en la región de Guanacaste como en puerto Cortés. Por medio de los informes del despacho de la Secretaría de Fomento y de la Secretaría Hacienda, era sabido que durante el siglo XIX, muchos poblados o caseríos costeros, nacieron, crecieron y murieron, según su importancia dentro del ciclo productivo y económico de ese poblado. Sumado el efecto que tuvieron las duras condiciones climáticas, como las lluvias, el nivel de las mareas, la sedimentación excesiva en los ríos, hicieron inservibles e impenetrables muchos de los embarcaderos o muelles allí instalados con anterioridad.

Sin embargo, para 1930, la presencia de los yates (mayoritariamente estadounidenses) era notoria y sus actividades se desarrollaron entre la pesca deportiva y la exploración de las aguas territoriales como aquellas que llegaban a la isla del Coco.

Por parte del Poder Ejecutivo y el Congreso, entre el periodo de 1880 y 1950 se presentaron, estudiaron y aprobaron, contratos que incluían, el servicio de cabotaje, permisos de navegación, de explotación y extracción de los recursos costeros y marinos en el océano Pacífico como en el Atlántico, los cuales contemplaban la importación de las embarcaciones, la reparación de las que pertenecían al Estado, el mantenimiento de las vías fluviales y la prestación de servicios al Estado como el traslado de la correspondencia, de los agentes fiscales y hasta de los reos que se encontraban en el presidio de la isla San Lucas, entre otros.

La importancia del transporte marítimo costero radicó en la demanda del servicio por parte de los poblados, no obstante otras actividades dinamizaron la economía de la región, como la extracción de los recursos costeros, aun cuando el puerto de Puntarenas tuviese cifras bajas de arribo y zarpe de naves. *“Los efectos perjudiciales que el descenso del movimiento marítimo del puerto tuvo para la población de Puntarenas, se neutralizaron en alguna medida en virtud del fomento de otras actividades como la explotación de la sal, la pesca, la madera, las minas, etc.”*¹⁰⁶

106 Ana Cecilia Román Trigo, Costa Rica Movimiento Marítimo y Líneas de Navieras en el Puerto de Puntarenas 1883-1930, en Revista de Historia (San José, Costa Rica: Universidad Nacional- Universidad de Costa Rica, 44 Julio- Diciembre, 2001):269-270.

Como lo señala Botey, el comercio en Puntarenas no giraba solo alrededor del comercio exterior, sino que el puerto de Puntarenas se posicionó, como el referente transaccional de los demás puertos del Pacífico.¹⁰⁷ No obstante, este comercio de navegación costera regional no necesariamente respondía a las necesidades de intercambio, de los pobladores o sus productos y en otros casos respondió, solo a los intereses traídos por las compañías extranjeras y nacionales de navegación, sin embargo el comercio regional era diverso y el Estado con sus políticas fiscales quiso evitar la pérdida de ingresos mediante el contrabando estableciendo controles, para así obtener ganancias de las concesiones [permisos] dadas a comerciantes locales, que utilizaban el transporte marítimo o explotación de sus costas sirviéndose del golfo de Nicoya para su interacción con el Valle Central y otras latitudes del país posteriormente.

Como se mencionó anteriormente mediante el aparato administrativo del Estado, se crearon mecanismos para la fiscalización del transporte marítimo y la explotación de sus mares, debido a la expansión de nueva infraestructura portuaria y marítima, auspiciada por compañías extranjeras y nacionales.

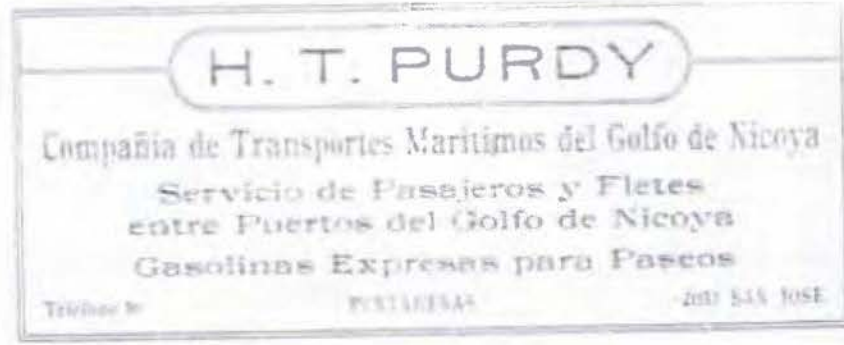
Ejemplo claro es la inversión que hiciera la Compañía Bananera en golfo Dulce en la década de 1930, con la construcción del muelle, que aumentó el flujo de pasajeros y mercancías hacia esta región, remarcando aún más la dependencia que tuvo el país de las compañías extranjeras, especialmente de la United Fruit Company que le dejó en sus manos la explotación de la geografía y el ecosistema del lugar.

No solo la United Fruit Company sobresalió en los viajes turísticos, la Junta de Turismo de Costa Rica, para la década de 1940, vislumbró que las actividades marítimas iban más allá del transporte de mercaderías, había un sector específico que disfruta del escenario natural y facilidades de navegación que presentaba el Pacífico de Costa Rica, a pesar de las deficiencias estructurales que poseían los

107 Ana María Botey Sobrado, La definición del puerto de Puntarenas: una historia de vicisitudes, Boletín AFEHC n°47, publicado el 04 diciembre 2010, disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2545, fecha de acceso: 12 de noviembre 2011. (La actividad portuaria de Puntarenas no solo estuvo en función del comercio internacional, sino que la existencia del estero, posibilitó la creación de un espacio para el comercio regional de cabotaje, donde participaban los pueblos de la península de Nicoya y del litoral del Pacífico Sur. Ephrain George Squier, quien estuvo en Puntarenas a mediados del siglo XIX, lo describe así: “Hay un puerto externo y otro interno: este último está entre la punta de arenas y la tierra firme y tan solo es accesible para embarcaciones de poco calado. El puerto externo es un fondeadero mediocre y protegido por dos islas de la marejada del Pacífico que penetra en el golfo de Nicoya. Los barcos que calan más de siete pies tienen que anclar en el puerto externo a una legua del desembocadero”. El puerto de Puntarenas y su estero se fueron transformando en el centro de una febril actividad de cabotaje y del comercio de exportación e importación, en manos de firmas y personas de diferentes nacionalidades. Fue también un punto de paso, para aquellas personas y mercancías provenientes del Pacífico norte y del Pacífico sur, quienes viajaban en pequeñas embarcaciones hasta el puerto de Puntarenas, para luego dirigirse al Valle Central. Estas regiones carecían de un sistema de carreteras, las que empezaron a construirse en la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial en la década de 1940, cuando el gobierno norteamericano se interesó en la construcción de la carretera interamericana, por razones estratégicas y de seguridad. En el estero, hacia 1880 existían dos muelles, el de hierro construido durante la administración Guardia, denominado el muelle de Resguardo porque a su lado se encontraban las oficinas del Resguardo Fiscal y el de la Compañía de Agencias de Costa Rica, en una situación deplorable. En 1913, durante la primera administración de Ricardo Jiménez, se construyó un nuevo muelle, de cemento armado, en el mismo sitio del muelle del resguardo, con el propósito de responder a las crecientes demandas del movimiento de cabotaje).

puertos del Pacífico, la pesca y el turismo aparecieron gradualmente. Como se observa en la imagen 1, las compañías de vapores instaladas en el país incursionaron en los viajes de placer así como las de cabotaje, lo que marcaba una evolución de sus actividades comerciales como lo mostraba la Compañía de Transportes Marítimos del golfo Nicoya.

IMAGEN 1
OFERTA DE SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA



Fuente: Raúl Sapia, *Guía de Costa Rica Industrial, comercial, profesional, turística y agrícola*. (Buenos Aires, Argentina: River Plate Tourist Publishing Co., 1926):171.

Aunque el Estado no fue un promotor en la industrialización de la flota marítima, con la incorporación del barco de vapor al mundo industrial, este aspiró a poseer las ventajas comparativas que ofrecía contar con lo último de la tecnología nával del siglo XIX. Inclusive tomó como referente los parámetros de navegación de las potencias marítimas, las condiciones tecnológicas que estas imponían, especialmente vertidas desde los Estados Unidos hacia finales del siglo XIX para el transporte de mercaderías y pasajeros.

A diferencia de las naciones industrializadas que dejaron el desarrollo de su flota marítima en manos del sector privado, el Estado costarricense quiso emular dicha política y no emprender por sí solo la constitución de tan enorme empresa. Por lo que desarrolló aún más el concepto de concesión sobre los recursos naturales y de infraestructura, y que por medio de los contratos y licencias se promovió una red de comunicación en la región del Pacífico. Al contrario de la situación que se vivía a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en la región del Caribe de Costa Rica, donde el control completo del ferrocarril y la disposición de las embarcaciones, estaba en manos de la Northern Railway o United Fruit Company.

En la fotografía 2, se puede el embarcadero a orilla del río Bolsón el cual contaba con una pequeña bodega a la espera de desembarcar o embarcar mercadería que traían o llevaban las lanchas. Muchas de estas construcciones las construía el Estado a petición de los pobladores o de las compañías de cabotaje.

FOTOGRAFIA 2
EMBARCADERO DEL POBLADO DE BOLSÓN



Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño. El golfo de Nicoya a través del Tiempo. (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto 28.

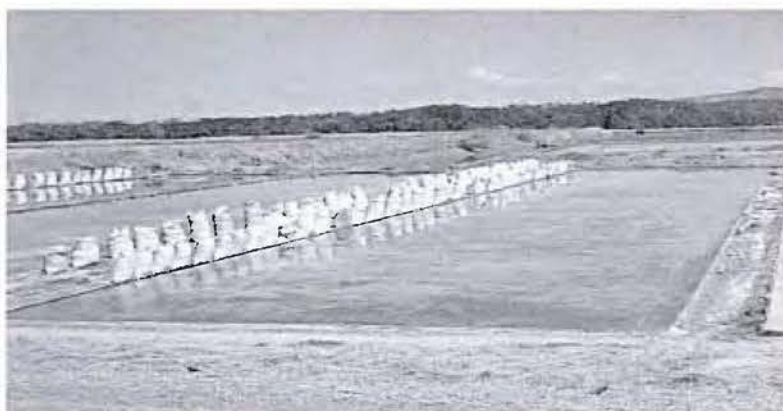
En la fotografía 3, se pueden observar las bodegas del desembarcadero de Lepanto en el golfo de Nicoya, este poblado costero diversificó sus productos, con la producción de sal. La fotografía 4, muestra en la actualidad las salinas en Lepanto, el método de extracción y los lugares para extraerla a principio de siglo son muy similares con los utilizados en la actualidad. Con la introducción de la sal al mercado nacional en el siglo XX, era común en todo el golfo de Nicoya y cercanías del río Tempisque su extracción con la consecuente pérdida de los manglares.

FOTOGRAFÍA 3
DESEMBARCADERO DE LEPANTO, GOLFO DE NICOYA



Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño, "El golfo de Nicoya a través del Tiempo". (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto 15.

FOTOGRAFIA 4
SALINAS DE LEPANTO, EN LA ACTUALIDAD



Fuente:<http://mw2.google.com/mwpanoramio/photos/medium/20343004.jpg> (fecha de acceso: 12 de noviembre 2012).

Sin embargo, la regulación marítima que se pretendió en el Pacífico, en la práctica distó mucho de sus objetivos iniciales como se verá más adelante. Los controles fiscales se harían cada vez más estrictos en tierra, dado el incremento en el volumen de las mercaderías y los productos distribuidos por medio de las compañías de navegación. Pero el problema sería en el mar cuando el tráfico marítimo

superó con creces la limitada estructura naval del Estado costarricense, el número de embarcaciones inscritas ya se podían contar por docenas a inicios de la década de los años treinta.

Como lo menciona Jorge León, con la incursión del barco a vapor, la cantidad de veleros que ofrecían el comercio de cabotaje y de altura, disminuyó, aspecto que lleva a observar que la cantidad de contratos con las compañías con barcos de vapor y posteriormente aquellas que usaban lanchas o barcos con motor a base de gasolina. Estaban en plena ventaja tecnológica y las exigencias de un transporte mucho más rápido, apartó a los navegantes que ofrecían fletes por medio de veleros o botes.¹⁰⁸ Si para finales del siglo XIX, el número de veleros disminuyó para el siglo XX, eran cosa del pasado y quizás curioso verlos en plena navegación. En 1921, se registraron en el puerto de Puntarenas 71 vapores de los cuales 65 eran de los Estados Unidos, con 106.352 toneladas en total y se registró un velero costarricense con 49 toneladas registradas.¹⁰⁹

Con la apertura de la Carretera Interamericana, en 1946, la competencia por ofrecer un mejor servicio a los productores con los centro de población terminó por acabar con las aspiraciones de tener una red fluvial y marítima de transporte. Aunado a lo anterior, los costos de operación, distancia, tiempo, seguridad para las mercaderías y los pasajeros y al abandono sistemático de las instalaciones de embarque y desembarque trajo como consecuencia que el Estado abandonara paulatinamente su papel de impulsor de este sistema bajo los contratos y subvenciones.

Estos factores marcaron la desaparición paulatina, de las empresas del sector marítimo comercial y el traslado de muchos de estos navegantes al sector pesquero industrial, principalmente al camarero y pesquero que ya venían en ascenso con mayor presencia de compañías extranjeras. La actividad naviera en una economía incipiente como la de Costa Rica, no fue implementada en su mayoría por el Estado, pero este trató de condicionarla a sus intereses, determinando las políticas para el desarrollo de la navegación.

2.7 Conclusión

El Pacífico de Costa Rica se caracterizó por tener una diversidad de paisajes que motivaron al Estado a invertir por medio de concesiones para la búsqueda de nuevas tierras agrícolas, por lo que fue necesaria la expansión del aparato público más allá del Valle Central. Con las concesiones otorgadas en la apertura de una vía férrea a la región de Caribe y resultados desfavorables para el Estado. Las administraciones siguientes visionaron la apertura y conexión con una ruta férrea y rutas marítimas a las regiones ubicadas en el Pacífico del país. El Estado procuró sacar provecho del entronque

108 Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1995.):288-289.

109 Dirección General de Estadística, *Anuario Estadístico (1921)*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1922):238. (Datos obtenidos del Resumen del Movimiento de Marítimo de Puntarenas).

establecido entre el puerto de Puntarenas, la región de Guanacaste y Valle Central como primera fase y una segunda fase que incluyó a las anteriores regiones más la región del Pacífico Central y Pacífico sur.

A raíz de la necesidad de establecer rutas para la colonización de esta región, por medio del transporte marítimo, obligó al Estado a establecer mediante el Reglamento de la Marina del golfo de Nicoya, reglamentos al puerto de Puntarenas y disposiciones para regular la explotación de la milla marítima, además de regular el tráfico de embarcaciones y sobre todo el flujo comercial que establecieron los diferentes tipos de embarcaciones, como los botes, bongos, bogas, lanchas y vapores de carácter particular o de la conformación de compañías de transporte regional.

Para 1870, fue evidente que el Estado no tuvo la capacidad estructural, para fomentar una red de marina mercante nacional y solo conformó una pequeña flota naval de correos vapores, veleros y la conformación por motivos históricos de embarcaciones que utilizó la Secretaría de Guerra y Marina para eventuales confrontaciones bélicas con los países centroamericanos.

Sin embargo, apostó por establecer resguardos fiscales en distintos sitios de la costa tanto en el Pacífico como el Caribe, con el objetivo de contrarrestar el contrabando de mercaderías y el comercio ilegal de madera. Las compañías de transporte regional, internacional y extracción marina fueron las primeras en realizar estudios serios de las ventajas productivas que tenía la región del Pacífico. No obstante, es comprobable que el Estado intervino para regular las concesiones que se otorgaron, principalmente de 1903 a 1948. Es importante señalar que esta intervención no fue total por lo que en ciertos casos de las actividades se vio condicionado a los intereses de las compañías de explotación marítima.

La participación de las compañías fue fundamental para dinamizar las redes comerciales en el Pacífico de Costa Rica, los contratos y concesiones sobre las rutas fueron los instrumentos más utilizado por los gobiernos, a favor de crear condiciones óptimas para los productores y comerciantes establecidos en Puntarenas y que intercambiaban productos con otras regiones del Pacífico. Las actividades marítimas se diversificaron y las compañías sacaron provecho de este dinamismo, así como de la poca infraestructura portuaria de los poblados cercanos a los ríos, costas y puertos oficiales que el Estado avaló, para el arribo de embarcaciones, al verse obligado el Estado a construir la mayoría de embarcaderos y muelles para el funcionamiento de las rutas marítimas.

Pero también es demostrable y que las compañías como la United Fruit Company en la región sur, las compañías de transporte internacional y las compañías de cabotaje, abusaron de sus contratos con el Estado, marginaron a poblaciones invisibles económicamente, del mapa productivo del país y en algunos casos el Estado reguló poco las actividades que estas compañías realizaron en detrimento de las comunidades y pequeños productores locales.

CAPÍTULO 3
MECANISMOS FISCALES CONTRA EL CONTRABANDO
EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO

3.1. Introducción

Entre 1850 y 1950, el aparato estatal de Costa Rica creció en aras de extender su presencia en todo el territorio de la República, como se vió en el primer capítulo no existían las diferencias conceptuales, entre los recursos costeros o marinos, como vías de comunicación y espacios de explotación y en tierra firme los bosques se concebían como recursos a explotar para convertirlos en terrenos productivos y no ociosos.

Las actividades de extracción y los altos flujos de comercio marítimo obligaron al Estado a multiplicarse y ser más cauteloso en la recaudación de impuestos, toda nave que ingresaba al puerto de Puntarenas fuese de comercio de altura o de cabotaje local o regional, debía pasar por los controles, que el Estado tuvo en la costa y en el mar.

Si bien es cierto que desde la apertura de Puntarenas como puerto franco en 1847, se agilizó el libre tránsito de mercaderías por todo el golfo y costa Pacífica de Costa Rica, también es cierto que en el periodo de 1850 a 1920, el contrabando se incrementó hasta convertirse en el mal número uno de las autoridades fiscales, radicas en los diferentes resguardos u oficinas.

Las actividades censales fueron institucionalizadas bajo parámetros científicos de estadística en donde el cabotaje tuvo su época de mayor auge, entre 1900 y 1940. El desarrollo portuario desde el puerto de Puntarenas hasta los más alejados, estuvieron de una u otra manera fiscalizados. La infraestructura en bodegas, oficinas y personal calificado fueron objetivos de las administraciones que vieron en el Pacífico de Costa Rica una extensa región que debía ser controlada.

Los contratos establecidos entre el Estado y las compañías de explotación marítima buscaron incentivar la explotación, la interconexión y la obtención de riqueza, pero la ecuación no definía ¿Quiénes serían los más beneficiados? y ¿Por qué?

Las compañías de transporte marítimo tienen el mérito de ser las que impulsaron el comercio regional, también tienen el mérito de llegar antes que el Estado a sitios del Pacífico y enlazar rutas. Pero también el mérito y en muchas circunstancias con la complicidad del Estado, de monopolizar a su interés las rutas que trazaron la comunicación. Las compañías tuvieron una injerencia importante para negociar con el Estado beneficios extra que se complementaron con la incursión de sociedades, comerciales con productores predominantes de la región, en perjuicio la mayoría del pequeño productor agrícola, ganadero entre otros y habitantes en general.

3.2. Vigilancia portuaria y costera

Las primeras medida que el Estado tomó, fue ubicar en cada puerto, embarcadero, salida o bocas de ríos, puestos de vigilancia o resguardos para el registro de las embarcaciones, tripulación y bienes

transportados, convirtiéndose el puerto de Puntarenas de su relación con el golfo de Nicoya, en el primer y mayor enlace comercial regional de las dos costas del país, lo que motivó una fuerte aplicación de la reglamentación tributaria del tráfico no solo internacional, sino también al nacional.¹¹⁰

En el caso de los lugareños del golfo de Nicoya, la misma legislación permitió el acceso al tráfico y de los servicios oficiales del puerto por decreto del 24 de setiembre de 1847, donde se extiende la jurisdicción del puerto de Puntarenas a toda la región de Guanacaste. No obstante, dicha franquicia tenía un tiempo de vencimiento hasta el año de 1850 y posteriormente hasta 1860 cuando fue derogada y el comercio liberado.

Para los habitantes del golfo, fue primordial mantener y expandir los beneficios que podría traer la permanencia de una estructura de comercio entre el puerto de Puntarenas y los pueblos cercanos a la costa y ríos navegables, que solventara el intercambio comercial de la región. Para las autoridades de la Secretaría de Hacienda en la segunda mitad del siglo XIX, este comercio internacional por medio de los veleros y vapores también significó una alerta en el sentido de ejercer una mayor vigilancia y castigo del comercio ilícito.

El puerto de Puntarenas pasó a convertirse en el eje de articulación hacia el Valle Central, golfo de Nicoya y el resto del Pacífico, como lo señala la siguiente afirmación:

“En el año de 1846 y a instancias de los vecinos, el gobierno, tratando de ayudarle a la comarca, la declara puerto franco. El puerto de Puntarenas, en el Pacífico se declarará franco para el comercio de todas las naciones en cualquier fruto, excepto en tabacos en rama o labrados de todos modos, pólvora, agua ardiente, y elementos de guerra cuya introducción queda prohibida, sino es que se haga por cuenta del gobierno o con un previo y especial permiso”.¹¹⁰

Por lo anterior, el gobierno estableció una diferenciación entre los artículos extranjeros y los de origen nacional, así mismo lo hizo con las embarcaciones ya que el Reglamento de puertos de 1858 en su artículo 4:¹¹¹ establecía que los buques de todas las naciones, podrán entrar y salir del puerto de Puntarenas pero no podrán anclar en ningún otro puerto del golfo, que no esté habilitado y sin el permiso de las autoridades.

Un ejemplo de este control fue el que tuvo el bergantín General Sofía al que se le levantó un proceso en el juzgado de Hacienda, donde se investigaban los artículos y mercaderías que cargaba. Sin embargo las sospechas de la Secretaría de Hacienda se enfocaban en las restantes mercaderías que no venían consignadas en el manifiesto que el capitán no había brindado por que dijo desconocer con

110 (La reglamentación concerniente a puertos y navegación fue constantemente revisada y modificada para responder a las necesidades inmediatas del gobierno y de las casas comerciales nacionales y extranjeras por mejorar y ampliar el servicio de carga y transporte de pasajeros, se puede recabar más información acerca de la reglamentación del comercio y navegación en aguas costarricenses, en los decretos del 5 de marzo de 1846, el 4 de diciembre de 1847 y el reglamento de 1865).

111 *Colección de Leyes y Decretos 1858*. Decreto n° 58 de 1858. Capítulo I. Reglamento de la Aduana de Puntarenas.): 241.

exactitud de qué se conformaba la carga del barco. La carga era de seiscientos quintales de café que iban para Sudamérica, mientras tanto en el puerto de Puntarenas se descargó arroz, azúcar, tabaco y puros.

En el puesto de resguardo se allanó el barco sacándole doce cajas de puros que se encontraban debajo de los sacos de café, los que según el agente eran de consumo propio de la tripulación que se dirigía al Perú. La defensa del agente de la embarcación se basó en argumentar que nunca se quiso hacer evasión fiscal, pues el barco había permanecido fondeado por diez días en el puerto de Puntarenas. Las cargas de café y de tabaco fueron desembarcadas, junto con los sacos de café y otra variedad de productos. Posteriormente, la embarcación zarpó a la isla de Chira para embarcar madera y palo de brasil, las mercaderías consideradas de lícito tránsito se contabilizaron para registrar los montos que debía pagar el capitán de la embarcación.

No obstante, la quejas del agente de comercio representante del barco, iban encaminadas a cuestionar el procedimiento hecho por el administrador del resguardo que registró la embarcación, sin antes dirigirse al agente consignatario y a las discriminaciones que sufrían los veleros. Esta competencia entre los agentes de las compañías, fletadores y oficiales de resguardo quedó reflejada en la extrema vigilancia que se le dio a los veleros, los cuales tenían la facilidad de desembarcar y embarcar en cualquier puerto con buen fondeadero y abastos sin depender del carbón que a diferencia de los vapores, les era primordial obtener carbón y debían que esperar para abastecerse con los cargamentos de otros barcos, que llegaban directamente a Puntarenas como lo señala el oficial de la embarcación en la siguiente cita:

“No pretendo que usted haga ostentación del derecho a la Constitución y que las leyes me dan, si reclamo el allanamiento del buque, porque yo no había pedido el registro por que el buque aún está cargado, porque lo que esta abordó va de tránsito y porque un barco puede tener a bordo, toda clase de artículos inclusive prohibidos en no vendiendo ni contrariando ley expresa, por eso además que las referidas cajas que sacaron son de arroz, que es permitida su introducción, si no fuera de tránsito. Los vapores que tocan en este puerto traen de todo como el Arca de Noé, a sabiendas de todos los artículos cargados y no presentan en el manifiesto todo lo que cargaban, porque siempre van de tránsito [sic] lo mismo con el Sofía y porque tantas inmunidades a los vapores que se les pagan doce mil pesos cada año que no deje aquí un centavo y que no paga ningún derecho de anclaje, porque tantas restricciones a los buques de vela que tan fuertes derechos pagan por anclaje y demás exigencias que recibe dinero el país y su justo valor y que en vez de pagárseles como ellos por la estadía aquí. Esto no es por ley razonable pero sin ofender al buen administrador que tenemos, por no haber ordenado el registro del buque y ser obra este allanamiento... diga si considera justo este procedimiento en dicho Bergantín que paga los correspondientes derechos y si a los vapores que no pagan nada y que cargan a bordo en manifiesto a estos se les guarda toda clase de consideración y no son registrados ni allanados por los resguardos. Diga si le consta que en los vapores que tocan en este puerto hay a su abordó toda clase de artículos en venta que el mismo ha visto, diga porque razón no es tan exacto incluir en los vapores como lo es en los buques de vela allanamientos a estos y protegiendo aún aquellos”.¹¹²

112 ANCR. Serie Hacienda. 28974. (1868).

La competencia entre veleros y vapores fue constante y los reclamos por los impuestos pagados entre uno y otro, fueron condicionantes para la firma de contratos. Mientras el transporte marítimo y todas aquellas actividades comerciales extractivas en el mar y milla marítima aumentaron, creó toda una competencia, que lejos de mejorar los servicios marítimos de las empresas generó servicios exclusivos entre las compañías de vapores que acapararon el mercado del transporte y posteriormente en la explotación marina del país.

En enero de 1870, se emitió un acuerdo, para advertir y prevenir los fraudes contra los intereses del fisco. En el mismo acuerdo, se expresa la preocupación del gobierno en detener costumbres de los contadores de los muelles o resguardos que afectaban los controles establecidos con pérdida de información en los manifiestos de carga de las embarcaciones.

Era de conocimiento de las autoridades en San José, que muchos de los capitanes de los barcos, aprovechaban de la falta de honestidad de las labores de los agentes policiales de aduana de Puntarenas o de la Secretaría de Hacienda, para dar regalías y que estos no reportaran la totalidad de las cargas o su valor íntegro.

Además, muchos de estos productos se comercializaban en otras regiones del golfo Nicoya, de ahí que en los resguardos marítimos se exigiera a los capitanes informar el día de zarpe, ruta y puerto de arribo, esto para dar aviso a los funcionarios de los resguardos que los recibían, al menos en el golfo de Nicoya donde el tráfico de embarcaciones era continuo.

En la administración del general Guardia, se propuso como meta la construcción de una vía interoceánica, Guardia y sus allegados estaban convencidos de que la construcción de la línea férrea al Pacífico, presentaba ventajas sobre la del Atlántico.¹¹³ Durante su gobierno, se establecieron mecanismos para controlar el arribo de las naves y sus mercaderías, fue por medio del capitán del puerto que las embarcaciones podían y debían navegar fuera del estero de Puntarenas, el capitán de la embarcación debía informar el motivo del viaje, el día de salida, el lugar al que se dirigía y el tiempo que duraría el viaje esto con viajes fuera del golfo de Nicoya.

Este control se debió más que por motivos de seguridad de la embarcación y de sus tripulantes (cuando no transportaba pasajeros) y para evitar el contrabando, con el arribo de embarcaciones a muelles y atracaderos ilegales, en diferentes puntos de los dos litorales. La práctica del contrabando repercutió en las arcas del Estado en todo el período en que el cabotaje y la extracción de recursos costeros se mantuvieron en actividad constante. Las disposiciones iban y venían sobre ambas costas, como esta lo enuncia esta disposición de 1870 sobre la navegación y comercio de productos por embarcaciones de cabotaje:

113 Ana Maria Botey, "El Ferrocarril al Pacífico: un ente de regulación y desarrollo en crisis permanente (1880-1972)", en *Revista. Anuario de Estudios Centroamericanos* 25 Universidad de Costa Rica, 1999:141.

“Las embarcaciones menores hasta de cincuenta toneladas de capacidad, que hagan el tráfico o comercio en las costas del Pacífico y Atlántico, solo podrán efectuarlo libremente con productos naturales del país, y con artículos de lícito comercio cuando sean de los registrados en la Aduana respectiva y por los cuales se hayan pagado los derechos correspondientes”.¹¹⁴

En el año de 1874, el general Guardia había ordenado la construcción de un pequeño muelle en el estero, con lo cual el cabotaje en el golfo de Nicoya también se vio estimulado y tomó mayor auge, creció en especial el comercio más allá de Guanacaste.¹¹⁵ Cómo se señalaba:

“Las posibilidades de extender las incursiones marítimas, aumentan a partir de la puesta en marcha del puerto de Puntarenas como puerto oficial en el Pacífico, y que abarcará a otras regiones fuera del Golfo de Nicoya, como límites de jurisdicción que comprendió la península de Puntarenas, desde la puntilla hasta el sitio denominado la Angostura, cuya península baña por un lado el mar y por el otro lado el estero”.¹¹⁶

En este punto, es claro que la diferencia entre comercio de cabotaje y comercio internacional radicó en los puertos y los tipos de mercaderías que trasladaban así como lo volúmenes que le justificaba a estas compañías realizar los cobros respectivos, en los fletes ya fuese por monopolio de la ruta o contactos con los puertos y los agentes de las casas comerciales.

Hay que recordar que muchos capitanes se hicieron la veces de agentes comerciales pues contactaban al destinatario final del producto transportado, a las autoridades de la Secretaría les tenían mucho celo esta figura, pues estos capitanes (en especial los de veleros) podían realizar comercio a lo largo de ambos litorales, las cuales no estaban tan condicionadas como los vapores como se expuso con anterioridad.

Otra diferencia sustancial entre las embarcaciones de vapor y de vela, se encontraba en que los veleros podían arrimar sus embarcaciones y realizar extracciones ilegales de madera, cocos, ganado y de cualquier otro artículo que les generara una rentabilidad extra al realizar sus entregas y dirigirse a otros puertos, el caso de la madera fue el gran interés de las embarcaciones pues la materia primas de la mayoría era la madera y esta era extraída de forma ilegal de los bisques o comprado sin los permisos respectivos.

Los controles sobre las cargas e itinerarios de zarpe y arribo, por parte de la capitanía de puerto a todas aquellas embarcaciones registradas, se les prohibió zarpar de otro puerto que no fuese el de Puntarenas en este caso. Pues Puntarenas era el único puerto en el Pacífico de Costa Rica que tenía las condiciones mínimas para las actividades marítimas de gran escala y pequeña escala. Por normativa

114 (Se reglamentó el tráfico de las embarcaciones pequeñas en las costas del Pacífico y del Atlántico y estableció penas para los contraventores, Decreto nº6 de 1870).

115 Cruz:173.

116 Cruz:161.

o condición geográfica Puntarenas permaneció como eje del comercio del Pacífico, hasta la década de 1920 y 1930, cuando se habilitaron otros puertos satélites como en la bahía del Coco, Golfito y Quepos.

Fue claro que el gobierno, pretendía una estricta soberanía sobre las costas y quiso evitar el contrabando por parte de extranjeros. Sin embargo, el flujo comercial fue en aumento año con año en el Pacífico, por el contrario el Estado mantuvo estas restricciones a duras penas, por no contar con las facilidades tecnológicas u operativas en la vigilancia de las costas. Cada vez era más necesario mantener embarcaciones de vigilancia en la costa o mar adentro, para vigilar los recorridos de las embarcaciones y el control de las vedas de concha perla, extracción de madera.

A inicios del siglo XX, la constante fiscalización costera, demandó del Estado una alta inversión de recursos, lo que le dio a muchas compañías la potestad mediante las concesiones de vigilancia y mantenimiento costero. Inclusive delegó en los agentes de las compañías de cabotaje regional, la labor de agente fiscal o agente aduanero, cuando no se tenía la posibilidad de abordar a un agente de la Secretaría de Hacienda en las embarcaciones, práctica muy criticada por los diputados, por la fuerte evasión en la declaración de los bienes transportados y su valor. Así también, las poblaciones denunciaron problemas por los pésimos servicios brindados por las compañías de transporte marítimo.

El Estado vio en el cabotaje una conexión a la incomunicada pero promisoría Guanacaste y más adelante a golfo Dulce que hasta después de mediados del siglo XX, pudieron ostentar una vía de comunicación terrestre que redujera el tiempo y abaratara los costes de transporte. Sin embargo, antes de eso la región del Pacífico, movió la mayor parte de las mercancías de primera necesidad y de consumo de subsistencia para los habitantes del Valle Central por medios marítimos.

El Estado operó sobre la región para monitorear los servicios marítimos, pero no fue un partícipe directo de estos, ya que los contratos establecidos con el Estado, permitieron la inversión de los empresarios, dentro de un marco legal, pero que no protegía en su totalidad la soberanía sobre los recursos, ni los intereses a futuro de los habitante que dependían del transporte y de los recursos marinos. A lo largo del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, el Estado utilizó su aparato administrativo, con una fuerte presencia de la Secretaría de Hacienda, para controlar, contabilizar y recaudar los ingresos por concepto de los impuestos de los bienes que ingresaban o salían por los puertos.

Estos mecanismos iban por la máxima recaudación fiscal, mediante la declaración de productos y cantidades en los manifiestos realizados por parte del capitán de cada nave que entraba al puerto de Puntarenas, para la década de los años veinte en cada puerto habilitado por el Estado tanto en el Pacífico como en el Caribe, había un resguardo.

Más aún intento equiparara en el mar los controles que tenía en tierra con un estricto control de los ingresos fiscales, por medio de sus agentes aduaneros; sin embargo, con la dinamización de las

actividades marítimas a principios del siglo XX y el trazado de distancias más largas, el panorama fue distinto, lo que obligó a las compañías de transporte y más tarde de pesca a trasladar en sus barcos a los agentes de la Secretaría de Hacienda para levantar los registros fiscales sobre los productos comercializados.

También, el Estado otorgó la exoneración de impuestos sobre ciertos productos para estimular un mayor flujo comercial, penalizó fuertemente el contrabando que continuó perenne en todo el período de estudio, puso mucha atención al contrabando de licor. Realizó diferenciaciones arancelarias de los productos exportados e importados y reinsertados a los diferentes poblados del Pacífico.

Cabe aclarar que el control administrativo que el Estado quiso imponer en las actividades marítimas no fue tan marcado. Tal es el caso de la United Fruit Company en el Caribe de Costa Rica, que no tuvo una presencia regulatoria del Estado en sus servicios marítimos. Sin embargo, cuando esta se trasladó a la región sur del país, no tuvo las mismas contemplaciones y se sometió a un mismo régimen tributario igual que a todas las empresas nacionales o extranjeras que ya tenían años de estar establecidas.

Con la ley de nuevas empresas en la década de los años cuarenta se dieron muchas exoneraciones fiscales, lo cual estimuló mucho el ingreso de compañías pesqueras que vieron en esta ley una puerta para establecer sus bases de operación en el Pacífico, ejemplo de esto fue la instalación de la Pacific Refrigeration Company que marcó un antes y un después en el desarrollo marítimo y pesquero de Costa Rica.

Para el siglo XX, el Estado limitó, sus funciones administrativas en el sector marítimo costero a la recaudación de ingresos fiscales, sin mediar otros estudios que rentabilizaran desde la planificación o uso de sus recursos naturales, el potencial marítimo costarricense, con el uso de las márgenes de los ríos, costas o afluentes navegables, en la extracción de las especies marinas más allá de las doce millas náuticas. Como consecuencia no se garantizó una mejor obtención, de los ingresos fiscales y tampoco por medios propios el aseguramiento alimenticio de su patrimonio natural, derivado de las actividades marítimas como la pesca comercial, deportiva y turística.¹¹⁷

Unido a lo anterior y contrario a lo sucedido con el Ferrocarril al Atlántico y demás consecuencia, en el Pacífico el Estado fue soberano y se confirió, las máximas obligaciones y derechos sobre las actividades portuarias y marítimas, visibles en la legislación portuaria, aduanera y marina, mediante

117 (Los pescadores entrevistados manifestaron que la falta de caminos en la década de los años cincuenta, la especulación por parte de los intermediarios y el poco apoyo de los gobiernos para incentivar el consumo interno, sostenible económicamente y ecológicamente, provocó que el consumo de pescado especialmente del atún, tuviese mayor éxito como exportación a los Estados Unidos y posteriormente a países como Japón, China y Taiwán entre otros los cuales tenían una larga historia marítima y eran sabidas sus incursiones de pesca en el país desde 192 en el mar territorial de Costa Rica. Sumado esto, a la poca o casi nula protección de las especies, en alta mar y de los ecosistemas costeros, lo que provocó una disminución en el consumo de productos marinos, aún más con las vedas para la recuperación natural de las poblaciones amenazadas de extinción).

concesiones a los habitantes y comerciantes, muchos de ellos dueños de las embarcaciones, quienes empezaron a presionar a las autoridades gubernamentales para mejorar la infraestructura portuaria de la región.

En 1925, la oficina de censos encargada de procesar los datos del comercio en ambas costas del país, denunciaba que los datos levantados en los muelles, presentaban errores en la metodología para registrarlos, a parte de la ya sabida corrupción de los funcionarios.

3.3. Control institucional de registros marítimos

Como el contrabando se había convertido en el principal objetivo a atacar por parte de las autoridades de Hacienda, era necesario llevar registros del flujo marítimo para el control fiscal y estadístico. En la siguiente nota se señala, cómo las vías fluviales se asemejaban a caminos y la manera en que el comercio marítimo se vivía todos los días en todas esas comunidades cercanas a las costas y ríos navegables:

“Debido a las indicaciones del Señor Jefe de la Oficina de Censo quien, como antes dije tanto en este asunto como en otros asuntos ha presentado sus valiosos contingente con buen ánimo y la mejor buena voluntad, el movimiento del Cabotaje se pretende llegar a la actualidad al máximo detalle, para dar a conocer así el extenso comercio de esta clase que se llega a efecto entre nuestras poblaciones de los litorales, especialmente en el Pacífico. Justamente lo intenso de este cabotaje, que, sobre todo en las aguas del golfo de Nicoya semeja el movimiento del tránsito por una calle, que no otra cosa que es vía marítima que comunica entre sí los pueblos de una extensa región, es natural que se halla tropezado con dificultades que se van venciendo pacientemente por medio de constantes instrucciones a los empleados de los puertos que tienen que intervenir en el acopio de los datos, y corrigiendo las deficiencias en las clasificaciones, anotaciones, etc., hasta llegar a obtener el resultado apetecido. Es de advertir que este ramo está a cargo de la Sección Demográfica que, con este motivo y por las otras innovaciones ordenadas por el señor Jefe Técnico, ha tenido que redoblar su esfuerzo, para dar evasión al trabajo, cada día en aumento”¹¹⁸.

Dos años después, esa realidad condujo en la misma sección de censos a establecer una oficina que anotara en detalle las embarcaciones, sus tonelajes, arribos a puertos, zarpes y artículos que transportaba desde esos poblados hasta el puerto de Puntarenas, al igual que el golfo de Nicoya se había insertado en un sistema de control fiscal; estos controles se extendieron a todo el Pacífico y al Caribe, también involucraba aquellos barcos de comercio internacional. Así se anunciaba en el informe de la Dirección General de Censos de 1925, los controles sobre los registros de comercio nacional e internacional marítimo:

“Dos nuevas secciones fueron establecidas en esta Dirección General sección por decreto del Poder Ejecutivo, N° 33 de 11 de noviembre de 1927: una para mantener las funciones administrativas del servicio nacional de cabotaje y otra para llevar a cabo estadísticas de carácter técnico y hacer estudios gráficos, resultantes de la acumulación de datos de todas las sesiones... con el decretó antes citado; comprende la inscripción de las naves citadas al cabotaje

118 Dirección General de Censos. *Anuario Estadístico 1925*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1925): 6.

de la Republica, con formación de cuadros de matrículas, número, clase según nomenclatura internacional, nombre alfabético dueño su nacionalidad, y residencia, tonelaje de con varios sistemas de usos, litorales, mercaderías transportadas, resúmenes mensuales, manifestó de carga, productos regionales, pasajeros e integrantes, accidentes marítimos, efemérides marítimas, mareas, vientos, tempestades, trombas, daños ocasionados, etc. a) Servicio de Cabotaje: Esta sección venía trabajando adscrita a la Demografía, desde el año 1926; y en noviembre de este año fue encomendada al Jefe de la Sección Gráfica de la Oficina Nacional de Censo, don Francisco de La Paz, destacado a este centro por el Señor Director de aquella don José Guerrero...b) Investigaciones Estadísticas y Estudios Gráficos - Una de las primeras atenciones de esta sección que apenas inicia sus importantes tareas,...”¹¹⁹.

Desde 1925, cuando se procuró llevar el control del cabotaje, se tenía certeza acerca de las condiciones favorables, para la Secretaría de Hacienda esos datos recolectados le dieron la razón de que atrás se carecía de un instrumento tan esquematizado, bastante confiable aun con errores vertidos de las condiciones en las cuales se generó el comercio en el mar y ríos. Si bien es cierto, el país no contaba con una flota naval para la vigilancia costera y marítima en toda su amplitud, es admirable el control que tuvieron en los puertos las autoridades sobre toda aquella embarcación que arribara o zarpara, de los diferentes puertos oficiales que el Estado contabilizó debido a las deficiencias de caminos para llegar a estos.

A pesar de los errores de registro cometidos en los muelles, en los informes de la Dirección General de Censos se le daba seguimiento a las fórmulas utilizadas por el Estado para que los pasajeros y tripulación declararan sobre sus bienes y mercancías transportadas, como lo dice un extracto del informe de 1927:

“La implantación y mejoramiento de la estadística de cabotaje continúan su curso normal y en el anuario de 1928 aparecerán los resúmenes elaborados por la oficina de acuerdo con los reportes de la Inspección Provincial de Hacienda de Puntarenas, y de la Capitanía de Puerto Limón, que son los centros que tienen a su cargo ese servicio en uno y otro litoral.” En el Pacífico por su mayor movimiento y complicación, ha habido necesidad de ir venciendo las dificultades innumerable que se han presentado, especialmente por las resistencias del público a la cooperación que se le pide para la claridad y corrección de los documentos de embarque y desembarque, en los cuales a la vez se recolectan los datos exigidos de nuestras fórmulas de concentración. Estas dificultades son mínimas en el Atlántico, gracias al uso del manifiesto de carga que deben de presentar en cada paso los porteadores, quienes no ponen obstáculos al cumplimiento de esta medida de orden que es de indudable beneficio común. Cuando tal requisito se haga obligatorio en el Muellecito de Puntarenas, es seguro que desaparecerán las deficiencias e inconveniencias actuales, que reanudan en perjuicio de las buenas cuentas estadísticas”¹²⁰.

La moral y ética fueron características tan determinantes a la hora de contratar funcionarios, por parte de la Secretaría de Hacienda. En este caso, la honestidad de los funcionarios de los resguardos y los agentes fiscales de la Secretaría de Hacienda facilitó la aplicación de las primeras reglamentaciones marítimas del siglo XIX y primera mitad del siglo XX. Así el Poder Ejecutivo luchó en ocasiones en dos

119 Dirección General de Censos. *Anuario Estadístico 1927*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1927):12-13.

120 Dirección General de Censos. *Anuario Estadístico 1928*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1928): 8-9.

frentes, los contrabandistas y los propios funcionarios que crearon situaciones ilícitas en el momento de revisar los manifiestos de carga de las embarcaciones, fueran de cabotaje o de tráfico internacional.

3.4. Desarrollo portuario: primer paso en la explotación marítima

En 1870, se establece la comarca de Limón y empieza a germinar el proyecto de un ferrocarril al Atlántico. Como consecuencia, la infraestructura portuaria y marítima en el Caribe de Costa Rica, estuvo bajo control de inversores extranjeros.

El Estado no quiso depender, solo de la vía al Caribe o de la posible construcción de un canal interoceánico con el gobierno de Nicaragua, ya que al final este último no se concretó, por falta de estudios técnicos, diferencias políticas y intromisión extranjera que dieran exactitud del monto necesario para construirlo. Pero, una particularidad del país era su ubicación geográfica que suponía una ventaja en su desarrollo económico. En términos comparativos, muchas de las ciudades en el norte y sur de América eran puertos y Costa Rica, poseía dos puertos potenciales ejes de comercio tanto para el Atlántico como para el Pacífico.

Según Jorge León, el comercio por Pacífico con países como Chile y Perú en el sur, Centroamérica, México, Inglaterra y Estados Unidos iba en aumento, no obstante las dificultades topográficas y costes en la construcción de un ferrocarril a la costa pacífica y costa caribeña hizo que en un principio el Valle Central estuviese aislado y concentrara el cultivo del café en las regiones más aptas geográficamente para su siembra. También la alta concentración de la población en la meseta central, mermó la expansión de la colonización de nuevas tierras, con lo cual el comercio regional progresaba lenta y paulatinamente, dependiendo más del puerto de Puntarenas, se convirtió en un eje de transacciones comerciales.

Así, se convirtieron las compañías y agentes consignatarios en los principales contactos con Europa y posteriormente con los Estados Unidos, pero los costos del transporte por el Pacífico hicieron ver la necesidad de establecer una ruta al mar Caribe y al océano Atlántico¹²¹. Podría este contexto dar respuesta al ¿Por qué no se desarrolló una flota marítima nacional con el control directo por parte del Estado?

El Estado se propuso recaudar mediante las aduanas en el Pacífico, las rentas tan necesarias para hacerle frente al pobre presupuesto y más aún para la década de 1890, ya que en la costa del Caribe, se le habían otorgado grandes concesiones a Minor C. Keith, que lesionaban los intereses del Estado. Este debió luchar por recuperar los ingresos fiscales, mediante el establecimiento de impuestos a otras actividades comerciales en el Pacífico como extracción de la madera, los cocales, la concha perla, el ganado, por mencionar algunas.

121 Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1997):34-134.

A inicios del siglo XX, las municipalidades de la región pacífica, carecían de instrumentos como estudios legales y técnico-ambientales, para someter con seguridad y prudencia contratos de explotación en las costas y mares.¹²² Los ingresos fiscales en la costa caribeña como se dijo anteriormente eran casi nulos, por las concesiones realizadas a la Northern Railway Company y a la United Fruit Company sobre el encadenamiento productivo por el Atlántico.

Solo le quedó la opción de desarrollar otra ruta a los mercados internacionales y esta fue en el Pacífico por medio de un ferrocarril al Pacífico, este se concluyó en 1910 y el ferrocarril eléctrico en 1930. Con su construcción, se había cumplido uno de los objetivos del Estado, fomentar el trasiego de mercaderías por medio de bongos, lanchas, vapores y veleros para las regiones del Pacífico y la atracción de más embarcaciones de comercio de altura. Este aumento produjo que el gobierno de turno, incentivara los aumentos de salario al capitán de puerto, agentes de aduana, oficiales, tripulación de embarcaciones de guardacostas, para evitar que cayeran en el actos de corrupción.

“En mérito a que la terminación del Ferrocarril del Pacífico tiene que determinar un aumento notable en el tráfico marítimo por Puntarenas y a que serán más frecuentes las ocasiones en que el Capitán de aquel puerto tenga hacer gastos de representación, El Presidente de la República acuerda: Aumentar a doscientos cincuenta colones, el sueldo del Capitán de Puerto de Puntarenas imputando la diferencia de lo asignado en la Ley de Presupuesto a eventuales de Marina”.¹²³

El Estado había prevenido esta situación y buscó la forma de incorporar aún más la actividad del cabotaje, dentro del aparato empresarial que representaba este sector del transporte ferroviario. Como lo menciona el siguiente decreto: “*Dispone que se saquen a licitación pública la administración y conservación de la vía férrea de Esparta a Puntarenas y de los vapores correos nacionales del golfo*

122 Colección de Leyes y Decretos, 1921. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1921):267-269. (Decreto 2, del 9 de marzo de 1920, desde finales del siglo XIX, las administraciones buscaron la forma de obtener más recursos fiscales. En el caso del Caribe, mediante la explotación de coteles, tortuga, lagarto y tiburón, actividades que atrajeron a inversionistas, ejemplos son los contratos que se firman con la compañía de Frank Lindo y Maduro Lindo en 1903 para la explotación de tortuga y luego en 1916 la compañía *Maduro and Sons*, con la explotación de coteles en la milla marítima desde la boca del río Pacuare hasta la barra de Parímina. Sin embargo, el contrato se rescindió por parte de la Municipalidad de Siquirres, en sesión del 2 de enero de 1920. La rescisión se basó en el argumento de que sobre aquellos bienes que eran de propiedad nacional, su aprovechamiento solo podía hacerse válidamente previa autorización especial del poder ejecutivo, según versaba el Decreto 13, del 5 de mayo de 1899 y la explotación sería en un cuadrante de cuatro millas una de frente por cuatro de fondo y bajo estricta supervisión. En el artículo 549, del Código Fiscal se permitía la explotación en los bosques nacionales de hule, zarzaparrilla, vainilla y de todo producto de origen vegetal, excepto de la madera, según las prescripciones de los artículos 550 y 551. Por contraste en el contrato de *Maduro and Sons* se acordó que el contrato duraría cinco años, en los cuales el contratista estaba obligado en atender y sembrar 20 hectáreas de cocal en la milla marítima cada año, a razón de 100 árboles por hectárea o 2000 árboles por año y a 200 colones anuales por derechos pagados a la municipalidad. Está claro que la visión en la legislación del Estado, fue básicamente proteger y explotar sus bienes como un patrimonio y un activo ganancial, con la extracción medida y sostenida pero en la práctica no hubo tal regulación que evitara daño o lesiones a los recursos del suelo y el agua, ya que en el contrato se estipulaba que eran los mismos contratistas quienes daban informe y vigilancia de lo convenido a la municipalidad).

123 (Cartera de Guerra y Marina. Acuerdo I. 1 de enero de 1911. Colección de Leyes y Decretos, pág. 7.El subrayado no es de la fuente).

de Nicoya”.¹²⁴ Los cambios en la operación del muelle, se dieron conforme la demanda y uso de las embarcaciones nacionales o extranjeras se acrecentó.

En 1914, en el gobierno de Alfredo González Flores, se emitió un nuevo reglamento para el puerto de Puntarenas, que trató de extender los controles y vigilancia portuaria, esto decía uno de sus artículos: “*El muelle estará abierto al público de las seis de la mañana a las seis de la tarde. No obstante, el subinspector de Hacienda podrá, en casos muy excepcionales, conceder permiso para usarlo fuera de esas horas*”.¹²⁵ Lo anterior, se debió al aumento paulatino de embarcaciones, pero sobre todo en el volumen de toneladas que superaba la capacidad de horas que se podía trabajar en el día. Además de estos cambios, todas las embarcaciones debían estar inscritas en la Subinspección de Hacienda, no podían navegar fuera del estero sin el permiso del capitán de puerto y debían tocar todos los puntos del itinerario solicitado y declarar la cantidad de mercadería que llevaban.

3.5. Exploración y explotación costera y marítima en el Pacífico

La expansión marítima en el Pacífico de Costa Rica, venía acompañada de prometedoras concesiones que fueron la herramienta para que el Estado perpetuara sus lazos con las poblaciones y sus comerciantes, el objetivo del Estado era asegurar las mayores entradas por concepto de impuestos desde los resguardos fiscales, creando un cerco costero por medio de la milla marítima y controlando las salidas y entradas de las embarcaciones tanto nacionales como internacionales. Es importante remitirse a la diferenciación hecha por Jorge León sobre el tráfico marítimo, uno internacional y otro de naturaleza regional o local inclusive:

“Primero es necesario definir lo que en adelante denominaremos “tráfico marítimo”. Este es el flujo de naves que anualmente entran en los puertos del país o salen de estos. No se debe confundir el tráfico marítimo con la dirección del comercio exterior, ya que esta última se refiere al origen o destino de los bienes importados y exportados, mientras que el primero solo indica el número de naves salidas o entradas”.¹²⁶

El Estado en su incapacidad de servir como explorador, facilita las concesiones no solo territoriales, sino marítimas como práctica para asegurarse nuevos frentes colonizadores y sugiere este mecanismo, como la mejor forma de obtener recursos por medio del fisco y el control indirecto de sus recursos costeros y marinos, tanto en la región del Pacífico como del Caribe y sin erogar altas sumas en el mantenimiento de una flota naval. Costa Rica al no contar con recursos de índole mineral como oro, hierro o cobre en grandes cantidades y al explotar las minas de forma intensiva hasta

124 Colección de Leyes y Decretos 1899. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1899) (Cartera de Fomento. Acuerdo LIV. 8 de Febrero): 46.

125 Colección de Leyes y Decretos 1914. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1914):408 (Poder ejecutivo. Decreto n° XXII. 12 de noviembre de 1914. Reglamento para el servicio del muelle del Estero de Puntarenas).

126 Jorge León Saénz, *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1997):148.

agotarlas comercialmente, opta por explorar otros recursos que le pudieran dar posicionamiento a nivel regional y mundial.

Si bien es cierto, que el café y el banano eran los principales productos de exportación, también era sabido la dependencia y vulnerabilidad de los mercados internacionales y sus efectos en la economía nacional. Por ello, en aras del progreso y en constante lucha con las condiciones ambientales y económicas que le exigían echar mano de todos los recursos extraíbles, es que se firman contratos que delegan gran parte de la carga logística a las compañías marítimas y sobre todo, la oportunidad de establecer contactos beneficiosos con inversionistas foráneos, para incentivar la agricultura u otro producto.

Desde el siglo XIX, estas compañías se inclinaron hacia sus intereses y ganancias a cambio de darle al país una posición de privilegio entre las naciones en vías del tan ansiado desarrollo. En el contrato que se firma con la Mala Real Británica en 1875, se estipulaban las condiciones para la entrega de un terreno en la costa del Caribe. Una de sus cláusulas decía así:

“Cláusula 10... y la Compañía lo tendrá y disfrutará como de absoluta propiedad en concesión a perpetuidad, libre de toda carga o embarazo, excepto los impuestos por la compañía, con poder hasta para venderlo, cambiarlo o hacer de él lo que le convenga... Cláusula 13... las tierras, edificios y construcciones de la compañía y de las cuales se ha hecho antes referencia no estarán sujetas a ninguna clase de contribuciones o impuestos, pero desde la expiración de dicho período, ellos quedan sujetas a todas aquellas, y no a otras contribuciones e impuestos con que de tiempo en tiempo se graven en general las propiedades de los habitantes del puerto del Limón”.¹²⁷

Las concesiones buscaban posicionar al país como un destino de exportación de productos o parada en la larga ruta de los barcos, en el Pacífico como en el Atlántico, sobre todo las embarcaciones europeas, con la aprobación de convenios que entregaban muchos beneficios a las compañías por muy pocos beneficios reales al Estado. En el caso del contrato firmado con la Compañía de la Mala Real Británica, contemplaba el paso de sus buques una vez por mes, por el puerto de Limón, por un período de diez años, le permitía a la Compañía bajo su completo interés la construcción de la infraestructura necesaria, para las actividades de embarque y desembarque de las mercadería y de los pasajeros, sin contemplar las necesidades locales o de otros navegantes.

La figura presidencial desde la administración de Juan Mora Porras (1849-1860), hasta la primera mitad del siglo XX, mantuvo una importancia significativa en las decisiones de planificación de las grandes obras de infraestructura o de actividades comerciales, así como en la recepción y estudio de propuestas, en el otorgamiento de permisos, licitaciones para explotar nuevas fuentes de recursos y así asegurar al país una cierta capacidad de brindar, nuevas alternativas de desarrollo, ante las crisis de los precios del café, del banano, las crisis de la deuda externa y monetarias, las crisis económicas originadas por los períodos de guerra y posguerra en los países de Europa y a la baja

127 Serie Congreso. 21319, folios 3-4. (1875).

diversidad y productividad agrícola que afectaba la seguridad alimentaria. Al Estado, desde la época de la independencia, le tomó más de cien años poder comunicar el norte del país con el sur y centro de la periferia, a través de una ruta de óptimas condiciones. En el mar, la tarea fue colosal, por lo tanto el otorgamiento de concesiones a las sociedades y compañías navieras extranjeras y nacionales, fue la única vía para obtener con certeza los recursos que tenían estas regiones.

Al final, la riqueza de Costa Rica no recaía solo en sus grandes extensiones de tierra o pocos minerales, sino en la gran diversidad ecológica de su territorio y de la que dieron cuenta los exploradores del siglo XIX, en sus informes con asombro y admiración. La visión de explotar y extraer estos recursos y lugares de las regiones costeras que se pudieran obtener con la menor inversión posible, recaería en las empresas de naturaleza privada. El Estado costarricense no tuvo una estricta vigilancia en la conservación de sus recursos naturales, la lógica industrial de entonces dictaba que los recursos se tenían que explotar, pero en el caso de Costa Rica, al no haber fuentes de riqueza industrial o científica, había una cierta idea de explotar, las nuevas fuentes de riqueza con precaución al menos de aquellos recursos naturales que tuvieran valor comercial para el país al menos en principio con la pesca de madre perla como lo decía este decreto de 1924:

“Los exportadores de concha perla estarán obligados a venderla a los industriales nacionales la materia prima que estos ocupen con un diez por ciento de rebaja sobre los precios que obtenga en los mercados extranjeros,... Es prohibido: a) La pesca con máquina a profundidad menor de once metros medidos desde la marea más baja. b) La extracción de la concha perla que no mide por lo menos diez centímetros de diámetro la infracción de lo dispuesto en el inciso a) será castigada con multa de mil colones, la primera vez; con multa de dos mil colones la segunda vez, y con la cancelación del arrendamiento, la tercera vez, sin derecho a la indemnización ni reembolso alguno. La infracción de lo dispuesto en el inciso b) será castigada con multa de cien colones la primera vez, doscientos colones y en la misma progresión ascendente la demás veces. El producto del remate y de las multas que esta ley establece corresponden a las municipalidades de las provincias de Guanacaste, debiéndose repartir entre las doce municipalidades o cantones que hoy existen por partes iguales. Esta renta será invertida, exclusivamente, por dichos ayuntamientos en la construcción y reparación de sus carreteras de acuerdo con la ley de caminos vigente”.¹²⁸

La extracción de recursos marinos o costeros por parte de las compañías supuso ingresos al fisco para ser invertidos en la mejora de los caminos a las comunidades costeras y que fue el interés principal del Estado, para garantizar un acceso continuo a estas regiones explotadas. Pero, no era tan efectiva la supervisión de estas concesiones, así como la ejecución de las multas o la vigilancia en el adecuado uso de los suelos cerca de las costas, que junto a la creciente actividad ganadera y agrícola a partir de la segunda mitad del siglo XIX, incentivó la apropiación de terrenos costeros.

La comercialización de granos y otros cultivos, completaría una incipiente economía de mercado que se expandió gracias a la intervención del Estado que sirvió como gestor de la navegación

128 Colección de Leyes y Decretos 1924. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1924):152-155. (Decreto nº 64 del 12 de agosto de 1924). Puede citarlo como presentados en las jornadas de investigación del CIHAC en marzo de 2011

en toda la región del Pacífico. Inclusive, se organizó todo un sistema de rutas regionales y locales por vía marítima dada la ausencia de rutas terrestres económicamente viables y seguras para la exploración, explotación, comunicación e intercambio de bienes. Estos movimientos comerciales y establecimiento de poblados repercutieron enormemente en el flujo de personas y de las mercaderías que se transportaban de manera lenta y paulatina. Por lo que en el período de 1880 a 1930 se dio un incremento de las compañías que prestaban servicios al litoral Pacífico, como lo manifestó Iván Molina sobre la circulación de los productos agrícolas:

“La comercialización interna de los productos de subsistencia fue favorecida por: a) el desarrollo de la agricultura comercial que, en mayor o menor medida, entrañaba un cierto desplazamiento de los cultivos básicos; b) el desenvolvimiento de los incipientes núcleos urbanos Cartago, Heredia, San José y Alajuela, que se traducía en una demanda acrecida de provisiones”.¹²⁹

La región del golfo de Nicoya, según describieron los viajeros era una pequeña productora de los bienes de consumo y de materias primas que salían y entraban al Valle Central. Pero, las actividades de pesca fueron completamente de autoconsumo y sin llegar a pensar en un mercado de consumo de productos del mar, por parte de los habitantes del golfo de Nicoya, a causa de su lejanía con el centro de comercio más atractivo, el Valle Central.

Es por esto que en 1849 y 1860, se emitieron acuerdos tendientes a regular el comercio exterior de los productos que se exportaban e importaban y circulaban principalmente en el golfo de Nicoya, por lo cual se otorgaron patentes de venta a aquellos comerciantes y casas comerciales, que querían vender estos productos, no solo al Valle Central, sino también a otras regiones del Pacífico.¹³⁰

Esto trajo como consecuencia un mayor flujo de mercaderías y expandió la explotación de los recursos naturales, aunque a principios del siglo XX, el litoral Pacífico no había sido explotado en su totalidad, sino que pasarían dos décadas para ver como las actividades comerciales sobre los recursos costeros y marinos donde los agricultores empiezan a mezclar sus actividades agrícolas con las marinas y las compañías marítimas no solo incursionan en el transporte sino en la extracción de los inexplorados recursos marinos, del país mediante la solicitud de gran cantidad de permisos para explotar ambos litorales.

Los antecedentes de las explotaciones marinas en Costa Rica con intereses comerciales inició con la incursión de exploradores que desde finales del siglo XIX, navegaron las aguas del Caribe y del

129 Iván Molina Jiménez, “EL Mercado Interno (1750-1840)”, en: *Nuestra Historia*. Fascículo 8 (San José, Costa Rica: UNED-UNA, 1992):24. (Se expone sobre la formación y los rasgos principales del comercio y sus principales actores, los pequeños y grandes campesinas unos por sobrevivir, los otros por acaparar los medios comerciales que le garantizaran presencia en otras regiones del país).

130 (El Estado en procura de facilitar el comercio y evitar un alto grado de contrabando, emitía acuerdos, para facilitar y promover la circulación de mercaderías por el Golfo de Nicoya, con la ley n° 8 emitida el 24 agosto de 1849 de derechos de patentes para vender en las comarcas de Puntarenas y la provincia de Guanacaste. Acuerdo n° I del 25). de febrero de 1869. Colección de Leyes y Decretos.

Pacífico, unido a la contratación por parte del Estado, para elaborar informes acerca de las ventajas y riquezas de las costas e islas, lo cual fue informado a la clase política sobre la urgencia de demarcar el mar territorial y así asegurar las riquezas como patrimonio del Estado.

En una de esas exploraciones realizadas en las costas sobresale la del marino francés Eliseo Fradin, quien fue funcionario del gobierno, como oficial de la marina nacional e hizo una exploración del litoral Pacífico e inclusive de los ríos navegables con los que contaba Costa Rica, quien aportó una riquísima fuente de información acerca de la geografía, el clima y las ventajas de las zonas visitadas y sus poblados para albergar el arribo de embarcaciones y la construcción de infraestructura portuaria y terrestre.

Durante la administración del presidente Juan Rafael Mora Porras, empieza el interés real por explotar en mayor provecho las costas del país, así que se otorgaron dos concesiones que al final no fructificaron, la primera fue sobre la extracción de ostras para conservas¹³¹ y la segunda de madre perla;¹³² las dos a nivel industrial y para la exportación.

A finales del siglo XIX, se amplió más esa interrelación, entre regiones y fueron los productos agrícolas y extractivo, los que dieron sentido a las rutas y migraciones. El Estado utilizó sus mecanismos de poder para participar y dar cabida a otros actores en la exploración y explotación productiva, a raíz de que los habitantes fueron desgranándose a lo largo de todo el litoral Pacífico a mediados del siglo XIX. Es aquí donde se plantea que a pesar de ser regiones muy diferentes la del Pacífico y la del Caribe su funcionalidad como territorios pasaba primero en ser conectores del tráfico internacional especialmente del café y posteriormente del banano, por lo que la influencia de uno y otro fue constante debido primero al esfuerzo del Estado por tener acceso a una ruta hacia Europa por el Atlántico más expedita con el ferrocarril.

Pero con las dificultades y dependencia del país hacia esa ruta es que el Pacífico volvió a retomar protagonismo con la construcción del Ferrocarril al Pacífico. En ambas costas los pobladores se sumieron al vaivén de las decisiones políticas sobre el manejo de sus recursos como la tierra y su acceso en especial de la milla marítima que lejos de ser planificadas se orientaron a responder a necesidades de llenar vacíos productivos. Como lo demuestra la siguiente cita sobre el denuncia de tierras:

En atención a que la comarca de Puntarenas y poblaciones de tránsito a aquella, no contaba con más elementos de vida, que el comercio que producía el tráfico de carretas y la afluencia de pasajeros de dentro y fuera del país; que con la apertura que con la apertura de la vía férrea al puerto Limón y la habilitación consiguiente de este último puerto ha disminuido o casi desaparecido ese movimiento comercial, por cuya razón todas esas poblaciones van en creciente decadencia; que para precaver ese mal y evitar la muerte de esos centros importantes de población es preciso estimular la industria agrícola ya que existen en aquellas localidades terrenos feraces que compensaran

131 Colección de Leyes y Decretos 1853. (Resolución XVI del 18 de marzo de 1853):230-231.

132 Colección de Leyes y Decretos 1854. (Decreto XXI del 4 de julio de 1854):50-51.

con creces los esfuerzos que se hagan en su explotación. Declárese la milla marítima en todo el golfo de Nicoya, exceptuando tan solo una zona de quinientos metros que se dedicará a los usos que indicaba la ley que prohibía su denuncia; y los denunciados tienen derecho a adquirir su propiedad de acuerdo a la ley del 29 de junio de este año. Establecese un premio en favor de los cultivadores cacao, a razón de veinticinco centavos por cada árbol de este fruto que presenten en estado de producción, siempre que la siembra exceda los cien árboles y que se verifique en cinco años. Se limita al doscientos mil el número de árboles que serán premiados en virtud de esta ley.¹³³

Los pobladores de dichos lugares empezaron a denunciar terrenos para establecerse como fundadores y colonos de aquellos asentamientos, también vieron la forma de explotar la costa con lo cual, se estaba en la entrada de un nuevo modelo de desarrollo industrial y agrícola a lo largo del litoral Pacífico a expensas de las riquezas naturales de la costa y el mar.¹³⁴

El uso de la milla marítima tomó una mayor relevancia por parte del Estado, al ver que su frontera comercial no se limitaba al Valle Central a finales del siglo XIX se interesó aún más por controlar y regular sus posiciones costeras aunque su limitado accionar no abarcó a todo el Pacífico, esto fue visible cuando instalaba infraestructura portuaria o poblados costeros, como se observa en un fragmento de un decreto del puerto de Santa Rosa en el golfo de Culebra:

“Designase en la milla marítima y bosques nacionales de aquella localidad una zona de mil hectáreas, de las cuales se tomará un cuadrado de mil metros por cada lado, para el establecimiento de la población respectiva; y el resto, dividido en lotes de cinco hectáreas, se venderá y su producto se dedicará al fomento de la población expresada”.¹³⁵

La extracción del mangle, minerales, cocos, tortuga, tiburón, pez vela, concha perla (madre perla), entre otros, empiezan a figurar en los nuevos productos con carácter de extracción a escala, ya fuera para el mercado interno o externo. Ahora bien en el caso de la extracción del tinte de caracol, importante actividad de forma de vida realizada, por la comunidad indígena Boruca, durante la colonia y luego en la época independiente del país, no tuvo mayor impacto comercial en el mercado de textiles a nivel nacional o regional donde la explotación de las costas era apenas percibida para el consumo de las necesidades básicas de los poblados costeros.¹³⁶

133 Colección de las disposiciones legislativas y administrativas 1892. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1892):92-93.

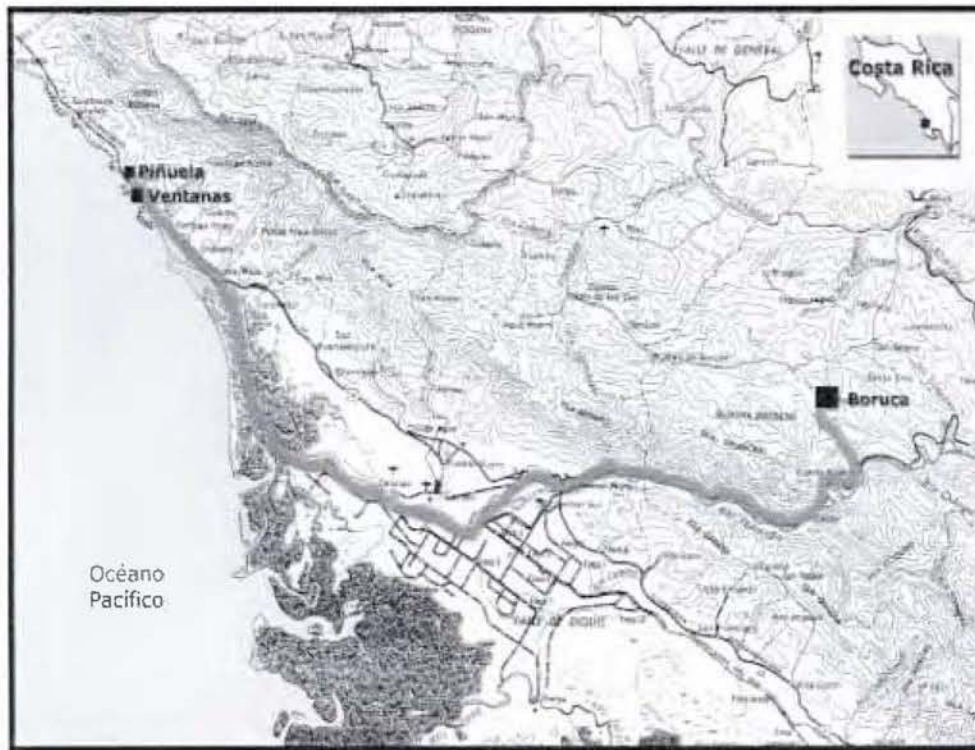
134 Juan José Marín, *De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*. (San José, Costa Rica: Alma Mater, 2010):47.

135 Colección de las disposiciones legislativas y administrativas 1892. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1892):296-298.

136 Ifigenia Quintanilla, “Los Boruca y el teñido de algodón con caracoles marinos”, en: <http://www.icomoscr.org> (“El conocimiento acumulado los llevaba a buscar dos especies de caracoles que soltaban una sustancia blancuzca y lechosa que se convertía en morado horas después. Surem o surem-is le llaman ellos; *Plicopurpura patula* subsp. *pansa* (Gould, 1853) y *Plicopurpura columellaris* (Lamarck, 1816), las llaman los científicos. Son dos especies muy parecidas que viven pegadas en las rocas en las zonas donde sube y baja la marea. No sólo se encuentran en Costa Rica; se las encuentra a lo largo de la costa del Pacífico desde Baja California Sur hasta la costa norte de Perú”). (Fecha de acceso: 25 de noviembre 2012).

Como se puede observar en el mapa 8, la ubicación geográfica, donde la comunidad de los Boruca, realizaron sus incursiones en el Pacífico Sur del país para la extracción “ordeño” del tinte de caracol marino en Piñuela y Ventanas.

MAPA 8
UBICACIÓN EN EL PACIFICO SUR DE LOS SITIOS DE EXTRACCIÓN
DE TINTE DE CARACOL MARINO



Fuente: Ifigenia Quintanilla, “Los Boruca y el teñido de algodón con caracoles marinos”. <http://www.icomoscr.org> (Fecha de acceso: 25 de noviembre, 2012).

En 1914, se estableció para el golfo de Nicoya, el arrendamiento de la milla marítima, lo que originó un auge de pequeños exploradores comerciales, en toda la región del Pacífico y aparecieron las primeras regulaciones sobre los ríos, recursos costeros y marinos, basados en los pocos estudios que se tenían como referentes, la legislación nacional que ratificaba la plena soberanía del Estado de disponer de bienes de bien público para fines productivos y comenzaría con el control de la milla marítima, según el extracto de este decreto:

“Autoriza al poder ejecutivo para enajenar o arrendar, los terrenos comprendidos en la milla marítima en las costas del golfo de Nicoya y ríos navegables que desembocan, desde la punta Ballena hasta la punta de Herradura, sea una zona de mil ochocientos cincuenta y siete metros, setenta y cinco centímetros medidos desde la orilla de la pleamar... A los agricultores en pequeñas cabezas de familia, que tengan su posesión enajenada y cultivada se les adjudicará el terreno que posean sin pago de precio, con tal que no se pase de veinte hectáreas; el exceso que

tuvieran deberán pagarlo conforme con las reglas anteriores. No podrá ser vendida, ni arrendada, ni enajenada en ninguna forma, una faja de terreno de doscientos metros en la zona a que se refiere esta ley, en las orillas del mar y ríos navegables y el Estado la reserva perpetuamente para el uso de salineros, pescadores y navegantes, defensas, servicios de guardacostas y conservación de bosques”.¹³⁷

Lo importante de esta ley es que el Estado visionó comercialmente sus posiciones más allá del Valle Central y tomo como primer punto al golfo de Nicoya, no solo la agricultura se tenía como fundamental, también todas aquellas actividades que en el futuro entrarían como nuevas industrias o productos por lo que incluyó, tempranamente a la pesca como una actividad de explotación y regulación entre otras actividades extractivas.¹³⁸ En el caso de la explotación de los recursos marinos, se sabe por los recuentos de los gobernadores en la colonia, la importancia que tenía para los pobladores costeros la obtención de pescado y otras especies marinas para su subsistencia,¹³⁹ situación explicable por la lejanía a centros agrícolas y acceso a la carne de res.

Al igual que la madera que constituía una importante actividad económica en Puntarenas por las docenas de embarcaciones que basaban su construcción en calidades de madera superior y construcciones a base de madera, también el mangle pasó a convertirse en un bien de bajo costo, pero con una gran importancia en los poblados costeros, puesto que era leña para combustible ante la ausencia de electricidad, diésel y carbón mineral, pero a cambio de graves repercusiones ecosistémicas.

“Conforme subíamos por el río, el canal se hallaba a menudo próximo una margen o a la otra, de modo que tuvimos buena oportunidad de ver los árboles de mangle, que aquí eran abundantes. Había dos especies. Una era el “mangle” o mangle rojo, por el color de su madera (*Rizophora mangle*, familia *Rhizophoraceae*), que tiene un tronco de diámetro uniforme, del cual salen las raíces que se extienden a toda altura y ángulos, hasta sobre una distancia de veinte pies, que es el caso más extremo de que tuve noticia. En las otras especies, el “palo de sal” o “culumate”, el mangle negro (*Avicennia nítida*, familia *Verbena*), es reconocible por la delgadez del tronco evidenciada desde arriba, y por las más cortas raíces que arrancaban de una base más delgada....Estos bosques no son altos, conforme la tala ha ido evidentemente en el progreso por largo tiempo y se ha controlado el crecimiento de los altos árboles.”¹⁴⁰

137 Colección de Leyes y Decretos 1914. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1914): 192 - 194 (Decreto 60, del 12 de agosto de 1914).

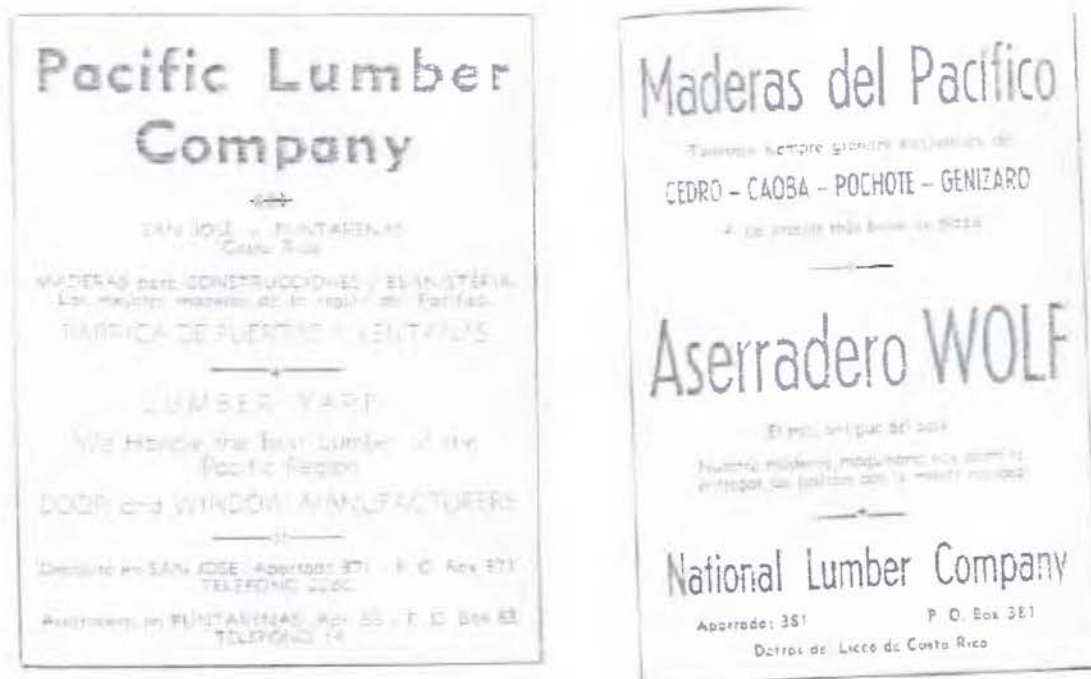
138 Carlos Meléndez Chaverri, *Viajeros por Guanacaste* (San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes, 1974):107-114,471.(Es importante mencionar que las incursiones de pesca de madre perla y tinte tuvieron también un lugar importante en el golfo de Nicoya, desde la colonia, pero es notable que esa repercusión no pasó más de la necesidad básica y no contemplo la explotación para generar excedentes en algún mercado, ese interés fue posterior a 1850, luego se manifiesta como para 1880 el golfo de Nicoya gozaba de una fama casi mundial por la calidad de su geografía y riqueza en perlas que se comercializaban con buen precio en el exterior y también como el consumo de especies marina posiblemente se restringía a los pueblos costeros: “*Sus playa están bordeadas de cerros, detrás de los cuales aparecen llanura, mesetas y montañas, millones de ostras producen perlas valiosísimas y la concha madre con irrisados colores, se exporta por toneladas; también otras pobres criaturas testudianatas pagan su tributo, con el carapacho de carey, que la industria loca de Puntarenas consume con abundancia*”).

139 Alberto Sáenz Maroto, *Historia Agrícola de Costa Rica*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1970):351-358.

140 Carlos Meléndez Chaverri, *Viajeros por Guanacaste* (San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes, 1974):368.

Como lo muestra la imagen 2, a industria maderera en el Puntarenas utilizaba madera resistente y especial para las embarcaciones, aunque las mejores trozas de madereras se exportaban, aun así los bosques en el Pacífico proveían de madera para ser comercializado, pero es evidente que mucha de la madera provenía de talas ilegales o no se registraba en su totalidad en los puertos del Pacífico

IMAGEN 2
COMERCIO MADERERO EN PUNTARENAS Y SAN JOSÉ, 1940

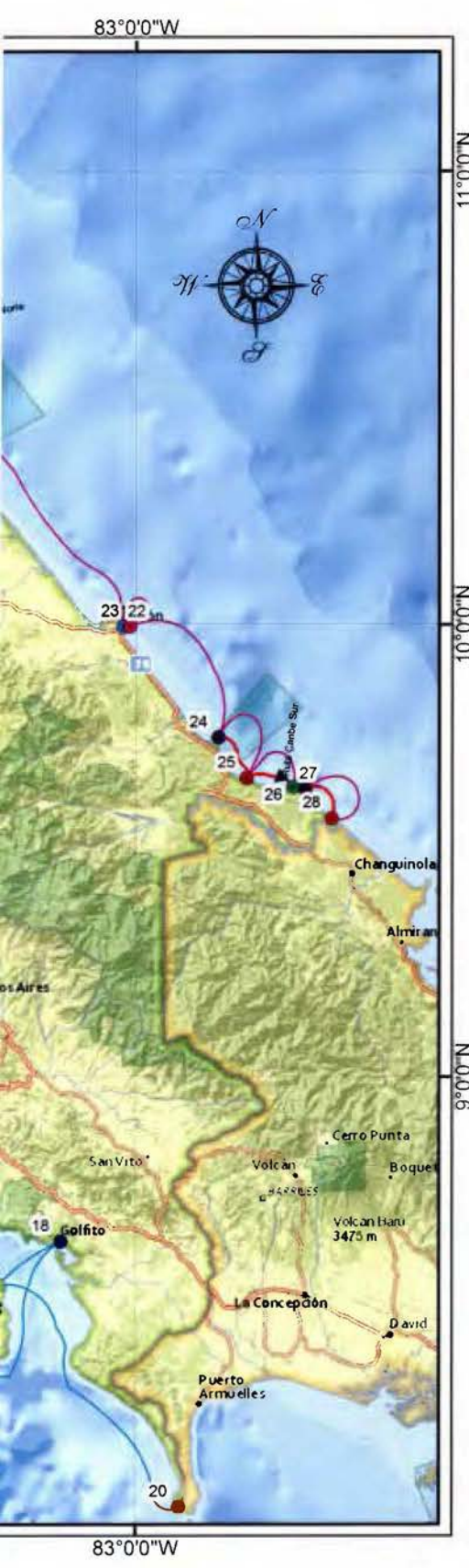


Fuente: Raúl Sapia, *Guía de Costa Rica Industrial, comercial, profesional, turística y agrícola*. (Buenos Aires, Argentina: River Plate Tourist Publishing Co., 1940):115,135.

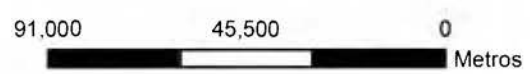
El mapa número 9, expone las rutas y puertos oficiales de cabotaje y resguardo distribuidos en el Pacífico y en el Caribe. Estos puertos sirvieron también para el tránsito internacional y como muelles de descarga de pescado, mariscos y para el abastecimiento de provisiones.



EL PACÍFICO Y EL CARIBE, 1940-1950



- 1 Puerto Soley
- 2 Pta. Descartes
- 3 Cabo Sta. Elena
- 4 Cabo Velas
- 5 Pta. Guiones
- 6 Cobo Blanco (Faro)
- 7 Puerto Humo
- 8 Bebedero
- 9 Puerto Ballena
- 10 Puerto Jesús
- 11 Puerto Thiel
- 12 Pta. Cuchillo
- 13 Puerto Coyolar
- 14 Puntarenas
- 15 Pta. Judas
- 16 Puerto. Cortés
- 17 Isla del Caño
- 18 Puerto Golfito
- 19 Puerto. Jiménez
- 20 Pta. Burica
- 21 Pta.Castilla
- 22 Puerto Limón
- 23 Isla Uvita (Faro)
- 24 Cahúita
- 25 Pto. Viejo
- 26 Manzanillo
- 27 Pta. Mona
- 28 Boca del Río Sixaola



Escala 1:1,450.000

Elaborado por el Geografo: J. Gabriel Ballesteros Torres
 Fuente: Dirección General de Estadística.
 Anuarios Estadísticos. 1940-1950.
 (San José. Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1950)
 Mapa Base de National Geographic, en Bing Mapas.
 Sistema de cordenadad: GCS_WGS_1984
 Datum: D_WGS_1984
 Año de Elaboración 2013

El mapa número 10, se pueden identificar, las zonas de extracción de mangle y extracción de concha perla en el Pacífico de Costa Rica. Según las investigaciones científicas, el golfo Nicoya fue un sitio de gran relevancia en todo el continente americano por su extraordinaria riqueza natural y sus altos volúmenes de madre perla, la extracción del mangle se realizó entre 1913 y 1960 a nivel comercial para la producción de carbón vegetal.

MAPA 10
EXTRACCIÓN DE MANGLE EN EL PACÍFICO, 1880-1950



Fuente: Elaboración propia con base en la información vertida de los concesiones otorgadas por la Secretaria de Hacienda para la explotación de la milla marítima, 1880-1950.



Zonas de extracción de mangle en el Pacífico de Costa Rica

Sería la extracción de madre perla la que por casi 100 años gozó del interés del Estado, pero no para su conservación e inteligente extracción, sino para obtener ingresos fiscales, para mediados de 1940, la explotación inescrupulosa acabó casi con esta especie hasta perder total interés económico por parte de las compañías; las medidas adoptadas por el Estado para controlar la explotación de la madre perla, fueron débiles, con cortos periodos de veda y en otros periodos su libre extracción.

El uso de las costas para el establecimiento de aserraderos, astilleros, la extracción de coco, las salinas, el carbón vegetal a partir del mangle¹⁴¹ que bajo el decreto n° 5 del 26 de junio de 1945 que prohibía la tala de árboles de mangle con un diámetro inferior a siete pulgadas de grosor para evitar su tala indiscriminada. También, la aparición en la década de 1930, de la primera planta de procesamiento de atún, serviría para diversificar los productos que ofrecían las costas, esto sin mencionar la gran variedad de especies marinas de la fauna de acompañamiento (llamada chatarra en aquel entonces) que el habitante local aprendió a conocer, aprovechar y consumir, para enriquecer aún más su dieta.

Cuando en la década de 1930, se instaló en el país la primera planta de refrigeración y procesamiento de carne específicamente de atún, alimento que era consumido mayormente por los habitantes de los Estados Unidos. En nuestro país, pasaron varios años para que se convirtiera en una opción más de las carnes consumidas en la dieta costarricense.

No obstante, la explotación de los recursos marinos, como la sardina, el camarón y el tiburón entre otros ya se daba desde de la década de 1920, por parte de las compañías extranjeras de aquellos países que tenían una larga tradición en la pesca y procesamiento de productos costeros y marinos para consumo humano, por lo cual no les era ajena la navegación de otros mares fuera de sus fronteras. Para 1940, era sabido a nivel mundial y en nuestro país, que Japón era la primera potencia en las artes de la pesca y el procesamiento de productos originados del mar, tenía un gran conocimiento de las especies marinas las que seguían y conocían a la perfección.

La siguiente frase, "*Costa Rica siempre le dio la espalda a los dos mares*", supuso una reflexión en este trabajo para responder del porqué ese fenómeno y cuáles fueron sus causas y efectos a la hora de explorar las riquezas materiales, biológicas paisajistas, que contenían ambos litorales y que fueron explotadas por la compañías de explotación marítima.¹⁴²

Costa Rica, tenía por su posición privilegiada en el Pacífico y por estar próxima al Escudo Térmico, el cual brindaba una gran cantidad de nutrientes a numerosas especies de peces; según los

141 Colección de Leyes y Decretos Acuerdos y Resoluciones 1945. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1945):314.

142 (Reflexiones emanadas de una visita realizada a las instalaciones de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, en julio del 2011, donde el Ingeniero Oscar Charpantier, Coordinador de la Comisión oficina adscrita al Instituto Costarricense de Turismo, en la cual logró analizarse la evolución tan pobre que tuvo, la infraestructura portuaria y marítima, dependiendo esta de las inversiones de países que tenían una larga tradición marítima. En este apartado es interesante la inserción de la actividad del turismo de pesca deportiva en Costa Rica, con el uso de yates y cuyo puerto base fue el de Puntarenas desde la década de los años 40 y la posterior fundación del Yatch Club de Costa Rica en 1955").

relatos de las compañías pesqueras, uno de los mejores sitios de la geografía marina de América para el establecimiento de la industria pesquera.

3.6. Compañías de navegación y su influencia en los poblados del Pacífico costarricense

Para la década de 1880, todos los puertos oficiales y los poblados con crecimiento comercial significativo, en el Pacífico de Costa Rica, tenían una comunicación con itinerario establecido y rutas asignadas por el gobierno. Así, más poblados al sur de Costa Rica se sumaron a las rutas de las embarcaciones nacionales de cabotaje, por lo que surgió un comercio de intercambio interregional de norte a sur y posteriormente, del sur al Valle Central.

Esta triangulación estuvo vigente de 1880 a 1950,¹⁴³ aproximadamente y permitió una comunicación continua pero con deficiencias en la operación, de sus rutas en algunos poblados era poco eficiente el transporte para sus habitantes, pues la demanda del servicio, superaba la oferta en la variedad de las rutas, sumado a ello las peligrosas condiciones climáticas, que causaron la pérdida de mercaderías y personas en los viajes en cada uno de los puntos de arribo, pusieron en jaque la capacidad del Estado para responder a estas necesidades. En el mapa 11 se muestran las rutas y puertos de cabotaje y resguardo oficiales que se utilizaron entre la década de 1940 y 1950.

143 Juan José Marín Hernández. *(RE) Lecturas de Guanacaste" (1821-2010)*. (San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia, 2011):94. (Juan José Marín y Adolfo Núñez, exponen bajo un esquema tipo clúster de relaciones nodales, los puertos más importantes durante los años 1948 a 1959, la magnitud de importancia comercial de cada uno de los puertos y su protagonismo en las rutas de las compañías de transporte marítima que proveyeron de infraestructura portuario para el arribo de sus embarcaciones de cabotaje).





Diagrama de Ubicación



Simbología



Ruta Golfo de Nicoya



Escala 1: 370.000

Elaborado por el Geografo
J. Gabriel Ballesteros Torres
Fuente: Dirección General de Estadística y Censos.
Anuarios Estadísticos. 1940-1950.
(San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1950)
Mapa Base de National Geographic, en Bing Mapas.
Sistema de coordenadas: GCS_WGS_1984
Datum: D_WGS_1984
Año de Elaboración 2013

De ahí que, el Estado reguló mediante contratos, subvenciones al combustible, control en las rutas e itinerarios a cada una de las compañías que presentaron su oferta de servicios. Las diferencias tecnológicas entre las compañías de comercio exterior y las compañías de cabotaje eran visibles por el tonelaje de la embarcación, modo de locomoción (velero o vapor), tripulación, diseño de la embarcación.

Estas características en las embarcaciones de transporte, de alta mar por el Atlántico y por el Pacífico se tradujeron en embarcaciones más seguras tanto para el pasajero como para la mercadería que transportaba, no así en las embarcaciones de cabotaje en las cuales eran comunes las quejas, los rompimientos de contrato por las graves fallas que presentaban las embarcaciones y el mal servicio brindado.

El Estado intervino ya sea por sus mismos alcances administrativos o por peticiones de los pobladores, en la resolución de sus necesidades de infraestructura y servicios, pero el transporte regional de cabotaje y local tuvo otras dificultades, no solo las climáticas, sino también de ubicación territorial. Un ejemplo de este conflicto se suscitó en Guanacaste y se reflejó el 26 de junio de 1900 cuando en el Congreso se presentó un proyecto de ley para ampliar en varias hectáreas el muelle de Bebedero, mediante expropiaciones de las fincas “Catalina”, “Pasohondo” y “Mojica” cerca del puerto de Bebedero y la finca “El Viejo”, ubicada cerca del puerto de La Ballena.

El motivo de estas expropiaciones nació porque el puerto de El Bebedero en el río del mismo nombre y el puerto de La Ballena en el río Bolsón, experimentaban grandes dificultades en las épocas de invierno y en años anteriores estos dos ríos presentaban grandes crecidas que anegaban ambos puertos y hacían imposible el intercambio, carga y descarga de las mercaderías.¹⁴⁴

Así también los pobladores no podían tener acceso, a los servicios de transporte pues sus comunidades se inundaban y tenían que trasladarse tierra adentro para no peligrar. Debido a esto el Congreso, mediante ley ordenó que se auxiliara a los pobladores y al comercio de la provincia, la cual dependía de la llegada de estas embarcaciones, para distribuir a los demás poblados los productos traídos de Puntarenas. Esos problemas eran consecuencias ecológicas posiblemente por el uso de los suelos a raíz de la ganadería y la agricultura. Las dificultades que se presentaban en la ubicación de los puertos o atracaderos, afectados por las condiciones geográficas y climáticas, se describían en el siguiente informe:

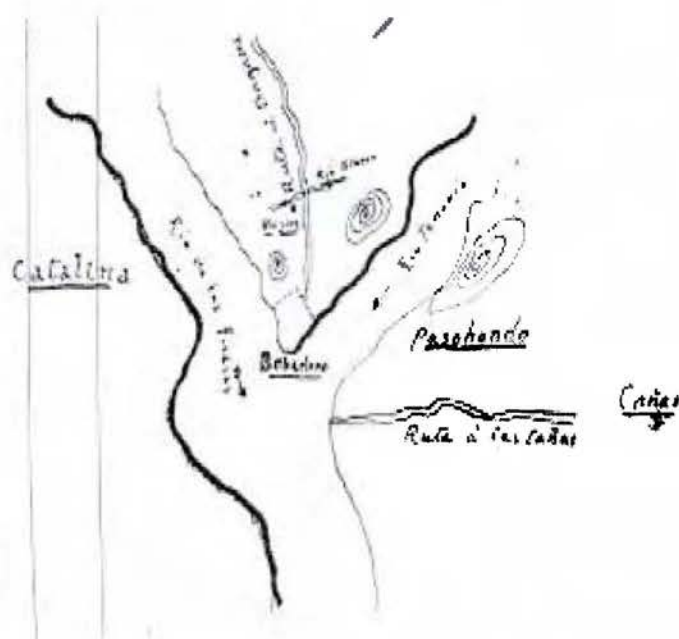
“El puerto de “Bebedero” está situado en una área de terreno de 18 Hectáreas; en el angulo que forman los ríos “Tenorio” y “Piedras” y, por consiguiente, se halla sujeto a las inundaciones de dichos ríos en invierno y tanto por esa circunstancia, como por el poco terreno de que pueden disponer los pobladores, el referido puerto no tiene vida propia, ni podrá prosperar jamás. En los terrenos adyacentes al “Bebedero” y pertenecientes a la Finca “Mojica”, “Pasohondo” y “Catalina” hay terrenos altos y fértiles donde el puerto puede extenderse con

144 (Bajo el decreto número 2825 del 14 de octubre de 1961, se declararon navegables los ríos Bolsón y Bebedero, sin embargo estos ríos ya eran navegables para las lanchas y pequeños botes que realizaban comercio en las comunidades de Bebedero y Cañas desde siglo XIX). <http://www.pgr.go.cr/scij> (Fecha de acceso: 25 de noviembre, 2012).

gran provecho para sus pobladores y para la provincia de Guanacaste. Se hace indispensable que para mejorar las condiciones del indicado puerto, se proceda a expropiar a la mayor brevedad posible”.¹⁴⁵

En la imagen 3, se muestra un croquis de la ubicación del puerto de Bebedero, junto con las fincas La Catalina a la izquierda, Pasohondo a la derecha, río las Piedras margen izquierda y río Tenorio a la derecha, el puerto de Bebedero estaba entre la unión de ambos ríos, el camino del centro dirigía a Bagaces y camino el camino a la derecha a Cañas.

IMAGEN 3
CROQUIS DEL POBLADO DE BEBEDERO CON
LAS FINCAS LA CATALINA Y PASOHONDO, 1900



*El Croquis adjunto
da un detalle
de lo que es pose
la Comisión. —
La Comisión
Nacional, que de
hecho existe hoy*

Fuente: ANCR. Serie Congreso.2610. Folio, 7. (1900).

La importancia que tuvo el puerto de Bebedero para productores agrícolas y ganaderos, era conocida desde la administración del General Guardia por el alto volumen de tráfico de lanchas, como se informaba en el informe sobre la situación de este puerto.

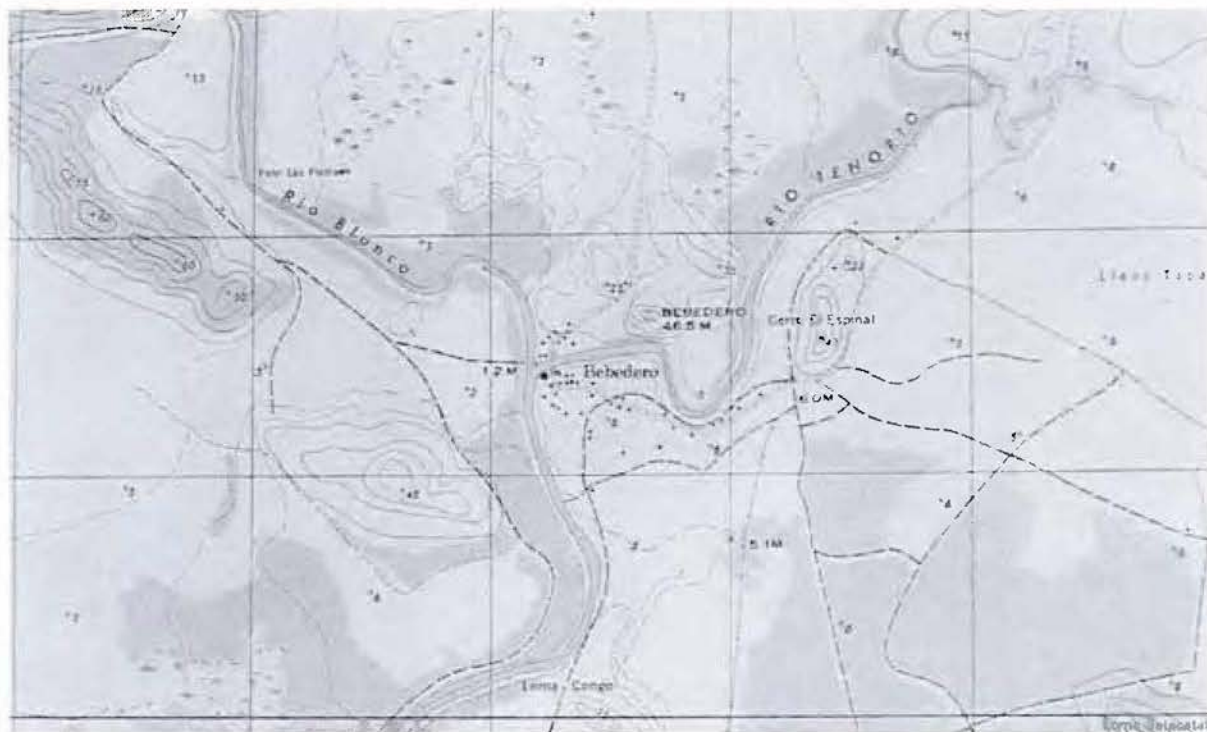
“Ya desde el gobierno del General de don Tomás Guardia se hubo de tomar una resolución entre este punto, y se concedieron 11 hectáreas y 1823 metros cuadrados para la población del Bebedero, pero esta cantidad no ha sido suficiente y la población no ha podido desarrollarse por falta de terrenos propios para sus trabajos y necesidades perentorias de la vida”.¹⁴⁶

145 ANCR. Serie Congreso.26010. (1900).

146 ANCR. Serie Congreso. 26010. Folio, 3. (1900).

En el mapa 12, se muestra el poblado de Bebedero en el año de 1945, el cual mantenía muy parecidas las características geográficas que se mostraban en el croquis del año 1900, la dirección del curso del río Bebedero con los dos afluentes el río Piedras (río Blanco) y el río Tenorio.

MAPA 12
MAPA DEL POBLADO DE BEBEDERO, 1956



Fuente: Instituto Geográfico de Costa Rica, edición de 1956, basado en las fotografías aéreas por la fuerza aérea de los Estados Unidos en 1945.

En el caso del puerto de “La Ballena” vio interrumpido su funcionamiento a raíz de que el acceso para llegar a este se inundaba en la estación húmeda y hacía inútil aquel puerto o sus funciones básicas.¹⁴⁷ Aunado a este particular problema, aparece el conflicto por las tierras ribereñas. Como lo apuntaba Wilder Sequeira, los ganaderos guanacastecos se apropiaban de las márgenes de los ríos y cerraban los accesos a los caminos que atravesaban sus fincas, para tener acceso completo de las aguas para los hatos o cultivos.

¹⁴⁷ Virgilio Caamaño, *El Lector Guanacasteco* (San José, Costa Rica: Imprenta Soley y Valverde, 1935):17-23. (Es interesantes las comprobaciones que se pueden encontrar en el contexto descrito, dentro de la literatura como la siguiente: “Con los rigores del invierno, el río Tempisque y algunos de sus caudalosos afluentes se desbordan sobre los llanos vecinos, convirtiéndolos en grandes lagunas. El ganado se ve obligado a buscar los tiesos y las alturas, y los pobres sabaneros caminan a ratos con el agua a la sentadera, expuestos a las taramas de algún lagarto” “Que bonitos se ven los bongos, las gasolinas, los botes, cuando pasan con sus mercaderías, sus ganados, sus maderas, sus pasajeros, que van para Puntarenas o vienen de allá a los puertecitos de Tempisque: Coyolar, Humo, Ballena, Bebedero. En las escuelas enseñarán muchas cosas interesantes del Tempisque: los ríos que le caen, las haciendas de sus lados, sus puertecitos; lo útil que es para los agricultores, los ganaderos, los madereros, los comerciantes”).

Esto es denunciado por los habitantes que utilizaban el puerto de “La Ballena” donde manifestaban que el ganadero Alfonso Salazar dueño de la finca “El Viejo”, había dañado el único acceso para llegar a este puerto en la estación húmeda, como lo dice el informe que dio base al decreto de expropiación y la reubicación de los puertos y poblados referidos, como se muestra en el croquis, donde también se autorizaba abrir el camino de Bebedero a Liberia, como se observa:

“El puerto de Ballena carece de terrenos y además se hace inútil para el comercio y además para el tránsito de pasajeros, en la estación de invierno porque el camino se arraiga de tal manera que se vuelve completamente intransitable...En épocas anteriores no existía la segunda dificultad porque el camino pasaba por otro punto que fue cerrado por don Alfonso Salazar dueño de la finca “El Viejo” quien además hizo vanas construcciones que contribuyeron a empeorar el camino que quiso dejar libre”.¹⁴⁸

No obstante, es demostrable que la intención de las administraciones era crear una red de comunicación marítima costera y conectarla con los ríos que fueron relevantes para la fundación de poblados y recibir el alto tránsito de embarcaciones, para conectar las localidades con caminos hasta los puertos de importancia comercial. Las carreteras o caminos sirvieron de entronque, para estas poblaciones y así agilizaron el comercio, pero el poco incentivo por parte de las administraciones al sector naviero provocó, eventualmente la desaparición del transporte marítimo como factor en el desarrollo del país. El informe de 1900, manifestaba la importancia de esos puertos para la región de Guanacaste:

“Los puertos mencionados son los únicos abiertos para los cantones de Cañas, Bagaces, Santa Cruz, Carrillo y Liberia, y es indispensable el sostenimiento y mejora de dichos puertos. Artículo 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para que emplee la suma que sea necesaria, para expropiar cien hectáreas en cada uno de los terrenos de las fincas “Mojica”, “Catalina” y Pasohondo” adyacentes al Puerto del Bebedero, para que en los terrenos expropiados se establezcan los pobladores del puerto. Artículo 2º Le autoriza al Poder Ejecutivo para que se gaste la cantidad que sea necesaria precisa para expropiar el terreno necesario de la finca “El Viejo,” para hacer el camino que de “La Ballena” conduzca al cantón de Carrillo y, además, doscientas hectáreas de terreno, para los pobladores del indicado puerto. Artículo 3º Los terrenos expropiados se adjudicaran por lote a los pobladores del “Bebedero” y “Ballena” en las cantidades forma y condiciones que el Reglamento respectivo disponga”.¹⁴⁹

Como se extrae del estudio que realizó Francisco María Núñez acerca de las vías de comunicación en Costa Rica, en la década de 1920,¹⁵⁰ del total de los decretos generados entre 1824 a 1924, 69 decretos se refirieron, a construir caminos que comunicaron la región del Pacífico y la región del Caribe, con el Valle Central ya fuera por las costas o por vías fluviales, por lo que esa política se vio reflejada en el Informe de la expropiación de terrenos para los puertos del Bebedero y La Ballena, se refleja la política del Estado de establecer poblados alrededor de su estructura económica basada en la agricultura.

148 ANCR: Serie Congreso. 26010, folio 1. (1900).

149 ANCR. Serie Congreso. 26010. Folio, 2v. (1900).

150 Francisco María Núñez, *Iniciación y Desarrollo de las Vías de Comunicación: Empresas de Transportes en Costa Rica*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1925):219-301.

Los conflictos territoriales, entre los propietarios de haciendas (particularmente en Guanacaste) y el Estado, por el desarrollo de las vías de comunicación acuáticas podría deducirse como unas de las razones por las cuales, la necesidad de caminos, no fuera sostenible por las carencias de infraestructura portuaria e inclusive, donde los propietarios, agricultores y ganaderos, eran los más beneficiados.

Puesto que muchos de los grandes ganaderos o agricultores tenían intereses en monopolizar la tierra, la cadena productiva y finalmente la cadena de transporte y comercio hasta Puntarenas por lo que veían equivocada la idea de comparar las tierras agro-ganaderas de Guanacaste con las del Valle Central y era una ilusión verlas como aptas para el surgimiento de comunidades que dependieran de la agricultura, para crear un mercado de pequeña escala, para justificar ese intercambio terrestre y sobre todo marítimo que el Estado veía como necesario.

El fin de estos grandes hacendados era sacar del negocio ganadero u agrícola a otros pequeños productores, por lo que el uso de embarcaciones propias o la prohibición a otros productores locales de utilizar los puertos de sus fincas y mediante la preferencia de las compañías de transporte por uno y otro productor, fue una constante durante toda la primera mitad del siglo XX, con la que tuvieron que convivir los habitantes del Pacífico.

Las necesidades portuarias siguieron latentes para las compañías de transporte y luego por las de pesca que ejercieron presión, para que se les construyeran muelles y atracaderos. También eran variadas las notas de los poblados costeros que solicitaban, la construcción de caminos que llegaran hasta los puertos y regiones agrícolas. Entonces una tesis de esta investigación es que muchas de las solicitudes planteadas para la construcción de caminos en las primeras décadas del siglo XX, tenían como punto de partida o de llegada un muelle o embarcadero, costero y fluvial cerca de caseríos o comunidades netamente agrícolas que vieron tan fundamental el uso del transporte marítimo, para su bienestar económico y social.

Por ejemplo, con el decreto número 80 de 1931, estipulaba la apertura de un camino para enlazar el servicio de cabotaje en el puerto de Coyolar, con salida al golfo de Nicoya junto con la declaratoria de carretera nacional, este camino puso en comunicación a dicho puerto con el poblado de Nicoya:¹⁵¹ En ese entonces, el diputado Francisco Carrillo solicitó la apertura de ese puerto para el tráfico de cabotaje, Carrillo señalaba el incremento en el trasiego de mercaderías entre Puntarenas y otros territorios internos de la provincia de Guanacaste y su importancia para que las compañías y servicios de transporte pudieran enlazar rutas con esos poblados:

“En la margen derecha y frente a la confluencia de los ríos Tempisque y Bebedero se encuentra el puertecito de Coyolar que cuenta actualmente con un muellecito y una pequeña bodega que prestan importantes servicios a muchos caseríos del cantón de Nicoya como lo son Copal, Quebrada Honda, Millal, Casitas, Roblar, Caballito,

151 ANCR. Serie Congreso. 15954. (1931).

Corralito, etc, y aún hasta la propia ciudad de Nicoya y caseríos circunvecinos se aprovechan con frecuencia de las muchas bondades y ventajas que aquel puerto representa al recibir cuatro gasolinas correos por semana, las dos que van a Bebedero y las dos de Ballena, fuera de todas las extraordinarias que vayan para Guanacaste. Además, dentro de poco tiempo se colocará allí un faro en cumplimiento de ley reciente del Congreso, todo lo cual indica que aquel puerto por sus excepcionales ventajas de ser accesible a las embarcaciones del golfo en toda marea, encontrarse en lugar propio para a comunicación tanto del sur del oeste como del norte de Guanacaste, indudablemente está llamado a tomar auge dentro de poco tiempo, si como es natural recibe la correspondiente atención por parte del Estado, en la parte necesaria para mejorar sus condiciones sanitarias y de buen servicio público. En la ruta que del puerto conduce a la ciudad de Nicoya se han hecho algunas obras para facilidades del tráfico como son rellenos en partes bajas, puentes y alcantarillas en diversos lugares, con ayuda del gobierno, de la municipalidad y de los vecinos entusiastas e interesados”.¹⁵²

En una nota que enviaba uno de los dueños de un terreno que ponía en duda la expropiación para fundar un pueblo, manifestando que el proyecto a pesar de contar con la posible asistencia del Estado, sería abandonado y sus pobladores no les quedaría más remedio que migrar por falta de comunicaciones efectivas.

“El petionario siente decir que si el fin del proyecto es loable, no lo son todos los medios escogidos, pues el sacrificio de propiedad privada que se exige no tiene por base la necesidad que ha de justificar toda expropiación... Si la ruta única o la mejor fuera la que se pretende establecer no habría más que hablar; el interés privado tiene que ceder ante el del público. Pero no habiendo no solo rutas iguales sino una superior, la expropiación que se solicita revestiría los caracteres de un atropello, por más que ello de seguro no haya sido la intención de los señores diputados del Guanacaste. Lo de la expropiación de las doscientas hectáreas para poblar también sería sacrificar un derecho privado sin utilidad real para un número de personas que pudiera llamarse público. [El subrayado es del documento]

Se hacía referencia a los múltiples esfuerzos del Estado Costarricense por establecer comunidades, pero que el abandono de las autoridades al tiempo sepultaba las esperanzas de crear y mantener poblados seguros y productivos. En la misma nota hacia manifiesto como lo colonos llegaban por las oportunidades de cultivar y producir en la tierras que denunciaban.¹⁵³

Una de las cosas más difíciles es crear poblaciones artificialmente. Las colecciones de leyes abundan concesiones o reservas de tierras baldías para fundar pueblos y la experiencia indica que casi todas esas concesiones han salido frustradas. Es de creerse que lo mismo pasaría en Ballena. Por la naturaleza de las cosas, la población que allí se asiente será reducida y se alimentará del tráfico que por allí se haga, antes que de los preventas de la agricultura. En Guanacaste, sobre todo, es de todo punto improbable que se den esos casos de gran afluencia de pobladores a un lugar que por todo incentivo presente el de ofrecer terrenos gratis o a moderada composición. En aquella provincia ni hay plétora de población en ninguna parte, ni faltan tierras por dondequiera a ínfimos precios. Quien se imagine que si se ofrecen doscientas hectáreas al público en Ballena van a transformarse en labranzas, como las del corazón de la República, padece una gran ilusión. Para los pobladores posibles de Ballena, diez o veinte hectáreas serían bastante. Cuanto más se expropiara será un sacrificio privado cierto e indiscutible, a cambio de una utilidad ilusoria”.¹⁵⁴

152 ANCR. Serie Congreso. 15954. (1931).

153 ANCR: Serie Congreso. 26010, folio, 5. (1900).

154 ANCR: Serie Congreso. 26010, folio, 5. (1900).

No obstante, años más tarde, los vecinos de las regiones cercanas a Bebedero, le manifestarían en una carta al presidente de la República, las dificultades que pasaban los pueblos de Cañas y Bagaces, al tener solo una vez a la semana el servicio de los vapores correos, tras una nueva licitación entregada a una empresa de navegación que decía:

“...tenemos vista la licitación, que publica en la Gaceta oficial, la Secretaría de Fomento para continuar de junio en adelante el servicio de vapores correos entre Puntarenas y los pueblos del Guanacaste, y con verdadera pena anotamos que solo señala un viaje por semana al Bebedero lo que constituye un grave perjuicio para este cantón y el de Bagaces, en los cuales hay distritos de gran importancia, como son Tilarán, Las Juntas, las ruinas etc., por lo cual suplicamos a Ud., muy encarecidamente si lo tuviera a bien favorezca a estos pueblos dándonos un correo más, o sea, dos por semana, como está, actualmente, establecido. La justicia de nuestra solicitud, está basada en el hecho de que pueblos de escasa o menor importancia, como son los de Belén, Arenal, Tempate, Portegolpe y 27 de Abril, gozan del beneficio de tener dos y tres correos por semana”.¹⁵⁵

En setiembre de 1935, es enviada una nota al presidente de la República, por parte de los vecinos de Huacas de Santa Cruz, solicitando la construcción de un muelle en la localidad de Puerto Viejo, el Jefe Político le remitía la nota al gobernador de la provincia de Liberia, haciendo hincapié en la solicitud de dicha comunidad, la nota hizo hincapié de las condiciones adversas del muelle de Puerto Viejo:

“El muelle de Puerto Viejo es indispensable y de mucha utilidad práctica; las poblaciones circunvecinas todas serían muy beneficiadas toda vez que dificultándose como ocurre todos los inviernos el transporte por la vía de Bolsón, nos quedaría más expedita la vía de Puerto Viejo aun para el mismo Santa Cruz, pues esa vía es más transitable en la estación lluviosa. Obra meritoria y que agradecería infinito todo el cantón de esta, si el actual gobierno, tan progresista como lo es hiciera factible esta nueva vía de comunicación”.¹⁵⁶

Estas dificultades se repetirían a lo largo de las décadas siguientes, dada la competencia y preferencias comerciales que tenían los agentes de las compañías, por lo cual la construcción de caminos se convirtió en una constante para todas las administraciones. Como lo apunta Fernando Zeledón, la Carretera Interamericana terminada en 1946, sirvió para entrelazar otras localidades del Guanacaste.

“El gobierno liberal invierte en medios de transporte fluvial y marítimo (Vapores y Gasolinas) concesionados a empresarios afincados en la región de Guanacaste, como nuevos propietarios, en función del transporte de arroz, maíz, frijoles, madera, minerales y ganado. Esta es una de las primeras políticas que el Estado impulsa para comunicar las principales ciudades guanacastecas, los mercados, circuitos comerciales y unidades productivas regionales en una suerte de combinación de medios de transporte (arreo, animales de acarreo, carretas, lanchas, camiones y trenes) y redes de comunicación (terrestres y marítimas) con el Valle Central. El ensanchamiento del modelo interventor del Estado costarricense, a partir de la década de los años cuarenta del siglo XX, precipita la construcción de la carretera Interamericana en la región de Guanacaste, lo que implica un cambio significativo en la red de caminos y el sistema de transporte, terminando en el corto plazo con el circuito que giraba alrededor de los puertos de cabotaje”.¹⁵⁷

155 ANCR: Serie Fomento.7079. (1913).

156 ANCR. Serie Fomento.3164, folio 3. (1933).

157 Fernando Zeledón Torres, “La construcción de la carretera Interamericana en Guanacaste, Estado, región y medios de comunicación, en 1943-1970”, en *Guanacaste: Historia de la (Re)Construcción de una región 1850-2007*.ed. Rodolfo

Al final la miopía estatal en el estudio de la diversificación comercial de la navegación y sus diferentes usos que se le podía asignar dentro de la economía regional y nacional, en la formar una flota nacional y soberana, resultó al final de la década de 1950, ver al transporte regional como una alternativa no rentable y sin mayor impacto para el desarrollo de la infraestructura nacional, para la investigación y vigilancia de sus costas. La navegación se tuvo como una etapa tecnológica igual de superada que eventualmente dio paso al automóvil, camión como los medios de transporte más eficiente de su época.

Con la finalización de la Carretera Interamericana y el transporte automotor, el Estado no se dio la oportunidad, de planificar políticas tendientes a diversificar y tener control sobre las vías marítima que ya de por si en su mayoría eran más conocidas y utilizadas por empresarios privados, los cuales esperaron a que el Estado solo les facilitara el desarrollo del comercio marítimo, su explotación y su estructura logística.

Sin embargo, las concesiones que las compañías adquirían por parte del Gobierno, con el transcurrir de los años se tornaron en actividades de carácter casi monopólico. Si bien es cierto, que muchos de los empresarios solo se dedicaban al transporte de las mercaderías, muchos otros en el Pacífico como el Caribe, adquirían las concesiones para tener un control de las rutas, los contactos comerciales y vender, directamente los productos, al final se convirtieron en intermediarios del productor.

Situación como se dijo anteriormente, dejó a muchos de los pequeños productores sin las opciones de sacar o de colocar sus excedentes con un buen precio sin antes pagar, tarifas de fletes ilegales. Si a nivel del transporte internacional el Estado pagaba caprichos, a nivel regional los abusos por parte de los caboteros eran frecuentes y en ocasiones denunciados antes los jefes políticos, sin tener un efecto punitivo sobre la situación.

Aparte de las vías marítimas, las vías fluviales sirvieron de medio para sacar e ingresar una diversidad de productos, por lo que la presencia del Estado era primordial en el control de los ingresos fiscales, como se dijo anteriormente muchas compañías se volvieron intermediarios directos de muchos productores por lo cual las rutas respondieron más a las relaciones establecidas entre productores de gran influencia y las compañías, de esta manera se dejaron de lado las verdaderas necesidades de las comunidades costeras y ribereñas, también fue común que los pobladores se dirigieran directamente al presidente, para manifestarle las condiciones adversas de las comunidades, por la infraestructura portuario o en el servicio de transporte, como este ejemplo de la comunidad de Santa Cruz para tener acceso a un muelle:

“...nos referimos Sr. Presidente a la necesidad tan sentida de construir un muelle al igual de los del Coco y Puerto Soley, en el lugar llamado Puerto Viejo del cantón de Santa Cruz, mientras que el de nuestros deseos,

habilitaría en todo tiempo muy ventajosamente a toda la región norte y oeste de nuestro cantón de Santa Cruz, como los pueblos de Tempate, Arenal, Portegolpe, Huacas, Matapalo, Santa Rosa, Hatillo, San Francisco, Veintisiete de Abril, Lagunilla, río Seco y aun el mismo centro o ciudad de Santa Cruz que en el invierno se le imposibilita totalmente el tráfico de carretera hacia Bolsón. Por el lado de Puerto Viejo queda expedito en todo tiempo el trayecto, este se haría en un día de jornada. El comercio en general de toda esta región ganaría notablemente, desarrollándose en mayor escala la agricultura, hoy casi nula, recobraría auge, estimulando vivamente la actividad individual en este ramo de la industria y desenvolviéndose en riqueza, lo que ahora no es sino una mina oculta entre las montañas de la inacción”.¹⁵⁸

3.7. Conclusión

El desarrollo de las actividades marítimas, era el objetivo trazado por el Estado costarricense para incentivar la mercantilización de la tierra, la costa y paulatinamente el mar, que le dieron otra connotación productiva y extractiva de la región pacífica. Para mediados del siglo XIX, estas actividades se enfocaron en trasladar e intercambiar los productos originados en el Valle Central y los extraídos de las regiones costeras que servían de insumo material al incipiente mercado de consumo de granos, carne y materias primas.

Sin embargo, el tráfico de mercaderías y la explotación de los recursos naturales, provocó que más y más navegantes incursionaran en aguas costarricenses. El papel del Estado fue promover legislación que garantizara el “justo comercio” con réditos para el fisco. Pero no lo fue para la población en general que dependiente de los recursos costeros, marinos y de los productos manufacturados que el Valle Central proveía.

Las diferencias tecnológicas entre el Estado y las compañías de explotación marítima nacionales y extranjeras, dificultaron que el primero lograra una mayor participación en el resguardo de las aguas, por lo que el Estado dejó en manos de las compañías de transporte y explotación marina, el aprovechamiento de ambos litorales, a la vez concedía onerosas concesiones y facilidades que le permitieron a las compañías navieras, colocarse dentro del mapa de desarrollo estratégico del país en materia de producción nacional y en la exploración marina.

Aunque el Estado en todas sus administraciones desde 1850 hasta 1950, emitió lineamientos acerca de la organización de sus puertos, ríos, milla marítima, costas y mares, no pudo obtener mayores ganancias, que las obtenidas por los impuestos generados a raíz de los contratos, concesiones, licencias y productos marinos. Limitándose a un débil control con sus resguardos, para evitar el contrabando que estuvo presente en todo el período estudiado.

Entre 1910 y 1950, muchos poblados costeros se valieron del transporte marítimo por medio de lanchas, botes entre otros, para tener una conexión al Valle Central y otras regiones del Pacífico. Sin

¹⁵⁸ ANCR. Serie Fomento.3164, folio 5-7. (1935).

embargo, fueron los pequeños productores de las regiones tierra adentro y aquellos alejados de los centros periféricos y de la infraestructura portuaria, los que sufrieron los abusos de las compañías de cabotaje y productores más grandes instalados cerca de la costa, la demanda de transporte marítimo regional fue incesante. Además, estos pequeños productores, no tenía acceso a otras rutas terrestres en buenas condiciones y tenían que lidiar especialmente, con las empresas de cabotaje, para enviar sus productos consignados por los intermediarios en Puntarenas y lidiar con el pago de altas sumas por los fletes.

Finalmente se puede identificar que los pequeños propietarios y productores viajaban poco pues eran también colonos, agricultores, jornaleros o peones desperdigados por toda la región del Pacífico y que mediante el denuncio de los terrenos cerca de la costa mezclaron las actividades de cultivos de subsistencia, de comercialización de excedentes, agropecuarios, extractivos, como y el turismo de pesca.

El Estado por medio de los contratos de transporte buscó la instalación de asentamientos agrícolas, para el poblamiento de terrenos en la milla marítima y la explotación de los suelos aptos para los cultivos y la ganadería.

CAPITULO 4

COMPAÑÍAS DE EXPLOTACIÓN MARÍTIMA COMO AGENTES DE CAMBIO ECONÓMICO EN EL PACÍFICO COSTARRICENSE

4.1. Introducción

Las compañías a finales del siglo XIX, vieron aumentada su participación en capital, en tecnología y conocimiento científico sobre el mar, lo que aprovecharon para llenar la falencia que el Estado demostraba con respecto a la exploración de sus aguas y sus costas. Los intereses comerciales de las compañías de explotación no se limitaron solo a realizar transportes, sino que también sirvieron de agentes de comercio de los productos extraídos de las regiones del Pacífico, crearon redes de comercio de una gran importancia. Las poblaciones cercanas a ríos y costas, exigieron al Estado dotarlas de mejor infraestructura.

Estas dificultades el Estado las tuvo que sortear con la concesión de las rutas, la construcción y el mantenimiento de las sencillas instalaciones portuarias que aun así para los habitantes y pobladores bastaba, para trasladar y mantener seguras sus mercaderías, ganados y animales de granja. Las concesiones y contratos tenían la finalidad de obtener un servicio y un bien como resultado de las labores de construcción y mantenimiento de los muelles, atracaderos para el comercio de cabotaje.

Por encima de las actividades alrededor del cabotaje, estaban las líneas de transporte internacional. Las compañías de transporte exterior supieron sacar provecho de su posición de proveedores de un servicio que el Estado, no pudo sustituir o no tuvo los elementos tecnológicos y financieros, para sostener contratos con mayores ventajas para el Estado.

Por lo que el modelo de la concesión se convierte en el instrumento utilizado por el gobierno y de un mejor provecho para las compañías, al solicitar otros beneficios como la utilización de terrenos para explotarlos mediante alguna actividad. En tanto las compañías de cabotaje se aprovecharon de su cercanía regional, con diferentes actividades comerciales y extractivas crearon redes de interés comercial y participaron de estas como complemento de sus actividades de transporte como por ejemplo, la extracción de mangle y la extracción de madera.

Los contratos también sirvieron para mantener una regulación en los servicios y el Estado anuló aquellos cuando las compañías, no respondían en beneficio real y visible, a sus objetivos como nación; lamentablemente actuaba tardíamente para anular los contratos o multar a las compañías por no cumplir con lo convenido. Lo que al final afectó a los habitantes y productores locales para agilizar y exportar al Valle Central y a otras regiones del Pacífico sus productos.

4.2. Intereses comerciales de las compañías de explotación marítima

En Costa Rica, la riqueza no solo se derivaba de las pocas minas de plata, oro y cobre que si hicieron fama en otras latitudes de América, ya entrado el siglo XIX. Fueron primero los anglosajones y otros pocos nacionales, los más visionarios que estimaron la importancia de otras riquezas de

la privilegiada geografía de Costa Rica, su ubicación entre dos océanos, su diversidad de climas y ecosistemas y calidad de suelos, le podían ofrecer a las compañías de transporte y extracción marítima, razones para sacar provecho comercial de esas riquezas. En esto los navegantes y los exploradores concibieron la rentabilidad de invertir y construir la infraestructura necesaria para las actividades que se desarrollaban alrededor del mar.

El Estado por su parte brindaba facilidades para que estas compañías se instalaran, pero no intervino directamente en el proceso como un agente de cambio o regulador, entregó de manera exclusiva la explotación de varios recursos y exoneraba de gastos adicionales a particulares, quienes a menudo se formaron en compañías, con el propósito de recibir el capital requerido para la explotación de las concesiones. A finales del siglo XIX, el Estado esperaba a corto plazo disfrutar de los beneficios que generarían estas compañías como la construcción de puertos y mantenimiento de los afluentes navegables aun cuando los contratos hubiesen caducado. El anhelo de que la navegación entre los puertos fuese más ágil por los avances tecnológicos en la navegación y a la vez obtenía ingresos fiscales, por el movimiento comercial desarrollado especialmente en el golfo de Nicoya.

Por ejemplo, las compañías de explotación marítima vieron la excelente calidad de la madera que se encontraba en todo el Pacífico de Costa Rica la cual fue esencial para la fabricación de barcos, instalación de astilleros y aserraderos cerca de la costa y ríos, esto le daba un valor agregado a sus actividades de transporte e incursionaban en otras actividades extractivas.

Por otra parte, el Estado comprendió que la empresa de construir una vía que conectara con los dos océanos era imprescindible y fue un sueño frustrado. En ese contexto la firma de un contrato para construir un canal interoceánico, procuró la búsqueda de rutas entre ríos que conectaran al Valle Central con el Caribe y el Pacífico. A finales del siglo XIX, el ferrocarril al Atlántico cumplió parcialmente ese objetivo a un gran costo, este no llenó las expectativas de las autoridades, de los habitantes, de los productores locales y siguió un camino diferente a los intereses nacionales. Con el monopolio de las líneas de navegación en el Caribe y el ferrocarril, era limitada aún más la salida al Atlántico y a la baja oferta de otras líneas de navegación, para no depender de los intereses que habían cimentado la Northern Railway Company y la United Fruit Company. Así que el Estado, tuvo como objetivo desarrollar la infraestructura portuaria en el Pacífico, para lograr alternativas diferentes a las del Caribe y lograr la circulación de nuevos productos a nivel regional y la exportación de otros como la madera, metales y productos pesqueros.

Con la participación del capital privado nacional y extranjero en la explotación de los recursos naturales, como un bien apreciable el Estado al inicio vislumbró esta metodología como un buen negocio para ambas partes. Esta situación cambió al verse limitado y sometido el Estado a los intereses, necesidades comerciales y de acceso a los recursos de la biota por parte de las compañías.

Las compañías de explotación marítimas surgieron como el medio idóneo para el impulso del comercio en el Pacífico de Costa Rica, las compañías de transporte internacional mantuvieron su dominio sobre las rutas y precios de los fletes durante todo el período en estudio, las compañías de cabotaje mezclaron a principios del siglo XX, el comercio regional en el Pacífico de Costa Rica, con el resto de Centroamérica, convirtieron al puerto de Puntarenas como uno de los principales puertos de la región en el Pacífico.

Las compañías de cabotaje disminuyeron su presencia a finales de 1940, disminución que contrastó con el aumento de la flota a pesquera nacional e internacional en la misma década, pero en el caso de las embarcaciones nacionales, estas con anterioridad ya habían mezclado las actividades marítimas del transporte regional e internacional con las actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras. El limitado desarrollo de la tecnología naval del país no fue impedimento para que creciera el comercio regional por el Pacífico, debido a la participación de agentes comerciales nacionales y extranjeros junto con los navegantes que introdujeron sus conocimientos marítimos.

Este auge en el tráfico marítimo regional, era visible ante la gran cantidad de mercaderías y puntos de intercambio desperdigados principalmente en el golfo de Nicoya. Esto fue un proceso comercial iniciado décadas antes, por ejemplo en 1865 y que buscó darle más regulaciones a las actividades marítimas en el Pacífico, por ejemplo en el gobierno de Jesús Jiménez se emitió el Reglamento para la Marina del golfo de Nicoya que dividía a las embarcaciones en tres tipos: lanchas, bongos y botes. El uso de estas embarcaciones era para la descarga y carga de los vapores y veleros, anclados en el muelle Puntarenas o cerca de la costa, también ayudaban en el traslado de las mercaderías y pasajeros hasta el muelle.

Los navegantes o agentes comerciales debían obtener la patente para brindar esos servicios y cada dueño o capitán de la embarcación debía certificar que tenían bienes para responder por los daños o pérdidas a las mercaderías transportadas, los veleros o vapores anclaban fuera del muelle debido a su poca profundidad, lo que convirtió a estas pequeñas embarcaciones esenciales para el flujo comercial en el puerto de Puntarenas.

A pesar de ser embarcaciones más pequeñas que los veleros y los vapores que efectuaban comercio de altura eran sin duda las que generaban más tráfico marítimo en el golfo y constituyeron una red pequeña, pero muy importante de comunicación, en esa parte de la geografía del Pacífico, pues podían navegar por los ríos y llevar mercaderías hasta prácticamente al corazón de la provincia guanacasteca, Liberia, Cañas, Abangares, Nicoya entre otras que posteriormente eran transportados a mula, carretas o caballo; situación contraria de las embarcaciones de cabotaje que en verano les era imposible casi navegar por los afluentes navegables y llegar a un puerto a atracadero por su mayor calado y tamaño.

Las embarcaciones de cabotaje por lo general tenían tonelajes inferiores a las cincuenta toneladas, por lo cual sus límites de navegación, según el Reglamento la Marina del golfo de Nicoya iba desde Cabo Blanco hasta el puerto de la Herradura [hoy playa Herradura] y las embarcaciones mucho más grandes que sobrepasaban las cincuenta toneladas podían recorrer los anteriores límites, toda la costa y demás puertos centroamericanos, los vapores y veleros de 250 toneladas en adelante eran los más aptos para el comercio de altura hasta Europa, América del Norte y Sur América.

Como lo menciona Jorge León, los vapores ganaron preferencia con respecto a los veleros para realizar comercio de altura, por su alta capacidad de carga, [a pesar de que ocupaba mucho espacio para el carbón], por su rapidez y dominio sobre los océanos. Es por esto que a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, el Estado motivado por los cambios tecnológicos en la fabricación de embarcaciones, reafirmó su política de formalizar contratos preferenciales con las compañías de cabotaje contaran con embarcaciones modernas y seguras que facilitaran, el comercio tanto dentro del golfo de Nicoya hasta golfo Dulce y otros puertos de Centroamérica o el Caribe.

Las lanchas de gasolina y pequeños vapores se quedaron con la navegación por los ríos que tributaban al río Tempisque, adentrándose en Guanacaste, conectaban los poblados de Cañas, Bagaces, Nicoya entre otros y en el Pacífico sur establecieron rutas interna con puertos como el del Pozo o puerto Cortés, por el río Térraba [en lo que hoy se conoce como el humedal Térraba-Sierpe], otros sitios como isla del Caño, Golfito y punta Burica. Sin embargo, para la década de 1920, muchos de los accesos por los ríos en el Pacífico, Guanacaste y en el Pacífico sur, ya habían perdido su navegabilidad debido a la sedimentación y bajo caudal que impedía la navegación de estas embarcaciones.

En la fotografía 5, muestra el embarcadero de Paquera donde las lanchas [embarcación al fondo] llegaban para cargar o descargar en las bodegas, también los botes y bongos se acercaban ya fuera para descargar mercadería directamente de las lanchas o para cargarlas, navegaban río adentro donde a la lanchas más grandes le era imposible ingresar por su tamaño y poca profundidad de los afluentes o costas.

FOTOGRAFIA 5
EMBARCADERO DE PAQUERA GOLFO DE NICOYA, 1959



Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño, “El Golfo de Nicoya a Través del Tiempo”. (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto n° 12.

4.3. Contratos con las compañías de cabotaje en el Pacífico costarricense

A inicios del siglo XX, la tecnología naval y el contexto productivo del país, habían transformado estructura comercial de los contratos, licitaciones, concesiones de transporte, mantenimiento de los muelles, ríos y atracaderos, lo anterior le otorgó una mayor participación a las compañías de transporte marítimo y pesqueras, en el supuesto para el Estado una menor inversión para construir y mantener las docenas de muelles o puertos en el Pacífico. En el caso del puerto de Limón en principio, el control y mantenimiento estuvo a cargo de la Northern Railway. Company propiedad de Minor Cooper Keith,¹⁵⁹y

159 <http://www.mopt.go.cr/planificacion/puertos/patl.asp> (Fecha de acceso: 14 de setiembre 2012) (Según la página en internet del Ministerio de Obras Públicas y transportes apunta a que: “El puerto original de Limón fue construido por la Compañía de Ferrocarriles “KEITH” en el año 1904 para la exportación de bananos. Este puerto fue ampliado y mejorado hasta 1968 cuando pasó a ser propiedad del Gobierno Central. Es importante aclarar que en 1870 el primer muelle se construyó madera, el de 1904, se construyó con las bases en hierro y otras partes de la estructura en madera. Sin embargo, el puerto Limón data de 1870.)

lo mismo realizó la Golfo Dulce Land Company¹⁶⁰ en 1939 cuando construyó el muelle en Golfito y el muelle de Quepos,¹⁶¹ para el arribo de sus barcos, así como de atracaderos en puerto Cortés.

A pesar de que el objetivo principal de estos contratos era obtener mejores servicios portuarios, muchos de los pobladores y productores locales tanto el Caribe como en el Pacífico se vieron en desventaja con respecto a los productores bananeros, ganaderos y agricultores que demandaban una gran cantidad de peso y volumen en las embarcaciones e inclusive con las bodegas ubicadas en tierra, lo cual dejaba sin espacio a aquellos que llegaban a proteger sus productos de la lluvia o el sol. En el caso del Pacífico esta condición limitó el intercambio comercial de pequeños agricultores o productores, a los intereses de las compañías de transporte pues era denunciado por ellos, las preferencias entre las compañías de transporte marítimo con prominentes finqueros o agricultores de las regiones productoras tanto en Guanacaste, en el Pacífico Central y Pacífico Sur.

Entre las actividades económicas que desarrollaron estas compañías ya fuese de transporte agrícola y de explotación pesquera en el Pacífico, se encontraban muchas diferencias tecnológicas, financieras, comerciales, productivas, sociales y de alcance geográfico, por lo que cada compañía no se quedaba en una sola actividad, ya fuera por la rentabilidad o las relaciones comerciales entre productores.

En consecuencia el Estado les dejó abierta la posibilidad de extender sus actividades comerciales, flota naval e infraestructura portuaria. Esto quiere decir que los contratos firmados antes de 1880, solo permitían realizar navegación de transporte en un área geográfica del Pacífico determinada, para evitar el contrabando o por la capacidad de tonelaje de la embarcación, distancias y facilidades para realizar sus rutas e itinerarios con los puertos de altura o locales. Pero eso cambió a inicios del siglo XX, donde las compañías de transporte podían establecer redes de comercio (sobre todo en la importación de abastos para los poblados costeros) y para el Estado era sinónimo de nuevos ingresos fiscales, mayores transacciones de mercadería al puerto de Puntarenas y la activación de poblados que otrora, habían sido invisibles económicamente, aunque el contrabando siguió presente el Estado procuró ser más eficaz en el control aduanero y marítimo.

160 http://www.incop.go.cr/terminal_golfito.php (Fecha de acceso: 14 de setiembre 2012) (“El Puerto de Golfito se encuentra ubicado en el Golfo Dulce en la bahía del mismo nombre, fue construido en el año 1939 por la Compañía Bananera de Costa Rica, una subsidiaria de la United Fruit Company, con el propósito exclusivo de servir de plataforma, para la exportación de banano a los Estados Unidos. Esta compañía bananera lo administró y operó hasta el año 1984, fecha en que abandonó sus actividades en la zona. En virtud de ello, se firmó un Convenio entre la compañía y el Gobierno de la República el 25 de marzo de 1985 y un finiquito el 18 de abril de 1985, donde se definió que los bienes muebles e inmuebles se traspasaban al Estado.”)

161 http://www.incop.go.cr/terminal_quepos.php (Fecha de acceso 14 de setiembre, 2012) (“El muelle de Quepos fue construido por la compañía Bananera de Costa Rica en el año 1939 con el objetivo de que sirviera como medio de transporte para la zona ya que en ese entonces, Quepos no contaba con carreteras ni aeropuerto. Luego de su construcción fue usado como medio de cabotaje entre Golfito y Puntarenas y como muelle de altura para la exportación de banano e importación de materias primas.”)

Los contratos entre compañías de cabotaje y las de comercio altura para la década a finales del siglo XIX, eran muy similares, en la concesión de las rutas y diversidad de actividades comerciales, por la exoneración de impuestos y facilidades en la instalación de infraestructura en la milla marítima, libre introducción de repuestos o maquinaria y subvenciones.¹⁶² De ahí que desde finales del siglo XIX hasta 1948, los empresarios locales e inversionistas extranjeros mezclaron actividades de transporte, turismo y extracción marina.

Anteriormente, esto se logró gracias a la ayuda de los navegantes, en su mayoría foráneos, radicados en el país, quienes tenían un mayor conocimiento de las características ambientales, mecánicas de los afluentes, arrimaderos, muelles o puertos, las condiciones y distancias entre las rutas para expandir el conocimiento de las costas del país. Sin embargo, la mayoría de los navegantes eran empíricos, aprendían el oficio de marinero por medio de sus capitanes y no se basaba en una formación técnica, muchos eran conocidos como exploradores, otros eran constructores pero la profesión de marinero en el país, era muy restringida, aun así para la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Guerra y Marina era importante contar con los servicios de este personal. En los presupuestos nacionales de 1870 a 1950, aparecían como marinos o pilotos. A pesar de su experiencia en el mar fueron comunes los accidentes en el mar con las embarcaciones.

La mayoría de los contratos ya fuese con líneas navieras internacionales o de cabotaje, duraban entre uno y diez años, en estos contratos se buscaba el acceso a puertos y mercaderías que les hiciese rentables los fletes más la exoneración de impuestos por muellaje con el argumento de que beneficiaban al fisco con la introducción de mercaderías, aun cuando eran exoneradas con un 5% del valor total de las mercaderías.

El ligamen que tenían las compañías de comercio internacional fue muy básico como básica fue la oferta productiva a nivel internacional del país, limitándose en sus grandes cantidades de banano, de café, de madera, de madre perla, oro, plata entre otros en el siglo XIX y principios del siglo XX, con el efecto de que muchos otros artículos ampliaron su rango geográfico donde se les podía producir sin un alto grado de especialización y tecnología para el siglo XX, el curtido de pieles, tortugas, pescado, abacá, sal, la especialización llegó a muy pocos productos como la piña y la palma africana.

Las subvenciones luego de 1910, fueron primordiales ya fuese con el carbón, la gasolina y la libre introducción de mercaderías una condición infaltable en todos los contratos firmados, los montos

162 Orlando Salazar Mora, *Viaje del cónsul francés por Centroamérica 1888-1889*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2009):23. (Salazar afirma: "Los vapores extranjeros que importan todos estos productos no pagan ningún impuesto en los puertos de la República donde atracan Ellos pagan solamente 25 piastras como derecho de fero por la entrada y la salida. El tributo impuesto a los navíos parece muy inapropiadamente llamado derecho de fero, tomando en cuenta que no existe un solo fero a lo largo de la costa del Pacífico, que por lo demás no estaba nada iluminada. Los veleros pagaban 25 centavos, 1,25 por tonelada de aforo como derecho de refugio, y 10 piastras como derecho de fero.").

de pago de gasolina por kilómetro iban desde los 28 colones hasta 50 colones por kilómetro, en el caso de este contrato de cabotaje donde el monto era de 40 colones:

“Un auxilio en efectivo de 1.000.00 colones mensuales pagaderos al final de cada mes. Por cualquier servicio adicional al especificado en este contrato que el gobierno ordenare, se comprometerá a pagarlo a la Empresa a razón de 40 colones por kilómetro recorrido. La introducción, libre de derechos de aduana y muellaje, de la embarcación que se destine para este servicio lo mismo que el combustible, aceite lubricante, canfín, cuerdas o mecates, cadenas, herramientas para taller y embarcaciones, piezas de repuesto, útiles y materiales que en el curso del contrato se necesiten para la operación y reparación de la nave y para la construcción de otras en lo futuro, para mejorar el servicio o para remplazar las destinada al fin de este contrato si estuviere en mal estado, quedando sujeta al registro de aduana la introducción de los referidos artículos”.¹⁶³

Muchas de las compañías tanto nacionales como internacionales fueran de cabotaje o de comercio de altura, conocía de la necesidad de infraestructura y sabían que si la Secretaría de Hacienda y Fomento, más vinculadas en el levantamiento de muelles y pequeños puertos debían autorizar a las compañías a llegar a esos puntos, por lo que el gobierno permitió el uso de la milla marítima, tierras, bahías como derechos de uso para las compañías.

Las compañías tenían la mayoría de veces mejor información del estado de cada muelle, atracadero y bodega que había en el país, por lo que en la mayoría de los contratos el Estado procuro que las compañías hicieran las reparaciones o mantenimientos debidos, de ahí la subvención en la importación de maquinaria o materiales. Por ejemplo, un elemento primordial en las compañías fue la madera, materia prima que prácticamente estaba a la mano de los constructores de naves.

La madera de los bosques en el Pacífico brindaron esa posibilidad y el costo de su extracción fue mínimo. Esta fue la base material hasta la segunda mitad del siglo XX, en la construcción de los muelles, bodegas y un material infaltable en las embarcaciones, prácticamente todas eran hechas en madera, cada bahía y playa con acceso a un bosque significó, un pequeño abastecedor de madera, un astillero temporal y la salida ilegal de buena parte de esta (contrabando). Las embarcaciones que llevaban partes de hierro eran armadas en los astilleros con piezas importadas, ya que en el país antes de 1950 la industria siderúrgica era ínfima y no llenaba las necesidades de las compañías locales. Pero las compañías de cabotaje vieron en la madera un negocio tan rentable que buscaron la forma de denunciar terrenos o que el uso de los terrenos estuviese en los contratos, con el pretexto de ampliar sus instalaciones.

Aunque la milla marítima fuese denunciada para la explotación de madera (por concesión) no fue tan vigilada como los bosques del interior, merece atención el uso que se le dio a la milla marítima y fluvial, cuando se les dejaba el mantenimiento de los cauces y fondeaderos, lo que causó muchas

163 ANCR. Serie Fomento 10092. (1915).

veces el cambio del paisaje. De esto se aprovecharon los productores instalados cerca de la costa y ríos, que en diferentes contratos sobre el uso de la milla marítimas y fluvial tuvieron injerencia para transformarla en campos de cultivo y ganadería, no es el fondo de esta investigación, pero es importante profundizar esos cambios en una investigación a futuro.

Las compañías transporte de cabotaje regionales o de comercio de altura se enfocaron en establecer rutas y enlaces con los diferentes productores, locales las cargas justificaban los viajes y el Estado procuró que los precios cobrados a los productores y colonos fueran los menores, para incentivar el intercambio y suplir al Valle Central de materias primas. Con esto jugaron las compañías de cabotaje, pues las tarifas de los pasajes, compensaban los bajos precios en el transporte de ganado, granos y otros productos. Pero también amarrar las rutas y tener acceso a la infraestructura dotada por el gobierno, fue un buen negocio para las compañías y caboteros en ausencia de los caminos y carreteras, que fue la tónica seguida en varios contratos como el que se firmó con la compañía de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya en un contrato firmado en 1915 para las rutas al Pacífico Sur:

“El gobierno construirá los muelles necesarios para el servicio de este tráfico en los diferentes puertos de escala en que así lo juzgue conveniente obligándose la empresa a mantenerlos en buen estado. Si el gobierno así lo deseara la empresa construirá los referidos muelles por cuenta del primero pagándoseles a la empresa la construcción de ellos al costo. La empresa se compromete, además, a mantener libres de estorbos los cursos navegables de los ríos Grande de Térraba, río Coto, río Damas y demás por cuyo cauce se haga este servicio, quedando por cuenta del gobierno todo trabajo de canalización o que requiera el uso de dragas. También será obligación del gobierno hacer la limpieza de los ríos en caso de avenidas y crecientes extraordinarias que varíen su curso o que los obstruya al extremo de hacer imposible su navegación”.¹⁶⁴

En el estudio de Fradin sobre las costas al oeste del país, fue imposible no hacer eco del discurso que vertieron a lo largo del siglo XIX, las docenas de viajeros que visitaron Centroamérica, pero no hubo alguno que manifestara su asombro al contrastar los relatos oficiales de la colonia que habían designado, a Costa Rica como la provincia más pobre del reino de España, con sus observaciones sobre la gran diversidad en flora y fauna que el país poseía, Fradin no dudó en dejar claro de que ubicación de Costa Rica dentro de la geografía de Centroamérica estuvo marcada por la fortuna que la naturaleza brindó no solo a sus tierras si no a sus costas, primero desde la necesidad de estudiar con mayor agudeza las bondades que las costas tenían para las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras.

Sí, en 1892 con Eliseo Fradin, el gobierno tuvo conocimiento del estado de los pueblos circunvecinos de la costa oeste de Costa Rica y de sus ríos más importantes para la navegación en el siglo XX, fue una necesidad conocer a fondo las necesidades reales de los habitantes, quienes por medio del jefe político o funcionario municipal, solicitaban o se quejaban de los servicios marítimos o permisos de pesca.

164 ANCR. Serie Fomento.10092. (1915).

“Al observar detenidamente el mapa general que comprende la América Central, es fácil establecer una comparación exacta y exponer y deducir una verdad incontrastable esto es que desde las cinco repúblicas Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica esta última ha sido favorecida por la naturaleza. Parece en efecto que Costa Rica ha sido el niño mimado del creador y tiene el derecho de decir a los navegantes: venid a mis aguas, frecuentad mis costas y encontrareis en ellas puertos, golfos y bahías profundas, seguras y hospitalarias”.¹⁶⁵

Para el mismo estudio, Fradin se sorprendió por la geografía que tenían las costas del Pacífico de Costa Rica, del golfo de Culebra incluyó afirmaba:

“Después del golfo de Nicoya, dirigiéndose hacia el Norte, el golfo de Culebra es el más grande que se encuentra en la costa de Costa Rica. (Costa Pacífica). Puede decirse sin exageración, que la configuración de sus costas es apropiado para la creación de un gran puerto de guerra y de comercio, pues puede abrigarse ahí la armada más grande de Europa”

En nota enviada el 7 de marzo de 1913, al Subsecretario de Estado, se le informaba de los datos sobre distancias en millas que tenían que recorrer, los vaporcitos del puerto de Puntarenas hasta los puertos localizados más allá de la boca del río Tempisque, en la misma nota le informaba que no se habían podido localizar los mapas en el archivo, por lo cual se desconocía las distancias y exactitud en la duración en los tiempos de recorrido, lo cual fue fundamental para calcular, los gastos en combustible y la subvención a la compañías.

No obstante, esa información fue tomada de los navegantes y prácticos que indicaban las siguientes distancias: Manzanillo veinte millas, a Puerto Jesús treinta y cinco millas, a Bebedero 65 millas y Ballena 82 millas.¹⁶⁶ Aunque no se tenía conocimiento aún de los caudales y profundidad de los ríos para el calado de las embarcaciones, los navegantes sabían de las rutas, desviaciones y tenían ubicados los bancos de arena o formaciones rocosas que sobresalían del mar o si encontraban, en la entrada de la boca de los ríos o costas y al ingresar a los ríos que daban directo a los puertos instalados en su rivera.

A continuación, se muestra un extracto de un informe emitido en 1915, a la Secretaría de Fomento, para el estudio de una licitación de transporte marítimo, en él se detallaba una importante información sobre las condiciones de los puertos ubicados al sur del país, estos eran el de Damas, Dominical, Uvita, El Pozo, El golfo o Puntarenitas, Conte y Las Agujas.

“Damas -Es un puerto de escaso movimiento comercial, al Norte del río “Parrita”; se fondea en la playa y el transbordo se hace en bote. El finquero que allí existe es Mr. Wilbur, quien posee una lancha grande movida a gasolina y vela con la cual hace el tráfico. Dominical -Se fondea en la playa; el trasbordo se hace con botes; tráfico nulo de pasajeros y carga, si acaso una o dos veces al año los pocos y modestos agricultores que allí existe solicitan se acerque lancha correo. Uvita -Se fondea en la playa; es un puerto bastante abrigado de los vientos del Sur por

165 Eliseo P. Fradin. *Estudios del golfo de Nicoya, del golfo de Culebra y de la bahía de Cocos (1891-1892)*. (San José, Costa Rica: Tipografía y Litografía Nacional, 1892):4.

166 ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

varios islotes; hay un caserío bastante poblado y ofrece tráfico constante de pasajeros y carga. Por este puerto, salen todos los productos de las regiones del "General" y es de indispensable necesidad construir una bodega en uno de los islotes para almacenar la carga en espera de la llegada de la embarcación correo. El Pozo -Puerto Fluvial sobre el río Grande de Térraba; este río al desembocar en el mar se abre en tres brazos principales conocidos con los nombres de Boca Brava, Boca Chira y Boca Zacate, la primera no es navegable; la segunda es la que utilizan las embarcaciones que ahora hacen el tráfico y ofrece el peligro de tener poca profundidad y el lecho es de roca; peligroso aun para embarcaciones como la "Josefita" y la "Digna María". Ofrece más seguridades por tener aguas profundas la Boca de Zacate con el solo inconveniente de aumentar la navegación en más de quince kilómetros. El puerto de El Pozo, queda a gran distancia del mar río arriba. Este es ancho y profundo hasta un lugar que llaman "Juntaderas", pero a medida que avanza se va estrechando de tal manera que al llegar al Pozo, no podría girar una embarcación de sesenta pies de eslora. Se hace necesario, pues, en el caso de decidirse por la proposición A de Purdy, construir una bodega en Juntaderas, establecer un servicio de bongos para el trasbordo de carga y pasajeros. El Pozo es y será, sin duda, el puerto de toda la ruta. El Golfo o Puntarenas -Puerto de aguas tranquilas dentro del Golfo Dulce, tráfico comercial muy limitado; generalmente, su movimiento es con David, provincia de Chiriquí. Conte -Puerto fluvial sobre el afluente del río "Coto" conocido con aquel nombre, de poquísimo movimiento comercial con Costa Rica, bastante población, pero diseminada en las márgenes del río; de gran porvenir por sus tierras feraces y bosques seculares. Es extraño que se haya omitido en el itinerario el puerto "Las Agujas", situado casi a la entrada del golfo de Nicoya, puerto manso, con algún caserío y empresas agrícolas. Si el gobierno como lo cree aspira a dar verdadero impulso a toda la región, cuyos puertos van a ser frecuentados por naves nacionales con itinerario fijo, debe hacerse un esfuerzo por construir bodegas y muelles en cada uno de ellos y tender un hilo telegráfico por lo menos hasta golfo Dulce".¹⁶⁷

Para las entidades del gobierno, informes como el anterior, dieron cuenta del estado de las regiones costeras, vías fluviales, condiciones ambientales, distancias, poblados, estos datos fueron esenciales para darle los insumos necesarios, para abrir y otorgar una línea o rutas de navegación en concesión.

"Uno de los problemas más difíciles de resolver para la población de la zona sur fue el de la salida de los productos hacia los mercados del interior del país, ya que el servicio de cabotaje (único medio de transporte factible) era muy irregular. La comunicación por vía terrestre resultaba casi imposible. Esto no fue solucionado sino hasta que se construyó la Carretera Interamericana..."¹⁶⁸

Pero, lo que más le interesaba al Estado, era conocer qué pobladores habitaban la región, el tamaño de los poblados y sobre cuáles actividades agrícolas o económicas basaban su permanencia, así se tenía una radiografía del potencial productivo que podría tener la zona y cuáles productos podían incentivarse, económicamente, en especial, los agrícolas y ganaderos. Mucha de la introducción a la región del Pacífico Sur, del ganado, cerdo, caballo, aves de corral, entre otros, fue facilitada por su transporte en embarcaciones desde haciendas ganaderas, ubicadas en Guanacaste, para ser reembarcadas en Puntarenas hasta los puertos o muelles de esa región, así también eran introducidas desde Chiriquí.¹⁶⁹

167 ANCR. Serie Fomento. 10092. (1915).

168 Ana Luisa Cerdas Albertazzi, "El surgimiento del enclave bananero en el Pacífico Sur", en *Revista de Historia* (Costa Rica) 28, (1993):121.

169 Ronny Viales, "Poblar, comunicar y buscar capitales: tres fundamentos de la política agraria liberal en Costa Rica en-

En el caso del golfo de Nicoya hubo una licitación 1913 que incluía las rutas y distancias para cabotaje entre poblados del golfo, el Puerto de Puntarenas y puertos de la región sur. Estos cálculos sirvieron para tener un detalle, los costos de subvencionar estas actividades con los tiempos de arribo de las embarcaciones en cada una de las rutas concesionadas, sobre la periferia de la costa, en los afluentes y de los viajes directos al puerto de Puntarenas.

Para el siglo XIX, las embarcaciones que el Estado y muchas compañías tenían y operaban en el golfo de Nicoya, usaban como combustible el carbón y su estructura era muy diferentes a los pequeños veleros que eran la gran mayoría los que surcaban la costa Pacífica. Los vapores eran más grandes pues debían transportar el carbón para sus trayectos, a parte de las mercaderías por lo que eran también más potentes. A principios del siglo XX, en ambas costas, se utilizaban embarcaciones a base de vapor y de gasolina; estas últimas serían las más comunes entre los navegantes, las embarcaciones de vela rápidamente fueron desapareciendo y quedaron solo para los lugareños que las utilizaron para viajes más cortos.

A partir del informe de Eliseo Fradin, empieza a desarrollarse en el país un conocimiento de las condiciones naturales de la geografía marítima, no obstante poco antes de la independencia ya se tenían visualizadas también las especies que se podían explotar por su carne y es en la segunda mitad del siglo XIX, que se establecen con más criterio económico, las concesiones de extracción marina y costera.

Según el contexto productivo de la región la actividad naviera y de explotación marina, se dinamizaron paulatinamente conforme la presencia de las compañías (sobre todo, de las extranjeras) tuviera acceso al uso y extracción de los recursos, otorgado de manera exclusiva por parte de los gobiernos progresistas. Con Tomás Guardia la política de exclusividad en los contratos a las compañías se siguió como un modelo para atraerlas.

4.4. Implicaciones comerciales de los contratos en los servicios prestados por las compañías de cabotaje: estudio de casos

El modelo de concesión lo que hizo fue desacreditar a una compañía cuando esta no cumplía las expectativas del gobierno, lo que buscaban otras compañías que competían entre si era que se les adjudicase de manera exclusiva un concesión, ya fuese en el Pacífico como en el Atlántico por obtener la totalidad de las rutas y demás facilidades no solo en Costa Rica, sino en toda Centroamérica lo que

tre 1870-1930", *Agronomía costarricense* (Costa Rica) 24, n.1 (2000): 99-106. (En este artículo se plantea la preocupación del Estado por fomentar desde finales del siglo XIX, una red de caminos que comunicará el Valle Central con las regiones periféricas. El Estado adoptó la visión del progreso eurocentrista, para incentivar el establecimiento de poblaciones colonizadoras y agrícolas inmigrante y expulsada fuera de la meseta central, por medio de la construcción de rutas terrestres, que si bien permitieron la apertura de nuevas comunidades, su falta de mantenimiento y los climas hostiles hicieron que muchas se volvieron intransitables a los pocos vehículos que existían para comienzos del siglo XX).

dejaba casi sin opciones de optar por otra forma de crear un comercio internacional y regional acorde a los intereses de la nación.¹⁷⁰

Por esto, el Estado aún con sus limitados recursos tecnológicos y financieros decidió explorar las riquezas de sus costas, lo cual se justificaba en la necesidad de obtener nuevos ingresos fiscales, mediante el desarrollo de colonias agrícolas a lo largo de todo el país. Con las actividades extractivas o comerciales que desarrollaran las compañías en el Pacífico, así como en el Atlántico, la exploración de los ríos tuvo una gran importancia, durante todo el siglo XIX, como rutas para conectar el interior del país y todavía en el siglo XX se identificaron cuáles eran aptos para la navegación.¹⁷¹

Mediante Decreto número 15, del 19 noviembre de 1902, se aprobó un contrato entre los ciudadanos estadounidenses John Butler Swann y Charles Joseph Hamilton, para que en tres meses pusieran en marcha el servicio cabotaje, en el océano Pacífico, entre sus cláusulas se les permitía la navegación, pero fuera del golfo de Nicoya hasta golfo dulce, también debía matricularse como una embarcación nacional, aunque fuese una embarcación extranjera, podría dedicarse al comercio de altura, pero sin tocar otros puertos del país, (solo transportar pasajeros y mercaderías) excepto con el de Puntarenas. El diputado Manuel Jiménez, en nota enviada el 15 de noviembre de 1902, expresaba al Congreso.

“Es manifiesta la conveniencia pública de fomentar las comunicaciones con los apartados pueblos de golfo Dulce, Térraba, Boruca y demás caserío al sur y al norte de cabo Blanco”. La simple lectura del contrato da a conocer que para conseguir el beneficio de ese servicio público, ningún gravamen oneroso, ningún privilegio, ningún favor extraordinario otorga el Estado”.¹⁷²

170 Orlando Salazar Mora. *Viaje del cónsul francés por Centroamérica 1888-1889*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2009):6. (La línea española hubiera alcanzado ciertamente grandes beneficios, pero desgraciadamente ella había sido organizada con mucha precipitación, había enviado vapores en el Pacífico sin haber tomado, de antemano, todas las disposiciones indispensables para asegurar su servicio. En efecto, no encontró ni naves para el embarque y el desembarque de sus mercancías, ni el carbón que debía comprar a la Pacific Mail, que naturalmente le vendía a precios excesivos. La compañía española cometido, ante todo, el error enorme de no asegurar previamente, por medio de contratos con el ferrocarril de Panamá, la facultad de remitir productos para Europa. Así, al cabo de tres meses, la compañía tuvo que cesar su servicio. Afirmo que las compañías alemanas Kosmos y otra línea de Hamburgo, que, actualmente, ofrecen los viajes por el estrecho de Magallanes, se dedican a establecer una línea entre Panamá y San Francisco. Durante mi viaje tuve la ocasión de encontrarme varias veces con el agente que recorría Centroamérica. Por qué la Compañía General Transatlántica, que es la única compañía francesa indicada para hacer este servicio, no se prestaría a aprovechar las ventajas que los gobiernos de las cinco repúblicas le ofrecen; ella puede estar segura de ser bienvenida y si quiere establecer un servicio sólidamente organizado, podría mantener ventajosamente la lucha con la Pacific Mail. Ella hará bien, sin embargo, en apresurarse si no quiere ser sobrepasada.)

171 Gabriel Ureña Morales, *Geografía de Costa Rica*. (San José: Costa Rica, Atenea, 1963):15-19. (Para 1961, el Poder Ejecutivo, estableció el número de ríos navegables y sus centros de arribo y se dividieron de la siguiente forma, los ríos navegables, en el Atlántico con el Sixaola 140 kms, los canales del Tortuguero, el río Colorado 35 kms, el San Juan 125 kms, el Sarapiquí 85 kms, el río San Carlos 125 kms, el río Frío, los unía con el puerto de limón, en el Pacífico, El Tempisque 136 kms, río Bolsón, El Bebedero, El Diquis (Grande de Térraba) 55 kms, el río Coto 40 kms con Puntarenas, Quepos, Puerto Cortes y Golfo Dulce.)

172 ANCR. Serie Congreso.3092(1902)

En este contrato como muchos otros, los diputados, sobre todo los de Puntarenas y de Guanacaste, sostenían la importancia de fomentar las comunicaciones y el comercio entre Puntarenas y los pueblos costeros más lejanos, por lo cual meses antes se había firmado otro contrato de navegación, pero solo en el golfo de Nicoya y ríos navegables de la provincia de Guanacaste, con el empresario Manuel Barahona, de forma exclusiva.

El Congreso, entonces, estuvo debatiendo si al otorgar la concesión a Butler y Swann, entrarían en contradicción, por la concesión que le había otorgado con carácter de monopolio de todo el sistema de transporte fluvial, al hacendado Manuel Barahona Vargas. Además se interpretaba que el derecho de comercio y demás intereses solo le estaban facultados a los contratistas que daban sus servicios dentro del golfo y sus afluentes y nadie más podría lesionar ese supuesto monopolio comercial, se aclaraba lo siguiente:

“Entiendo que esa limitación se estipulo porque en aquella fecha estaban pendientes negociaciones en virtud de las cuales se iba a conceder un monopolio para el comercio de cabotaje en el golfo de Nicoya”. “Las negociaciones dichas se llevaron a cabo y felizmente no hubo necesidad de que se otorgara el monopolio referido. Por consiguiente, no hay razón para imponer a los señores Swann y Hamilton la restricción de que he hablado. Todo lo contrario, la conveniencia pública requiere dar las mayores facilidades a todos los que en el litoral del Pacífico se dediquen a la navegación de cabotaje. Eso abaratará los fletes por el efecto de la competencia y tenderá a que se aumenten las comunicaciones marítimas en aquella zona”.¹⁷³

El contrato con Butler y Hamilton, originó una larga discusión, en el Congreso al respecto del otorgamiento de concesiones de las rutas de navegación, pues varios diputados necesitaban aclarar si la ruta otorgada al señor Barahona, con carácter de monopolio, presentaba vicios en sus alcances comerciales y legales, si se ponía en peligro la ratificación y aprobación con los primeros, por la condición que suponía el cambiar, el contrato con la restricción del comercio de cabotaje, el traslado de pasajeros y mercaderías, solo fuera del golfo de Nicoya.

El diputado Jenaro Bonilla presentó una moción el 6 de mayo del año 1903 para que se aclararan las diferencias entre los contratos de Barahona, Butler y Swann, para se modificara el contrato con los segundos y permitiese la navegación dentro del golfo de Nicoya y ríos navegables de todo el Pacífico. Los alcances de esta discusión no solo radicaban en una cuestión, tecnológica, legal y comercial, fue claro de que había intereses por parte de las compañías de obtener rutas y servicios de manera exclusiva, esa apertura a que las compañías se establecieran, no fue ampliamente aplicada a todos por igual, habían diputados que se opusieron al cambio en dicho contrato, alegando que ya había un monopolio de la ruta, Bonilla manifestaba:

173 ANCR. Serie Congreso.3092(1903)

“...el servicio de los vapores del señor Barahona es esencialmente distinto en su forma y fondo al que pudiese prestar la empresa de los señores Swann y Hamilton. Los primeros hacen el servicio fluvial de los ríos Tempisque y de las Piedras; los últimos, expresamente contruidos para navegar fuera del golfo, no pueden remontar esos ríos a causa de mayor calado... Conviene hacer otra aclaración importantísima que, si debe pasar mal vertida a la cámara, y es que hay muchos lugares poblados en el interior del golfo a donde hoy en día los vapores que tienen en servicio los señores Barahona; Fait y otros, no pueden ir por su especial estructura, mientras que únicamente los vapores de los señores Swann y Hamilton podrán visitarles y establecer rápidos y activas comunicaciones; tales, como, Las Agujas, río Grande de Tarcóles, Las Mantas, Gigante, Paquera, Cabo Blanco, etc., cuyos lugares no son, ni han sido servidos jamás por ninguna empresa de vapores, y quedan todavía postergadas para no comunicarse más que por medio de botes y bongos, en caso de que no se acuerde la modificación solicitada. Se deduce del precedente párrafo que la Comisión tiene sobrados motivos para asegurar el incremento de comercio y agricultura que sobrevendrá si se acepta la modificación, y que cumple su deber al apoyarla”.¹⁷⁴

El diputado Bonilla cuestionó los beneficios reales de ese el monopolio de Manuel Barahona, sobre las rutas de navegación en el golfo de Nicoya, ya que eran muchos los poblados necesitados de comercio para llevar sus mercaderías hasta Puntarenas, mientras Bonilla, arremetió contra el monopolio de Barahona, por la conveniencia de introducir naves mucho más modernas y grandes para fomentar, un mayor número de embarcaciones que comunicarán más regiones no solo fuera del golfo de Nicoya, sino dentro del golfo, por eso la Comisión de Fomento que analizó este caso manifestaba que el contrato de Barahona, no entraba en ilegalidades y que la libre navegación la navegación, la podían hacer Swann y Hamilton, por lo que no era necesario hacerle modificaciones al contrato que se había firmado con Manuel Barahona:

“En efecto resulta en primer término que ningún privilegio existe a favor de determinada persona o empresa para navegar en el litoral del golfo de Nicoya y que en la actualidad, varios son los vapores de diferentes dueños que circulan en el golfo de Nicoya sin que nadie a ello se oponga...La infundada sospecha de que la modificación del representante Bonilla afecte de algún modo el contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y el señor Manuel Barahona se desvanece... Pero aun hay más en el supuesto de que la expresada compañía hubiera traído o trajera vapores de poco calado para la navegación de los ríos ¿Sería justo que cualquier otra persona y compañía tuviera el derecho, como lo tiene para navegar en el interior del golfo de Nicoya menos ella? ¿Sería lógico aceptar que el contrato que se discute venga a constituir un verdadero monopolio y privilegio para todas las otras personas y compañías que sin impedimento alguno pueden hoy circular y circulan por el golfo?”¹⁷⁵

Finalmente, no se modificó el contrato con Butler y Hamilton, su navegación y comercio pudo realizarse por todo el litoral del Pacífico, pero siguió siendo común entre las compañías, procurar rutas de manera exclusiva, para conseguir un monopolio sobre los servicios e infraestructura. Las embarcaciones que Butler y Swann ofrecían y debían tener medidas entre los 15 y 22 metros, con capacidad mínima de cuarenta toneladas, podían colocar más embarcaciones para operar. Además sus actividades comerciales en Puntarenas, estaban exentas del impuesto al muelle y librada de

174 ANCR. Serie Congreso.3092 (1903)

175 ANCR. Serie Congreso.3092 (1903)

aranceles para descargar y cargar las mercaderías en el estero de Puntarenas, [comercio local] estaban exentas del derecho aduanero al carbón y de la gasolina, materiales para la lancha, estaban exentas de otros impuestos nacionales.

Solo pagarían arancel, todas aquellas mercaderías o productos importados y exportados, debían transportar a dos agentes fiscales y suministrarles su alimentación tanto en el tráfico de cabotaje, como el comercio de altura, además llevarían el correo del gobierno. La lancha haría dos viajes por mes entre Puntarenas, golfo Dulce y el puerto más cercano a Boruca que el gobierno le indicara y les estaba prohibido por supuesto, el contrabando severamente castigado, anulando el contrato por completo y sus derechos contraídos. El gobierno dejaba por fuera la intervención diplomática para arreglar diferencias solo con sujeción a las leyes nacionales, el contrato se estableció por tres años.

Estos contratos junto con otros son prueba de que a principios del siglo XX y con la incursión de los barcos a vapor más pequeños y posteriormente, con los de gasolina el tráfico marítimo nacional, se lanzó más allá de las aguas costarricenses, en procura de establecer puntos de comercio y maximizar los fletes, para extender sus rutas, las compañías aprovecharon ampliamente las concesiones, las subvenciones o exoneraciones que el Estado otorgó a los combustibles en especial la gasolina.¹⁷⁶

A pesar de las disyuntivas que presentaron alrededor de las concesiones, fue visible que habían más inversores nacionales extranjeros que apostaron en dejar el viejo modelo de monopolización de las grandes compañías de transporte, europeas y estadounidenses que por cincuenta años habían dominado el tráfico marítimo en ambas costas y entrar en competencia con los beneficios que el Estado otorgaba.

El 2 de junio de 1903, fue aprobado con las modificaciones de permitirle navegar dentro y fuera del golfo de Nicoya, el contrato de navegación con los señores Swann y Hamilton, pero en ese mismo año, el 15 de julio, se aprobó el contrato de navegación con el señor Manuel Barahona, pero este tuvo aún más discusión que el firmado por los señores Swann y Hamilton, ya que estipulaba por diez años una concesión de cabotaje en el golfo de Nicoya, trayendo la preocupación de muchos ganaderos de Guanacaste, por las consecuencias negativas que traería monopolizar el servicio de transporte marítimo, sobre todo, lo referente al traslado de las reses y sus insumos y lo hicieron saber en carta enviada a los diputados del Congreso.

Aunque tampoco pudo hacerse efectivo el contrato con Swann y Hamilton para 1903, se les rescindió el contrato al tener un desperfecto la embarcación, y no poder realizarse los viajes; no obstante, en carta enviada al Secretario de Guerra y Marina le solicitaban volver a reactivar el contrato argumentando la necesidad para el país de embarcaciones más grandes y rápidas.

176 ANCR. Serie Congreso.3092 (1902).

“Si el supremo gobierno se prestara a entrar en un convenio por el cual se nos diera el permiso que antes teníamos de usar la bandera y por el cual convenio nosotros asumieramos la prestación de ciertos servicios en favor del Estado, se no haría un señalado servicio y al propio tiempo creemos que haríamos un positivo bien al público, pues notorio que los medios de comunicación marítima que hay en el golfo de Nicoya son muy escasos e imperfectos. En cambio, el permiso que solicitamos ninguna erogación exige del erario y en nada daña al comercio de cabotaje nacional, toda vez que no hay bastantes embarcaciones de costarricenses que llenen la demanda que pide el tráfico actual en el Pacífico y el desarrollo a que está llamada la región en cuanto se le proporcionen las facilidades de comunicaciones marítimas que hoy se echan de menos”.¹⁷⁷

El 14 de julio de 1903, vecinos de Santa Cruz, entre ellos importantes ganaderos presentaban los alcances negativos que traería para el comercio, la oculta monopolización del servicio de cabotaje. El 20 de julio de 1903, fue aprobado con las modificaciones hechas por los diputados del Congreso al contrato para asegurar los reales beneficios que el servicio traería a la región:

“...ahora bien como la empresa en virtud de las liberalidades que le otorga el contrato tiene indefectiblemente que monopolizar la navegación del golfo de los ríos, puestos que tales condiciones no es posible hacerle competencia alguna, es natural que el progreso y desarrollo de los intereses de esta provincia quedará supeditado durante dos lustros a los caprichos y deficiencias de la empresa, lo cual es justo ni económico... Una sola lancha de cincuenta toneladas de capacidad que se obliga a introducir el contratista, según la cláusula II no es suficiente para el transporte de los ganados de la provincia y apenas se está llamada a prestarle un particularismo servicio al contratista con perjuicio de los que como él vivimos dedicados al negocio de la ganadería. Trabajando con esa lancha con toda regularidad apenas se podrán transportar cincuenta novillos por semana para cada feria y como no pasan de cinco meses de enviar en buenas condiciones de engorde el ganado a la feria, es evidente de que de todos los ganados de la provincia solo los del Sr. Barahona irán en lancha... dejar amplio campo para que pueda establecer la competencia que apeteecemos por medio de las empresas existentes y las que se preparan con iguales fines, ya que no es posible desecharlo que habría sido lo más acertado por oír ampliamente la opinión meditada de los guanacastecos”.¹⁷⁸

Con los mismos Swann y Hamilton se firmó otro contrato para renovar y ampliar los términos del anterior, bajo el Decreto 13, del 29 de diciembre de 1903 emitido por la Comisión de Guerra y Marina, enviado por el Poder Ejecutivo y se ratifica bajo el Decreto 18, del 19 de mayo de 1904, tan favorable y necesario fue para las autoridades del gobierno, sacarle más provecho al contrato, con dicha compañía. La Secretaría de Hacienda no lo pensó y estableció que los empleados del resguardo viajarían gratis, con la alimentación incluida, no estos sino otros funcionarios con las autorizaciones de cada una de las Secretarías del Estado.

Para vigilancia de la embarcación o para transportarlos algún lugar del Pacífico, esto sí pagarían la mitad del valor del pasaje y el derecho a transportar veinte kilos de equipaje libres de cobro. Esto quiere decir que prácticamente desde el periodo independiente, hasta bien entrado el siglo XX, los

177 ANCR. Serie Congreso. 3092.(1903)

178 ANCR. Serie Congreso. 2902, folios 28-29. (1903).

controles marítimos y costeros se limitaban a aquellas regiones que tenían puestos de resguardo, telégrafo y con difícil acceso por camino, al interior del país.

Por lo que la evasión de los controles fiscales fue una actividad perseguida por las autoridades, pero imposible de realizar en su totalidad, debido a la extensión de la costa Pacífica y a la poca presencia gubernamental en el Atlántico. El contrabando era perseguido por las autoridades gubernamentales y muchas de las rutas otorgadas a los contratistas entre Puntarenas y la región Sur del país, servían para efectuar los controles por los agentes de la Secretaría de Hacienda, por lo que el comercio establecido por particulares, sin las condiciones estipuladas por la legislación nacional y sin autorización de las autoridades fiscales y de la Secretaría de Guerra Marina, eran juzgadas como ilegales.

Entre las Compañías de nivel nacional que brindaban servicio de transporte y explotación marítima, estaban la Compañía de Francisco Lostalo, Compañía de Transportes de Alberto Fait, Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya, entre otras muchas que tuvieron su auge a finales del siglo XIX hasta la década de los años cuarenta del siglo XX.

Las propuestas de las compañías, mostraban la capacidad tecnológica y capacidad financiera que tenían. Es importante destacar que muchas ofertas eran enviadas al gobierno y otras las de transporte internacional eran buscadas por el Estado para sacar el café a Europa, la madera. Para comprender aún más el nivel de desarrollo de las líneas navieras es esencial estudiar el nivel de competencia, ofrecido por una y otra al Estado que se originó de la capacidad que tenían para operar, en las condiciones más adversas, de clima, materiales, personal y presupuesto.

Pero sin duda alguna el elemento que marcaba los parámetros en los costos para un contrato y su rentabilidad para el Estado, fue el suministro de gasolina. Esta fue importada bajo el monopolio y control estatal, ninguna otra entidad tenía el derecho a arrojarse para sí, los cobros respectivos que se obtenían de la gasolina, a la cual se le aplicaba un impuesto, toda la gasolina que ingresaba por Puntarenas o por Limón pasaba primero a manos de los resguardos o agentes fiscales, no había forma de que la gasolina no fuese exonerada de los impuestos que tenía.

Caso contrario al de los vapores que utilizaban carbón, estos por lo general se abastecían desde la década de 1850 a su arribo a Panamá o de algún otro puerto en Centroamérica que lo tuviese. En otras ocasiones lo obtenían directamente de las embarcaciones que lo importaban a Costa Rica, donde su calidad era considerada como baja, por su rendimiento en la combustión y presión generada en las máquinas, además el carbón estaba exento de los cobros respectivos de introducción para las compañías de línea internacional y vapores locales.

Hubo, embarcaciones de cabotaje que se abastecían de carbón vegetal, de ahí que los manglares para el siglo XX, tuvieron una importancia tan relevante como combustible sustituto ante el escaso

petróleo y sus derivados durante las dos Guerras Mundiales. Las carboneras fueron toda una actividad extractiva y depredadora de los ecosistemas costeros, fundamental para las comunidades que habitaron sus alrededores, como combustible y en la actividad de las salinas, para 1947 año de mayor relevancia económica de esta actividad las carboneras tuvieron que pagar un impuesto, signo de que su presencia en la región del Pacífico tenía una rentabilidad a partir de las grandes extensiones de manglar que se explotaban en la milla marítima.

Con el uso de la gasolina, fue tal la dependencia de las compañías de transporte y de los poblados que se abastecían de este combustible para la generación eléctrica, en los motores de las fábricas, entre otros que cuando esta escaseaba en los inventarios estatales, era motivo de alarma, pues su expendió tardaba en llegar a los lugares que lo requerían, además de que se transportaba en la mayoría de los cantones de Guanacaste y Puntarenas por medio del cabotaje.

Para inicios del siglo XX, las gasolineras como tales no existían y esta se distribuía en barriles. La gasolina era adquirida por las compañías al precio de venta que las autoridades estipulaban junto con el impuesto respectivo, por lo que el pago de la subvención era un subsidio que se otorgaba a fin de cada mes, luego de verificar las distancias recorridas y el combustible consumido por parte de la compañías, todavía queda pendiente saber cuánto fue el porcentaje que ocupó la gasolina en la subvenciones que les otorgó el Estado. Además las subvenciones le reconocían a estas, la calidad del servicio y cumplimiento del itinerario, así como la capacidad financiera, para renovarles los contratos.

Este fue el caso de la compañía de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya, en nota enviada por Henry Thomas Purdy, el 14 de mayo de 1913, en la cual advertía al Ministro de Fomento del faltante para realizar los viajes respectivos y del peligro de detener el comercio y dejar sin servicio a los ganaderos y agricultores del golfo de Nicoya, por la falta de combustible.

“Por falta de Gasolina van a cerrar los servicios de la Empresa. Para no afectar a los Agricultores y Ganaderos usaran lo que queda de gasolina para transportar el ganado y productos agrícolas, y guardaran en las mismas bodegas de la empresa. Las cuales están ubicadas en los puertos de Escala. No aclara cuales puertos tienen bodegas y cuáles no. El servicio se suspenderá a partir del 1 de abril”¹⁷⁹.

Las concesiones que se otorgaron tomaron en cuenta múltiples factores como las distancias entre los puertos y el puerto de Puntarenas. Con el funcionamiento del Ferrocarril al Pacífico, los tiempos de arribo fueron tan importantes, pues las cargamentos y pasajeros debían cumplir con un itinerario que puso a prueba la efectividad del transporte de mercaderías, correos, de materiales así como de pasajeros a largo de los afluentes en Guanacaste, golfo de Nicoya y los de la región sur del país.

Es importante aclarar que a lo largo del siglo XIX y principios del siglo XX, las embarcaciones de navegación que se utilizaron en el transporte marítimo, no fueron las mismas para hacer los recorridos

¹⁷⁹ ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

tanto en los ríos como en el golfo de Nicoya y a lo largo de la costa Pacífica. Las primeras (botes, bongos y pequeños vapores) solo recorrían las márgenes de los ríos y transportaban las mercaderías a un puerto o punto más cercano al golfo y de ahí se reembarcaban en otras embarcaciones (vapores o veleros) mucho más grandes que llegaban al puerto de Puntarenas.

Con la incursión de las lanchas de gasolina se dinamizó definitivamente el uso de este medio de transporte entre 1910 y 1940 en toda la costa del Pacífico de Costa Rica. Para los cálculos en el pago de la subvención, se medía la distancia en millas o kilómetros, obteniendo un promedio de consumo por milla o kilómetro recorrido, los pagos se realizaban a fin de cada mes.

Es muy interesante el razonamiento que el gobierno hacía para el pago de la subvención a las compañías de cabotaje. En una licitación para el servicio de cabotaje, precisaba en sus artículos de oferta los datos de los montos de pago por el servicio:

“1º Un auxilio en efectivo de 1500.00 colones por el servicio de correos al que se refiere la cláusula primera de este contrato, pagaderos al final de cada mes de recibir constancia del Administrador de Correos de Puntarenas del buen servicio de Correos hecho por la empresa durante el mes transcurrido. Por cualquier servicio adicional al especificado de, que el gobierno ordenare se comprometerá a la empresa a razón de 28 colones por kilómetro transcurrido, tomando como base las distancias específicas computadas desde el puerto de Puntarenas.”¹⁸⁰

La presencia de varias compañías pequeñas, hasta de los grandes inversionistas que acudieron a encadenar todo un sistema no solo de transporte, sino extractivo, durante el siglo XIX y las primeras cinco décadas del siglo XX, significó para el Estado la posibilidad de recaudar nuevos ingresos y vieron prometedoras la incursiones de las compañías tanto nacionales como extranjeras en las actividades marítimas.

Aunque tuvieron al margen la participación de los pobladores, para participar y verse beneficiados de las actividades marítimas, dado como se dijo antes a las concesiones exclusivas, que en el caso de las compañías o líneas navieras de comercio de altura prácticamente no generaban una cadena de trabajo y su efecto solo se vio en los muelles a los que arribaban y las compañías de cabotaje solo se limitaron a establecer sus actividades conforme sus intereses y vínculos comerciales con prominentes productores locales.

Aun así, la actividad marítima en el Pacífico tuvo un gran impacto en la economía regional de la costa Pacífica al menos en estimular la emigración de nuevos colonos que ayudaron en la diversificación productiva de la región y no tardaron los gobiernos en ver que la recaudación fiscal, en cada uno de los resguardos establecidos por ambas costas o municipios generaría beneficios cuantitativos. Sin embargo, esta diversificación no solo se dio en la producción y comercialización de granos, ganado y madera; también se incursionó en la extracción de recursos pesqueros, mariscos con carácter comercial e industrial, estos aspectos se abordarán con mayor profundidad en el tercer capítulo.

¹⁸⁰ Fuente: ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

Los contratos le dieron el privilegio a las compañías, de realizar la explotación comercial en aguas y ríos de Costa Rica de manera exclusiva, ya fuese el transporte de mercaderías, rutas, subvenciones, exoneraciones de impuestos, el uso de más embarcaciones, libre importación de materiales, la entrega de terrenos para construir sus propios muelles y bodegas, el uso mediante arrendamiento o concesión de la milla marítima o fluvial e inclusive se le dio la oportunidad a las compañías de administrar los muelles o atracaderos en conjunto con los agentes aduaneros de la Secretaría de Hacienda y la extracción de especies marinas en todas las aguas del territorio.

Los cobros fiscales, más un recargo de la aduana que el gobierno viera conveniente cobrar, el cual sería cobrado por los contratistas y el impuesto de muellaje por medio de los agentes fiscales que el propio gobierno designaría para ese muelle, el cual sería el único autorizado en ese golfo, para el comercio de altura al principio por veinte años al final se firmó por diez años, esta medida no era otra que la de optar por tener recursos frescos para la apertura del puerto en el Atlántico, pero lo que sí se comprobó es la posibilidad que les dio a los contratistas de trasladar sus operaciones a esa región del Caribe si las importaciones y exportaciones de mercaderías se realizaban por completo o una parte, por el tiempo que faltase para completar el contrato en el respectivo muelle del Pacífico.

El conocimiento sobre navegación, fue esencial en las actividades operativas de las compañías y el Estado vio deficitarias las incursiones en ambos mares, excepto en el control costero que ejercía de los resguardos por medio de la Secretaría de Hacienda pero esta no tuvo una política de exploración y valoración de los recursos de sus mares, error que para principios del siglo XX, el Estado estaría lamentando al dejar la total exploración y explotación de sus aguas a las compañías de navegación nacionales y extranjeras que se trasladaron al sector pequero. Por ello, basó muchas de las decisiones de política marítima en la condición financiera de las compañías y su capacidad para generar comercio marítimo por lo que los conocimientos eran conocidos por muy pocas personas en su mayoría navegantes extranjeros.¹⁸¹

4.5. Muelles regionales y compañías de cabotaje

Las compañías que se dedicaban a la actividad del transporte y de explotación marina a raíz de la exclusividad que tenían en las rutas y regiones de extracción debieron emplearse en la construcción de atracaderos, muelles, embarcaderos, así como en el mantenimiento de aquellos que el Estado adjudicaba en los contratos.

181 <http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca%20Digital/Diario%20del%20Comercio.aspx>, Diario del Comercio. Dos Contratos sometidos al Congreso, Campo libre, 1921, pág. 6. (Fecha de acceso, 25 de marzo, 2012). (El Diario del Comercio hacía referencia al contrato que se firmaría con los señores Eusebio Ortíz en la Secretaría de Fomento y con el señor Alberto Fait, no obstante se le daba más crédito al respaldo financiero que tenía el empresario Fait, quien ofrecía la construcción de un nuevo muelle, dado que él, en ese momento, el muelle de Puntarenas que para 1930 fue reconstruido en uno metálico, para la época sería vislumbraba la habilitar los puertos del Coco o de Bahía de Culebra para el comercio de altura).

El Estado al subcontratar el mantenimiento, no desarrolla la tecnología básica, para el control de las obras ejecutadas, los conocimientos de ingeniería naval fueron mínimos, los estudios de las aguas, mareas, por la construcción de las embarcaderas o muelles, tan solo cumplía con la exigencia de los pobladores de contar con una infraestructura para almacenar las mercaderías, mismas que se depositaban en las bodegas para ser transportadas a Puntarenas u otras regiones del Pacífico o en el Atlántico.

Las bodegas y arrimaderos fueron construcciones muy rústicas (en madera en su mayoría), no contaba con sistemas de refrigeración o ventilación adecuados, lo que provoca muchas veces el daño en los productos por la humedad y suciedad de las bodegas. Era común en la estación lluviosa verlas abatidas por las inundaciones, llenas, sedimentación y tormentas de cada año, dejando a las comunidades cercanas a los ríos o costas en condiciones muy difíciles para sacar sus productos.

Las compañías de navegación y posteriormente las de pesca, diseñaban, construían los muelles y finalmente daban mantenimiento no solo a las instalaciones, también de los afluentes, con el dragado y limpieza de los ríos, aunque estos atracaderos eran de uso público era común la quejas al municipio o diputados del Congreso, por el uso casi exclusivo de las compañías que tenían la concesión de la ruta y uso del muelle.

Aunque la mayoría de los muelles o atracaderos fueron construidos por el gobierno, fue común la queja de los productores locales del acaparamiento por parte de ganaderos o finqueros que llenaban la capacidad de las bodegas e inclusive monopolizaban el servicio de traslado de ganado a Puntarenas o a otros poblados. El otro problema fue el mal servicio en los itinerarios, los cuales, en muchos contratos, las compañías de cabotaje les imponía a sus necesidades o convenios con ganaderos influyentes, sobre todo de Guanacaste, por lo cual los horarios de zarpe o llegada no tomaban en consideración las necesidades de los pobladores, limitándose a la capacidad de carga de las compañías.

Lo mismo sucedió décadas atrás con las compañías de navegación en la exportación e importación de productos que arribaron o salieron tanto en Limón y Puntarenas, lo que ocasionó la no renovación o la multa a la compañía, por faltar a las cláusulas establecidas. En los contratos, en el caso de las compañías de cabotaje regional, a unas se les permitía construir sus propios muelles y atracaderos, se les asignó su mantenimiento que aun siendo de uso exclusivo para la misma compañía mostraron descuidos importantes con el pasar del tiempo.

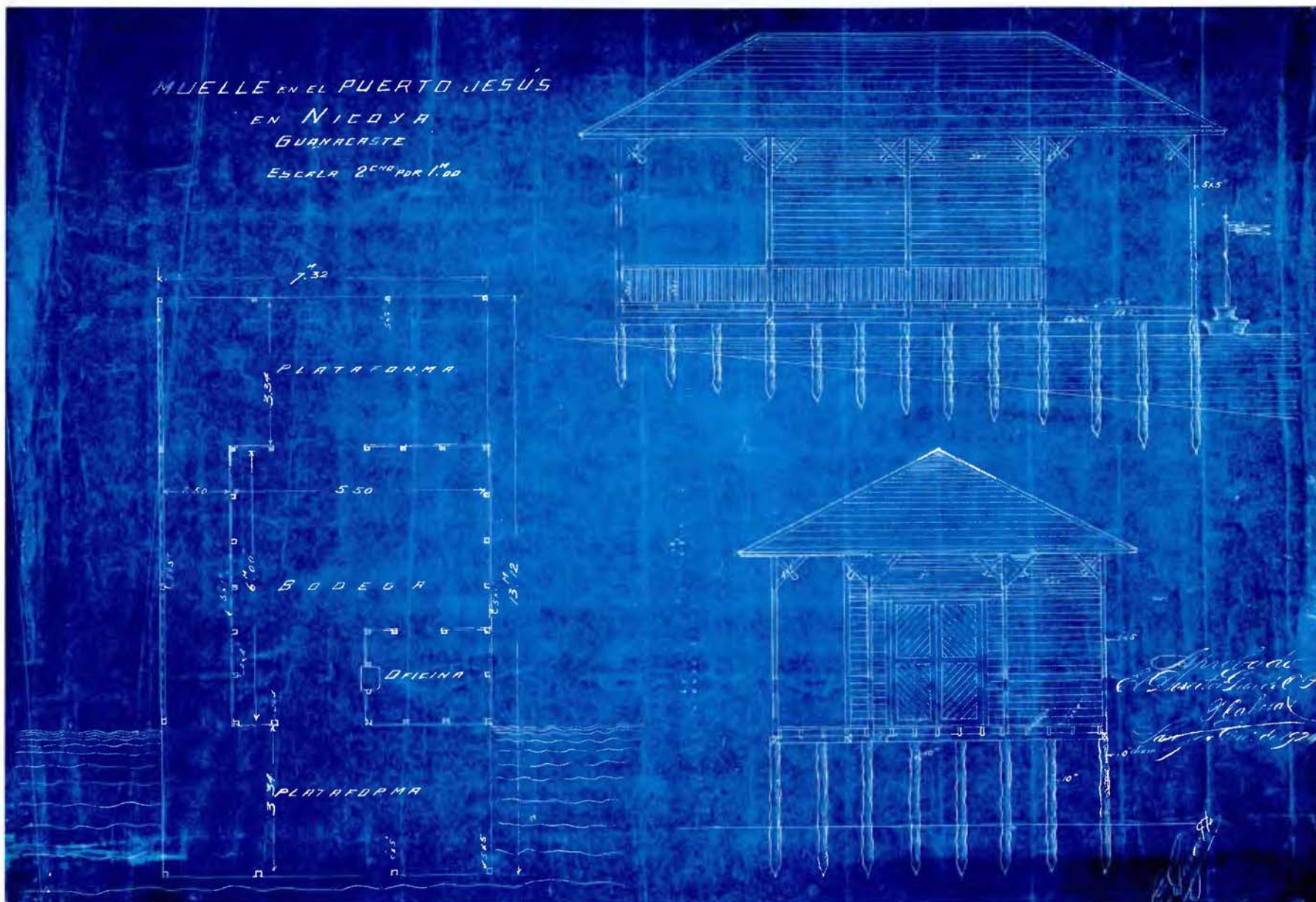
Lo anterior era sabido por las frecuentes comunicaciones entre los despachos de las secretarías involucradas, las autoridades vecinales, municipales y, finalmente, entre las compañías que alentaban la autorización de sus servicios u operaciones industriales.

Para comprender el cambio en la geopolítica de los mares de Costa Rica basta con aportar datos extraídos de los Anuarios Estadísticos sobre movimiento marítimo de dos de las principales potencias marítimas, antes de la Primera y Segunda Guerra Mundial, en 1887 ingresaron por ambos

puertos[Limón y Puntarenas]en total 132 naves inglesas, 193 naves en 1908, 68 naves en 1940 y 18 naves en 1950, en el mismo período ingresaron de los Estados Unidos 11 naves en 1887, 80 naves en 1908, 232 naves en 1940 y 478 naves en 1950.

Como puede observarse en la Fotografía 6, plano del muelle de Puerto Jesús en 1920, fue construido en madera en su totalidad, el cual contaba con una bodega de 7,50 metros por 13 con dos plataformas, una de recibimiento de mercaderías y otra para la carga y descarga en la lancha. Además, tenía el muelle una oficina para el agente de aduana o para el agente de las compañías, cuando este estaba autorizado para levantar el inventario de mercaderías.

FOTOGRAFIA 6
PLANO DEL MUELLE DE PUERTO JESÚS, 1920



Fuente: ANCR. Mapas y Planos. 2679. (1920)

El panorama había cambiado drásticamente en 1950 con la llegada de compañías de transporte y explotación pesquera, las cuales tuvieron un auge tal que para ese año, las embarcaciones extranjeras de pesca representaron el 95% del total registradas en el puerto de Puntarenas, el restante eran naves nacionales y de ese 95%, el 39% eran embarcaciones de pesca de bandera estadounidense. En 1940, se registraron 39 naves nacionales de un total de 700 y en 1950 se registraron 65 naves nacionales de 1013, quiere decir que el 94% del total de las embarcaciones eran extranjeras, las estadounidenses representaban el 47% del total.

Ahora es importante aclarar que en los registros analizados, no se precisa si las embarcaciones tocaban más puertos en ambos litorales, posiblemente en el caso de las embarcaciones de cabotaje sí ocurrió, por lo cual los datos en el caso de las embarcaciones nacionales, si pudieran estar inflados esto es por la imprecisión de los cifras que presentan los Anuarios Estadísticos. En todo caso, este análisis lo que desea presentar que los Estados Unidos en todas sus modalidades de explotación marítima y militar tomó un rol de primera importancia, en las aguas nacionales desplazando, por mucho al imperio Británico y su flamante flota naval que después de la Segunda Guerra Mundial quedaría disminuido en capacidad militar.

Entre los principales muelles metálicos se encontraba el de Limón, el muelle de la Northern Railway Co., la Golfo Dulce Land Company en golfo Dulce y Quepos y el muelle de Puntarenas eran construidos en hierro. La denuncia de los habitantes cercanos al río Térraba de la invasión y expulsión en 1935, de habitantes por parte de la Golfo Dulce Land Company, en terrenos ubicados en la milla fluvial, para iniciar la siembra de banano, esta denuncia no fue atendida por el gobierno de Ricardo Jiménez Oreamuno y tampoco por el de León Cortes Castro.

Según la ley de esa época el Estado no podía enajenar los terrenos dentro de la milla fluvial y tampoco permitir que particulares los tomaran para explotarlos. Esto afectó el que los habitantes tuvieran que trasladarse hasta puerto Cortes para salir y entrar o sacar sus mercaderías, esta compañía hizo suyas las instalaciones y tomo control de los accesos que el hoy humedal Térraba-Sierpe brindaba a los habitantes de esa región.

Aun así el Estado hizo poco por impedir los abusos cometidos por la Golfo Dulce Land quien alegaba que el río Grande Térraba no tenía navegabilidad, por lo cual esos terrenos aledaños podían ser utilizados para los cultivos que la compañía tuviese en mente. La denuncia ante las autoridades gubernamentales, falló a favor de la Golfo Dulce Land.¹⁸²

182 Ana Luisa Cerdas Albertazzi, "El surgimiento del enclave bananero en el Pacífico Sur", en *Revista de Historia* (Costa Rica) n°28, (1993):132. (Se indicaba en este informe que en todas las épocas del año, aún en las de mayor sequía, entran lanchas de cabotaje de 15 toneladas que calan, con cargas, seis pies. Estas embarcaciones que podían cargar 200 a 300 sacos de arroz hacían el viaje Puntarenas-Boca Zacate con alguna seguridad. La lancha guardacostas entraba hasta el Pozo. El mismo informe vio un motovelero que llevo hasta El Pozo 8.000 pies de madera y 39 cabezas de ganado vacuno.

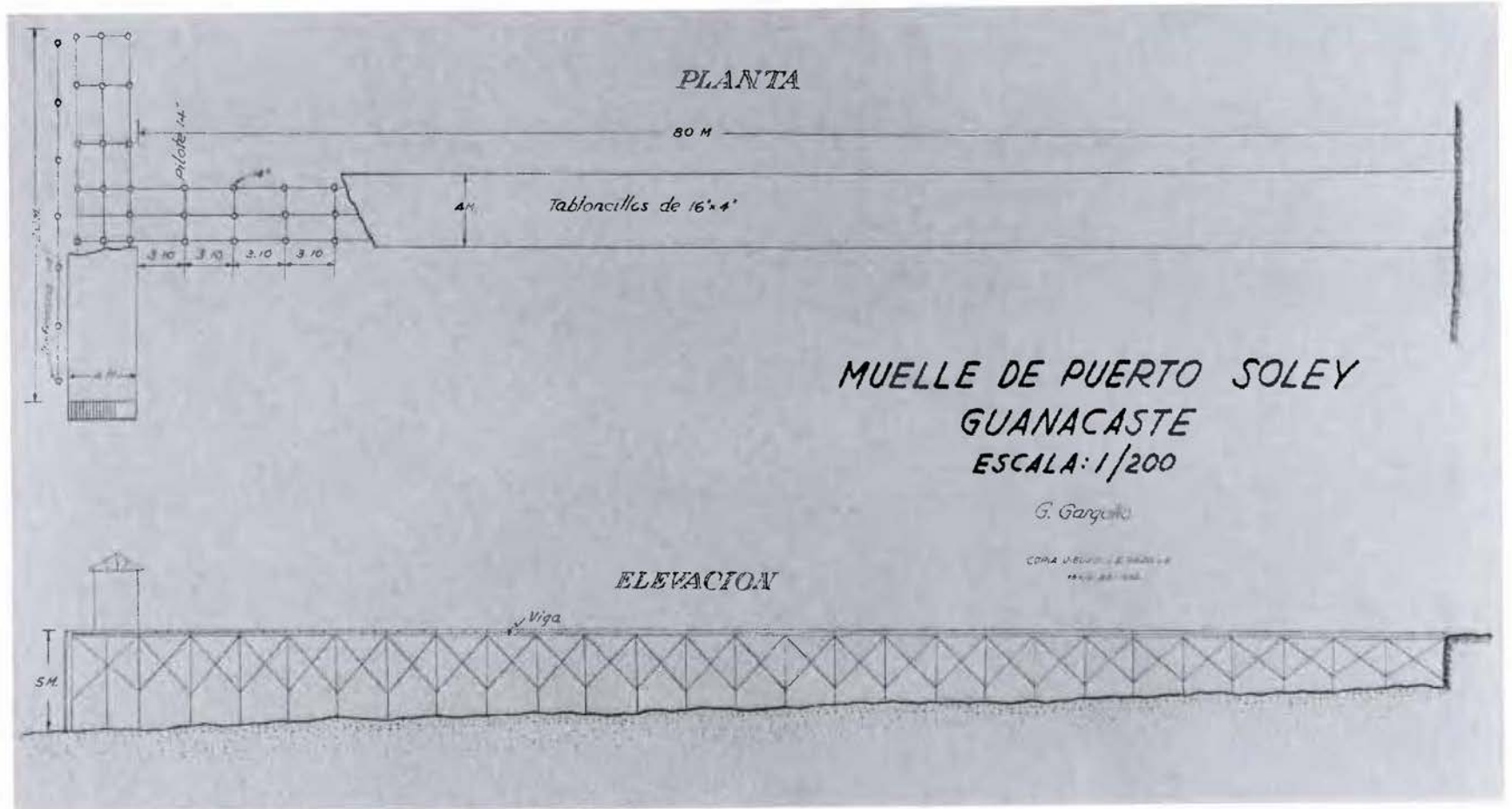
A pesar de que Costa Rica tenía la ventaja comparativa de tener dos mares y una riqueza marina excepcional, no pudo establecer la creación de una marina de carácter nacional o una compañía de extracción y explotación de los mares. Si bien actuó en defensa de su soberanía, protegiendo sus fronteras, con la adquisición de embarcaciones, estas medidas fueron políticas que se dirigieron más a la defensa del territorio que a una respuesta de las instituciones vigentes como lo fueron la Secretaría de Guerra y Marina, la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de fomento.

El dominio marítimo lo tenían por completo las compañías de navegación y se avistaba desde finales del siglo XIX, el interés por explotar las ricas aguas del océano Pacífico costarricense, por lo cual la isla del Coco sirvió de referente de esa riqueza natural -como se dijo antes en 1869- se declaró a la isla del Coco bajo la soberanía nacional costarricense y se estudiaron diferentes usos que se le podían dar a la isla, por ejemplo, se le otorgó a Enrique Lyllon Bulwer mediante contrato hacer una expedición a la isla para ser colonizada. Esta colonización incluía la construcción de muelles y atracaderos para las embarcaciones nacionales y extranjeras que arribaran a la isla. Incluso en los gobiernos de 1887, 1903 y 1921, se analizó el proyecto de formar una compañía nacional mercante, que prestase servicio en Centroamérica y el Caribe.

En la fotografía 7, se muestra el plano del muelle de Puerto Soley; para 1942, era reconstruido en madera, pero se le agregaron estructuras en hierro. Muchas de las embarcaciones que lo visitaban establecían comercio con Puntarenas y Nicaragua, la mayoría de las construcciones de muelles y atracaderos a lo largo del Pacífico fueron entregadas en concesión, aunque el diseño de la mayoría de estas construcciones eran hechas por parte de la Secretaría de Fomento y mantenidas por las compañías de navegación y municipalidades, dependían también del tipo de contratos para resguardar su mantenimiento.

De El Pozo a la desembocadura el río Terraba no presenta rápidos y tiene una profundidad como mínimo de 8 a 10 pies aproximadamente.)

FOTOGRAFIA 7
PLANO DEL MUELLE DEL PUERTO SOLEY, 1942



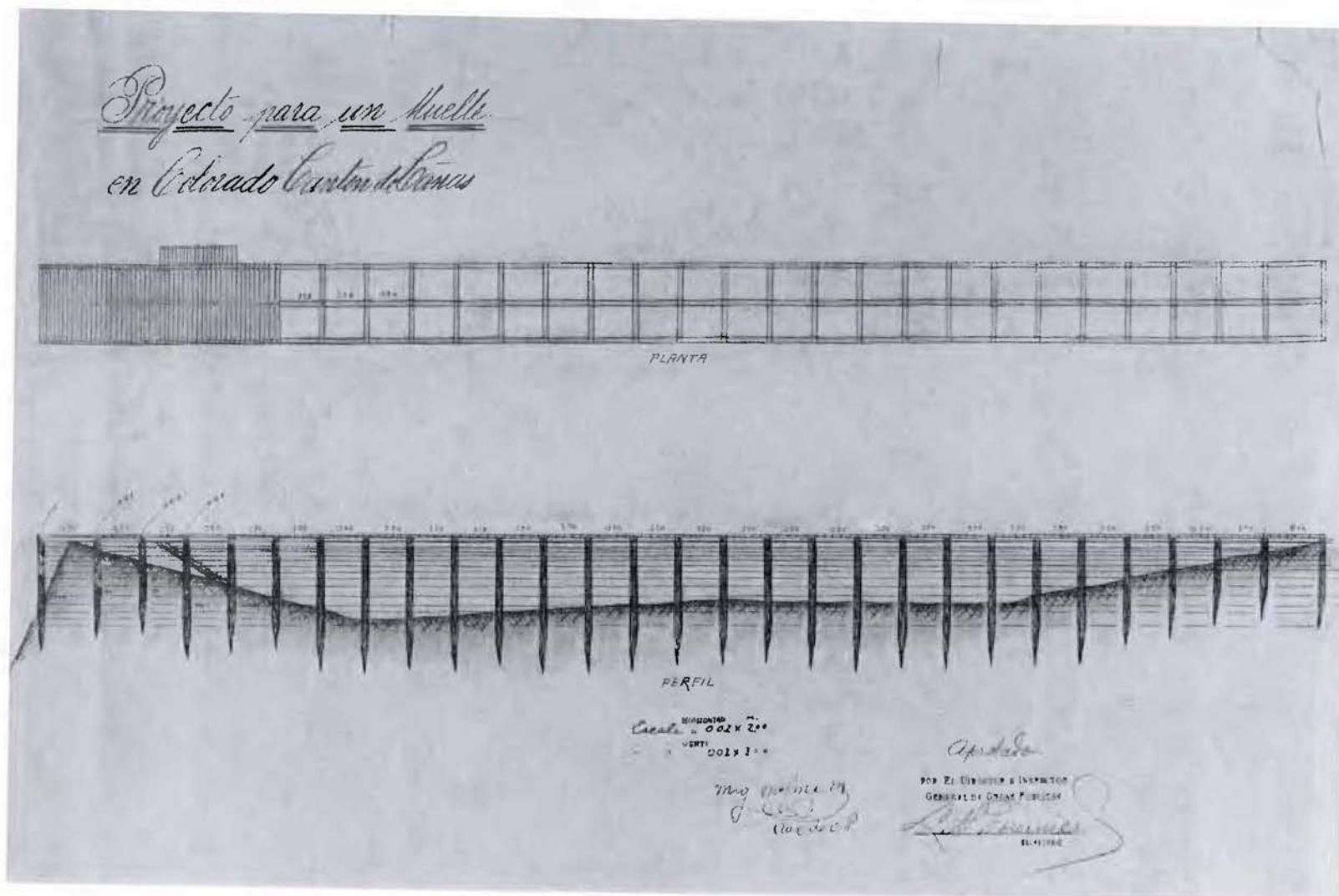
Fuente: ANCR. Serie Mapas y Planos. 4984. (1942).

La construcción de muelles fue una de las primeras necesidades que los gobiernos vieron esencial para fomentar el comercio, a lo largo de las costas y los ríos que se adentraban en toda la costa del Pacífico especialmente en Guanacaste y que solo las lanchas, botes o bogas podían llegar a los poblados cercanos. Este fue el caso del cantón de Cañas que utilizaba el puerto de Bebedero para unir comercialmente los poblados cercanos con el puerto de Puntarenas. Este pequeño puerto fluvial fue uno de los primeros en ver un descenso en su tráfico de mercaderías hasta los puertos a las afueras del Tempisque, con la construcción de la Carretera Interamericana y ramales.

El Estado costarricense tuvo tres objetivos, primero regular el tráfico marítimo en el Pacífico, segundo aprovechar la presencia de las compañías marítimas para extender y aprovechar según sus necesidades la infraestructura necesaria en el comercio regional y tercero, potenciar a las regiones productoras del Pacífico mediante la colonización y la diversificación productiva. El primero no impulsó a que el Estado tuviera una marcada presencia en el mar, el segundo no se logró por completo y el tercero no tuvo el efecto mercantil deseado.

Al final las concesiones restringían el acceso público a la riqueza natural del mar, sólo los concesionarios tuvieron acceso a los lugares que ofrecían una oportunidad para explotar los recursos disponibles de la naturaleza y ser explotados hasta el exhausto biológico, como lo sucedido en la década de los años veinte con la concha perla, dada la alta tecnología extractiva usada por otros Estados potencias del mar. Sumado a eso se, le otorgaron beneficios a las compañías de transporte de línea internacional. En la fotografía 8, se muestra el de muelle de Colorado en el cantón de Cañas, cuyo diseño era por completo de madera.

FOTOGRAFIA 8
MUELLE EN COLORADO DEL CANTON DE CAÑAS, 1940



Fuente: ANCR. Serie Mapas y Planos.1104 (1940).

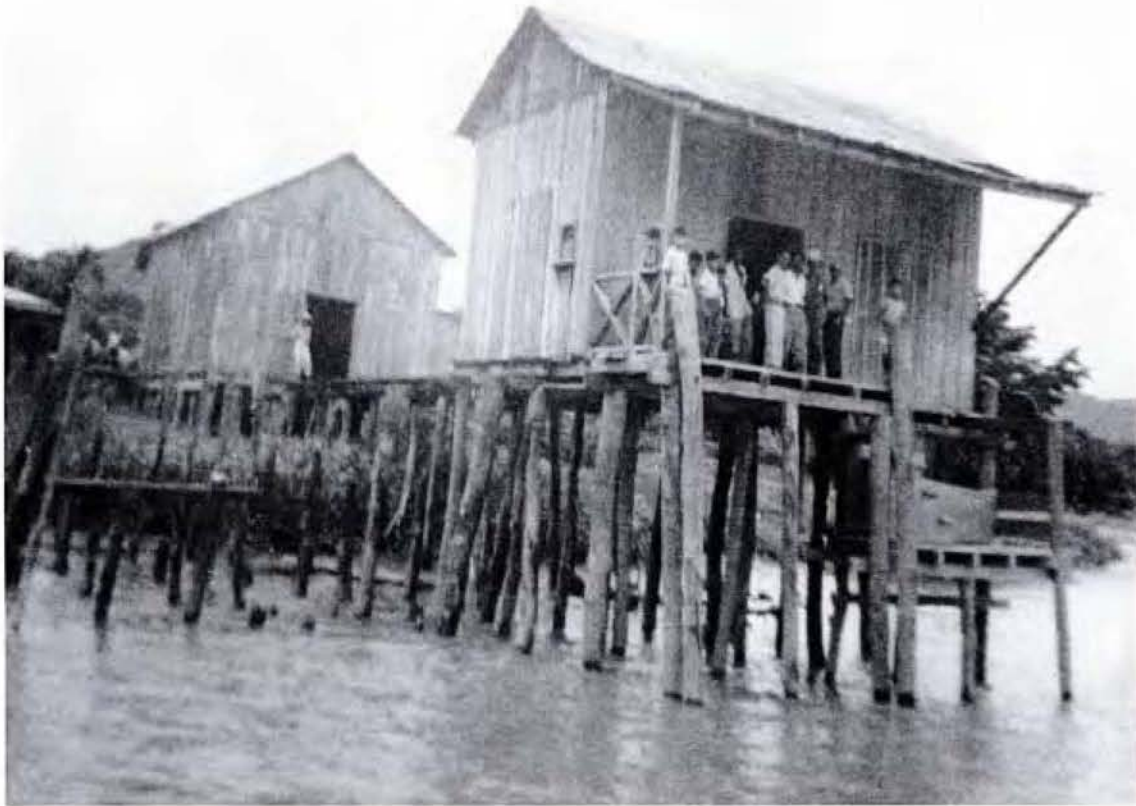
Era patente la dependencia de las rutas marítimas, por falta de caminos tanto en el Pacífico como del Atlántico y mayor, la dependencia de inversores para dar los servicios que se requería para la región, para la extracción de cultivos, transporte de pasajeros y extracción marítima. En carta enviada por Carlos M. Jiménez en la cual le transcribe un acuerdo municipal al Subsecretario de Estado el 4 de abril de 1913, emite una nota en la que hizo referencia al importante y creciente comercio que existía en la ruta del río Bebedero y lo inconveniente de reducir los viajes semanales por ese puerto.

“Para su conocimiento y para que se sirva ordenar lo que estime conveniente, tengo el honor de transcribirle el siguiente acuerdo de la Municipalidad de Cañas: Habiendo visto la licitación publicada en el Diario Oficial por la Secretaría de Fomento para el servicio de vapores-correos entre Puntarenas y los puertos de esta provincia en el golfo de Nicoya, en la cual aparece únicamente un vapor semanal a Bebedero, y tomando en consideración el incremento que cada día toma el vecindario de esta villa y las colonias de Tilarán y Tierra Morena, como el comercio agrícola e industrial de las mismas, el cual se resentiría por la dificultad de transporte de sus personas, mercaderías y correspondencia, se acuerda: suplicar al Supremo Gobierno se digne ordenar que el servicio de vapores-correos sea no menos que el de dos por semana de Puntarenas a Bebedero como actualmente existe”.¹⁸³

En la fotografía 9 se presenta el muelle de Puerto Humo en las riberas del río Tempisque, este se componía de dos bodegas muy rústicas que al igual que las otras estructuras dentro del golfo de Nicoya se construyeron, sobre pilotes de madera, lo cual lo hizo vulnerable a las corrientes y crecidas en la estación lluviosa, como se puede ver, la construcción es muy similar a la que se planteó, en el plano de 1913 de la fotografía número 10

183 ANCR. Serie Fomento.7079.(1913).(En la misma licitación de contrato de transporte marítimo en nota hecha en Cañas el 4 de abril de 1913, por los pobladores manifestaban lo siguiente “...con verdadera pena anotamos que solo señala un viaje por semana al Bebedero, lo que constituye un grave perjuicio para este cantón y el del Bagaces, en las cuales hay distritos de gran importancia, como son Tilarán, las Juntas, las minas etc, por lo cual suplicamos a ud muy encarecidamente si lo tuviera a bien, favorezca a estos pueblos dándonos un correo más o sean dos por semana, como está actualmente establecido. La justicia de nuestra solicitud está basada en el hecho de que pueblos de escasa o menor importancia, como son los de Belén, Arenal, Tempate, Portegolpe y de 27 de abril gozan del beneficio de tener dos tres correos por semana”, la nota fue firmada por 33 pobladores de la comunidad).

FOTOGRAFIA 9
MUELLE DE PUERTO HUMO, 1959



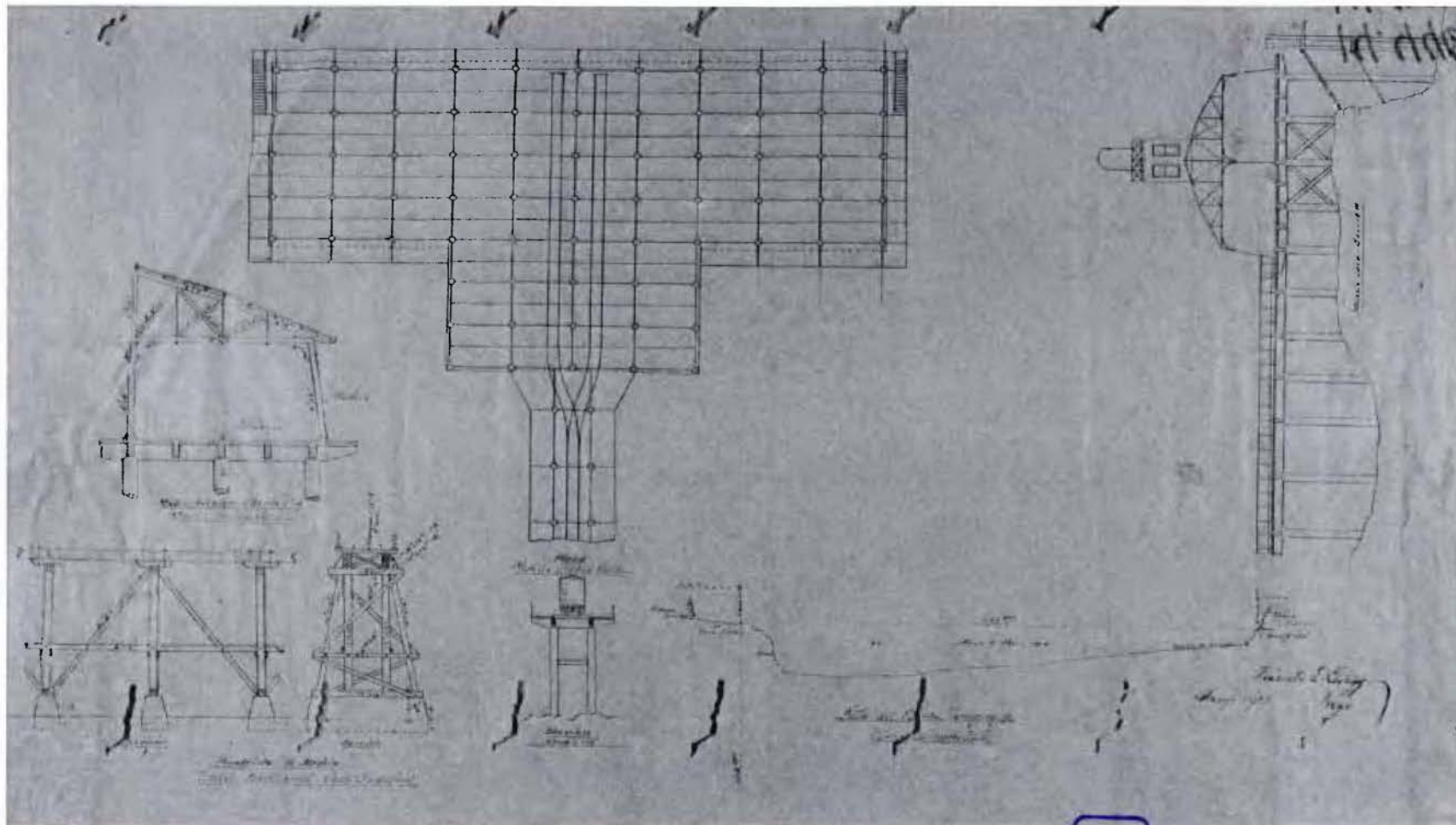
Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño. "El golfo de Nicoya a través del Tiempo". (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto n° 22.

Ya no solo era la estricta recaudación de impuestos a las compañías marítimas lo que desvelaba a la Secretaría de Hacienda, sino que para 1930, se vislumbró su riqueza patrimonial más allá de las 12 millas náuticas y el Estado al prever esta situación empieza a dudar de los beneficios reales del otorgamiento de concesiones y el derecho de las poblaciones costeras por acceder esas riquezas costeras y marinas. En la fotografía 10, se muestra el plano del Muelle del puerto Humo, el diseño era hecho por el personal de la Secretaría de Fomento y enviado a las autoridades de Guerra y Marina para su revisión, así como a la Secretaria de Hacienda para presupuestar los costos de construcción. Fue construido en su totalidad en madera, al igual que muchos de los muelles construidos por el gobierno, en el golfo de Nicoya desde la segunda mitad del siglo XIX y después de la década de los años cincuenta del siglo XX.

Aparecieron criterios científicos o metodológicos para cuantificar los beneficios que brindaban las concesiones marítimas en todos sus ámbitos de servicios y producción a las poblaciones vecinas, los productos que se originaron de las actividades y posteriormente los mercados tanto interno como externo de esos productos.

En la fotografía 11, se presentan los diseños de los planos y detalles del muelle de bahía de Cocos (actual playas del Coco). El muelle se proyectó en madera y concreto, una obra bastante avanzada para la época, se financió con un impuesto al licor y muy posiblemente con los ingresos municipales de la extracción de la madre perla. Aparte de servir como muelle para descarga y carga de mercadería, sirvió como uno de los primeros en descarga de pescado para consumo local, se pueden observar los diferentes perfiles del muelle, el diseño corresponde a marzo de 1913:

FOTOGRAFIA 11
MUELLE DEL PUERTO DE BAHÍA DE COCOS, 1913
(Playas del Coco)



Fuente: ANCR. Serie Mapas y Planos, 1446. (1913).

4.6. Contratos y concesiones con las compañías de transporte internacional

Desde 1850 los contratos firmados por las compañías de transporte internacional y el Estado costarricense, eran presentados a los gobernantes como solicitudes de servicio para la navegación en aguas territoriales del país y en otras ocasiones eran solicitudes de ofertas como respuesta a las licitaciones que el Estado presentaba.

En el caso de los veleros de alta mar Jorge León,¹⁸⁴ señala que estos fueron los primeros en efectuar y conectar a Costa Rica con ejes comerciales en Chile, Europa y los Estados Unidos, con productos como palo de Brasil, café y maderas preciosas. También fueron fundamentales en la importación de mercaderías. Los vapores durante la segunda mitad del siglo XIX, entraron en una rivalidad con los veleros que llegó a ser denunciada por los navegantes de estos últimos ante las autoridades por el perjuicio en sus condiciones de operación en la descarga, carga y pago de los aranceles portuarios.

Ambas tecnologías marítimas influyeron en los contratos con los agentes comerciales locales y autoridades gubernamentales, por obtener los mejores beneficios portuarios y fiscales para realizar sus operaciones. Las embarcaciones de vela podían ser de dos, tres y cuatro mástiles (palos), según decía el reglamento de 1865, los veleros debían llevar en el mástil central o mayor la bandera de Costa Rica y la bandera azul cuando la embarcación presentase alguna emergencia, a bordo y se colocaba en el primer palo o trinquete.

Con la aparición de los vapores y la apertura del Ferrocarril de Panamá, en la década de 1850, los países centroamericanos vieron una rentable opción para comunicar el Pacífico con el Atlántico con viajes directos a Europa.¹⁸⁵ Sin embargo, los altos costos de los fletes y las maniobras monopólicas de las líneas de vapores para imponer estos precios en sus tarifas, restaron rentabilidad al uso del Ferrocarril de Panamá a pesar de que entre el periodo de 1855 a 1880 el flujo comercial y el de pasajeros entre los puertos de Centroamérica y Panamá había crecido al preferir esta ruta que la de Cabo de Hornos.¹⁸⁶

Era visible el deseo del Estado costarricense en la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX, por conformar una marina mercante nacional y la formación de marinos nacionales, para la Secretaria de Guerra y Marina y la Secretaría de Hacienda, era vital debido a la escasez de personal calificado para estas duras labores y complicaban la duración en las operaciones del muelle

184 Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1997):153-165.

185 Rosario Güenaga de Silva y Adriana Rodríguez, "La Comunicación y el juego de los intereses económicos internacionales sobre Magallanes y el istmo centroamericano", en <http://dspace.uah.es/dspace/handle/10017/5842>. (Fecha de acceso: 12 de setiembre 2012).

186 Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1997):273-286.

de Puntarenas esta situación era crítica por la mayoría de las compañías, las cuales valoraban los tiempos de atraque el cual no debía sobrepasar las veinticuatro horas.

La demanda de personal aumentaba conforme las rutas regionales y la frecuencia en el arribo de embarcaciones al puerto de Puntarenas se incrementaba con el tráfico de vapores y de embarcaciones menores crecía al son del tráfico marítimo en el Pacífico de Costa Rica. La demanda de personal para el muelle fue difícil de concretar, al exigir a los marineros alta integridad moral y profesional, a pesar de que los salarios competían con las actividades de contrabando.

Una medida para evitar estas acciones ilícitas, era el aumento del salario a los funcionarios de la aduana de Puntarenas y de los resguardos, debido a los pocos incentivos laborales y salarios no competitivos con respecto a otros países y compañías, este fue un fenómeno que se sintió no solo en Costa Rica sino en todos los países que desarrollaron alguna flota mercante o pesquera en el Pacífico.

Costa Rica entró en el juego de las primeras compañías de vapores de transporte internacional, al verse sometida a las altas subvenciones por estas solicitadas, al final, el ansiado paso por el istmo de Panamá se convirtió en un negocio de unos cuantos socios al monopolizarse los fletes y los precios lo cual significó un alto costo al país y a los comerciantes vinculados al comercio exterior.

Para muchas compañías de vapores la apertura de un canal de interoceánico en la región significaba la firma de un contrato, con todos los gobiernos de Centroamérica para el establecimiento de infraestructura portuaria y la continua dependencia de los gobiernos centroamericanos de las compañías extranjeras, que fletaban en el comercio exterior, como se señalaba en la época:

“Los distintos proyectos que surgen de un posible canal, ya sea en Nicaragua como en Panamá, llevan a diferentes movimientos tanto por parte de Inglaterra como por Estados Unidos. La competencia y el enfrentamiento de las dos naciones concluyen momentáneamente cuando: “el 19 de abril de 1850 parece llegase a un statu quo conciliador por ambas partes mediante la firma del Tratado de Clayton-Bulwer, cuya primera cláusula, y más importante dice así: Ningún gobierno obtendrá o mantendrá por sí mismo control exclusivo sobre canal de navegación alguno a través de parte alguna de Centroamérica, ni fortificará dicho canal ni sus vecindades, ni colonizará o asumirá dominio alguno sobre América Central. Lo mismo para el caso de decidirse la construcción de vías férreas”.

El mapa 13, muestra las rutas propuestas por el ingeniero John Baily para la construcción de un canal interoceánico en diferentes puntos de la geografía de Centroamérica y México. Con la consecuente dependencia de los países centroamericanos con las navieras internacionales, hacia finales del siglo XIX, todo el engranaje del transporte y de los contactos económicos prácticamente pasaba por estas compañías, que no solo se dedicaron al transporte, incursionaron en otras actividades extractivas como de la madera, banano, minerales entre otros bienes.

MAPA 13
LAS TRES RUTAS PROPUESTAS PARA EL
EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, (MEXICO) NICARAGUA, C



Fuente: <http://memory.loc.gov/cgi-bin/image-services/jp2.py?data=/home/www/data/gmd/gmd4/g4800/g4800/ma001000.jp2&res>

EL CANAL INTEROCEANICO
COSTA RICA Y EL ISTMO DE PANAMA EN 1850

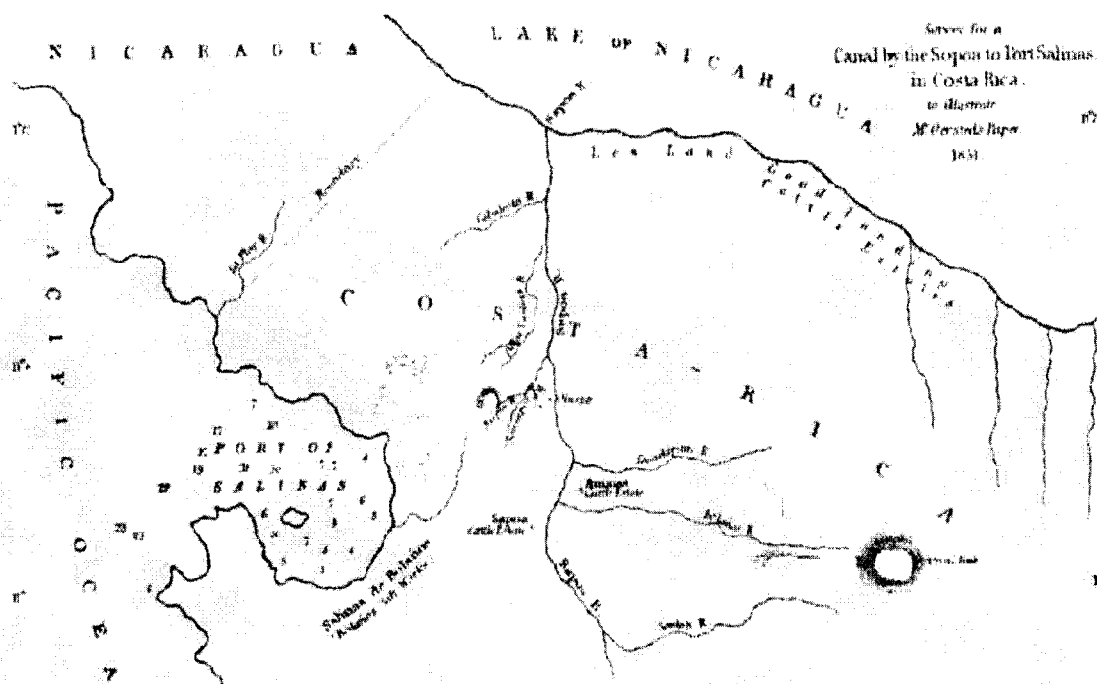


La búsqueda de una conexión entre el Pacífico y el Atlántico que pudiese liberar a los países de Centroamérica de la dependencia de las compañías de navegación, sus condiciones arbitrarias para brindar el servicio de fletes, sus altas tarifas y abusos en el servicio a pesar de que los contratos firmados entre los mismos gobiernos y los agentes representantes, era para asegurar los buenos servicios para las exportaciones a Estados Unidos y Europa a un menor costo.

Fue incesante entre varios gobiernos de Centroamérica a finales del siglo XIX e incluso en el siglo XX, la firma de convenios para tener una marina mercante centroamericana, ideal que nunca rindió frutos y se vio como un proyecto fracasado dentro de la anhelada unión centroamericana. Un canal de control binacional por parte de Costa Rica y Nicaragua fue un proyecto que estuvo en estudio en ambos Congresos durante la segunda mitad del siglo XIX, para concretizar su factibilidad. Al final la falta de financiamiento e intromisión política de grandes potencias hizo que no fructificara.

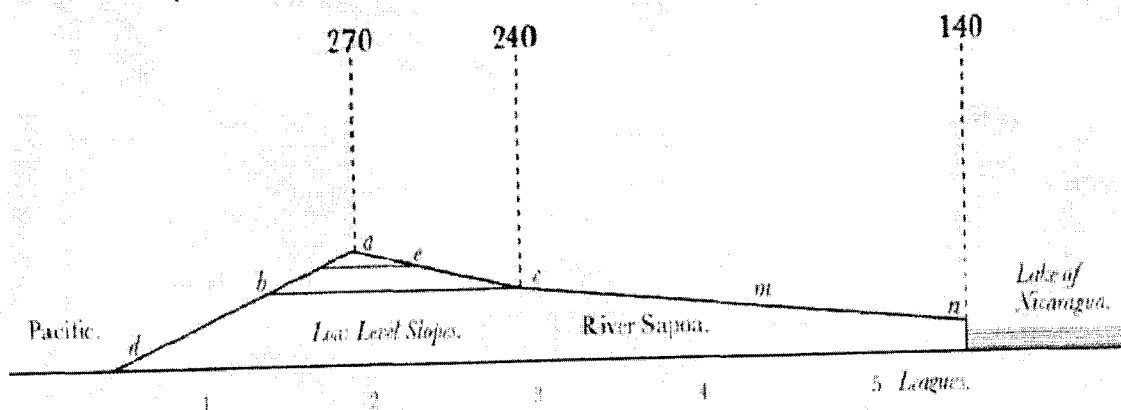
Baily proponía dos rutas para el paso de grandes embarcaciones, la primera ruta se ubicaba en la desembocadura del río San Juan, en Caribe continuando por el lago de Nicaragua y saldría por el océano Pacífico del lado nicaragüense, [istmo de Rivas], la segunda ruta saldría por el lado costarricense en bahía de Salinas [bahía Salinas]. Sin embargo Francisco María Oreamuno, visualizó que la ruta más viable al Pacífico era la que saldría por el río Sapoa, hasta llegar a la bahía de Salinas. En el mapa 14, se muestra la ruta que el ingeniero Jhon Baily proponía para la salida de embarcaciones al Pacífico por medio del río Sapoa hasta la bahía de Salinas. Trazó los cortes transversales en los niveles del río Sapoa y el lago de Nicaragua.

MAPA 14
 RUTA DE CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO ENTRE COSTA RICA Y NICARAGUA POR EL
 OCEANO PACIFICO



Respecting the cutting a Canal in these places.

Supposed Perpendicular Section of the low country and of the river Sapoa.



Fuente: Oersted Ander Sandoe, *La América Central*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011):123.

A raíz del alto tráfico de embarcaciones pequeñas en el golfo de Nicoya y para evitar accidentes, choques o naufragios, se establecieron medidas de seguridad para los tripulantes, pasajeros y cargas,

tal como lo contemplaba el artículo 103 del Reglamento para la Marina del golfo de Nicoya en 1865: “*Cuando hubiera muchas lanchas navegando por la noche, el capitán del puerto ordenará que todas ellas y las que estuvieren fondeadas, tengan una luz en el tope del palo de trinquete*”.¹⁸⁷

Esto motivó que el aparato administrativo interviniera, en la vigilancia y regulación de los servicios que brindaban las compañías de cabotaje en ambos litorales del país. También trató de fiscalizar las operaciones sobre los terrenos y baldíos costeros que los concesionarios explotaban. Una de esas explotaciones fue el uso de las maderas y uso de las riveras de los ríos o costas para instalar astilleros y aserraderos para obtener de manera más pronta la materia prima que para 1890 era la base con la que construían los pequeños vapores; los barcos a base de hierro y otras partes como el motor, piezas mecánicas, eran traídas del exterior y ensambladas en esos astilleros, que se contemplaban como parte de las propiedades e infraestructura que las compañías podían instalar para sus operaciones.

Para la década de 1870, el uso de astilleros se hicieron más comunes y necesarios no solo para las compañías, sino para los demás navegantes que requerían reparaciones o el mantenimiento de las embarcaciones, según los contratos las compañías podían instalar sus propios astilleros o utilizar los que el gobierno tenía permitidos, entre los más importantes estaban los de bahía Culebra en Guanacaste, en Puntarenas en el estero y en la punta, también en lo que se conocía como el barrio de Pueblo Nuevo de Puntarenas, habían pequeños talleres desperdigados por todo el golfo de Nicoya y por último en puerto Cortés.

Se instaló un aserradero que sirvió para el abastecimiento de tablas y demás piezas que usaron los armadores (diseñadores) y constructores, hay que recordar que los bongos eran fabricados de una sola pieza de un árbol estos podían trasladar varias toneladas río adentro, por lo cual la necesidad de madera fue estratégica a lo largo de todo el siglo XIX y principios del siglo XX.

Como se dijo, la legislación marítima de 1865, en el golfo de Nicoya quiso regular el principal medio de transporte para los lugareños que fueron los botes y bongos, que utilizaron una pequeña vela y en los ríos, los bongos y bogas, lo que significó el esparcimiento de cientos de navegantes costeros y fluviales que brindaron servicios de transporte de mercaderías. Si bien es cierto, para principios del siglo XX, las compañías de navegación y posteriormente de explotación pesquera, utilizaron embarcaciones de madera desde mediados del siglo XIX, las embarcaciones construidas en hierro, permitió el crecimiento en el tráfico de embarcaciones y rutas lo que les dio la oportunidad de transportar mayores tonelajes de mercaderías o materias primas.

Aún con la aparición de líneas navieras como la Pacific Mail Steam Ship, la Royal Mail Steam Ship, la Kosmos Line Company, la Hamburg Pacific, la Grace Line Company y la United Fruit

187 Colección de las Leyes, Decretos y Órdenes 1865. (San José, Costa Rica, 1872):44

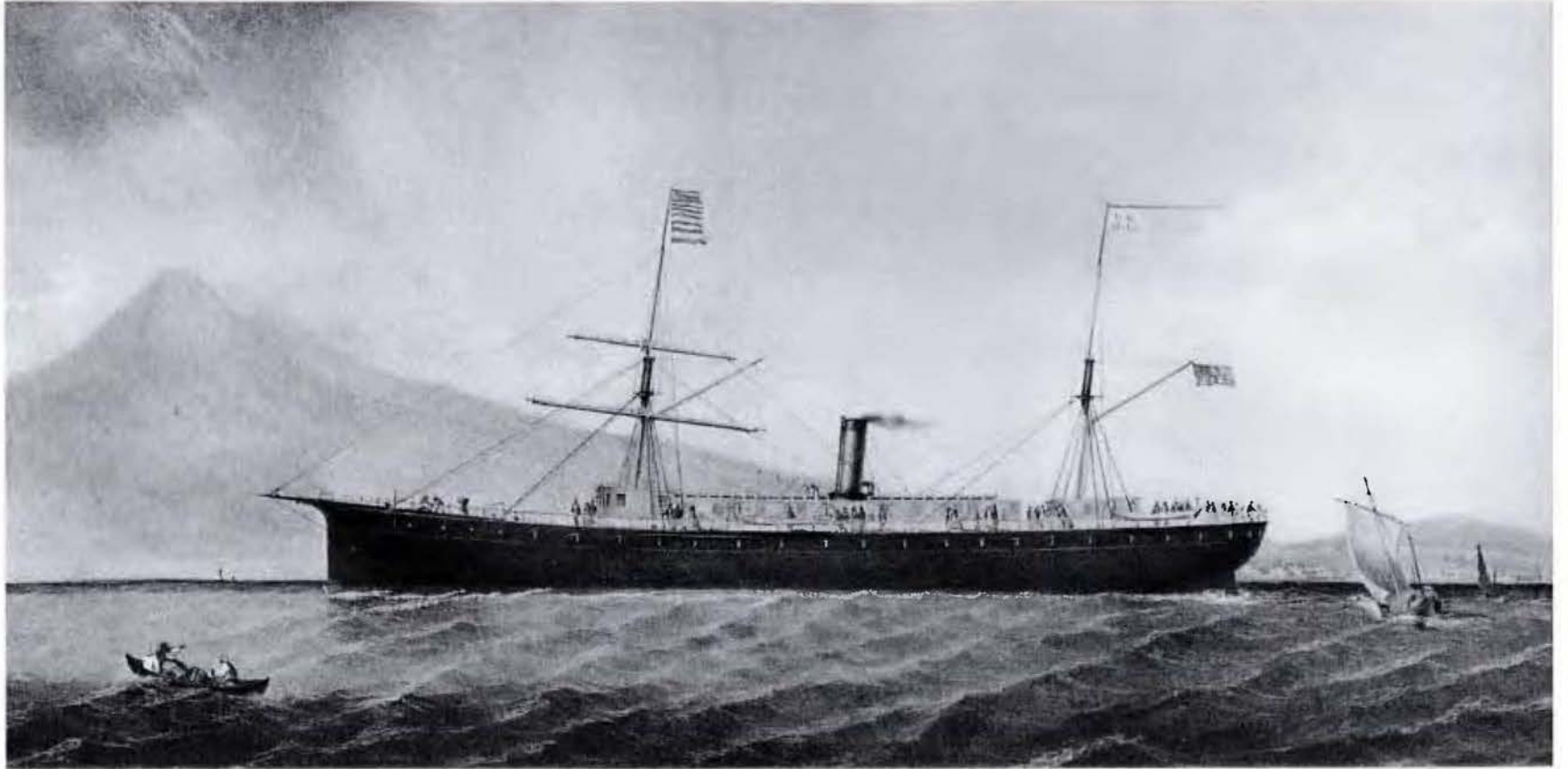
Company Steamship Service entre otras, mantuvieron el monopolio de las rutas de navegación de línea internacional, entre el Pacífico y el Atlántico.

Los precios de los fletes solo se nivelaban para sacar de circulación a sus competidores pero nunca para favorecer, a los gobiernos de Centroamérica uno de los más afectados fue el Costa Rica que mostraba excelentes niveles de exportación de banano y café, aún así los precios y condiciones de los fletes se nivelarían siempre a favor de las compañías.

Esta situación ponía en jaque a los productores no solo de café en el siglo XIX, sino también a los productores locales de banano en la región del Caribe, en el siglo XX, quienes no tenían los medios para evadir los abusos que cometía estas líneas principalmente la United Fruit Company que tenía total control del encadenamiento logístico en el transporte desde el ferrocarril y hasta la disponibilidad de carga en los vapores.

En la imagen 4, se presenta al vapor Guatemala de la Compañía Panamá Railroad Company Central América Line. Este barco estuvo activo en la ruta Panamá-Centroamérica entre agosto 1859 y 1870 aproximadamente:

MAGEN 4
VAPOR GUATEMALA



Fuente: Ernesto Chinchilla Aguilar y María Cristina Zilbermann de Luján, *Historia General de Guatemala, Desde la República Federal a 1898*. (Guatemala: Asociación de Amigos del País, 1995): Tomo IV p.555.

Estas compañías en manos de extranjeros aprovecharon sobremanera, las riquezas que tenían las costas del país, donde era muy apreciada la explotación de la madera cercana a las bahías que tenían acceso a grandes bosques maderables, dio a los exploradores y navegantes mucha facilidad en su extracción, siendo una de las principales mercaderías en todo el Pacífico, a lo largo del siglo XIX y XX. Posterior a 1850, la política del Estado en materia marítima y costera fue crear instrumentos de captación de recursos fiscales, primero con el establecimiento de resguardos, que mantenían el cobro de derechos de muelle, faro, importación de bienes y exportación de bienes, derechos de concesiones en las rutas de navegación tanto nacionales como internacionales.

Los contratos entre las líneas de navegación internacional y las de navegación nacional, prácticamente eran el mismo machote, esto para los contratos firmados entre la década de 1880 y 1930, excepto en los casos de la Pacific Mail Steamship y a la Pacific Navigation Steamship, que tenían mayores privilegios otorgados por los gobiernos que se negociaba las cláusulas de cada contrato.

4.7. Los contratos y concesiones como instrumentos de negociación y regulación

Los contratos y concesiones desde la segunda mitad del siglo XIX y primera mitad del XX, tuvieron entonces casi la misma estructura de negociación y condiciones que le dieron la oportunidad a las compañías navieras de crecer y establecerse en Costa Rica una agencia de referencia para el comercio internacional y regional con una relación muy fuerte con los agentes de las aduanas o resguardos respectivos. A finales del siglo XIX, las compañías de cabotaje podían hacer el comercio de altura a nivel de rutas con puertos de Centroamérica y Sudamérica el que a largo plazo no fuera solvente dicho plan fue motivado por los altos costos operativos en que tuvieron que incurrir las compañías.

Las concesiones también sirvieron de instrumento para visualizar la experiencia, los conocimientos técnicos marítimos y la capacidad financiera de las compañías en sus diferentes empresas, para proporcionar los servicios de transporte de personas, carga de mercaderías, fueron aportes que se obtuvieron, pero que lamentablemente se quedaron en conocimientos netamente empíricos o heredados entre familias dedicadas a las actividades marítimas.

La dependencia de Costa Rica por las compañías de transporte internacional y regional se vio representada en los contratos, los cuales eran firmados con plazos de uno a diez años, sin embargo, Costa Rica no era una ruta de importancia para las compañías de transporte internacional, por lo cual era frecuente el rompimiento de los contratos por incumplimiento de los itinerarios o cláusulas o el deseo de establecer contactos con otras compañías para mejorar las tarifas y el servicio que prestaban.

“El ministro de Relaciones Exteriores me ha expresado muy categóricamente el deseo de ver una compañía francesa de navegación establecer un servicio en el Pacífico. Todas las simpatías, no solamente del gobierno,

sino del país entero, estarían a favor de esta empresa. Todas las concesiones de tierra que ella demandaría para establecer los talleres o depósitos de carbón en Puntarenas le serían dadas, al mismo tiempo que una subvención le sería ofrecida. El contrato con la Pacific Mail ha sido renovado el pasado mes de diciembre, solamente por un año; en espera de que otra compañía vendrá dentro de poco, a destruir el monopolio de la compañía americana. Sería lamentable que la compañía Trasatlántica o cualquier otra compañía francesa no aprovecharan esta buena disposición y se dejaran aventajar".¹⁸⁸

También Jorge León señala,¹⁸⁹ que con la llegada de los vapores en 1856 la cantidad de veleros que efectuaban las rutas entre Costa Rica, Centroamérica y Panamá, no solo fue disminuyendo, sino que estas compañías (vapores) según los contratos establecidos con el Estado, tenían el libre acceso a los puertos en ambas costas y al comercio no solo regional, sino local, por medio de las embarcaciones más pequeñas, como botes y las lanchas de cabotaje, las cuales trasladaban productos traídos por estas barcos a otros puntos fuera del Valle Central.

La diferencia entre los fines comerciales de los vapores que importaban y exportaban productos a Costa Rica y las embarcaciones de cabotaje, los contratos dejan de manifiesto que los vapores al final del siglo XIX y principios del siglo XX, tuvieron intereses en comerciar en todos los puertos posibles del Pacífico y comercialmente rentables en sus rutas.

Pero esto sirvió como un mal logrado enganche de los gobiernos de turno para que las compañías de línea internacional aumentaran sus servicios de transporte en los poblados costeros, ya que estas compañías buscaban solo realizar sus rutas con las cargas y productos de gran intereses comercial para los mercados externos, los cuales justificaban sus fletes y colocaran a mejor precio los productos de cada país, en este caso los que se importaban de Costa Rica.

Una de las ventajas significativas que atrajo a las compañías de transporte marítimo y posteriormente de pesca, dentro de la quebrada geografía del país, fueron sus amplias, profundas y calmadas costas para el fondeo de embarcaciones como veleros y vapores. Todavía para la década de los años sesenta del siglo XX, habían afluentes de gran caudal y con varias de decenas de kilómetros para navegación, los cuales con anterioridad mencionaban en los contratos con las compañías o informes de los foráneos que visitaban el país, en importancia estuvieron el Río Frío, San Juan, Sixaola, Colorado, Tempisque, Bolsón, Bebedero, Coto y el Grande de Térraba,¹⁹⁰ todos estos ríos, se mantuvieron navegables todavía en el siglo XX. Además, la lejanía de las costas alertó a las autoridades del incremento de embarcaciones que efectuaban comercio con poblados costeros y

188 Orlando Salazar Mora, *Viaje del cónsul francés por Centroamérica 1888-1889*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2009):28.

189 Jorge León Sáenz, *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1997):267-279.

190 Gabriel Ureña Morales, *Geografía de Costa Rica*. (San José: Costa Rica. Atenea, 1963):14-18

fluviales, lo que le devino en una fuerte batalla por detener el contrabando y la no declaración de las mercaderías transportadas.

La primera y más larga expedición que hiciera una embarcación de bandera costarricense, en el océano Pacífico, fue la que se autorizó, mediante Decreto LIV de 1832,¹⁹¹ se ordenó una expedición de un buque hacia la isla de los Cocos [isla del Coco], partió desde Puntarenas para socorrer a trece chilenos náufragos. El alcance de tal operación significó, posteriormente, la utilización de esta isla como punto de estudio para conocer sus riquezas naturales, dentro de la lógica de la explotación de los recursos y otros usos que el Estado costarricense pretendió sacar provecho como la instalación de una penitenciaría.

La isla no tuvo mayor importancia hasta que en 1869, se declaró bajo soberanía del Estado costarricense y se da una ampliación del rango de exploración del océano Pacífico, esto será ampliado en el tercer capítulo. La exploración marítima, en Costa Rica, estuvo ligada a la intención de las compañías de transporte y posteriormente de explotación marina de obtener por parte del gobierno concesiones idóneas para desarrollar sus actividades comerciales.

Era visible el poco desarrollo marítimo del país y la dependencia de este con respecto a las compañías de navegación extranjeras por dos motivos, el primero, la concesión de territorios y la explotación de recursos en otras actividades extractivas, que fueron enganches de los gobiernos, para atraer a las compañías a que se instalaran en el país y segundo, el cobro de permisos para la explotación costera, como la extracción de los cicales para la elaboración de aceite de coco, la extracción de mangle, la navegación con fines turísticos y por último, la industrialización de la pesca a gran escala, a partir de la década de los años treinta.

Al final, sería la empresa marítima nacional constituida por la presencia de las grandes compañías extranjeras, quedaron opciones muy limitadas a la industria marítima nacional de crear una marina mercante. En el mapa 15, se presentan las rutas de los vapores y se puede observar como el puerto de Puntarenas era una de los principales puertos de arribo e interconexión en centroamericana y el de Limón en el Caribe era un puerto secundario luego del Canal de Panamá.

191 Colección de las Leyes, Decretos y Órdenes 1831-1832. (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo III, 1856):141-142.



Fuente: <http://www.loc.gov/item/2003627053>. (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2012).



El contrato firmado en 1887, por parte del gobierno de Bernardo Soto con la Línea Naviera de Vapores Hispanoamericana,¹⁹² planteaba la preocupación y necesidad de asegurarse marineros netamente costarricenses, que pudieran dar servicio, primero en embarcaciones particulares y, posteriormente, en embarcaciones propias del Estado; el aprendiz debía ser mayor de diez y ocho años, si quería ser piloto o maquinista y de quince, si quería el puesto de timonel o contra maestre, la elección anual de los candidatos sería hecha por parte de un tribunal encargado de realizar los exámenes y, en primera instancia, estuvo integrado por Lesmes S. Jiménez, Paul Biolley y Alberto Brenes, todos socios de la compañía.

Con este contrato quiso superarse la dificultad de encontrar en el país, el personal adecuado para estas funciones y quedó al descubierto el poco conocimiento que se tenía, de las condiciones de navegación, climáticas, de las distancias de las rutas que conectaban con los puertos de Centroamérica. Sin embargo, para la década de 1920, aparecen líneas de cabotaje que ofrecían el servicio de comercio de altura a puertos de Centroamérica y Panamá, por lo que esa diferenciación tácita entre las líneas de navegación internacional y de transporte marítimo nacional se fue acortando al menos en el trato, pues la Secretaría de Hacienda verificaba que las compañías tuviesen un respaldo financiero para hacerle frente a las operaciones marítimas.

Los contratos firmados estipulaban el arreglo de las diferencias entre las partes bajo las leyes nacionales de Costa Rica y solo en caso de arbitraje se nombraría un tercer árbitro imparcial por convenio de las partes. Como se dijo en el primer capítulo, varios contratos pasaban primero a manos del presidente en ejercicio y este lo remitía al Congreso para que fuese estudiado por una comisión especial la cual evaluaba los alcances y beneficios comerciales del contrato, según la región a la que iba dedicado el servicio.

Desde 1850, los contratos firmados por las compañías de transporte internacional y el Estado costarricense, eran presentados a los gobernantes de turno como solicitudes de servicio para la navegación en aguas territoriales del país y en otras ocasiones eran solicitudes de ofertas como respuesta a las licitaciones que el Estado presentaba. Comparados los contratos entre las líneas de navegación internacional y las de cabotaje en el siglo XX, el Estado pudo nivelar las condiciones de negociación con las de cabotaje al tener el monopolio del combustible, (diésel y gasolina) a diferencia de las negociaciones entre las líneas transporte internacional o de cabotaje, que con sus prácticas monopólicas dejó con las manos atadas al gobierno. Entre la década de 1880 y 1945 se firmaron contratos con la Kosmos, Compañía Hispanoamericana de Vapores, las Malas del Pacífico, Mala Real Británica, Pacific Navegation Steamship, la Grace Line Company, con la United Fruit Company primero en el Caribe y posteriormente con la Compañía Bananera de Costa Rica en el Pacífico, con

192 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, II tomo, 1888):339-340.

la famosa línea de vapores denominada la Gran Flota Blanca, estas compañías tuvieron contratos casi exclusivos. En el caso de la Pacific Steamship y de la Grace Line, para la década de 1940, no solo efectuaron comercio internacional, sino que también efectuaron transporte de pasajeros y mercaderías con otros puertos de Centroamérica.

Parala década de 1920 había propuestas, para la creación de líneas de cabotaje por parte de inversionistas nacionales que ofrecían el servicio de comercio de altura a puertos de Centroamérica y Panamá. Por lo que esa diferenciación tácita entre las líneas de navegación internacional y de transporte marítimo nacional que se había visto tan marcada en todo siglo XIX, desapareció en el siglo XX, al permitirles navegar por todo el Pacífico. Sin embargo como se señaló con anterioridad, a finales del siglo XIX, esta mezcla de rutas internacionales con puertos de la región, algunas compañías lo hacían según su interés comercial.

Desde 1880, el gobierno costarricense, junto con los demás países centroamericanos buscaban la forma de crear una flota naval, que revalidase con la de otras naciones para abandonar la dependencia y abusos de las compañías que les brindaba el servicio, de correos, fletes y transporte de pasajeros.

Los contratos firmados con las compañías, estipulaban el arreglo de las diferencias entre las partes bajo las leyes nacionales de Costa Rica y solo en caso de arbitraje se nombraría un tercer árbitro imparcial a convenio de las partes. En el caso de Costa Rica, no existía un ente fiscalizador que revisara estos contratos, varios pasaban primero a manos del presidente en ejercicio y este lo remitía al Congreso para que fuese estudiado por una comisión especial la cual evaluaba los alcances y beneficios comerciales del contrato según la región a la que iba dedicado el servicio.

En otros era imprescindible la presencia de la Secretaría de Hacienda, quien revisaba el sustento económico a los contratos de explotación con presencia de estas compañías o en la exoneración de impuestos. La Secretaría de Fomento le daba el sustento técnico al servicio y los alcances de infraestructura requeridos o que se le agregaban al contrato, cuando era necesaria la adecuación de terrenos, materiales de construcción o infraestructura. Después de las concesiones otorgadas a Minor Keith en el Atlántico y de su fuerte presencia como agente de las líneas de transporte internacional en la década de 1880, el Estado trató aún con sus limitaciones de poder analizar más los beneficios que compañías le generarían a la economía nacional para justificar las subvenciones que podría otorgarles. Por ejemplo con los contratos firmados en 1885 con la Compañía de vapores Harrison¹⁹³ y con el agente comercial Le Lachuer Dent y Cía., representante de la Compañía Mala Real Británica.¹⁹⁴Los convenios

193 Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas 1885. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1885): 364-367) contrato n° 2 del 20 de agosto de 1885, se firma el contrato por cuatro años, con la Compañía de Vapores Harrison para dar servicio de Limón a Liverpool, el gobierno le exoneraba del 5 por ciento de los impuestos de aduana y solo le cobraba 10 pesos por usar el muelle, la compañía se obligaba el tocar puerto de Limón una vez al mes hasta el puerto de Liverpool).

194 Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas 1885. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1886): 587-591.(Mediante el Contrato número IV se firmó por el lapso de 4 años brindando servicio de Limón a Southampton, una

que se registraban por parte del gobierno ya fuera con empresas nacionales o internacionales, establecían la nulidad de la intervención de terceros o de las naciones que las líneas navieras representaban y solo se reconocía la legislación nacional, como marco para solucionar diferencias, reclamos o invocar la nulidad de los convenios, como se decía: *“Cualquiera que sea la nacionalidad de los propietarios, se considerará esta empresa como costarricense; y toda dificultad que se suscitara entre la misma y el gobierno será resuelta por los tribunales del país”*.¹⁹⁵

Los contratos contaban con la máxima aprobación del Congreso y sobre esto, fue que el Estado desarrolló la política de expansión del transporte marítimo para la exportación o comercio de altura primeramente con Europa en un período de auge que va desde 1850 hasta 1920 y con los Estados Unidos de América y que fue en crecimiento desde la década de 1920 en adelante.

Es a partir de la década de 1930 que junto con los contratos de navegación, aparecieron una gran cantidad de permisos de navegación y abanderamiento de naves (bandera nacional) que se instalarían en territorio nacional. Estos ingresos eran muy importantes, por concepto de pago de permiso de navegación y matrícula ante las autoridades nacionales, lo que significaba altos a la hacienda pública estos permisos tuvieron dos objetivos surcar las aguas costarricenses en ambos litorales. Para 1950 los permisos de navegación anual tenían un costo de 500 dólares.

La fama que tuvo el golfo de Nicoya en las primeras décadas del siglo XX, no impidió que la piratería (de pesca ilegal) y la evasión en el pago de impuestos, permisos entre otros se dieran con la complicidad gubernamental originada de la incapacidad de ejercer una mayor vigilancia de las actividades marítimas. A partir de 1930, en Costa Rica se empiezan a segmentar y mezclar las diferentes actividades económicas alrededor del mar y que en esta investigación se han dividido en navegación fluvial de cabotaje, desarrollada en la segunda mitad del siglo XIX. Se utilizaban los ríos que en sus largas distancias conectaban sus aguas en el Pacífico, en el Caribe, en el centro y periferia del país, fueron las primeras rutas en desaparecer debido a la alta sedimentación, el bajo caudal de sus aguas y la poca o nula inversión por parte del Estado en mantenerlas activas.

Las compañías de transporte internacional que conectaron al país con los más importantes puertos de Europa, Estados Unidos y Sur América. Las líneas de comercio cabotaje costero y centroamericano y finalmente aquellas compañías, dedicadas por completo a las actividades de explotación marina, desde las de origen local y aquellas provenientes de países con vieja y rica tradición pesquera que se vinieron a instalar al país.

Todo este entramado marítimo de compañías, sirvió para comercializar productos que diversificaban el contexto productivo del país. A parte del café y del banano, habían otros productos,

vez al mes, se le exoneró del 5 por ciento de aduanas)
195 ANCR. Serie Fomento. 10092. (1915).

extraídos del Pacífico de Costa Rica, como el mangle (carbón vegetal), en todo el Pacífico de Costa Rica, la sal (salinas) en el golfo de Nicoya y región sur, madera (en trozas y aserrada), en toda la costa del Pacífico, metales en Guanacaste, maíz, arroz, frijoles, se sembrados en toda la costa del Pacífico, queso en el golfo de Nicoya, cuero o pieles de res, (sin curtir y curtidos) en el golfo de Nicoya y golfo Dulce, caballos, cerdos, mulas, ganado vacuno en el golfo de Nicoya y el pescado como último producto que faltaba de comercializar de manera industrial.

A finales del siglo XIX, la navegación costera en Costa Rica consistía en las rutas seguidas a lo largo de ambos litorales, por poblados fundados y dedicados a la agricultura, la pesca entre otras actividades comerciales, la navegación de altura esta se subdividió en dos, aquellas líneas navieras que se dedicaban al comercio exterior con puertos como San Francisco, New York, Nueva Orleans, Valparaíso, Callao, Hamburgo, Southampton, entre otros. Y aquellas líneas navieras que también se dedicaron al transporte de cabotaje y contaban, con embarcaciones para realizar el llamado comercio de altura por Centroamérica a puertos como San José en Guatemala, Amapala en Honduras, Bocas del Toro y puerto Armuelles en Panamá, puerto de Acajutla en El Salvador, Corinto en Nicaragua, no obstante estas fueron las menos y no tuvieron el éxito esperado, después de 1930.

4.8. Conclusiones

Fue hasta la mitad del siglo XX, cuando Costa Rica entra en la política internacional de los mares, sin una visión estructurada, del comercio y transporte marítimo regional y por consiguiente de la extracción de los recursos marinos. El contexto productivo del Pacífico, reafirmó lo dicho por otros investigadores, donde los ciclos productivos, fueron los escenarios de los comerciantes que asumieron el rol mercantilista, para la extracción de los bienes naturales.

Luego de agotarse la frontera agrícola en el siglo XX, las costas y mares se sumaron al ideario del progreso, las variables del consumo y avances tecnológicos. Se siguió con el mar como una nueva posesión de gran provecho para aquel campesino desposeído de tierras y los socios emprendedores, en su mayoría extranjeros que vieron en la actividad marítima y pesquera, una nueva forma de generar comercio en las ricas aguas del país.

La caza y pesca de principios del siglo XX, ya no tenían perfiles de subsistencia y por el contrario, se empezaron a ver los primeros rasgos de un incipiente mercado local de consumo de pescado y otras especies como el lagarto, la tortuga, entre otras. Las compañías de navegación fueron las que tomaron el mando en la exploración marítima. Posteriormente, para mediados del siglo XX, las grandes potencias comenzaron a instalarse en aguas costarricenses para obtener las riquezas del gran domo térmico, por el cual Costa Rica se había visto favorecida a lo largo de un siglo, pero del cual fue de poco provecho para la pequeña industria pesquera nacional.

Las rutas y demás conocimientos aportados por los navegantes y explotadores del mar que se instalaron en el país le brindaron al Estado un bagaje científico de inigualables condiciones, para conocer a fondo las verdaderas riquezas de sus recursos naturales. Lo anterior obligó a que el Estado participara débilmente en el juego geopolítico de las potencias marítimas, para buscar bajo convenios de cooperación el abastecimiento de alimentos de primera necesidad, de las sociedades de posguerra y de una creciente economía de consumo que se visualizó de insostenible para la naturaleza. Estos efectos se profundizaron más a finales del siglo XIX, por el vacío estructural e institucional en el sector marítimo que el Estado llenaba por medio de concesiones.

CAPITULO 5

RUTAS, REGIONES Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE A INICIOS DEL SIGLO XX

5.1. Introducción

La inserción de las compañías de cabotaje en el escenario comercial marítimo de Costa Rica inició con la relación entre el Estado y estas, si bien fue menos tensa en comparación con las sostenidas con las compañías extranjeras, lo que le permitió delegar en las compañías de cabotaje todo el bagaje del transporte comercial en el Pacífico, en el Caribe de Costa Rica en fue menor medida.

Ese peso del comercio regional llegaría a la última región y menos avanzada del territorio nacional, la región sur que a inicios del siglo XX, se incorporó al sistema productiva nacional, la búsqueda de rutas en tierra por parte del Estado y por mar por parte de las compañías de navegación logró que más colonos pudieran acceder sus tierra incultas, según dictaba el pensamiento del progreso y la diversificación productiva de Costa Rica.

Los servicios que las compañías de cabotaje brindaron fueron muy esenciales y estratégicos en cada población o costa en donde se abría un puerto o atracadero, es decir que de 1900 hasta 1950, aproximadamente el comercio regional se dirigió en un alto porcentaje por mar, debido a la inexistencia de vías internas óptimas y continuas que conectaran al Valle del General con el Valle Central y las rutas intermitentes entre Guanacaste y también con el Valle Central no facilitaron el flujo continuo de mercaderías y personas.

La dependencia de Costa Rica y su limitada estructura marítima fueron los constantes reclamos de los dirigentes políticos de turno, aún con el cabotaje en servicio este tuvo sus deficiencias propias con lo cual si fallaba colapsaba el único sistema de transporte que hacia yunta con el Ferrocarril al Pacífico quien vino a tener una importantísima labor, al trasladar las miles de toneladas descargadas y traer del Valle Central similares cantidades para abastecer a los habitantes de la región del Pacífico de Costa Rica.

En tanto el comercio internacional y regional a puertos de Centroamérica, se diluyó en la resignación estatal de disponer de más recursos para satisfacer los caprichos de las compañías de navegación internacional. La idea de unificar una marina mercante centroamericana, nunca fructificó y por el contrario, el modelo de los agentes aduaneros por medio de las líneas de transporte internacional se desarrolló en las décadas siguientes.

5.2. Extensión de rutas marítimas a la región sur del Pacífico en el siglo XX

En 1915, el gobierno emitió una licitación para que se diera el servicio de cabotaje al Pacífico sur, y puertos intermedios; se presentaron tres propuestas la primera del señor Simón Esquivel, la segunda de la Empresa de Servicios Marítimos de Santiago Sajel y Co. y la tercera de la empresa de Transportes Marítimos del golfo de Nicoya, de Thomas Henry Purdy. La propuesta de Simón

Esquivel, no ofrecía alguna diferencia o ventaja comparativa en la tecnología de sus embarcaciones con respecto a las otras dos ofertas, la de Santiago Sagel si bien ya había obtenido contratos anteriores no satisfacía las necesidades reales de carga que la región requería.

Al final ganó la licitación la empresa de transportes marítimos del golfo de Nicoya. El Estado le otorgaba los beneficios de navegación a aquellas personas o sociedades que mostrasen una mayor solvencia económica para hacerle frente a las operaciones que demandaba esta actividad, para participar en la licitación debían de depositar quinientos colones como garantía para ser tomado como contratista, a pesar de que el país nunca cultivó una cultura marítima nacional, actuaba según los parámetros internacionales de las economías liberales que vieron en el transporte marítimo su brazo más fuerte para competir en los mercados internacionales.

Por lo cual, la experiencia adquirida fue mucho de lo que los mismos empresarios ofrecían e inclusive sobrepasaban, las necesidades de lo que el Estado buscaba en sus licitaciones, esto obligó a las Secretaría de Fomento, Marina y Guerra tomar muy en cuenta, la experiencia de los navegantes que ofertaran servicios al Estado, aunque esto significase desacreditar a la competencia¹⁹⁶ en el siguiente comunicado un funcionario hacia el análisis de cuáles eran las mejores opciones para establecer un contrato de navegación en el golfo de Nicoya:

“Consideraciones: Las propuestas del señor Sagel, por haber este empresario hecho hasta ahora con bastante exactitud y buena suerte el servicio pareciera de justicia darle la preferencia si no fuera que en estos asuntos de interés público deben posponerse las simpatías a las conveniencias generales. No es sino con verdadero sentimiento que aconsejaría se desechen ambas proposiciones por las razones siguientes: 1.º no cuenta con ninguna embarcación propia, 2.º, la “Digna María” que tomó en arrendamiento al señor Hermenegildo Cruz con la que ha estado haciendo el servicio de una balandra pequeña, de poca capacidad para pasajeros, los cuales tienen que ir hacinados sobre cubierta, de muy poca manga y mucha obra muerta y por añadidura está erigida sobre el fondo de un bongo en vez de quilla corrida, defectos todos que pueden ser causa de un siniestro en caso de mar gruesa y vendabal, 3.º, Sagel no ofrece garantizar el cumplimiento del contrato. Refiriéndome a las dos propuestas del señor Purdy me parece que debiera aceptarse la primera, es decir, la indicada con la letra A, pues si bien exige un auxilio de mil colones, mayor en doscientos que las proposiciones B y B de Sagel y el señor Purdy, en cambio, las ventajas que ofrece compensan de sobra el pequeño aumento.¹⁹⁷”

En el cuadro 3, se presenta con detalle los cálculos que realizaban los funcionarios a cargo de presentar una licitación de transporte marítimo en este caso de cabotaje en el golfo de Nicoya. En la

196 ANCR. Serie Fomento 10092. (1915). (La documentación sobre los aportes de las compañías de transportes, fue variada y dependió de las condiciones ambientales en que se desarrolló, un ejemplo de ello es el la obra de Julio Estrada Ycaza y Clemente Yerovi Indaburu, *El siglo de los vapores fluviales: 1840-1940* (1992) en la cual narra el aporte de las embarcaciones fluviales en el Ecuador, se puede mencionar el siguiente texto: “Y aunque los lagartos fuesen peligrosos, era peor el tormento que producían los omnipresentes mosquitos, y el resto de los insectos volantes tropicales. En la población llamada indistintamente Desembarcadero o Bodegas en las crónicas de la época, se habían construido las bodegas que le dieron uno de sus nombres. En las tales bodegas de Bodegas, se guardaban las mercancías y productos...”)

197 ANCR. Serie Fomento 10092. (1915).

licitación se incorporaban las distancias entre los muelles o puertos ubicados en el golfo de Nicoya hasta el puerto de Puntarenas esta se multiplicaba por el número de veces que la embarcación hacia los recorridos para calcular el consumo de gasolina, del puerto de Bolsón y Ballena se totalizaba un total de 263,94 kilómetros y de la isla de San Lucas 22,53 kilómetros hasta el puerto de Puntarenas, estos datos no aparecen en el cuadro citado:

CUADRO 3
DISTANCIA CALCULADAS EN LA LICITACION PARA EL SERVICIO DE CORREOS
ENTRE PUNTARENAS Y MUELLES DEL GOLFO DE NICOYA, 1913

Frecuencia	Destino	Millas de distancia al puerto de Puntarenas	Millas Totales	Distancia de Kilómetros hasta el puerto de Puntarenas
2 Viajes al mes a	puerto Jesús	70	140	112,65
3 Viajes a la semana	Chomes	20	240	32,19
3 Viajes a la semana	Manzanillo	40	480	64,37
1 Viajes a la semana	San Pablo	50	200	80,47
3 Viajes a la semana	puerto Ballena	164	1312	54,72
2 Viajes a la semana	puerto Bebedero	1302	2604	209,22
Total 14 viajes		Total de millas	4976	553,62

Fuente: ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

En 1913, la palabra licitación se mencionaba y formaba parte de un cartel, aquí la estructura de los contratos cambió, pues a diferencia de lo que sucedió en el siglo XIX, donde el Estado se adecuaba a las exigencias de las compañías de explotación marítima, en esta ocasión, las compañías presentaban su oferta según las características y necesidades de la concesión. Esta fue de las pocas acciones en las que el Estado tuvo un control, en el diseño y ejecución de los contratos. Para mayo de 1915, en nota enviada al Ministro de Fomento, don Alberto Echandi, el administrador general de la empresa de Henry Thomas Purdy, le indicaba de las condiciones y garantías que tenía la compañía para prestar servicio al golfo Dulce. Los gobiernos, entonces, tomarán serias medidas para verificar la condición de las embarcaciones y el estado financiero de los empresarios y sus compañías de navegación.

“Creemos que estamos plenamente autorizados para llamar su atención a los hechos siguientes, al tomar en cuenta nuestras proposiciones para hacer este servicio: 1º Que somos la única compañía costarricense de transportes marítimos. 2º Que hemos demostrado nuestro conocimiento y experiencia en el manejo de esta clase de negocios por varios años, sin una falta en el servicio a que nos hemos comprometido. 3º Que tenemos un astillero y una cuadrilla completamente equipada para el diseño y construcción de embarcaciones de primera clase, esto evidenciado con el hecho de que hemos diseñado y construido alguna de las más grandes y veloces naves que surcan las aguas de Costa Rica en una variedad de servicios, tales como:- La gasolina “Aranjuez”, Construida y equipada con motor por nosotros. La gasolina “Cariari”, reconstruida y equipada con motor por nosotros. La gasolina “Taboga”,

reconstruida y equipada con motor por nosotros. La gasolina “Hortensia”, diseñada y equipada con motor por nosotros (Propiedad de don Serafin Saravial). La gasolina “Sultana”, equipada con motor por nosotros. La gasolina “Poás”, reconstruida con motor por nosotros, aumentando en un 30% en su velocidad y disminuyendo en un 50% en su consumo de gasolina. (Propiedad del Gobierno de Costa Rica). La gasolina “Costa Rica”, equipada con motor por nosotros. (Propiedad de los Sres. Mann and Co.). La Lancha “Tempisque”, diseñada y construida por nosotros. La gasolina “Nosara”, diseñada y construida por nosotros. También, llamamos su atención a nuestra habilidad en la construcción de muelles, lo que le será a Ud. de interés especial por lo que atañe al establecimiento y sostenimiento con éxito de este servicio, permitiéndonos referirnos a los muelles de Manzanillo y Chomes, como ejemplos de nuestra competencia en esta clase de trabajos”.¹⁹⁸

Cabe decir, que la gasolina “*La Sultana*”, fue una de las embarcaciones que tomaría parte en el enfrentamiento por el conflicto fronterizo entre Panamá y Costa Rica, naves construidas por la empresa de Transportes Marítimos del golfo de Nicoya.¹⁹⁹ Por otra parte, es importante señalar que ya bien entrado el siglo XX, esta compañía, se catalogaba como la única empresa de transporte marítimo costarricense, esto reafirma la poca o casi nula inversión en embarcaciones por parte de empresarios costarricenses y por parte del Estado en administrar una flota nacional, en manos de la Secretaría de Guerra y Marina, como institución gubernamental llamada a poseer lo más avanzado en navegación para ese entonces. Era común que las compañías solicitaran modificaciones en las secretarías respectivas de las escalas o rutas, costos de los materiales para fabricar nueva embarcaciones, entre otros, justificado por la conveniencia en mejorar el tiempo de servicio en las rutas, en los pasajeros o ponían una embarcación extra por semana o por día.²⁰⁰

La tecnificación y los criterios más rigurosos para otorgar los permisos de navegación evolucionó para establecer parámetros de servicio y garantía por parte de las empresas, así como acatamiento de las directrices aduanales y de explotación de los recursos marinos fue para el gobierno una ventaja que las compañías ofrecieran el servicio de vigilancia fiscal, cuando este lo autorizaba o, en su defecto, el traslado de agentes fiscales para levantar los registros de las cargas en cada uno de los puertos.

198 Archivo Nacional. Serie Fomento 10092. (1915). (La gasolina fue aquella embarcación que funcionó a base de diésel o gasolina, donde se le colocaba un motor de combustión, empotrado en el centro de la embarcación, colocándosele un eje giratorio para mover la hélice, estas embarcaciones se identificaban como “*motor de centro*”, todavía para la década de los años veinte, se utilizaba el carbón en las embarcaciones, por lo cual el carbón extraído del mangle se utilizaba a falta del que se importaba como carbón mineral.)

199 Luis Fernando Sibaja. *El Conflicto Bélico de 1921 entre Costa Rica y Panamá* (San José, Costa Rica: Seminario de Investigaciones Centroamericanas Departamento de Historia y Geografía, Universidad de Costa Rica, 1969):20,21. (Encontrándose cerca de la boca del río Conte oyeron el motor de una gasolina; era “*La Sultana*”. Rápidamente se dirigieron a la orilla del río y antes de que pudieran desembarcar pasó, como a 3º metros, la lancha, desde la que les lanzaron un ¡Viva Costa Rica! Y siguieron adelante. ...Los costarricenses dejaron de hacer fuego y poco después la lancha fue abordada por los soldados panameños. De acuerdo con los datos del Capitán Armuelles, murieron cinco costarricenses y treinta y un quedaron prisioneros, ocho de ellos heridos. Entre los prisioneros estaban los siete tripulantes de la embarcación. (49) Don Héctor Zúñiga da el mismo dato de su informe oficial. Al día siguiente, 28 de febrero, fueron reparadas algunas averías leves que había sufrido “*La Sultana*”. A las diez de la mañana zarpó la nave hacia Rabo de Puerco, conduciendo los prisioneros costarricenses. Les custodiaban el oficial Laureano Gasca y 15 hombres).

200 ANCR. Serie Fomento. 7079. (1929).

Henry Thomas Purdy describía sus embarcaciones y la seguridad de estas para dar el servicio de manera adecuada, la embarcación tenía no menos de 100 toneladas de capacidad, con tres viajes mensuales, saliendo de Puntarenas los días 1, 2 y 3 de cada mes. El estudio de los contratos pedía más información sustancial para medir las distancias los tiempos de recorrido, los tonelajes que se proyectaban sacar de las costas, esas rutas establecían el arribo a puertos de Uvita, el Pozo, Damas, Dominical y Conte, con las siguientes tarifas con zarpe de Puntarenas, Damas, Dominical, Uvita, Pozo y el Golfo (Golfito), precios en colones.

Así también entre los mismos contratistas se daba una competencia por establecer las mejores condiciones del servicio y les presentaba a las autoridades las diferentes embarcaciones con las que se podía servir las rutas. La importancia de las rutas para las compañías de cabotaje y aquellas extranjeras era su asignación por parte del gobierno y que este reconociera, no solo las exoneraciones sobre el combustible, si en el siglo XIX, el carbón era esencial para las operaciones de las compañías, el combustible resultó todo un negocio para las compañías, pues a través de las subvenciones al combustible y la libertad de comercio en el golfo de Nicoya y sus ríos, los socios vieron una oportunidad de oro para establecer intereses sobre ciertas regiones y productos.

“Las ventajas son: 1.º una embarcación cómoda, segura y capaz para transportar tropas al través del océano, 2.º; se desarrollaría en las regiones que frecuenta la agricultura, la ganadería y la industria de maderas por que contaría con fijeza con nave adecuada para ese servicio, 3.º; evitaría al Gobierno los gastos muy frecuentes de transporte y servicio marítimo que causa la instalación del presidio de isla del “Caño”, puesto que puede añadirse al contrato para que obligue a la compañía a hacer escala de ida y regreso de cada viaje en el puerto que se determine y transportar gratis la guarnición, reos y demás empleados y a reducir en un 50% el flete de provisiones, 4º; garantía de no sufrir el servicio retraso alguno contando como cuenta el señor Purdy con gasolinas mayores en el doble que la “Digna María” para en caso de accidente y 5.º; tarifas equitativas. Resumiendo: Purdy es el único que tiene embarcaciones adecuadas y capacitado para construir las más que necesite; puede garantizar un buen servicio por varios años y tiene capital para exigírsele responsabilidad en caso necesario”.²⁰¹

5.3. Costos, servicios y tarifas entre compañías de cabotaje

Como puede verse, los rubros en carga no eran de alto costo para la compañía, pero sí en el transporte de pasajeros que demandaban acondicionar las embarcaciones con camarotes, alimentación. Las mercaderías no podían mezclarse con los pasajeros y tampoco con el ganado que llevaran en la cubierta. Aun con estas reglas, fueron frecuentes las quejas por parte de los pasajeros de las condiciones, en las que se viajaba, expuesto a las inclemencias del tiempo.

201 ANCR. Serie Fomento 10092. (1915). (Hermenegildo Cruz fue uno de los muchos contratistas que navegaron y concursaron por rutas en el golfo de Nicoya, pero también se dedicó a las actividades pesqueras, como la extracción concha perla, siendo parte de docenas de navegantes que complementaron las actividades del transporte marítimo con las actividades de pesca).

Para la primera década del siglo XX, se les otorgaba concesión y subvención a los empresarios que tuviesen barcos a base de motor de combustión. La Secretaría de Hacienda o la Secretaría de Fomento, calculaba el consumo de combustible y las distancias mensuales recorridas, por una embarcación de gasolina. El Estado a finales del siglo procuró otorgar las rutas o licitaciones a barcos de vapor y posteriormente con la incursión de la gasolina como combustible.

En el cuadro 4, se presenta el detalle de las distancias incluidas en un contrato de navegación y correos en el golfo de Nicoya hasta el puerto de Puntarenas, en la licitación de transporte marítimo del 14 mayo de 1913, el Estado proponía pagar 28 colones por cada kilómetro recorrido por el contratista:

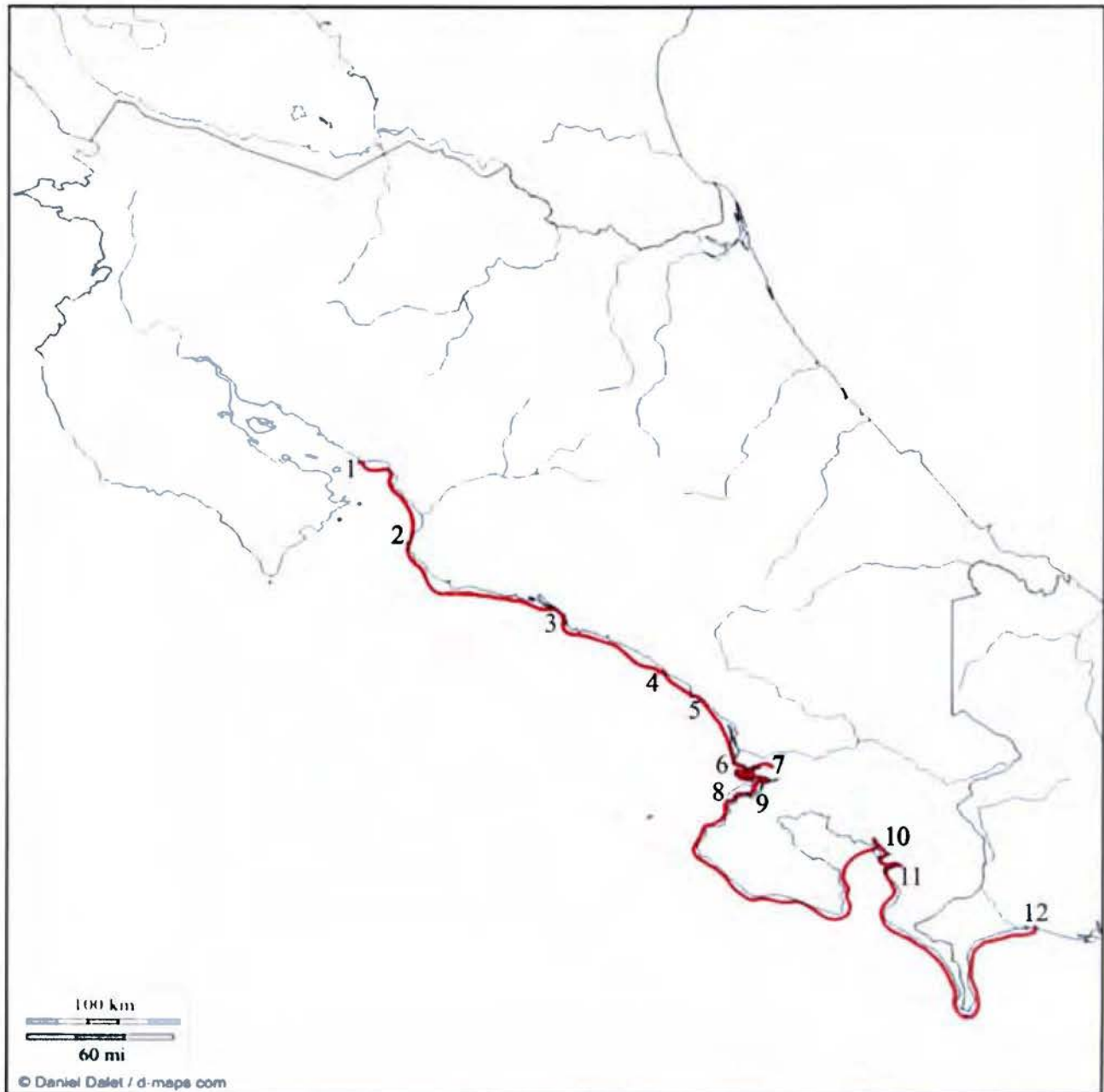
CUADRO 4
DISTANCIA E ITINERARIO DE LAS RUTAS
EN EL GOLFO DE NICOYA Y OTROS PUERTOS, 1913

San Lucas.....	2 viajes por mes, ida y regreso.....	22,53 kilómetros
Chomes.....	3 viajes a la semana ida y regreso.....	32,19 Kilómetros
Manzanillo.....	3 viajes a la semana ida y regreso.....	64,37 Kilómetros
Puerto Jesús.....	1 viaje a la semana ida y regreso.....	112,65 Kilómetros
San Pablo.....	2 viajes a la semana ida y regreso.....	80,47 Kilómetros
Bebedero.....	2 viajes a la semana ida y regreso.....	209,22 Kilómetros
Ballena y Bolsón.....	2 viajes a la semana ida y regreso.....	263,94 Kilómetros

Fuente: ANCR. Serie Fomento. 7079. (1913).

En el mapa 16, se presentan las rutas y ubicación de los puntos señalados por el informe emitido en 1915 de los puertos de arribo, hacia el sur de Costa Rica, aunque el informe no lo menciona el puerto del Sur se refería al de Golfito llamado también Puntarenitas y era mencionado en los informes de arribo de los vapores o a los telegramas enviados a diferentes oficinas de las Secretarías respectivas.

MAPA 16
PUERTOS DE ARRIBO A LA REGIÓN SUR PARA LOS VAPORES Y GASOLINAS, 1915



Fuente: ANCR. Serie Fomento. 10092. (1915). Mapa base Daniel Dalet, en: www.d-maps.com (Fecha de acceso: 25 de noviembre 2011).

- 1 Puerto de Puntarenas
- 2 Playa Las Agujas Playa
- 3 Playa Damas
- 4 Playa Dominical
- 5 Playa Uvita (Salida de productos del Valle de El General)
- 6 Boca Brava (Entrada descartada a El Pozo por el Humedal Térraba Sierpe)

- 7 Puerto El Pozo (Puerto Cortés)
- 8 Boca Chira (Entrada descartada a El Pozo por el Humedal Térraba Sierpe)
- 9 Boca Zacate (Entrada a El Pozo por el Humedal Térraba Sierpe)
- 10 El golfo o Puntarenitas (Golfito)
- 11 Conte (Puerto fluvial)
- 12 Puerto Armuelles (Provincia de Chiriquí, Panamá)

En el cuadro 5, muestra los precios de las tarifas para los pasajeros de primera clase y segunda clase. Los pasajeros de segunda clase no tenían derecho a alimentación y camarote, pues iban sobre la cubierta y podían llevar un máximo de 20 kilogramos:

CUADRO 5
RUTAS Y TARIFAS A PUERTOS DEL SUR POR LA EMPRESA DE
TRANSPORTES MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA, 1915
(Precios en colones)

<p>De Puntarenas a:</p> <p>Damas.....2.50*</p> <p>Dominical.....3.00</p> <p>Uvita.....4.00</p> <p>Pozo.....6.00</p> <p>Golfo.....8.00</p> <p>Conte.....10.00</p>	<p>De Damas a:</p> <p>Dominical.....2.00</p> <p>Uvita.....4.00</p> <p>Pozo.....3.00</p> <p>Conte.....9.00</p>
<p>De Dominical a:</p> <p>Uvita.....1.00</p> <p>Pozo.....2.50</p> <p>Golfo.....6.50</p> <p>Conte.....8.50</p>	<p>De Uvita a:</p> <p>Pozo.....2.00</p> <p>Golfo.....6.00</p> <p>Conte.....8.00</p>
<p>De Pozo a:</p> <p>Golfo.....6.00</p> <p>Conte.....8.00</p>	<p>De Golfo a:</p> <p>Conte.....2.00</p>
<p>Los niños menores de 10 años solo pagaban medio pasaje</p>	

Fuente: ANCR. Serie Fomento 10092. (1915)

Sin embargo, el gobierno le daba la potestad a la empresa de reservarse el derecho de cobrar un precio mayor a los pasajeros de primera clase, pues estos requerían de un camarote, en tanto que la alimentación se cobraba como un extra. En cuanto a los fletes, la empresa en las dos propuestas cobraba el mínimo de un 1,00 colón, ya fuera por peso o por medida, según se indica en la siguiente tabla de precios. Estas ventajas eran muy buscadas por las compañías que vieron en la demanda del servicio de transporte de pasajeros un negocio muy rentable que compensaba las tarifas bajas en el traslado de materiales, mercaderías, granos, ganado, madera.

En el cuadro 6, se presentan las tarifas que la Empresa de Transporte Marítima del golfo de Nicoya estableció para el servicio de cabotaje entre Puntarenas y la región sur, esta fue de las pocas compañías que se mantuvieron regulares, en la prestación de sus servicios y contaban con un flota de embarcaciones que se mantuvieron en constante mantenimiento y reparación.

CUADRO 6
 TABLA DE PRECIOS DE FLETES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES
 MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA, 1915
 (Precios en colones)

De Puntarenas a:	
Damas, Dominical, Uvita y el Pozo.....	1.00* por cada 46 kgs
Golfo Dulce y Conte.....	1.50 por cada 46 kgs
En carga voluminosa	
De Puntarenas a:	
Damas, Dominical, Uvita y el Pozo.....	6.00 por cada 2,83 metros cúbicos
Golfo Dulce y Conte.....	9.00 por cada 2,83 metros cúbicos
De cualquier punto a Puntarenas:	
Arroz descascarado.....	0.50 por cada 46 kgs
Arroz en granza.....	0.35 por cada 46 kgs
Tabaco.....	1.50 por cada 46 kgs
Cerdos.....	2.00 por cabeza
Ganado.....	5.00 por cabeza

Fuente: ANCR. Serie Fomento 10092. (1915).

No obstante, para 1921, las comunicaciones en la zona sur no eran constantes y fueron perdiendo predominio para el gobierno, al punto que dejaron de percibirse las subvenciones que se entregaban a las compañías navieras, o por incumplimiento de cláusulas y comunicaciones con el sur del país se volvieron deficientes aún para el mismo gobierno como lo manifestaba esta nota:

“En cumplimiento de lo ordenado en su atenta Nota 269, de 8 del actual, con respecto a la interrupción del correo entre el Pozo y el interior del país, tengo la honra de informar a esa secretaría que el servicio postal de referencia lo efectuaba la embarcación “Digna María” por una subvención que le otorgaba el gobierno, la cual fue suprimida hace algún tiempo por causas que ignoro. En la actualidad, este servicio se hace muy pocas veces, cuando las circunstancias lo permiten. La forma que propone el señor agente de policía del Pozo para reanudar el servicio citado, me parece aceptable si el propietario del bongo” Bagala” se encarga de los cuatro viajes mensuales por la suma de ochenta colones, o sean veinte colones cada uno”.²⁰²

Es importante hacer referencia a la descripción de la poca presencia gubernamental en la región sur, donde el gobierno tuvo serias dificultades, para establecer una comunicación efectiva.

“La situación o había cambiado mucho desde el año de 1907 en esa época recorrió la zona un viajero, quien manifestó que la mayoría de los habitantes se dedicaba a la agricultura, pero en escala tan pequeña que casi no producían lo que comían. Parece que en el año 1921 la actividad más importante era la explotación de los cocales de la costa entre Coto y Burica. Sin embargo, el negocio no debía ser muy lucrativo, puesto que al rematarse la concesión de esos cocales la cantidad máxima que llegó a ofrecerse fue de doscientos dólares anuales, según lo manifestó don Tobías Pérez. El concesionario vendía la copra (médula del coco a la empresa Coco Copra Company, que tenía su sede en la población fronteriza de Divalá. No se había desarrollado en esta época el cultivo del banano,

²⁰² ANCR. Serie Fomento 10092. (1921).

actividad está en la que siempre hay poderosos intereses en juego. No fue sino hasta en 1930 cuando la empresa Gulf of Dulce Land Company, subsidiaria de la United Fruit Company, obtuvo la adjudicación de ciertas tierras en la desembocadura del río Grande de Térraba, cerca de la zona en disputa. Varios años después, en 1938, se le adjudicaron a la Compañía Bananera de Costa Rica importantes tierras en la zona del Pacífico Sur, entre ellas el valle del río Coto. A partir del año 1938, sí empezó realmente esta zona a tener un papel importante en la economía de Costa Rica”.²⁰³

El uso de la milla marítima y milla fluvial, fue de uso fundamental para la Golfo Dulce Land Company, debido a que tuvo control de los puertos fluviales para sacar, coco, madera, los cicales fueron explotados, mucho antes de construir el muelle de golfo de Dulce y el muelle de Quepos. Que tras el conflicto con Panamá la compañía no se acogió a lo dispuesto en los contratos cuando no dio su aporte en embarcaciones en el conflicto en 1921.

Parecida fue la situación en la región sur de Limón, fue deficitario y el servicio de cabotaje y caro. Todavía para la década del 1950, las quejas y solicitudes de ayuda para sacar los productos por mar, eran comunes y fue uno de los obstáculos a vencer, aunado a los altos fletes que le eran imposible pagar, para los pequeños productores de banano que los trasladaban su producto hacia Panamá, en busca de mejores precios, que al final no podían colocar provocando pérdidas a ambas partes. En carta dirigida al Ministro de Economía y Hacienda, se le solicitaba la ayuda para llevar el banano a Panamá.

“...me permito solicitar ante Ud., en mi nombre y en el de mis compañeros, que nos gestione con el señor Ministro de Hacienda, una rebaja de precio en el flete que cobra la lancha Santa Elena de estos puertos de la costa Sur de Limón a Balboa, Panamá, llevando el banano que con grandes esfuerzos producimos en estos lugares. Me he dirigido a Ud. ya que la mayor parte de nosotros somos arrendatarios de parcelas en la Milla Marítima, y creo que somos acreedores a un respaldo que debe otorgarse a quienes se ajustan a las leyes que como en este caso son pesadas obligaciones que tenemos que cumplir. Los productores de banano de esta zona se han sufrido rebaja del precio por la mala fruta que produce por las enfermedades (sigatoca y mal de Panamá). Con lo anterior expuesto se dará cuenta del porqué de nuestra solicitud, ya que es mejor mercado Panamá que Costa Rica, pero el flete cobrado por la referida lancha es sumamente caro ya asciende a la suma de ₡3.000,00 colones que se tiene que dividir proporcionalmente entre nosotros los pequeños exportadores de banano. Mucho le estaremos la atención que preste a la presente”.²⁰⁴

Es evidente el ruego y justificación de los productores todos ubicados en la costa Sur de Limón, específicamente en Puerto Viejo, que veían en el producto la recuperación de lo invertido por meses; sin embargo, los precios no superaron la expectativas en precios, que provoca pérdidas en los fletes y colocación de la fruta. Queda demostrado la incapacidad del Estado por mantener un servicio a los productores locales, por lo cual los incentivos para mejorar la producción o al menos su ambiente comercial no era el deseado por los productores locales de banano. En otra carta enviada al Ministro

203 Luis Fernando Sibaja, *El Conflicto Bélico de 1921 entre Costa Rica y Panamá* (San José, Costa Rica: Seminario de Investigaciones Centroamericanas Departamento de Historia y Geografía, Universidad de Costa Rica, 1969):11.

204 ANCR. Serie Economía, 2035.22 de setiembre. (1950).

de Agricultura se manifiesta la suspensión de los servicios de cabotaje a puertos de Panamá por las pérdidas, por las enfermedades que afectaron la calidad del cultivo.

“Me es grato referirme a su atento Oficio 5.626, de 9 de este mes, trascriptivo de una gestión del señor Hermenegildo Hudson M., para que a él y a otros productores de banano de la zona sur de Limón se les rebaje el flete de la Lancha Santa Elena, a Colón, Panamá. Acerca del particular, debo comunicar a Ud. que los viajes a nuestra vecina del sur se suspenderán por cuanto no se pudo vender la fruta en mejores condiciones que en Limón, resultando en cuantiosa pérdida para la administración de la Lancha”.²⁰⁵

5.4. Servicios estratégicos desarrollados por las compañías de cabotaje

El traslado de reos fue una de las condiciones, que el Estado dispuso que los contratistas aceptaran y en el caso de no haber gasolinas, se optaba por contratar los servicios inmediatos de alguna lancha o bote que los transportara. Las embarcaciones podían ser los vapores, gasolinas y lanchas, tal como lo detalla una nota del 5 de marzo de 1927, dirigida al administrador general de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya, “*Sírvase conceder pase de gasolina por cuenta del gobierno a un policial y un reo, cuyos nombres recogerá en Manzanillo el capitán de la lancha. El viaje es del citado puerto a esta ciudad*”.²⁰⁶

Las solicitudes de transporte hechas al gobierno o jefe político eran frecuentes y la extensión de pases (pasajes gratis), se emitía desde San José por la Secretaría correspondiente o lugares lejanos por el jefe político o administrador designado por el Estado, por mencionar algunos estaban: San José, Puntarenas, Manzanillo, Bebedero, Tilarán, Liberia, Chomes, Corozal, El Pozo, Puerto Jiménez, Golfo Dulce, Boruca.

“El gobierno se reserva la inspección de las naves, para dar seguridades al público, pudiendo retirar del servicio cualquiera embarcaciones que no se halle en estado de viajar ya por defectos en su máquina ó en su casco, hasta tanto no sea perfectamente reparada, y cualquiera contravención, comprobada que fuere, será castigada con 1 000,00 (colones) de multa”.²⁰⁷

No tomar en cuenta las necesidades reales de las regiones, eran grandes defectos que las administraciones veían hasta ser firmados los contratos, lo que denotaba que dichos contratos no eran estudiados y, por el contrario, eran enviados con suma prontitud al Congreso para ser aprobados

205 ANCR, Serie Economía, 2035. 22 de setiembre. (1950).

206 ANCR. Serie Fomento.34017. Folio, 13. (1927).

207 ANCR. Serie Fomento.7079. (1913). (En esta licitación del año 1913 es importante mencionar las sanciones que se le imponían a las embarcaciones, que con motivo del conocido naufragio del Titanic, ya eran sabidas las condiciones de seguridad a nivel internacional en los vapores y esto se puede reflejar comparando las condiciones de servicio antes de 1912 y posterior a esa fecha. El gobierno le dio mucho mayor énfasis a la seguridad de los pasajeros, pues antes las embarcaciones debían de asegurar los cargamentos que se trasladaban, mientras que la calidad del servicio era orientada hacia las clases más pudientes, fue norma del Estado exigir garantía en dinero como fé de la solvencia económica de la compañía y tecnológica de las embarcaciones).

sin los estudios técnicos y financieros necesarios. Los contratos buscaban ampliar los beneficios que traerían nuevos empresarios que optaran no solo por tener una opción productiva como lo fue el caso del señor Barahona. El llamado capital nacional debía ubicarse en las actividades comerciales de auge para la nación, aún a pesar de que contrato con Manuel Barahona Vargas era el primero en su tipo donde el capital invertido era de grandes proporciones y de origen nacional.

La explotación marítima de estas regiones recayó más en particulares y compañías extranjeras,²⁰⁸ lo cual dejó al margen el desarrollo de una marina nacional que cumpliera las expectativas de progreso que se proclamaba a principios del siglo XX. Aun así la actividad del transporte marítimo tenía grandes intereses monetarios y fiscales que el Estado otorgó, con grandes sumas de subvención económica, exoneración en el ingreso de materiales, herramientas y otros que tuviesen relación directa con la industria del cabotaje, la navegación y extracción de recursos naturales, libres de gravámenes pues por sí sola la actividad, no generaría el ansiado crecimiento económico de los pobladores y expresado por los gobernantes, el Estado ayudó a estimular el ingreso de compañías navieras que cimentaran una industria marítima nacional.

El acceso al mar se vio como el medio más idóneo, para el traslado de personas y mercancías, porque la construcción de caminos fue un reto casi imposible, el ritmo de crecimiento del comercio se centró en el café y el banano, por lo cual los caminos que comunicaban a los poblados costero, quien lo diseñó y construyó fue el Estado,²⁰⁹ ese rubro generó grandes gastos en el presupuesto y cada año el Estado debía velar por su mantenimiento, sobre todo, en la estación lluviosa, entonces el “laissez faire”, impulsado por el Estado en las actividades marítimas eran a causa del total desfinanciamiento del tesoro nacional, el sector marítimo se vislumbró como la opción más rápida, accesible y eficiente, para gestionar el comercio.

Aun así, para muchos poblados costeros y ribereños, el sistema de cabotaje que sirvió en el Caribe y en el Pacífico, fue insuficiente para motivar el desarrollo de una marina local; por lo que

208 Ana Isabel Herrera Sotillo, *Monseñor Thiel en Costa Rica visitas pastorales (1880-1901)* (Cartago: Costa Rica, Editorial Tecnológica, 2008):162. (El uso de los afluentes fue tan esencial como la navegación costera y necesaria para las comunidades ubicadas en ambas riberas del río San Juan: “La navegación es uno de los medios de comunicación y cómo podemos andar libremente por tierra en bestias en todo el territorio de Nicaragua, así que parece que podemos usar de los medios de comunicación por agua. Pro justicia, el Gobierno de Nicaragua está obligado a conceder esta libertad, por que los nicaragüenses navegan sin ser molestados de parte de Costa Rica en aguas exclusivamente costarricenses, como por ejemplo en el río Colorado. Hago esta observación porque me parece que la prosperidad de una colonia en río Frio, depende esencialmente de la libre navegación por este mismo río y de la libertad de salir por el lago”).

209 Herrera: 161. (Monseñor Thiel, realizó una descripción de las rutas que proponía se utilizarían para el transporte marítimo y fluvial tanto por el Pacífico como por el Caribe de Costa Rica: “Al norte, este y oeste, se encuentran muchos ríos fácilmente navegables: al norte el río de Térraba, el Naranjo, el Pirrís, el río Grande y en el Departamento, el Tempisque. Construyendo al este y oeste de la cordillera caminos carreteros: de San Mateo a Pirrís y de Pirrís saliendo a las montañas de Dota hasta los pueblos de Térraba y Boruca y al este, del Sarapiquí pasando la línea del ferrocarril que va al Limón y pasando por el territorio del Chirripo y Viceita hasta el río Changuinola, quedan todos los territorios de la república habitados y en directa comunicación con los grandes valles habitados en el centro de la república”).

dejó, en algunos casos, el total administración y operación de la navegación a las compañías y sus tripulaciones en salvos casos donde participaba la Secretaría de Hacienda.

“Grandes sumas de dinero se han invertido e invierten por cuenta del erario en la conservación y mejora de los caminos públicos y si bien este servicio, ora por el mal trazado de las rutas, ora por deficiencias de administración, no ha dado todo el éxito deseable, bien puede afirmarse que aquellas erogaciones han tenido la mejor de las inversiones, por deficiencias de administración, no ha dado todo el éxito deseable, bien puede afirmarse que aquellas erogaciones han tenido la mejor de las inversiones, porque mediante ellas ha tomado incremento la agricultura y el espíritu de orden y laboriosidad se ha difundido en el pueblo costarricense”.²¹⁰

Los contratos mostraban tácitamente la posición de los gobiernos, de alentar un comercio regional y obtener utilidades de ese comercio, pero para los pobladores, las concesiones debían ser por entero, en beneficio de sus comunidades. Desde los primeros contratos, con compañías extranjeras, se dieron concesiones libres de gravámenes. Para principios del siglo XX, los contratos no iban más allá de los beneficios y recursos necesarios para la compañía; el patrimonio tangible de la tierra y sus recursos no debía comprometerse ni darse por concesión a las grandes compañías. Sin embargo, a las de origen nacional se les daba más crédito y se les promocionaba más como precursoras del progreso nacional, como lo fue el caso de la compañía de transportes de Manuel Barahona Vargas.

“Este contrato no contiene privilegio exclusivo ni riesgo de reclamación internacional, sino que engendra una empresa nacional, de libre competencia... La subvención mensual, deducidos los 200 (colones) que hoy paga el erario por el transporte de las valijas de correo, distribuidos entre los 16 viajes obligatorios, dá una suma de 50 (colones) por cada viaje. Auxilio al parecer crecido, pero que poniendo atención en el escaso tráfico actual de la Provincia, apenas ser estimado como incentivo necesario de una empresas cuya ganancia ha de depender, no de la subvención misma, sino del ensanche del tráfico dinamizado del incremento que tomen allí, mediante el favor de este contrato, la agricultura y el comercio”.²¹¹

En 1938, otro contrato le daba la concesión de servicio de cabotaje a Enrique Rodríguez Arguedas gerente de la Sociedad Naviera del Pacífico S.A. entre Puntarenas y Pueblo Nuevo de Coto, se le pedía tres embarcaciones que efectuaran siete viajes mensuales, cuya ruta era los días primero y quince saliendo de Puntarenas con escala en Boca Naranjo, Dominical, La Uvita y Boca Zacate, llegando al Pozo. Otra itinerario era el ocho y el veintidós de cada mes que salía de Puntarenas a Boca Zacate y al Pozo, tocaba a la ida como a la vuelta los anteriores puertos y una última ruta los días diez, veinte y treinta saliendo de Puntarenas tocando de ida como de vuelta los puertos de Pueblo Nuevo de Coto, Boca Zacate y puerto Jiménez.

En 1939 bajo el Decreto 19 del 10 de agosto, se habilita el puerto de Quepos (en la llamada punta Quepos) para el comercio de altura, que según la contratación aprobada por el Decreto 133 de

210 ANCR, Serie Congreso. 2902, folio 1. (1903). (Carta dirigida el 12 de febrero de 1903, a la comisión permanente del Congreso de la República por parte del secretario de Fomento, Manuel Jiménez).

211 ANCR. Serie Congreso. 2902, folios 1-2, (1903).

1938, que le adjudicaba su construcción a la Compañía Bananera de Costa Rica, también mediante Decreto 25, del 17 de julio de 1941, se habilitó.

Sin embargo, a diferencia de otros contratos esta compañía debía conectar al Valle Central (San José) con el Pacífico sur, haciendo puente con el Ferrocarril al Pacífico, además ya se vislumbraba la apertura de nuevos puertos de atraque en el sur, por lo cual la compañía debía cubrir una nueva escala. Por la información contrastada con otras fuentes, los viajes al Pacífico sur en su punto más austral, antes de la puesta del Ferrocarril al Pacífico y con el uso del velero o vapor (del Valle Central a puerto Cortés), requería la inversión de once días aproximadamente, pero luego de 1910 esa duración se acortó a 9 y con la electrificación del ferrocarril para la década del treinta y su entronque con lanchas de gasolina más rápidas, el viaje se acortaba de tres a cuatro días.²¹²

Mientras los servicios de vapores línea internacional, brindaban y publicitaban en diferentes medios de la prensa los itinerarios, los destinos de Europa y América en vapor de gran tamaño. El servicio de cabotaje brindaba el transporte de pasajeros y bienes de consumo local en condiciones que incumplían los contratos, las embarcaciones no cumplían los itinerarios o no llegaban a algún punto del Pacífico, el servicio muchas veces atentaban contra la seguridad de los pasajeros.

Sin embargo, para el Estado desde finales del siglo XIX, no le era desconocido que muchas de las grandes embarcaciones comerciaban con los residentes locales (en trasiegos de mercadería) productos que se suponía eran de consumo, exclusivo de los habitantes del Valle Central y cuyo valor total no se reportaba en los registros de carga de las naves, tal como lo señala Jorge León:

“Los barcos veleros de mayor tamaño, que venían de Chile o de Perú... comenzaron a llegar directamente desde Europa, no competían con las naves de cabotaje. Esto se debía a que transportaban bienes diferentes. Los primeros se dedicaban especialmente a la importación de productos manufacturados... productos de gran valor como café, palo de brasil y otros. Los navíos de cabotaje, en cambio, solían atender necesidades más locales de aprovisionamiento, en pequeños puertos diseminados por toda la costa, servía, asimismo, para transportar a comerciantes y a otros viajeros de un país a otro”.²¹³

5.5. Cabotaje y conexión con la región sur de Costa Rica

Aún con estas facilidades tecnológicas, el transporte por estas vías de comunicaciones demandaba grandes sumas que solo podían pagar aquellos productores o personas iban constantemente a Puntarenas o a San José a realizar diligencias comerciales con sus productos que llevaban en las embarcaciones.

212 Ronulfo Alvarado Arias, *Cantones Productores de Café: Formación y Desafíos Actuales*. (San José, Costa Rica: IFAM, 2003):6-7. (Mientras que el transporte del café en carretas al Puerto de Puntarenas requería una inversión de cuatro a seis días, el viaje en tren tenía una duración de seis horas y con la electrificación del ferrocarril el viaje duró tres horas). <http://www.hacienda.go.cr/centro/datos/Articulo/Cantones/productores/de/cafe/C3/A9.pdf>(Fecha de acceso 25 de febrero del 2012).

213 Jorge León Sáenz, *Evolución del Comercio Exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. (San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1997):281.

Los demás seguían utilizando embarcaciones a base de vapor (carbón mineral o vegetal) o veleros así también era conocido el servicio de navegantes que prestaban sus servicios de transporte aquellos que no tenían opción de pagar esas tarifas y se veían obligados a abordar estas naves que no ofrecían garantía en sus viajes a sus pasajeros y carga.

Las tarifas en los pasajes no contemplaban la mayoría de las veces la alimentación, a pesar de que un viaje desde Puntarenas a la región sur podía tardar de dos a tres días, según el itinerario de carga y descarga de cada poblado. En el caso de la Compañía Sagel y Hermanos estos al comienzo del contrato de 1915, sí lo incluyeron. La madera fue uno de los productos de mayor trasiego, entre las fincas o bosques cercanos a los muelles de los poblados y de los cuales la Secretaria de Hacienda obtenía datos para saber las utilidades reales de las compañías de navegación, sobre todo, los ríos navegables de donde se transportaban las tucas hasta ser reembarcadas a Puntarenas.

Los contratos aun después de firmados podían seguir en estudio, luego de su aprobación, pero debido a la falta de información sobre la geografía del lugar, tipos de costas, infraestructura portuaria, tonelajes por recorrido o por poblado, se solicitaba nueva información. En el cuadro 7 se presentan los precios de los pasajes de la Sociedad Naviera del Pacífico que brindó servicio a la región Sur del país:

CUADRO 7
TARIFAS DE PASAJEROS DE LA
SOCIEDAD NAVIERA DEL PACIFICO, S.A., 1938
(Precio en colones)

De Puntarenas y viceversa (precio en colones)	
De Puntarenas a Boca Naranjo.....	5,00
De Puntarenas a Dominical.....	7,00
De Puntarenas a Uvita.....	7,00
De Puntarenas a Boca Zacate.....	8, 00
De Puntarenas a El Pozo.....	9,00
De Puntarenas a Puerto Jiménez.....	12,00
De Puntarenas a Pueblo Nuevo.....	15,00

Fuente: ANCR. Serie Hacienda 29918. Folio, 22. (1938)

En el cuadro 8, presenta los precios por concepto de fletes de Puntarenas a la región sur del país. Las embarcaciones de esta compañía así como de otras, permitían llevar ganado, lo que demuestra que el transporte marítimo ayudó a extender en poblaciones en el Pacífico Sur, la crianza de ganado y su venta, desde la región de Guanacaste hasta la región de Chiriquí en Panamá, por lo que el comercio de ganado no le era ajeno.

CUADRO 8
TARIFAS DE FLETES
DE LA SOCIEDAD NAVIERA DEL PACÍFICO .S.A.
DE PUNTARENAS AL PACIFICO SUR, 1938
(Precio en colones)

Especificación de Mercaderías de Puntarenas a:	Boca Naranjo	Dominical y Uvita	Boca Zacate	El Pozo	Puerto Jiménez	Pueblo Nuevo de Coto
Mercaderías Generales; cada 46 kg	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	3,25
Tabaco cada 46 kg	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,25
Arroz en granza o apilado cada 46 kg	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	3,25
Un saco de maíz conteniendo hasta seis cajuelas	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	3,25
Un saco de frijoles conteniendo hasta seis cajuelas	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	3,25
Maíz, mayor cantidad hasta 46 kg	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,50
Frijoles, mayor cantidad hasta, 46 kg	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,50
Una lata de cinco galones de capacidad	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,50
Dos latas de cinco galones de capacidad en caja	2,25	2,25	2,25	2,25	2,75	3,00
Ganado vacuno, por cabeza	15,00	15,00	15,00	15,00	20,00	30,00
Ganado caballar, por cabeza	15,00	15,00	15,00	15,00	20,00	30,00
Ganado cerdoso, por cabeza	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	12,00
Madera aserrada, cada pie lineal	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,10
Madera en trozas, cada pie lineal	0,05	0,05	0,05	0,50	0,05	0,10
Envases de latas vacías, por cada una	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,30
Envases vacíos por cada caja	1,50	1,50	1,50	1,75	2,00	2,00

Fuente: ANCR. Serie Hacienda. 29918. Folio, 23. (1938)

En el cuadro 9, se muestra la diferencia de precios de los fletes entre las tres empresas que brindaron servicio a la región de Costa Rica: la Empresa de Transportes Marítimos del golfo de Nicoya, la Empresa Sagel y Hermanos y la Sociedad Naviera del Pacífico S.A.:

CUADRO 9
 VARIACION DE PRECIOS DE FLETES DE 1915 A 1938
 (CON SALIDA Y ENTRADA AL PUERTO DE PUNTARENAS)
 (Precio en colones)

Empresa	Año	Puerto	Kilogramos ^a	En carga voluminosa (Metro cúbico) ³	Tabaco	Arroz en granza ^b Descascarado ^c	Ganado vacuno por cabeza	Ganado cerdoso por cabeza
Empresa de Transportes Marítimos del golfo de Nicoya	1915	Dominical, Uvita, EL Pozo	46	n.d	1,00	0,50 ^b y 0,35 ^c	5,00	2,00
		Golfo Dulce	n.d.	9.00 por cada 2,8 m ³	1.50 por cada 46 ^a	0,50 ^b y 0,35 ^c	5,00	2,00
Empresa Sagel y Hermanos	1915	Uvita El Pozo	50	n.d.	2,00	¢1,00 ^{b^c}	n.d.	n.d.
		Golfo Dulce	50	15 por cada 1,0 m ³	2,00 por cada 50 ^a	n.d.	n.d.	n.d.
Sociedad Naviera del Pacífico S.A.	1938	Dominical, Uvita, El Pozo	46	n.d.	3,00	2,00 ^{b^c}	15,00	8,00
		Golfo Dulce	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Diferencia en colones entre el precio mínimo y máximo				6,00	2,00	1,50 ^{b^c}	10,00	6,00

Fuente: ANCR. Serie Hacienda. 10092. Serie Fomento.8273. (1915) y Serie Hacienda. 29918. (1938).

El Estado no tuvo la capacidad para ejecutar el cabotaje con sus propias embarcaciones de una manera sistemática o una red de puertos, pero sí logró intervenir en el precio final pagado a las compañías por sus servicios, incluso pagó un porcentaje alto de los pasajes a los colonos que se iban a radicar, en la región sur del país. En el cuadro 10, se muestra la diferencia de precios de pasajes entre los años de 1915 a 1938, entre las tres mismas compañías del cuadro 8, estos precios variaban de contrato en contrato y solo con la subvención del Estado, se logró que no subiera su valor abruptamente. Sin embargo los servicios, tiempo y seguridad, eran quejas de varios poblados, a largo de toda la costa, el gobierno hacía más caso en los tiempos del itinerario pues este era usuario de los servicios de las compañías, en el traslado de policías, colonos, reos, funcionarios y materiales de construcción de edificaciones para los poblados, cuando la compañía no se cumplían con el itinerario la multaba y le rebajaba parte de subvención o le anulaba la concesión de la ruta:

CUADRO 10
 VARIACION DE PRECIOS DE LOS PASAJES ENTRE 1915 Y 1938
 (CON SALIDA Y ENTRADA DEL PUERTO DE PUNTARENAS)
 (Precio en colones)

Empresa	Año	Dominical	Uvita	El Pozo (puerto Cortés)	Golfo Dulce
Empresa de Transportes Marítimos del golfo de Nicoya	1915	3.00	4,00	6,00	8,00
Empresa Sagel y Hermanos	1915	n.d.	4,00	6,00	8,00
Sociedad Naviera del Pacífico S.A.	1938	7,00	7,00	9,00	n.d.
Diferencia en colones entre el precio más bajo y más alto		4,00	3,00	3,00	0,00

Fuente: ANCR. Serie Hacienda. 10092. (1915) y ANCR. Serie Hacienda. 29918. (1938).

Para el estudio de un contrato con Eusebio Ortiz sobre cabotaje de playas del Coco a golfo Dulce, el diputado Hernando Benavides²¹⁴ le solicitaba a la Secretaría de Hacienda los datos sobre la distancia en kilómetros de Puntarenas al Coco, a Uvita y a golfo Dulce, ¿Cuánto se pagaba al fisco por cada tonelada de madera de los bosques nacionales?, ¿Cuál era el mejor lugar para la llegada de los buques y el valor de los muelles y bodegas que el gobierno tenía que construir según contrato con el empresario Eusebio Ortiz? Además, existió poca coordinación y transparencia entre los diferentes despachos, ya que la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Fomento firmaban contratos con las

214 ANCR. Fomento.5944, folio 2. 15 de noviembre. (1903).

compañías para tomar partida del servicio de transporte de correos, mercadería para las obras de infraestructura, materiales de construcción o pasajes para los agentes del gobierno y la Secretaría de Fomento, activos del Estado para trasladarlos a otras regiones del Pacífico. La falta de conocimiento sobre las circunstancias de los contratos entre una entidad y otra, llevó a cometer excesos en los cobros de los pasajes o la baja en la calidad del servicio por parte de las compañías y del uso inescrupuloso de los bienes públicos para beneficio personal. Como se puede ver en la nota del 5 de julio de 1917, donde la Secretaría de Fomento le contestaba, a la Secretaría de Hacienda, a raíz de una petición del contrato con la empresa de Santiago Sagel.

“Correspondiendo a su atenta nota del 3 del corriente en que U. solicita respecto al arreglo que existía con don Santiago Sagel para servicio de navegación de Puntarenas y el golfo Dulce, tengo la honra de manifestarle que en esta Secretaría no existe documento suscrito entre las partes, sino que el asunto se ha regido en virtud de una inteligencia tácita, probablemente basada en conferencias tenidas y en un proyecto de contrato que no aparece formalizado por escrito”²¹⁵

En agosto de ese mismo mes, el Poder Ejecutivo, expresó las intenciones de acelerar el tráfico de personas a la región sur del país para ese necesitaba formalizar un contrato con Santiago Sajel. La Secretaría de Hacienda había previsto un alto volumen de personas que harían esa migración, lo cual significaría una ganancia para la compañía, por lo que le solicitó una rebaja del 25% en valor de los pasajes y fletes a los agricultores que allí trasladaran. *“El gobierno tiene la intención de fomentar en lo posible la producción agrícola del Pozo y al efecto proporcionará pasajes a los agricultores que llenen las condiciones necesarias y que deseen radicarse en aquel lugar”*.²¹⁶

Al final la compañía Sagel no aceptó las condiciones del Poder Ejecutivo y este no formalizó el contrato con Sagel, pues los precios de las tarifas y el costo de la subvención complicaron la situación presupuestaria. Esto trajo consigo que utilizara sus propias gasolinas para brindar el transporte entre Puntarenas y golfo Dulce y para el 21 de agosto de 1917 el gobierno le suspendió la subvención de 400.00 colones mensuales, que tenía el empresario Santiago Sagel,²¹⁷ por la concesión de esa ruta.

Aunque la Secretaría de Hacienda regulaba los precios de las tarifas de pasajes y de fletes, fue frecuente el aumento sin autorización de los precios. En resumen, se acordaban precios y horarios, sin conocimiento o aval del Poder Ejecutivo, aun así el presupuesto para el pago de estos servicios (la subvención), era solicitado con prontitud por la respectiva Secretaría o funcionario a cargo, llama la atención que para el cobro del flete para mercaderías, se cobraba en centavos de oro. En el cuadro 11, se muestran los precios de los pasajes que cobraba la compañía de Santiago Sagel en 1917:

215 ANCR. Serie Fomento.8273, sin foliar. (1917).

216 ANCR. Serie Fomento.8273, sin foliar. (1917).

217 ANCR. Serie Fomento.8273, sin foliar. (1917).

CUADRO 11
TARIFA DE PRECIOS Y FLETES DE LA COMPAÑÍA
DE SERVICIOS MARITIMOS SANTIAGO SAGEL Y CIA
(*Tarifa en colones que rigió desde el 1 de agosto de 1917)

Precio de los Pasajes*	
*Pasaje de Puntarenas a Pozo.....	3, 20 oro, equivalente a..... ¢ 6,88.
Pasaje de Puntarenas a Uvita.....	2,35 oro, equivalente a..... ¢ 5,04.
Pasaje de Puntarenas a golfo Dulce.....	4,60 oro, equivalente a.....¢9,89.
Pasaje de Puntarenas a Naranjo.....	2,00 oro.
Pasaje de Uvita al Pozo.....	1,00 oro, equivalente a.....¢ 2,15.
Pasaje de Uvita a golfo Dulce.....	4,20 oro.
Pasaje de Pozo a golfo Dulce.....	3,20 oro, equivalente a.....¢6.88.
Precio de los fletes ^a	
100 libras de carga de Puntarenas a Naranjo Pozo y Uvita.....	0,46 oro.
100 libras de tabaco de Puntarenas a Naranjo, Pozo y Uvita.....	0,95 oro.
100 libras de carga de Puntarenas a golfo Dulce.....	0,70 oro.
100 libras de tabaco de Puntarenas golfo Dulce.....	0,95 oro.
Por cada garrafa vacía 15 litros de Puntarenas a Pozo y Uvita.....	0,25 oro.
Por cada garrafa llena 15 litros de Puntarenas a Pozo a golfo Dulce.....	0,70 oro.
Por cada cuero de res a cualquier punto de Puntarenas.....	0,25 oro.
Por cada piel de venado etc a cualquier punto.....	0,10 oro.
Por cada lata de manteca, miel, aceite a cualquier punto.....	0,25 oro.
Por cada perro, mono, gato, cerdo o cualquiera otro animal no mayor.....	2,35 oro.
Por cada pato, gallina, loro, chompipe o cualquiera otro animal no mayor.....	0,10 oro.
Por toda carga voluminosa se cobrará a razón de.....	0,25 oro. (pie cúbico).
Dinamita, pólvora, gasolina y toda materia inflamable o explosiva se cobrará a precio convencional y no podrá ser transportada sin arreglos especiales.	
Se acepta carga para Agujas, Herradura, Paquita, Naranjo, Dominical, San Pedrillo, Llorona, Isla del Caño, La Isidora, Golfito y río Coto mediante arreglos previos.	
Nota: ^a Centavos oro.	

Fuente: ANCR. Serie Fomento.8273.Sin foliar. (1917).

Las embarcaciones (lanchas) tenían una capacidad de diez toneladas como mínimo, el contrato tendría una duración de dos años, se le exoneraría de todo impuesto nacional o municipal, el viaje era mensual saliendo del puerto de Puntarenas el día 1, a Uvita, el Pozo y golfo Dulce, en servicio regular entre estos mismos puertos los días 15, haciendo escalas en los puertos de las Agujas, Herradura, Damas, Naranjo, Paquita y el del río Coto, con previo aviso de los pasajeros. En cuanto a las condiciones naturales, el arribo al puerto del Pozo (Puerto Cortés), presentaba dificultades para las embarcaciones, sobre todo en el invierno por la fuerte corriente que tenía el río Térraba y se prohibía anclar durante noche en aquel puerto, este servicio lo brindaba desde 1914. En el cuadro 12, se muestran las tarifas de los precios por pasajes, de la compañía de transportes marítimos de Santiago Sagel y Compañía.

CUADRO 12
TARIFAS DE PASAJES Y FLETES DE LA
COMPAÑÍA SERVICIOS MARÍTIMOS SANTIAGO SAGEL Y CÍA, 1915.

Pasajes	
Pasaje de Puntarenas a Pozo.....	¢6,00.
Pasaje de Puntarenas a Uvita.....	¢4,00.
Pasaje de Puntarenas a golfo Dulce.....	¢8,00.
Fletes	
100 libras de carga de Puntarenas al Pozo y Uvita.....	¢1,00.
100 libras de carga de Puntarenas a golfo Dulce.....	¢1,50.
100 libras de tabaco de Puntarenas El Pozo, Uvita y golfo Dulce.....	¢2,00.
Por cada cuero de res.....	¢0,50.
El mínimo de flete será de.....	¢0,50.
(Por carga voluminosa se cobrará razón de ¢15,00 colones el metro cúbico).	
(Toda carga se embarcará y se desembarcará por cuenta del consignatario).	

Fuente: ANCR, Serie Fomento.8273, sin foliar (1915).

Como se ha dicho anteriormente, el principal fin del Poder Ejecutivo a inicios del siglo XX, fue poblar la región sur del país, por medio de colonos y en repetidas veces en los contratos las facilidades en los precios para los colonos costarricenses o extranjeros cuando hacían viajes regionales o a las compañías de vapores de comercio de altura cuando traían colonos extranjeros. Santiago Sagel le informaba al ministro de Fomento, en carta enviada el 3 de agosto, el visto bueno para rebajar la tarifa a los colonos que se dirigieran al sur del país.

“De acuerdo con sus deseos hemos dispuesto rebajar el 25% sobre las tarifas establecidas, para toda carga o pasaje que con el carácter de colonos se sirva enviarnos la Secretaría a su digno cargo, con gusto destino a cualquiera de los puertos de la República en la costa sur del Pacífico”. Suplicamos al Sr. Ministro advertir a los agraciados con ordenes por pasajes; que deberán ser usadas directamente por las personas en ellas mencionadas como también que deben presentarlas antes de la salida de las embarcaciones en nuestra oficina en Puntarenas a fin de evitarles los trastornos que por falta de sus anotación en los zarpes respectivos les proporcionarían las autoridades fiscales”.²¹⁸

Fue frecuente para el gobierno el atraso en los pagos mensuales o el reconocimiento por uso el de lanchas en viajes extras, además de las quejas de los habitantes por los altos precios en las tarifas y el irregular servicio. Así se lo hizo saber al ministro de Fomento, el jefe político del cantón de Osa, tras la queja de varios comerciantes y agricultores, en carta enviada el 11 de diciembre de 1915. En carta enviada el 11 de diciembre de 1915:

“Ruego a Usted, se sirva imponerse de la comunicación que tengo la honra de remitirle adjunto que no ha sido dirigido por el Agente Principal de Policía y varios comerciantes y agricultores del Pozo, y en la cual se quejan

²¹⁸ ANCR. Serie Fomento.8273, sin foliar (1917).

de los altos precios que cobran los Señores. Sagel y Cía, por el servicio de transportes en la embarcación que al efecto tienen destinada en aquella costa”.²¹⁹

Era sabido que a lo largo del siglo XIX y XX, en todo el Pacífico existía el servicio particular de lanchas que no eran subvencionadas por el gobierno, aquellos servicios que fueron subvencionados tenían el objetivo implícito de bajar los precios entre los lancheros particulares y embarcaciones de vapor que recorrieran toda la costa. Pero el efecto a largo plazo fue que solo la compañía que tenía la concesión, prácticamente era la que monopolizaba el servicio, como consecuencia el servicio perdía calidad, ya fuera por el itinerario, los costos de operación sobre todo por el combustible, por lo que se recurría al aumento del precio. La nota enviada el 28 de diciembre por los agricultores, decía:

“Que tanto yo, como todos los comerciantes y agricultores del distrito agrícola del Pozo, teniendo en miras favorecer esta comarca, tanto en el ramo comercial como en el agrario, en general hemos hechos gastos de consideración y toda clase de sacrificios para establecernos en este lugar y al hacer nuestro y al hacer nuestro negocio, darle incremento y progreso, que lo necesita mucho toda esta zona, más señor ministro, tropezando con innumerables dificultades del clima, la distancia y sobre todo, con los fletes tan excesivos que cobran los señores Sagel y Hermanos, por la gasolina subvencionada por el Supremo gobierno; cuyos fletes según informa el correo de la costa, están convenidos en no cobrar más de cincuenta céntimos de colón por quintal, de productos de esta zona; ellos así lo hicieron, por dos meses obligados a ello, para evitar la competencia que les hizo otra gasolina “La Eva”, más ahora que esta no volvió, han seguido cobrando sus antiguos precios de un colón por quintal y seis por pasajero. Esto señor ministro, como ve nos ocasiona más gastos y naturalmente, viene a recaer sobre los pobres agricultores quienes son los productores y los que [verdaderamente] forman la verdadera riqueza del país y entraba el comercio”.²²⁰

Fue hasta el 15 de mayo de 1916, que el Secretario de Estado le remite copia del contrato al Jefe político del cantón de Osa, para que revisara las cláusulas del contrato con el Sagel y Cía. Las subvenciones otorgadas a las compañías marítimas, fue una mala política intervención que si bien resultó a las compañías de transporte de altura, su efecto no fue el mismo para las compañías de comercio regional por varias razones aquí encontradas.

La monopolización de las rutas se dio por la falta de visión del Poder Ejecutivo, por mantener subvenciones a diferentes compañías que al principio resultó en competencia y el buen servicio se inclinaron a favor de los habitantes y nuevos colonos que se dirigían al sur, así como a los productores

219 ANCR. Serie Fomento. 8273, sin foliar. (1915).

220 ANCR. Serie Fomento. 8273, sin foliar (1917). (En la lógica del fallo del mercado el Estado si, intervino, para que los precios y calidad del servicio de transporte marítimo mejoraran en beneficio de la población, con la eficiente circulación de mercaderías y productos agrícolas. La competencia entre caboteros fue al principio beneficio a los habitantes pero el objetivo de las mismas compañías fue sacarlas del mercado del transporte marítimo, al final el monopolio no cumplió su cometido de beneficiar con un mejor servicio a los agricultores y comerciantes, más que el propio de capturar y secuestrar los precios que atentaron en muchas ocasiones la pérdida de cosechas para ser transportadas hasta Puntarenas y posteriormente al Valle Central. Al final el Estado intensificó el establecimiento del uso de lanchas pero no tuvo control absoluto, sobre los precios finales de los pasajes, fletes y uso de las instalaciones portuarias de cada pueblo costero).

y comerciantes los más interesados en sostener una ruta de comercio continuo a los poblados costeros o fluviales.

Las condiciones geográficas, caudales, sedimentación y el mal estado de la infraestructura portuaria local, simplemente sacaba de circulación a las embarcaciones, pues sus dueños tenían que lidiar con el riesgo de naufragios, desperfectos en las lanchas, o invertían en mejorar las instalaciones como bodegas, muelles y atracaderos, de ahí que hubiese con frecuencia conflictos por su utilización entre lancheros.

Los precios de los combustibles hicieron que el servicio aumentara en consideración, muy posiblemente el mal abastecimiento de combustible agravaba ofrecer rutas más largas, solo las compañías o lanchas que ofrecían el servicio de cabotaje más grandes quedaban para ofrecerlo, con la consecuente monopolización del servicio, las rutas y de las instalaciones portuarias.

A la dependencia del Estado en la obtención de infraestructura, también se le unió la falta de conocimiento de las rutas para tener una certeza del costo real de las subvenciones, al no existir una academia naval con estudios actualizados de la geografía costera. Por lo cual, la mayoría de los informes se limitaban a simples observaciones de navegantes y descripciones de la geografía la cual cambiaba constantemente, dejando un vacío de las condiciones marítimas idóneas para estructuración de una política naval acorde con las necesidades reales de la región y del país. Esto se refleja en un comunicado del 15 de noviembre de 1913, dirigido al Subsecretario de Estado en el que se le manifiesta esa debilidad del gobierno por obtener datos certeros, en el otorgamiento de las concesiones.

“El Congreso en sesión de ayer, al conocer del contrato celebrado con don Eusebio Ortiz para establecer un servicio de cabotaje en el océano Pacífico entre el Coco de Guanacaste y Gofó Dulce, acordó aplazar la discusión hasta no obtener informes científicos o datos ciertos acerca de si es posible la navegación en el río Grande de Térraba hasta “Las Juntaderas”, sin escollo u obstáculos para los barcos que van a hacer aquel servicio”.²²¹

Es notable ver las intenciones de los diferentes gobiernos de Costa Rica, la expansión de nuevas colonias con la utilización de la navegación, tal como se vio con la Compañía del Ferrocarril de Panamá y en otros contratos en todo el período de 1850 a 1950, la necesidad de colonizar las tierras en todo el territorio costarricense por medio de inmigración externa o interna también, dando las facilidades posibles de traslado a otras regiones. En el caso del cabotaje el costo de emigrar era oneroso si al final se trasladaba una familia completa a asentarse en nuevas tierras del Pacífico Sur, cuando en la cláusula IV decía lo siguiente:

“...y a cobrar la mitad del pasaje tarifado a los colonos que vayan a radicarse o estén radicados en la regiones beneficiadas con el servicio de cabotaje objeto de este contrato, conforme con la indicación que para el caso le haga a la empresa el señor gobernador de Puntarenas...”²²²

221 ANCR. Fomento. 5944, folio, 1. (1913).

222 ANCR. Serie Hacienda.29918, folio, 24. (1938).

Ya muchas de las embarcaciones de cabotaje para la década de los años veinte usaban gasolina, la cual era dada por el gobierno, sin embargo esta tenía un impuesto que las embarcaciones no podían esquivar, además los propietarios se quejaban del abuso por parte de las autoridades locales y administrativas en el uso del servicio para usos no oficiales y personales. Para 1922, la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya le manifestaba a la Secretaría de Gobernación de abusos por parte de funcionarios públicos en una serie de comunicados.

“Para evitar dificultades y molestias que hemos tenido con algunos autoridades inferiores del Guanacaste nos permitimos llamar respetuosamente su atención al abuso que algunos de esas autoridades cometen al extender por pases oficiales y por cuenta del Gobierno para viajar en nuestras embarcaciones en el golfo de Nicoya. Como Ud. está bien enterado, únicamente están autorizados para extender pases oficiales, además de los Presidentes de los Supremos Poderes y Ministros de la República, los Gobernadores y Comandantes de Plaza de Puntarenas y Liberia, pero cuando los Capitanes de las embarcaciones tratan de hacer cumplir esta cláusula se ven obligados a aceptar esas órdenes para evitar dificultades en el servicio. En esta virtud, y si ese Ministerio lo estima conveniente, creemos que la manera de evitar esto en lo futuro, sería que el Supremo Gobierno por medio de todos sus Departamentos se dirigiera a esas autoridades llamándoles la atención deben de dirigirse a la autoridad superior correspondiente para que extienda u ordene los pases requeridos”.²²³

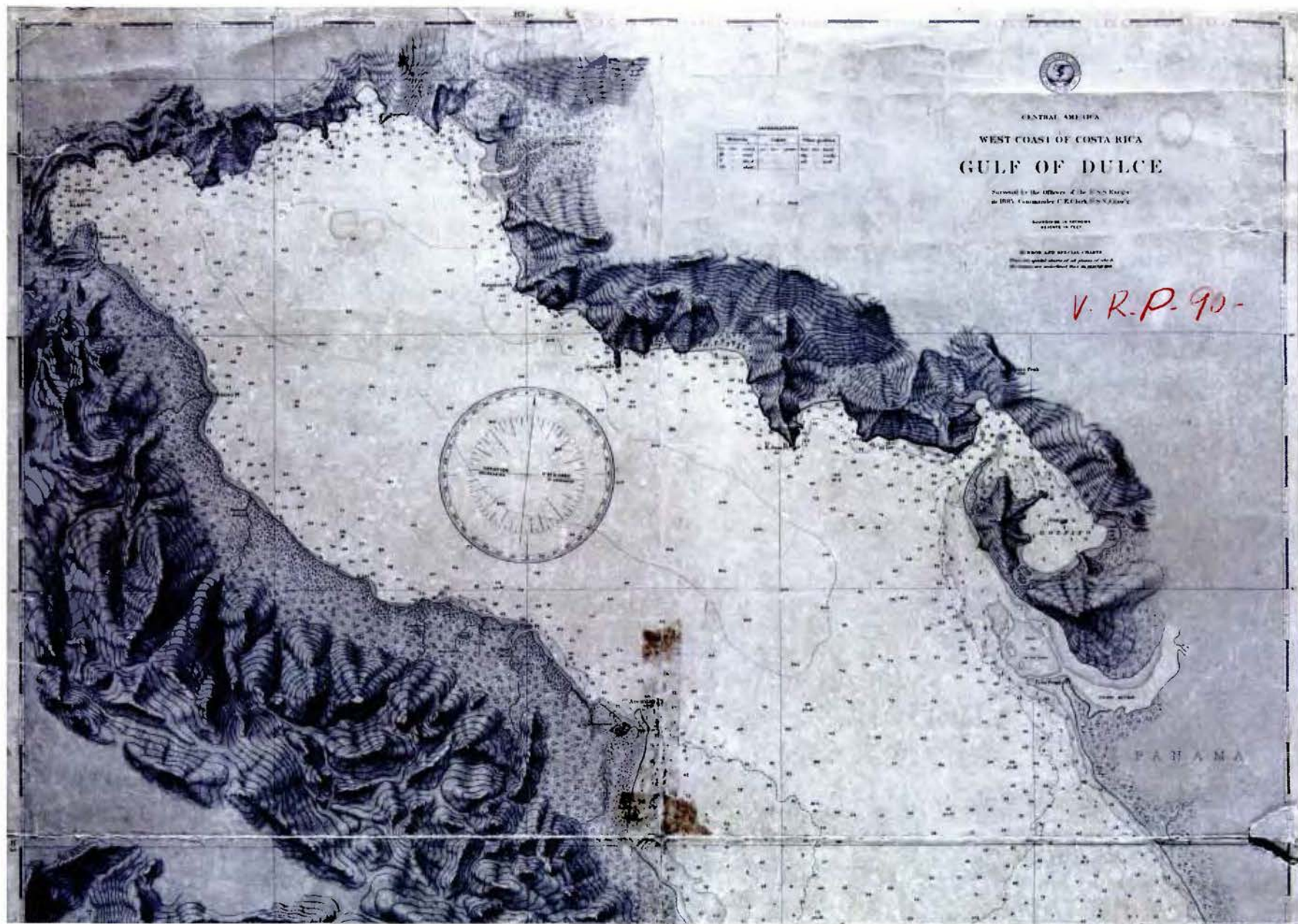
En el mapa 17, se muestra a golfo Dulce, este identifica las profundidades y principales puntos costeros del golfo levantado por la Departamento Naval y la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos en 1885, cuyo objetivo fue el mismo que en el golfo de Nicoya ubicar puntos para establecer futuras bases navales en Centroamérica, esta edición es de 1889. Las compañías de explotación estuvieron muy interesadas en sacarle provecho a la información a estos mapas, para instalar sus atracaderos y acceso a los bosques, para construir y reparar sus embarcaciones en los astilleros que estaban diseminados a lo largo de la costa pacífica de Costa Rica.

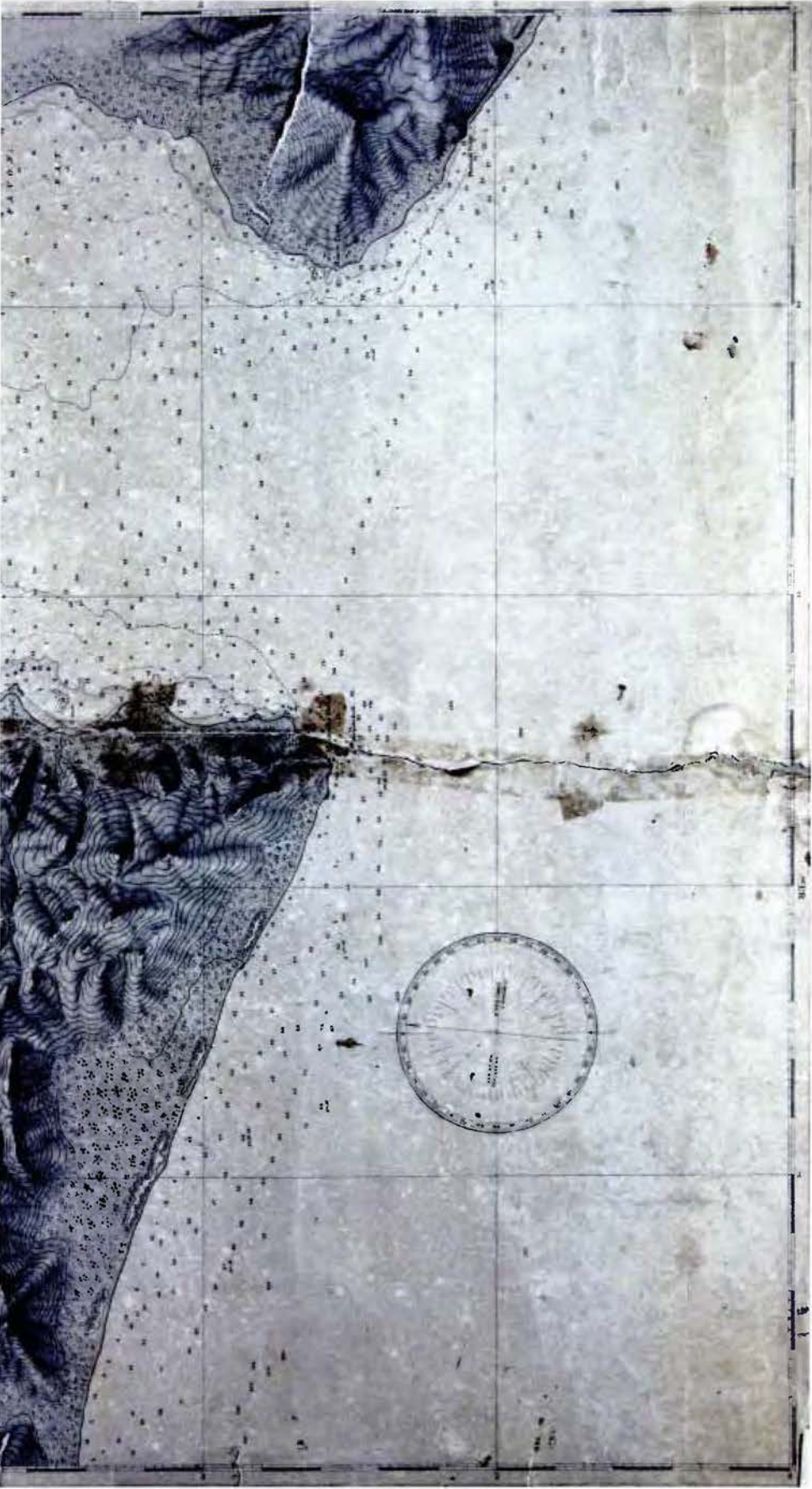
El mapa 18, muestra una simbología de la región sur y golfo Dulce y la ubicación de sus puntos más estratégicos así como de la infraestructura, para 1963 incluía la Carretera Interamericana, caminos

223 ANCR. Gobernación.39313, folios 1-7. (1922). (Las compañías de transporte de pasajero y de carga a nivel regional en ambos litorales se servían de pasajes de gasolina que el gobierno extendía, cuando se negociaba en el contrato para abastecerse de combustible por parte del gobierno, el cual servía para calcular las subvenciones al servicio y llevar una contabilidad de los gastos reales en combustibles que demandaron las Compañías cuando estas le daban un servicio a los gobernadores de Puntarenas, Guanacaste y a la policía para el transporte de reos, la oferta de los servicios de transporte eran frecuentemente superados por la demanda los viajeros que en ocasiones competían con los que requerían los funcionarios públicos. Los vicios administrativos en la malversación de los recursos públicos eran visibles y dejan claro que la incapacidad de los gobiernos de asumir una empresa de carácter nacional en el plano de la navegación, sobrepasaban las necesidades reales de los servicios marítimos, teniendo que ser ejecutados por empresas privadas que atestiguaron esa incapacidad gubernamental en carta dirigida el siete de diciembre al gobernador de la provincia de Puntarenas le manifestaba: “Nuevamente llamo a Ud. la atención para que en lo sucesivo se abstenga de expedir pases en las embarcaciones surtas en ese puerto a no ser en casos de suma urgencia, pues como lo he manifestado anteriormente la partida respectiva esta agotada. Además se servirá Ud. gestionar con las autoridades judiciales de esa jurisdicción para ver si es posible que se abstengan de señalar lugares para confinamiento de reos donde haya que hacer gastos de traslado por mar”).

y trocha y los ríos navegables que servían para el cabotaje, pero no mostraba las líneas férreas que habían sido instaladas en la Compañía Bananera en la región del río Grande de Térraba, puesto que estas no eran de uso público.

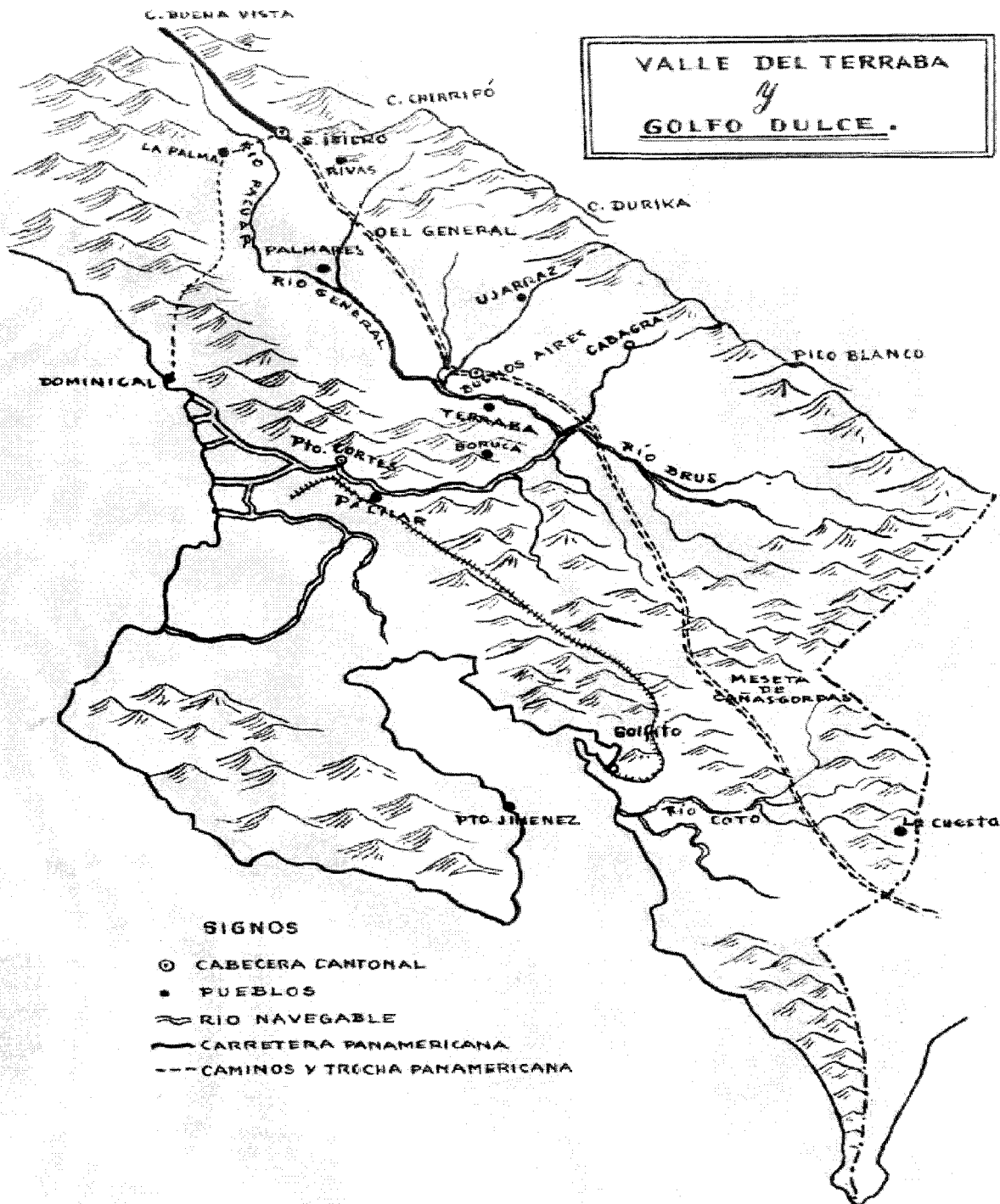
MAPA 17
LEVANTAMIENTO DE BATÍMETRÍA REALIZADO
POR LOS ESTADOS UNIDOS EN EL GOLFO DULCE, 1885





Fuente: ANCR. Serie 01.7064. (1885).

MAPA 18
 REGIÓN SUR DE COSTA RICA, 1963



Fuente: Gabriel Ureña Morales. Geografía de Costa Rica. (San José, Costa Rica: Imprenta Atenea, 1963.)

La colonización fue importante, para establecer poblados seguros y en tierras que les permitiese instalarse de manera permanente, con el desarrollo de alguna actividad económica aparte de la

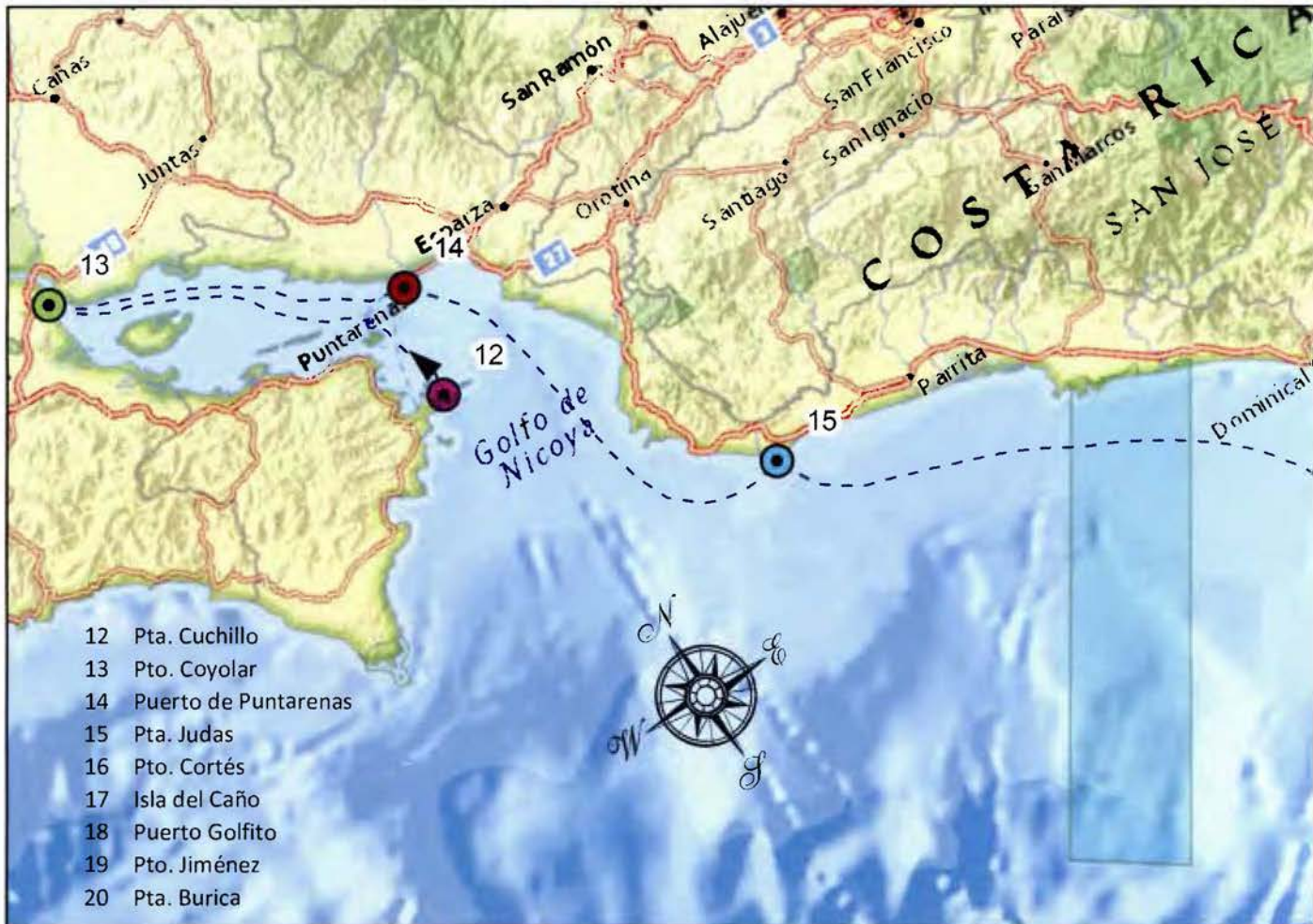
agrícola. De ahí que las subvenciones, fueran tan importante para el Estado, pues dejar la demanda del transporte marítimo a la oferta de las compañías, lo que provocaba era la inaccesibilidad de los precios en los pasajes y demás servicios, por eso la regulación que intentó el Estado, en el otorgamiento de las concesiones.

Con la consolidación del Golfo Dulce Land en la década de los años treinta, en la región sur del país, el sistema productivo quedó atrapado a los intereses de la transnacional y terminó por amarrar el sistema de transporte e infraestructura como parte del enclave bananero.²²⁴

Las subvenciones también eran un reconocimiento a la inversión hecha por el contratista bajo la declaración de los gastos efectuados y a una revisión de la calidad del servicio y de las embarcaciones, la subvención en el caso de la sociedad por los siete viajes fue de dos mil colones mensuales por ejemplo en el caso de Santiago Sajel, todavía las embarcaciones de vela y vapor de carga eran comunes, pero en menor medida. Además, con la exención de los pases, la malversación de los recursos públicos estuvo a la orden del día y denunciado por las compañías o por lo pobladores, cuando agentes municipales o del gobierno tomaban la ruta o capacidad de carga para usos personales o realizar diligencias con el uso de pases para la gasolina de manera controversial.

Para la década 1920, el uso de radios de comunicación fue una de las medidas requeridas para la embarcaciones y fue indispensable para la operación de estas naves, sin embargo no todas las embarcaciones podían instalar radios, por lo cual las revisiones y otorgamientos de las concesiones, fueron más estrictas por parte de agentes del gobierno en la mayoría de los casos de funcionarios de la Secretaría de Hacienda y se estipulaban dentro del contrato, su no cumplimiento era objeto del rompimiento inmediato y sin responsabilidad del Estado hacia el contratista. En el mapa 19, se muestra las rutas y puertos oficiales a la región sur entre 1940-1950.

224 Ana Luisa Cerdas Albertazzi, "El surgimiento del enclave bananero en el Pacífico Sur", en *Revista de Historia* (Costa Rica) n°28, (1993):137-139. ("En la región del Pacífico Sur, la Compañía Bananera controló la producción en todas sus fases: monopolio sobre la tierra apta para el cultivo y la producción misma. Monopolio y control sobre la explotación y comercialización del banano. Construcción y control sobre la infraestructura necesaria para el transporte y la exportación, principalmente sobre vías férreas y puertos al término del contrato de 1938 en 1988 o antes si la Compañía lo notificaba, todas las obras y equipos relacionados con la actividad ferrocarrilera de la zona debían pasar a manos del Estado").



Simbología

▶▶▶ **Ruta Pacífica Central y Sur**

Elaborado por el Geógrafo
J. Gabriel Ballesteros Torres
Fuente: Dirección General de Estadística y Censos.
Anuarios Estadísticos. 1940-1950.
(San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1940-1950)
Mapa Base de National Geographic, en Bing Mapas.
Sistema de coordenadas: GCS_WGS_1984
Datum: D_WGS_1984
Año de Elaboración 2013

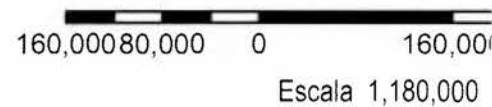




Diagrama de Ubicación

0 Metros 320,000



En el caso específico de la sociedad el gobierno le tenía prohibido comerciar con la tripulación, asociados y familiares hasta el cuarto grado civil, el contrato tuvo una duración de dos años, pero el gobierno le daba total exclusividad en las condiciones y les garantizaba a los empresarios las rutas y precios establecidos. Esta práctica fue utilizada por el Estado costarricense y dependía de la región pues existían diferencias en el servicio a causa del contexto comercial, productivo, geográfico y marino; su objetivo era el de motivar a los empresarios a dar el mejor servicio posible, pero lejos de beneficiar a los viajeros y productores costeros o de tierras adentro provocó que las opciones de nuevos servicios fueran pocas y la monopolización en el uso de las rutas e instalaciones como muelles, atracaderos y otros estuviera en ciertas ocasiones en disputa. Por lo anterior, fue común ver cartas dirigidas al Congreso o Secretarías de Hacienda y Fomento externando preocupación por la firma de un contrato y sus repercusiones negativas en el flujo comercial y no dejar desconectadas a las comunidades de pobladores y agricultores. Como se puede ver en el cuadro número 13, las tarifas de pasajes de la Compañía Naviera de Golfo Dulce:

CUADRO 13
TARIFAS DE PASAJES Y FLETES
COMPAÑÍA NAVIERA DE GOLFO DULCE S.A., 1944
(Precio en colones)

Pasajes (Precios en colones solo adultos)				
De Golfito a puerto Jiménez.....				3.00
De puerto Jiménez a Rincón.....				2.00
De Golfito a punta Zancudo.....				2.00
De punta Zancudo a Coto.....				2.00
Fletes				
De Golfito a:	Puerto	Punta		
	Jiménez	Rincón	Zancudo	Coto
Mercaderías generales, cada 46 kgs.....	2	3.50	2	3.50
Tabaco, cada 46 kgs.....	3	4.00	3	4.00
Arroz en granza, cada 46 kgs.....	2	3.50	2	3.50
Arroz, maíz o frijoles, cada 46 kgs.....	1	2.00	1	2.00
Una lata de 5 galones.....	1	2.00	1	2.00
Cerdos, por cabeza.....	8	10.00	8	10.00
Envases vacíos como devolución.....	gratis	gratis	gratis	gratis

Fuente: Decreto número 15 del 9 de diciembre de 1944 en la cartera de Hacienda y Comercio. Colección de Leyes, decretos, acuerdos y resoluciones, 1944. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1944):348-349.

En la década de 1940, los contratos para el transporte hacia la región Sur, fueron constantes y se abrieron a por la necesidad de conectar nuevos poblados o rutas marítimas.

Un contrato con este objetivo fue el que se firmó con la Compañía Naviera de Golfo Dulce, en 1944, representada por Leonidas Pacheco Licop, esta concesión de transporte establecería contacto con Golfo Dulce y puertos cercano, desde el cabo de Matapalo al cabo de punta Bancos, con escala en el puerto de Golfito, puerto Jiménez, Rincón, punta de Zancudo y Coto tres veces por semana con una subvención anual de 1500,00 colones.

En 1944, se firma un contrato con Francisco Lostalo García marinerero de origen panameño, quien se desarrolló, primero como buzo de concha perla, posteriormente se dedicó al cabotaje, pasando en la década de los años cuarenta a la pesca de camarón en el golfo de Nicoya, junto con sus hijos varones quienes posteriormente se dedicarían por completo al sector pesquero en el golfo de Nicoya.

El contrato tuvo se volvió a renovar en 1945 por otro año más, con servicio de transporte de pasajeros y correos de Puntarenas a playa Herradura y Jacó, debiendo permanecer el tiempo necesario para la descarga y carga de mercaderías, desembarco y embarco de pasajeros, la lancha con la cual se hacía esta ruta fue *“La Margarita”* aparte de esa lancha tuvo otra de nombre *“La Modesta”*.

En este contrato el gobierno responsabilizaba al contratista por la pérdida de mercaderías, le otorgó una subvención de 150 colones por mes. El cuadro 14, muestra los precios de pasajes y fletes de Puntarenas a Herradura y a Playa Jacó, por parte de la Compañía de transportes Lostalo:

CUADRO 14
TARIFAS DE PASAJES Y FLETES A PLAYA HERRADURA Y PLAYA JACO
COMPAÑÍA LOSTALO, 1944
(Precio en colones)

De Puntarenas y viceversa (precio en colones adultos)	
De Puntarenas a.....playa Herradura.....	4.00
De Puntarenas a.....playa de Jacó.....	4.00
De Puntarenas y viceversa (precio en colones niños de 4 a 12 años)	
De Puntarenas a.....playa Herradura.....	2.00
De Puntarenas a.....playa de Jacó.....	2.00
De Puntarenas y viceversa (precio por Quintal)	
De Puntarenas a.....playa Herradura.....	1.00
De Puntarenas a.....playa de Jacó.....	1.00

Fuente: Decreto número 4 del 25 de julio de 1944 en la Cartera de Agricultura e Industrias. Colección de Leyes y decretos acuerdos y resoluciones. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1944):71.

En la fotografía 12, se muestra la embarcación de cabotaje *“La Modesta”*, de la Compañía de Transportes Lostalo en la década de los años cuarenta, 1940, la compañía primero sirvió ruta de Puntarenas a Puerto Cortés y de Puntarenas a Manzanillo y golfo de Nicoya. Sin embargo la disminución en el trasiego, de mercaderías entre los puertos hizo que Francisco Lostalo dueño de la compañía, decidiera trasladarse al sector de pesca de camarón, a mediados de la década de los años cuarenta:

FOTOGRAFÍA 12
EMBARCACIÓN LA MODESTA DE LA COMPAÑÍA LOSTALO, DÉCADA DE 1940



Fuente: Fotografía facilitada por Luis Lostalo Francheschi, hijo de Francisco Lostalo Francheschi.

En la fotografía 13, se muestra a don Luis Lostalo, detrás de la embarcación la Modesta en un astillero de Puntarenas, don Luis Lostalo hijo de Francisco Lostalo, el dueño de la compañía Francisco Lostalo, también fue el primero en construir una embarcación frente de la playa, algo inusitado en la fabricación de barcos de madera en Puntarenas:

5.6. Estado, dependencia portuaria y tecnológica en la formación de una marina mercante comercial nacional

La conexión de los litorales con el Valle Central, fue una tarea de todo el siglo XIX, pero se reforzará aún más en la segunda mitad de este siglo, ya que el gobierno instaba y premiaba aquellos que encontrasen nuevas rutas de comunicación, por lo cual los contratos colonización de tierras buscaban ese fin y los contratos para desarrollar medios de transporte tenían el mismo objetivo.

A lo largo del siglo XIX y principios del XX, el Estado se convirtió en un facilitador de la libre empresa con la exoneración de impuestos a los materiales para el desarrollo de la actividad marítima naval. Con el recargó los impuestos en las mercaderías que ingresaban por Puntarenas, así fue uno de los más favorecidos por el recaudo de ingresos fiscales, los demás poblados se beneficiaron en principio por el aumento del comercio de bienes con otras regiones del Pacífico, situación que no sería constante en todo el período en estudio.

Los contratos que se firmaban ya fuera con nacionales o extranjeros, les permitía la exoneración de impuestos a los motores, maquinarias y herramientas, necesarias para que fueran ensambladas las embarcaciones en los astilleros del puerto de Puntarenas o en los muelles autorizados por el gobierno en toda la costa tanto del Pacífico, como del Atlántico y la construcción de la infraestructura necesaria para la buena ejecución de las actividades marítimas y comerciales de los poblados.

Figuraron además, interesantes contratos firmados para modernizar y obtener mejores resultados en la búsqueda de nuevas rutas en tierra como en el mar, mediante la construcción de nueva infraestructura portuaria, para la agilización del comercio marítimo regional e internacional en el puerto de Puntarenas y disminuir los costos de mantenimiento de la infraestructura y administración del muelle. Estos contratos no vieron la luz por rompimiento de las partes debido a su incumplimiento.

Dichos contratos se refieren y tratan de la enajenación, traspaso y explotación del muelle de Puntarenas en favor de los expresados señores don Adolfo Knöhr y Cía.²²⁵ durante la administración del general Guardia se firmaron cuatro contratos, el primero el 9 de noviembre de 1870, el 15 del mismo mes, el tercero el 26 de diciembre y el último el 4 de enero de 1871, con el comerciante, Adolfo Knöhr de origen alemán y su socio peruano, Antonio Vallerriestra,²²⁶ el muelle se les otorgó a un precio de cincuenta mil pesos y que el gobierno esperaba se construyera y moderno nuevo muelle para el arribo de las naves en el puerto de Puntarenas o en otro punto del golfo de Nicoya.

El otro contrato, le encargaba la construcción del ferrocarril que iba del muelle a las bodegas que tenía el gobierno en Puntarenas (en el lado del Estero), con doce carros con capacidad para media tonelada cada uno, los rieles eran comprados en Inglaterra por cuenta del gobierno y el cónsul de Costa Rica en Londres inspeccionaría los materiales comprados, sus facturas, para su adquisición y posteriormente dárselo en venta a Adolfo Knöhr y Cía.²²⁷ El plano 1, presenta la distribución de la infraestructura portuaria de la ciudad de Puntarenas en 1864:

225 ANCR. Serie Fomento.506. Folio, 1v. (1870).

226 ANCR. Serie Fomento, 187. Folios 1-8. (1871).

227 ANCR. Fomento, 501. Folios, 1-3. (1871)





Explicacion.

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1 Remanso de aguas | a. Calle del Hospital |
| 2 Cuartel, Caral, hospital. | b. Id. de los Cocos |
| 3 Bodega que sirve de templo | c. Id. del Emperador. |
| 4 Comandancia del puerto. | d. Id. de las Damas. |
| 5 Aduana. | e. Id. del Faro. |
| 6 Administracion de Correos. | f. Id. de la Victoria. |
| 7 Plaza de la Victoria. | g. Id. de los Estudiantes. |
| 8 Id. de la Iglesia arruinada. | h. Id. de la Alameda. |
| 9 Faro. | i. Id. del Mercado. |
| 10 Juzgado de 1ª Instancia. | j. Id. de las Palmas. |
| 11 Muelle de J. Bosch. | k. Id. del Prastro. |
| 12 Gobernacion de la Comandancia | l. Id. del Vapor. |
| 13 Plaza de puerto franco. | m. Id. de la fortuna. |
| 14 | n. Id. Central. |
| 15 Juzgado Constitucional. | ñ. Id. del Proveedor. |
| 16 Prastro. | o. Id. del Comercio. |
| 17 Plaza de agua. | p. Id. de los Morales. |
| 18 Casa de la maquina. | q. Id. del Templo. |
| 19 Rancho del Sr. Angulo. | r. Id. Callejon de los amores. |

Cuatro años antes 1867, el mismo Adolfo Khnör, junto con otros socios había propuesto al gobierno la creación de una compañía de transporte marítimo y de ferrocarril, algo semejante a la compañía del ferrocarril de Panamá.²²⁸ Al final los contratos en cuestión se rescindieron el 18 de julio de 1871 y el 22 de julio el gobierno compró el ferrocarril, con cuatro carros y no doce como era la idea original, por la suma de seis mil pesos, lo que provocó el fracaso de este proyecto que solo duró poco más de seis meses.

El arribo de barcos al puerto de Puntarenas no era el que se esperaba y justificara una inversión tan onerosa, pues en una de las cláusulas de los contratos establecía el ingreso libre de diez mil quintales anuales de mercadería, de hecho el Estado tuvo que hacerle frente a esa obligación adquirida ante los agentes de las compañías importadoras y por los socios con compañías que pactaron su arribo meses posteriores, pues era válido cobrar los derechos de importación cuando el muelle estuvo en manos de los Knöhr.

En la mayoría de los contratos las compañías negociaban la introducción libre o un impuesto pequeño sobre las mercaderías, además no está claro el manejo que se le daría a los barcos que venían con tripulación infectada de enfermedades como el “cólera morbus”, “fiebre amarilla” y de otras enfermedades contagiosas. Durante la segunda mitad del siglo XIX, era considerada una alerta máxima, el cierre del puerto de Puntarenas y Limón a los barcos con tripulaciones enfermas, procedentes por lo general de Cuba, Ecuador, Colombia, Honduras, Jamaica con conocidos por brotes epidemiológicos.

En estos caso las cargas y descargas se hacían desde aproximadamente 50 metros de distancia del muelle y el capitán de la embarcación debía informar a la capitanía de puerto, acerca de la condición de los tripulantes, las cuarentanas afectaban los trasiegos de mercadería en la carga y descarga por los tiempos de arribo y permanencia de las embarcaciones en el muelle.

En tanto el Hospital San Rafael, ubicado en Puntarenas como lo menciona Arabela Valverde,²²⁹ sufría de condiciones paupérrimas que afectaban la operativamente del hospital, por sus recursos financieros tan limitados, a pesar de que brindaba servicio a muchos de los navegantes que arribaban al puerto de Puntarenas y viajeros del Valle Central. Los cobros de muellaje iban directamente a la

228 ANCR. Fomento. 625. Folios, 1-4. (1867). (En 1867 el mismo Adolfo Khnör y socios, junto con Fernando Párraga le proponen al gobierno la formación de una sociedad anónima limitada para el transporte de mercaderías en ferrocarril, tanto de importación como de exportación entre la capital y los puertos en la costa del sur, solicitaban 50 o 100 manzanas en cada estación que se ubicaría cada tres leguas de distancia, le solicitaba igualdad de derechos que tenía Salvador Lara otro contratista de transporte marítimo de entonces, para navegar por el Golfo de Nicoya, también solicitaba el paso libre por todos los puertos de la república libre de impuestos. El Estado debía habilitar un ruta terrestre que comunicara con algún punto de la costa del Sur para el embarque y desembarque, la duración de la Compañía se estipulaba por seis años, pero la compañía no se formó y la búsqueda de inversores fuertes, continuó por los siguientes años.)

229 Arabela Valverde Espinoza, *La ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2008):80-85.

caja hacendaria por lo que los recursos financieros, para el hospital eran aún más escasos, si se toma en cuenta que a la compañías navieras, se les exoneraba del pago de muellaje o se les rebajó en un gran porcentaje, con respecto a otras compañías.

Para el Estado era una forma de atraer compañías de transporte a tocar los puertos nacionales pues queda evidenciado que de 1850 a 1890 aproximadamente, el café era casi el único imán para el tráfico marítimo internacional, por Puntarenas por su producción estacional, valor, rápida venta, aparte del café la madera representaba un bien que se extraía durante todo el año, pero sus cargamentos, si requerían de mayores fletes y un costo mayor en su precio final.

Otro factor que motivó su fracaso fue el poco respaldo financiero de los dos socios, si bien es cierto desembolsaron la cantidad por una única vez de cincuenta mil pesos, no tuvieron opciones internas o externas de continuar con las obras en el muelle, a Adolfo Knöhr y a Vallerriestra les fue imposible hacerle frente a una empresa que requería una gran inversión.

A pesar de la rescisión de los contratos, el Estado calificaba de negocio ventajoso la explotación del muelle y se comprometía a reconocer la suma de cuarenta mil pesos, en 4 pagos de diez mil pesos, el último pago se realizó el 18 de julio de 1872.

Este fue un mal negocio para el Estado y uno de los primeros malos avisos de los obstáculos que tendría para solventar los problemas no solo de adquisición de embarcaciones, para dar por concesión o servicio en los dos litorales, también de infraestructura portuaria, ya que la poca que existía eran apenas resguardos marítimos y los limitados atracaderos de los dos golfos que en la mayoría de los contratos con las compañías o empresas de cabotaje se les daba por obligación, el velar por su mantenimiento, lo cual fue realizado a cabalidad.

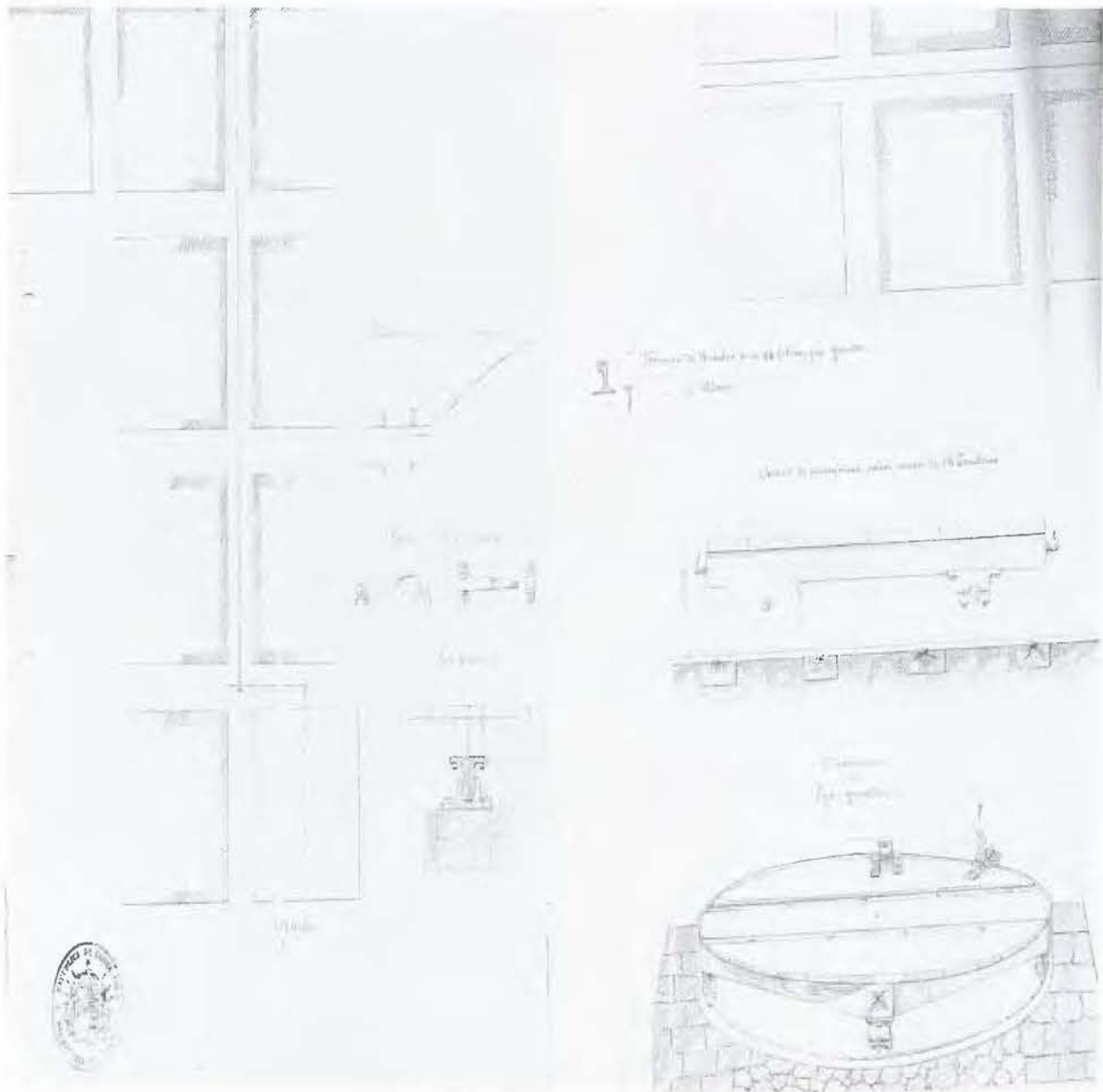
Además de Adolfo Knöhr, conocido comerciante en Puntarenas, estaba su hermano Juan Knöhr, quien en 1888 era representante de una empresa naviera alemana, la “F. Lascisz” y eran un ejemplo de lo que muchos comerciantes hicieron, obtener créditos mediante hipotecas que adquirían entre ellos, junto con otros socios comerciales extranjeros en el caso de los Knöhr de Alemania, para sacar a flote sus negocios, dio muestras que para establecer redes comerciales por mar o por tierra requerían de grandes cantidades de dinero, que en muchas ocasiones no el capital nacional no las tenía.²³⁰

La imagen 3, muestra el plano de las líneas férreas que iban del muelle de Puntarenas a las carros para transportar las mercaderías de descarga y carga de los barcos atracados. El 22 de julio de 1871 el gobierno compró a los señores Knöhr y Cía., el ferrocarril, ya concluido y con cuatro carros por la suma de seis mil pesos que se pagaron en la misma fecha en que se firmó el decreto, en el puerto de Puntarenas en 1871.

230 ANCR. Serie Protocolos Notariales. 220. (1888)

En la imagen 5, se muestra del diseño de las líneas de ferrocarril que fue construido por el gobierno para su arrendamiento a los señores Knöhr y Vallerriestra, en el plano a la izquierda, se identifican los tipos de palancas, diseño de durmientes que se construirían, así como la distancia de las cuadras, desde la plaza a las bodegas de descarga que iban hasta el muelle en el estero, en el plano a la derecha, los carros de 1 ½ toneladas y la plataforma giratoria para acomodar a la locomotora o carros:

IMAGEN 5
DISEÑO DE LA ESTRUCTURA PARA LAS LINEAS Y VAGONES DE FERROCARRIL
EN EL MUELLE DE PUNTARENAS, 1871



Fuente: ANCR. Serie Fomento, 501, folio 2v. (1871).

Para esa misma década, las necesidades de embarcaciones seguras era la principal preocupación de la Secretaría de Guerra y Marina, la cual procuraba dar mantenimiento a cada uno de los vapores que fueron posesión del Estado. Con las mejoras al muelle de Puntarenas y el uso de un ferrocarril, la intención era atraer obreros que estuvieran dispuestos a habitar las cercanías de la costa. El movimiento migratorio creció de la región de Guanacaste e inclusive del Valle Central a Puntarenas, para trabajar en las actividades comerciales cerca del muelle, la ciudad y mejorar la infraestructura necesaria, para distribución de los productos de la población costera al Valle Central.

Antes de 1946, el principal medio terrestre que comunicó el puerto de Puntarenas con San José, era el Ferrocarril al Pacífico y la principal [sino la única] empresa estatal que ayudó a desarrollar las actividades alrededor de la industria marítima regional e internacional. Esto lo afirma Ana Botey acerca del Ferrocarril al Pacífico:

“La empresa ferroviaria asumió el mantenimiento de faros y boyas luminosas para la habilitación del puerto, para facilitar la navegación de altura y la de cabotaje durante la noche. A ella también se adscribe los servicios de Lanchas Nacionales y la cañería de Puntarenas. El manejo de las lanchas tenía como fin contribuir a mejorar los servicios de navegación dentro del golfo de Nicoya y, por lo tanto, a aumentar el flete local, que hasta la construcción de la carretera Interamericana era el renglón más importante en las entradas del ferrocarril. Los pueblos de la costa y la región de guanacasteca proveían de ganado y granos para el consumo de las poblaciones del Valle Central y estos productos utilizaban la navegación de cabotaje y el ferrocarril”.²³¹

En la Fotografía 13, se muestra el muellecito del puerto de Puntarenas el cual solo recibía, embarcaciones de cabotaje, este muelle sufrió reparaciones constantes en las diferentes administraciones y llegaban las embarcaciones como botes o gasolineras desde diferentes puntos del golfo de Nicoya:

231 Ana Maria Botey, “El Ferrocarril al Pacífico: Un ente de Regulación y Desarrollo en Crisis Permanente (1880-1972)”, en *Anuario de Estudios Centroamericanos* 25 (1) 1999:150.

FOTOGRAFIA 13
MUELLE DE CABOTAJE EN PUNTARENAS, 1959



Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño. El golfo de Nicoya a través del Tiempo. (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto 30.

Para financiar las obras de infraestructura, el Estado recurrió durante el siglo XIX y principios del XX, a captar ingresos fiscales de las nuevas actividades comerciales y de aquellas que representaban a nivel local un importante ingreso como de la concha perla y la extracción de corteza de mangle, ya fuese por medio de los permisos o impuestos sobre las cantidades descargadas en muelle o exportadas.

Por ejemplo en 1921, se le aumentó 0,10 centavos a cada litro de aguardiente y a otros licores que el gobierno expendiera. Este impuesto tuvo como objetivo entre otros el de construir un muelle en Chomes, estos proyectos fueron planteados por los diputados de las provincias más alejadas del Valle Central, como Guanacaste, Puntarenas y Limón.

En este caso, el diputado Moisés Aguilar de Puntarenas, en una intervención ante el Congreso, hacía visible las peticiones de los pobladores de varios distritos o cantones a los que él representaba, para llenar las necesidades de infraestructura en caminos y puertos, fue claro de que los impuestos por concepto de renta a nivel territorial era deficitaria a la hora de distribuirlos a las diferentes municipalidades de esta región, dejaba por fuera las necesidades estructurales.

“En una situación pecunaria tan difícil como esta, bien poco es lo que se puede hacer de positivo bien para cada una de las poblaciones que nos han conferido su representación. Del cantón de Montes de Oro se me dice que es de imperiosa necesidad la construcción de un camino que facilite a los pobladores de los distritos de Arancibia, Cedral, Palmital, Zapotal, Zagala Nueva y Zagala Vieja, el trasladar sus productos agrícolas a los mercados de Miramar y de Puntarenas. Esos distritos, situados al norte de la Mina Unión por las dificultades de expeditas vías de comunicación no toma mayor incremento la agricultura, con perjuicios para la riqueza de la provincia. Del distrito

de Chomes me dicen que el muelles que les sirve para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderías esta en pésimo estado y que siendo aquel un lugar de tanto movimiento comercial en la época de la elaboración de la sal y tan visitado por los veraneantes que llegan Puntarenas, me ruegan interesarme porque se haga una obra de mampostería que asegure sus estabilidad. Además, como la contribución territorial no se aplica al fin a que está destinada por la ley que creó ese sistema rentístico los caminos del cantón se han descuidado mucho; puede decirse que hay que reconstruirlo. Está de más volver los ojos al tesoro público en solicitud de un socorro para esas necesidades y presentar un proyecto de ley para que se decretan erogaciones en este momento en caso de que el pasara no iría más que aumentar la colección de decretos emitidos e irrealizables. Sería un engaño al pueblo”.²³²

Fue evidente de que en las quejas de los pobladores, se reflejaba el abandono por parte del Estado de aquellas regiones agrícolas productores, puesto que tenían como obstáculos, deficientes medios de comunicación. A pesar de esta situación, el movimiento marítimo en el golfo de Nicoya y en el resto de la costa Pacífica, mostraba importantes avances; en su comercio justificando una mayor presencia de las compañías dedicadas al comercio exterior y en el comercio local. Estas diferencias socioeconómicas entre el Valle Central y las región del Pacífico, se vio reflejada también en los servicios de transporte marítimo.

Muchas de las embarcaciones eran de fabricación a base de madera, la cual era abundante; sin embargo a raíz de las exigencias climáticas, exhaustivo uso y daños en su estructura, requerían de constante reparación, el costo de los materiales y el pago de mecánicos y constructores fue una labor que se le dejaba a personas contratadas por la Secretaría de Marina. Estos costos eran reflejados en los presupuestos ordinarios cada año y crecían ya que prácticamente aquellas embarcaciones a base de vapor construidas en Puntarenas u otras regiones del Pacífico o del Atlántico eran traídas de los Estados Unidos o de Europa y se armaban y montaban en el país, pero el costo de su mantenimiento era cada vez mayor incurriendo en el descuido y abandono de las nave.

Podría darse una idea de la inversión que el gobierno necesitaba y de ahí, que recurriera a ofertar servicios de empresarios privados, pues el presupuesto para la operación de una sola nave impedía el mantenimiento de las otras aunque estas fueran de menor tamaño. La carencia no solo fue portuaria o de infraestructura, pues se carecía de personas conocedoras de las embarcaciones, sobre todo de las construidas en acero, estas superaban total conocimiento de las necesidades de infraestructura naval, que raquíticamente tenía el país, fue común contratar los servicios de marineros y constructores o expertos navegantes para dar una evaluación del estado de las embarcaciones, condiciones portuarias.

“...hay que hacer gastos de alguna consideración, también noté falta de aseo, de pintura en muchas partes, y al efecto llamé la atención del capitán a este respecto y me contestó que con la cantidad asignada mensualmente de 125 colones para gastos de conservación no le era posible pintar como deseaba el vapor manifestó también que igual suma le estaba asignada al Turrialba, siendo de menores dimensiones que el Poás. En resumen, este vapor es viejo y tan deteriorado que no puede usarse sin estar expuesto a una serie de reparaciones constantes, pues como,

232 ANCR. Serie Congreso.12386. (1921).

generalmente, ocurre con todas estas embarcaciones que tienen muchos años de servicio apenas se han terminado los arreglos previstos, se presentan otros nuevos: no es fácil, en consecuencia, presuponer lo que en el ramo de reparaciones podría costarle al gobierno anualmente, máxime si esta embarcación estuviera en constante servicio. Es, pues, mi opinión que si al presupuesto de gastos ordinarios que, actualmente, asciende a unos veinte mil colones anuales se les agregan las reparaciones necesarias el gobierno haría una operación onerosa, conservando este vapor. En mi concepto, debe sacarse a licitación y venderlo al mejor postor y a falta de este, retirar de a bordo las piezas de artillería, demás armamento y proceder a vararlo en una de las playas más seguras y abrigadas de la isla de San Lucas, dejándolo a cargo de un guarda y a la inmediata inspección del señor teniente gobernador para su conservación y limpieza”.²³³

Incluso, la inexistencia de diques para reparar barcos de acero para ese entonces, ponía en serios penalidades al gobierno, por lo cual muchas embarcaciones de este tipo, resultaban varadas en los esteros o puertos del Pacífico. La capacidad ingenieril para la fabricación, revisión y reparación de las embarcaciones en hierro superaba por mucho los modestos conocimientos de aquellos que tenía experiencia en la fabricación de embarcaciones de madera prueba de estas diferencias se notaban al revisar el nivel de conocimiento reflejado en los informes que se debía tener y el cual muy pocos en el país habían adquirido por experiencia propia, en la siguiente cita sobre las condiciones de la máquina del vapor Poás, es interesante leer el grado de conocimiento que debía tenerse para revisar estas embarcaciones y emitir un criterio de su estado.

“La máquina del vapor funciona bien, es de sistema compround de alta y baja presión con un condensador de superficie, está en buen estado y, únicamente, habrá que hacerle algunas reparaciones de ajuste en los órganos de movimientos varios de los tubos de cobre y válvulas del condensador. Cuando la presión en las calderas es firme y constante la velocidad del vapor es de 8 a 10 millas por hora, lo que se obtiene si la máquina funciona a 75 revoluciones por minuto, actualmente da un promedio de 60, por el carbón es muy menudo y de mala calidad”.²³⁴

La mayoría de los barcos en hierro propiedad del gobierno, eran de segunda mano y adquiridos a otros gobiernos, compañías o propietarios, los cuales daban en venta. Esta opción en el corto tiempo resultó viable ante la necesidad de barcos de mayor tonelaje y resistencia; sin embargo, estos barcos registraban de quince a veinte años de fabricación y demostraban signos de marcado deterioro, tanto en sus máquinas como en el casco o estructura interna, por lo cual los informes acerca de su estado eran esenciales para decidir si se vendían, o se dejaban en abandono en los esteros o muelles.

Como ejemplo de estas necesidades, se encuentra los detalles de un informe que describía las condiciones de las embarcaciones que estaban en propiedad del gobierno. Estas embarcaciones se usaban para un sinnúmero de fines, como buques de guerra, transporte de ganado, pasajeros, madera, carga de materiales de construcción, correos etc., por lo que su continuo uso demandaba altas inversiones en combustible carbón (mucho a base de mangle) y también de gasolina.

233 ANCR. Serie Guerra y Marina. 12802. (1880).

234 ANCR. Serie Guerra y Marina. 12802. (1880).

En el caso del vapor Poás, este era usado para la vigilancia y transporte de ganado, el vapor Turrialba; sin embargo, al ser tan viejo y deteriorado se recomendaba que el vapor Turrialba ocupara ese lugar, siendo este de madera podía usarse como guardacostas y en el remolque de lanchas para el transporte de tropas, las lanchas eran de quince pies de largo, utilizaban gasolina y baterías eléctricas para el encendido, servían para inspeccionar las costas y visitas al presidio de la isla de San Lucas.

“Según he sido informado a este vapor se le habían hecho varias reparaciones pocos días antes de que pasara a ser propiedad de la nación: confirma lo expuesto al haber encontrado en gran cantidad una serie de planchas seguidas y remachadas sobre las mismas del primitivo casco, lo que demuestra claramente que el resto de láminas no prestan la seguridad y garantía que requiere un barco de estas dimensiones. Gran número de las curvas que forman el armazón están dañadas en especialidad las que se encuentran en los departamentos que sirven para depósito de carbón, habiendo algunos completamente deteriorados, y otras, que en lugar puede decirse que no existen”.²³⁵

Guardó similitudes en los contratos con las líneas navieras internacionales, los fallidos contratos con los Khnör y finalmente, con la Pacific Refrigeration Company, donde el gobierno buscó como objetivo, obtener infraestructura al terminarse la relación del contrato, en todos los casos el Estado otorgó grandes beneficios fiscales o terrenos en favor de la producción o ingresos de las compañías, que se vería reflejada en las cuentas del tesoro nacional.

5.7. Alcances e intereses de la estructura marítima nacional

Pero, es necesario analizar el contexto de la infraestructura del país, para comprender, porqué se tuvo la idea de crear una marina nacional, desde la construcción del Ferrocarril al Atlántico, en 1871, y su finalización 1890, la Northern Railway Company llevó la administración de ese sistema ferroviario, con la incorporación de la United Fruit Company una sociedad hecha entre Minor Cooper Keith y Andrew Preston.

Lo anterior amarró todo un sistema productivo y de comercio alrededor del banano. En 1905, se le otorgó una concesión para la construcción de un muelle de madera en Limón, con esto muchos productores nacionales, se vieron limitados a exportar su producto como el banano que no le era vendido a la UFCO, sino que salía directamente a otros mercados como el panameño. Así también para los productores de café a finales del siglo XIX, no les era un secreto la necesidad de abrir una vía férrea a Puntarenas, pues aparte del control en manos privadas de la línea férrea, todo el sistema de transporte marítimo por la costa Atlántica, estaba sujeto a los intereses de la Northern y de los agentes de las compañías navieras, sumándole el alto costo de los fletes.

²³⁵ ANCR. Serie Guerra y Marina, 12802. (1880). (Este informe se hizo a petición de la Secretaría de Guerra y Marina para tener una realidad de las condiciones de cada una de la embarcaciones que administraba y cuantificar los costos anuales de su reparación y mantenimiento, entre las navíos revisados estaban el vapor Poás, el vapor Turrialba, vapores correos, General Fernández, Doctor Castro y el vapor Puntarenas).

Las compañías de transporte marítimo a nivel nacional fueron modificando sus campos de trabajo y muchos los ámbitos de comercio e influenciados por estas, no era extraño ver que finqueros o explotadores de madera, comerciaron y dieran transporte a los lugareños, eso sí a costa de elevadas tarifas y con los riesgos que traía el navegar con clima en contra, fallas mecánicas o estructurales o los abusos por los que muchos pasajeros pasaron en sus viajes.

Sin embargo, esto era difícil de controlar por parte del Estado, pues los puertos de resguardo oficiales se encontraban a cientos de kilómetros de distancia entre uno y otro.²³⁶ Aún el gobierno hacía ingentes esfuerzos por dotar a la administración fiscal de embarcaciones para la vigilancia de las costas y servicio de transporte, como lo hiciera en 1872 comprando un buque de vapor para el puerto de Puntarenas²³⁷. Para la década de los años setenta figuraban dos vapores de alto uso para el Estado el vapor “General Cañas” y el vapor “General Guardia”, los cuales estaban bajo las órdenes del administrador de correos.

El segundo hacía el servicio de correos entre Bebedero y Puntarenas, sin embargo fue recurrente la denuncia al Congreso de los incorrectos usos, expedición de pasajes a particulares sin diligencia oficial y la merma en el servicio que se daba con el “Guardia”.²³⁸ Para ese mismo año, se firma contrato por dos años con el señor Pedro Gutiérrez, para que bajo la supervisión del administrador de correos, se diera el buen uso en el servicio del vapor “General Guardia”, se le dio una subvención de cien pesos, el mantenimiento de la embarcación como pintura y la maquinaria por parte del gobierno, se le vendía seiscientos quintales de carbón a dos pesos el quintal, por 50 pesos cada mes, así también se le permitió tomar la leña de la isla San Lucas, pagando 5 pesos por cada millar de astillas y a mantener

236 ANCR. Serie Guerra y Marina. 5328, folios 1-6. (1885). (Uno de los contratos para unir el Pacífico con el Atlántico es el de Jorge del Temple y Juan Carmichael comerciante inglés que con la firma de un contrato para establecer una línea de vapores entre Europa y Centroamérica, (en el Istmo de Sapoá), este puerto estaba concebido que saliese desde el puerto de Salinas en el Pacífico conectando con el río San Juan para salir al Atlántico, estos estarían conectados por medio de un ferrocarril además de la entrega de tierras necesarias para el establecimiento de puertos, embarcaderos y desembarcaderos, diques secos, sitios para faros, almacenes públicos, estaciones fondas, y en general para todo lo que requiera la construcción y servicio del camino, entregando tierras baldías, o que hayan sido enajenadas antes de 11 de julio de 1849. La compañía tenía el derecho de cobrar los peajes y derechos, así como a la administración de la concesión. El Estado recibía el 25% de las ganancias netas y se le cobraría solo el 1% de impuestos. La empresa tenía el derecho de cortar la madera de los lotes baldíos y obtener la piedra de cal necesaria en tierras públicas o reclamadas por la empresa, sus buques gozarían de libre navegación por ambos océanos y ríos y libres de todo derecho de muellaje, se le daba libreta para la construcción de muelles puertos bodegas libres de todos derechos para importar utensilios y carbón, solo se pedía que los buques fueran de 200 toneladas luego de dos años de la puesta de la ruta, Establecía la ruta entre el río San Juan, el lago de Nicaragua y con el istmo de Salinas el contrato se estipulaba por 65 años el cual fue negociado con el ministro plenipotenciario de Costa Rica Felipe Molina el 10 de marzo de 1850 incluso el mismo Molina daba algunas recomendaciones de que el Estado pusiera los empleados necesarios para llevar la contabilidad de la Compañía para contabilizar el 25% sobre las ganancias. En el caso del paso con Nicaragua se establecería el no cobrar derechos a los pasajeros, y dale un tiempo de máximo de cinco años de construcción para la obra.

237 Colección de Leyes y Decretos y Órdenes (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, tomo XXI, 1874):55-56 (Mediante el decreto XXII de 1872, se justifica la compra de un vapor en la siguiente afirmación: “Con la mira de celar el contrabando que, con facilidad, puede hacerse por diferentes puntos de la costa en el Pacífico, y para dar mayores facilidades e impulso económico, ...”).

238 Colección de Leyes y Decretos y Órdenes (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, tomo XXIII, 1876):7-8.

los mismos precios de pasajes y tonelajes, en el caso de que el gobierno utilizara el vapor Guardia, Gutiérrez se obligaba en dar el servicio con otra embarcación.²³⁹

Para 1885, tenía otros dos vapores en las costa del Atlántico el vapor “Mora” en honor de los dos mandatarios y el vapor “Juan Santa María”, que sirvieron de guardacostas.²⁴⁰ Estos, posteriormente, pasaron en 1886,²⁴¹ a ser administrados por la Secretaría de Hacienda, fungieron las mismas actividades de vigilancia en el Caribe. La Secretaría de Hacienda, para ese momento suprimiría dos plazas de marineros,²⁴² que ya estaban destinados a dar servicio a dichos vapores, aducía la necesidad de contar con guardas en el resguardo del muelle de Limón, la supresión de personal de un resguardo a otro fue común e igualmente fueron comunes, las penurias que pasaban estas oficinas por el presupuesto tan bajo que se les asignaba, a pesar de vigilar y controlar el tráfico de las embarcaciones en ambas costas. En el cuadro 15, se muestra la descripción que hizo un mecánico de la Secretaría de Guerra y Marina de los barcos que poseía el Estado de Costa Rica, la descripción corresponde al Poás y al Turrialba:

239 Colección de Leyes y Decretos y Órdenes 1876. (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, tomo XXIII, 1876):72-74.

240 Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas 1885. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1885):122

241 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):234-235.

242 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):261.

CUADRO 15
ALGUNOS DATOS DESCRIPCIÓN DE LAS
EMBARCACIONES POAS Y TURRIALBA, 1885

	Vapor Poás
Puntal	15,2 metros
Calado con carga	13 metros
Calado con media carga	9,6 metros
Toneladas de carga	650
Toneladas de registro	358
Clase de máquina "Comround"	
Caballos de fuerza efectiva	95
Número de revoluciones	75
Presión media	70
Velocidad de 8 a 10 millas cada hora	
Gasto de combustible	10 toneladas de carbón cada 24 horas
Calidad de casco	
Fabricante	Laud Brothers Birkenhead Iron Works
Año de construcción	1878
Número de Calderas	2
Calderas Auxiliares	1
Capacidad de transporte para novillos.	
	Vapor Turrialba
Eslora	88,4
Manga	15,10
Puntal	8,4
Calado	8
Toneladas de registro	35
Casco	madera forrado en cobre
Máquina	Comround
Velocidad	6 millas por hora
Gasto de combustible	2/2 toneladas de carbón cada 24 horas
Calderas	1

Fuente: ANCR. Serie Guerra y Marina. 12802. (1880).

Aún con las condiciones mínimas de trabajo para operar las respectivas embarcaciones el informe detallaba con suma pena el abandono por parte de las autoridades de la naves que tenía en su poder, dejando ver la incapacidad para mantener una flota de unas cuantas embarcaciones.

"...pase a inspeccionar los tres vaporcitos correos y verdaderamente señor ministro he quedado sorprendido del abandono y lamentable estado en que estos se encuentran. En muy pocas palabras podré condensar un informe con respecto a estas tres embarcaciones que yacen una a continuación de la otra varada en la playa del estero de Puntarenas y donde la marea les entra y sale constantemente. El General Fernández y el Puntarenas están completamente fuera de servicio y toda reparación que en estos se intentara sería hacer un gasto inútil. Los cascos están en un estado, las calderas tienen los fluses dañados, en las cajas de fuegos existen ampollas, las máquinas están incompletas, la obra muerta, toldillas y cubiertas no existen, y el resto que de todo esto queda se encuentra en lamentable estado".²⁴³

²⁴³ ANCR. Guerra y Marina. 12802. (1880). (En 1873 y 1874 el gobierno adquirió los vapores General Cañas y General

Los servicios de cabotaje en Limón, al contrario del litoral Pacífico, no tuvieron el mismo volumen de movimiento comercial que tenía en el Pacífico, pero para la década de los años veinte y treinta, sí eran esenciales para los productores locales banano o cacao que comerciaban con puertos vecinos en Bocas del Toro, siendo este su principal mercado.²⁴⁴

Para 1886, Carlos Irigoyen representante de José A. March, suscribió con el gobierno el arrendamiento de uno de los dos vapores que prestaban servicio en puerto Limón, por seis meses, comprometiéndose a realizar dos viajes por mes de puerto Limón a Old Harvor (Talamanca), los días 15 y 30, por cada viaje el gobierno le pagaba 25 pesos, en el caso de tener que verificar alguna innovación en el vapor, esto quedara a beneficio del Gobierno, si este así lo desea, cuando vuelva a su poder y, en caso contrario, lo entregará sin ello. No se le cobraba derecho alguno en las entradas y salidas de los puertos que arribe.

También, se le daba la oportunidad de poner a Minor C. Keith como fiador mancomunado del contrato;²⁴⁵ no obstante, las aspiraciones del señor Irigoyen era mayores en un futuro, con la idea de crear una marina nacional, lo cual evidenciaba la necesidad de contar con una empresa nacional, que solventara las necesidades de transporte y demás industrias alrededor de la navegación, esto lo manifestaría en carta enviada al despacho del Ministro de Guerra y Marina el 18 de mayo 1886.

“Es innegable que uno de los signos que detienen el desarrollo y engrandecimiento de la agricultura y el comercio fuentes de riqueza en todos los países, son las dificultades de sus comunicaciones con el exterior y lo elevado de las tarifas de fletes y pasajes. En esta virtud el establecimiento de una línea de vapores en el Pacífico que mejore el servicio que. actualmente, se presta y con una tarifa mucha más baja que la que rige responderá perfectamente a esta necesidad”.²⁴⁶

En la misma nota enfatizó, que junto al desarrollo del aparato estatal, era fundamental la creación de una escuela naval, tanto teórica como práctica, que sirviese de base a una marina mercante y de guerra la cual marcaba como esencial para el progreso del país. Para lo anterior, proponía admitir dentro de los buques a dos jóvenes para que obtuviesen los títulos de primeros pilotos, el cual estipulaba en

Guardia como guardacostas y barcos correos en el golfo de Nicoya, pero desde 1878 prestó servicios de transporte. Estos fueron sustituidos hacia 1884 por el vapor General Fernández que dio servicio hasta 1898, el gobierno, sí tuvo una política de apoyo al cabotaje, con la operación directa de estos pequeños vapores, que de 1902 en adelante dio en concesión a empresas privadas, el alto costo en el mantenimiento de estas embarcaciones y la poca y mala preparación de los funcionarios en asuntos navales, condujo al gobierno a depender definitivamente de los navegantes e investigadores extranjeros para conocer la realidad de sus costas y mares).

244 ANCR. Serie Hacienda. 29918. Folios, 7-9. (El veintinueve de marzo de 1938, se firmó contrato con Guillermo Niehaus y Herman Alvrens Frohiking para dar servicio de cabotaje con los siguientes puertos en la costa del mar caribe de Costa Rica, con las condiciones que se detallan: de puerto Limón a Cahuita y Puerto Viejo dos viajes semanales, a barra del Colorado y Sixaola un viaje semanal, si el gobierno hiciese uso de la lancha “Energy” pagaba por viaje cincuenta colones y por servicio remunerado la suma de quinientos colones mensuales, el contrato tuvo una duración de dos años).

245 ANCR. Serie Guerra y Marina. 5004, folios 1-2. (1886).

246 ANCR. Serie Guerra y Marina. 5004. Folio 3. (1886).

dos años su obtención, así señalaba la necesidad de abrir a todos los estratos sociales la obtención de conocimientos de contraamaestre maquinista.

Es interesante por la época, ver la descripción que se brindaba sobre la capacitación que se debía dar al resto de la tripulación. Dejaba claro que esos oficios debían de convertirse en una profesión bajo un planeamiento estructurado; remarcaba de que esas labores debían ser realizadas estrictamente por hombres aptos y en condiciones físicas esenciales para trabajar en el mar, pues se consideraban muy duras y arduas:

“Para la parte de timoneles y marineros admitiremos también 6 bogas designados por los comandantes de los puertos procurando que la elección recaiga siempre en hombres jóvenes; robustos y honrados y con disposiciones naturales para adelantar en esta difícil profesión. De esta manera, el Supremo Gobierno se encontrará dentro de pocos años con el personal necesario para tripular los buques de guerra que desee mantener, sin necesidad de apelar a elementos extranjeros”²⁴⁷.

Este ideal de formar una compañía vio muchos obstáculos, financieros, técnicos, legales, entre otros y no pudo sostener los pocos proyectos que aprobaba junto con compañías de capital foráneo y fue un hecho que algunas compañías hicieron transporte de cabotaje por toda la costa Pacífica de Costa Rica y de altura a los diversos puertos de Centroamérica y otros puertos del continente, como lo fue el contrato firmado con John Butler Swann y Charles Joseph Hamilton en 1902.²⁴⁸

En 1921, el diputado Moisés Aguilar, presentó un proyecto de ley para que el gobierno adquiriera dos barcos para el transporte de pasajeros y mercaderías entre el puerto de Puntarenas y puertos extranjeros.²⁴⁹ Cada uno de estos barcos sería de mil toneladas, el objetivo principal era que las dos embarcaciones hicieran una cadena de transporte con el ferrocarril al Pacífico, lo cual llegaría a abaratar los costos de fletes y pasajes lo cual redundaría en un incentivo a los productores agrícolas y ganaderos al contar con un servicio que cubriera las expectativas en la demanda de mejores servicios si rayar en un alto costo para adquirirlo.

Al final el proyecto no vio luz en el Congreso y fue desechado, por su alto costo. Pero, es importante revisar de nuevo los motivos que llevaron a exponer este proyecto, donde sus argumentos repetían las quejas y necesidades de que el Estado contase con una línea de vapores propia y salvara en parte la dependencia de Compañías extranjeras:

“Bastante nos hemos preocupado de la fácil comunicación interna, dentro de los estrechos y limitados contornos del territorio nacional y, sin embargo, el país se reciente de falta de vías de unión entre casi todos sus centros de población y cada una de las zonas, inexploradas alguna, que están esperando ansiosas el hilo, el camino y el puente que las pongan en comunicación con el mundo y extraiga de ellas, de su portentosa fecundidad, el invalorable manantial de ricos productos que justificarán la sugestiva denominación con que el descubridor señaló

247 ANCR. Serie Guerra y Marina. 5004. Folio 3v. (1886).

248 ANCR. Serie Congreso. 3092. (1903).

249 ANCR. Serie Guerra y Marina. 12166. Folios, 1-3. (1921).

a esta región del continente Americano: Costa Rica. Manantial torrentoso que discreta y juiciosamente arrumbado hará feliz a nuestra patria, consolidara su libertad y su soberanía imperecederas. Que decir de nuestras vías de comunicación con el extranjero? Triste es confesarlo, pero es verdad: solamente hemos tenido las que el mismo extranjero nos ha brindado al precio que él ha querido fijarnos y en la forma que a él ha querido dárnoslas, a veces, en exceso deficiente. Con toda nuestra gratitud, hemos retribuido el servicio que los heraldos del progreso mundial nos acordaron; para también con nuestro oro; con el oro que nos está haciendo falta para nuestra propia solvencia²⁵⁰.

De los argumentos que se emitieron y revisaron dentro del período investigado, sobre una marina nacional, este fue el que más romantizó sobre el tema, pero sumada a las anteriores justificaciones, estaban la deficiencia del servicio y la inseguridad del itinerario de las líneas de vapores internacional, el costo del proyecto le otorgaba al ejecutivo desembolsar hasta la suma de doscientos mil dólares, monto de verdad exorbitante para la época.

Desde finales de siglo XIX, en toda Centroamérica se forjó la idea de formar una compañía de navegación centroamericana, esta compañía se veía como la punta de lanza del proyecto unionista centroamericano y desligarse por una de la dependencia que se tenía en el mar Caribe y Atlántico y el Pacífico de los abusos que se cometían por parte de las compañías Europeas, Estadounidenses sobre todo de la United Fruit Company quien tenía monopolizado el tráfico comercial en el océano Atlántico y mar Caribe región de mayor auge económica de esa época para los países centroamericanos.²⁵¹

Entre el 6 de agosto de 1920 y el 4 de mayo de 1921, el congreso estudió la propuesta del Secretario de Fomento, Narciso Blanco, para la formación de una compañía nacional de navegación, la cual sería dirigida por el ingeniero Eusebio Ortíz, el diputado Blanco manifestaba la importancia de que se estableciera esta compañía para el comercio con los principales puertos de Centroamérica para facilitar la salida de la gran cantidad de productos que iban dirigidos a los mercados centroamericanos, Blanco manifestaba lo siguiente en su propuesta del seis de agosto de 1920.

“El ideal de una flota de estas condiciones tantas veces sustentado y proclamado desde las tribunas unionistas quedaría con este proyecto convertido en una realidad. Establecido el intercambio de productos con nuestros hermanos, tiene la agricultura ancho horizonte para desarrollar sus energías y la Nación una fuente de riqueza y bienestar²⁵².”

Según la propuesta del contrato este se debía poner en ejecución en seis meses y dividía el tráfico marítimo en dos secciones; la del Pacífico que incluía a todos los puertos de Puntarenas,

250 ANCR. Serie Guerra y Marina. 12166. Folio, 1. (1921).

251 ANCR. Congreso. 12407. Folio, 4. (1920). (Fue importante analizar con mayor detalle, los fundamentos e ideales de la unión centroamericana en los cuales venía contemplado la formación de una flota mercante de los seis países que fuese exclusiva y respondiese a las necesidades comerciales y de Estado de cada nación en la tercera conferencia centroamericana se estableció la formación de esta compañía con capital netamente centroamericano, en enero de 1911 Costa Rica se adhirió a la firma de un tratado para el establecimiento de esta compañía, objetivo que no se logró al final).

252 ANCR. Serie Congreso. 12407. Folio, 1-6. (1920).

Centroamérica, Panamá y Buenaventura, la sección del Atlántico que incluía a Limón, Colón, y otros puertos centroamericanos, colombianos y de las Antillas.

La compañía debía comprar tres vapores, los cuales debían registrarse como nacionales, le daba al gobierno el veinticinco por ciento de las acciones y se la compañía lo veía conveniente lo integraría al concejo director. Le daría una reducción del cincuenta por ciento en el precio de los pasajes oficiales y un veinticinco por ciento menos sobre el valor de los fletes del gobierno, el traslado gratuito del correo y las tarifas no debían superar a las de la Pacific Mail en el Pacific y a la United Fruit Company en el Atlántico.

Se le otorgó exención de impuestos al capital, equipos, maquinarias, combustibles, aceites, todos con el visto bueno por parte de la Secretaría de Hacienda, tuvo el derecho del libre uso de todos los muelles del país y de construir los que necesitara en el futuro, pero por cuenta del gobierno. En el mapa número 20, se pueden ver las rutas y puertos en Centroamérica donde la mayoría de las rutas en el Pacífico y en el Caribe, estaban controladas por compañías extranjeras.





15°0'0"N

10°0'0"N

- Pto Puntarenas
- Pto. Almirante
- Pto. Amapala
- Pto. Armuelles
- Pto. Barrios
- Pto. Bluefield
- Pto. Cabezas
- Pto. Caldera
- Pto. Castilla
- Pto. Cortez
- Pto. Cutuco
- Pto. El Coco
- Pto. Golfito
- Pto. Lempira
- Pto. Limón
- Pto. Quepos
- Pto. San José
- Pto. San Juan
- Pto. de Omoa
- Puerto Acajutla
- Puerto Champerico
- Puerto Corinto
- Puerto La Unión
- Puerto Sandino
- Puerto el Triunfo

100,000 50,000 0 100,000
Metros

Escala 1:4.000.000

Elaborado por el Geografo
J. Gabriel Ballesteros Torres

Fuente: Realización en base a rutas marítimas
de puertos de Centroamérica, contenidos
en los contratos de las compañías.
Mapa Base de National Geographic, en Bing Mapas.
Sistema de cordenadad: GCS_WGS_1984
Datum: D_WGS_1984
Año de Elaboración 2013

Algo muy importante fue el uso de la madera, en principio el contrato le otorgó a la compañía de Eusebio Ortíz, el libre acceso a las maderas nacionales, exclusivamente para establecer astilleros para la reparación y construcción de los barcos, estos astilleros debían ser para albergar barcos de un gran tonelaje y serían construidos en Costa Rica.

Sin embargo, esta condición fue eliminada, por el otorgamiento de un terreno en la punta del lado del Estero, para establecer talleres mecánicos, bodegas, carboneras y astilleros, esta opción parecía la más viable y ventajosa ya que la reparación y construcción de barcos generaría fuentes de empleos y el crecimiento de talleres alrededor de la actividad marítima en Puntarenas. También se le había otorgado el 15% de rebaja sobre las exportaciones que a su vez se transferiría a los exportadores, pero fue eliminada.

En julio de 1921, se volvió a renegociar el contrato con Ortíz y en este contrato se condicionaba su puesta en marcha en seis meses, después de que cada nación de Centroamérica firmara el convenio de formación de esa flota mercante. Las embarcaciones debían tener un tonelaje no menor de cuatrocientas a quinientas toneladas, los barcos debían estar registrados por el Lloyd inglés como garantía de toda clase de riesgos en todas las actividades que ejerciera la compañía.

También el gobierno de Costa Rica solicitaba la inclusión en el concejo director de la compañía y que se le concediera el derecho de adquirir 25,000.00 dólares en acciones de la compañía. Todas las exenciones de impuestos se mantenían igual por parte del gobierno de Costa Rica. Finalmente se le otorgaba una subvención de 50,000.00 colones trimestralmente por diez años, la cual se consideraba como una deuda del Estado para negociar sobre esta como un crédito, el contrato tendría una duración de 25 años.

El contratista [Ortíz] debía obtener de las cinco repúblicas concesiones similares a las de Costa Rica y debía poner un barco por cada país, esta fue sin duda la cláusula más difícil de lograr, las condiciones políticas y económicas de cada nación en la realidad eran muy disimiles y las concesiones que Costa Rica otorgaba para otras naciones se consideraban como privilegios y no subvenciones para la puesta de un servicio de una empresa.

De ahí que el Secretario de Fomento, aclarara esa diferencia para con los demás repúblicas de Centroamérica²⁵³. Al final en nota del 28 de julio, de 1921, el Secretario de Fomento dio por rescindido y anulado el contrato con Ortíz, siendo este el último intento por formar una compañía de navegación nacional y centroamericana con capital nacional y fuera de los intereses de las grandes compañías de ese momento.

En ese mismo año en el periódico del Diario del Comercio, en un comunicado se vio con buenos ojos, crear una marina mercante señalando la importancia de constituir bajo manos nacionales,

253 ANCR. Serie Congreso. 12407. Folios, 1-13. 26 de agosto. (1920).

empresas de transporte marítimo nacional, para liberar al país de las condiciones impuestas por las compañías de navegación internacional y así disminuir su dependencia que afectaba negativamente su proyección comercial en la región, en el mismo comunicado hizo referencia a dos contratos estudiados en el Congreso con Eusebio Ortiz y Alberto Fait.²⁵⁴

Analizando los dos contratos para la navegación de cabotaje y de comercio de altura, con los señores Eusebio Ortiz y Alberto Fait, la necesidad de encontrar una salida al Pacífico se vio como fundamental.

Ortiz había presentado una propuesta parecida a la que presentó de Fait, quien ya había estado dando servicio de cabotaje con la embarcación Rosana, pero Fait tuvo un objetivo más ambicioso, el de incursionar en el comercio marítimo internacional de pasajeros y mercaderías. Fait propuso al gobierno construir otro muelle en Puntarenas, que por los serios deterioros que presentaba en su estructura, inclusive se tenía pensado en habilitar, los muelles de puertos del Coco y de Culebra para establecer el comercio de altura.

Fait solicitaba la rebaja del 5%, en todas las mercaderías importadas y exportadas, dejando claro de que el interés muchos empresarios por desarrollar una marina, de carácter nacional fue verdadero, pero su costo superaba por mucho, las expectativas de capacidad financiera de los gobiernos, solo el proyecto del señor Ortiz se estimaba en medio millón de dólares, lo cual ponía en dudas sus verdaderas capacidades financieras; no obstante, el de Fait se vio mucho más realista y favorable a las necesidades de ese momento.

“El gobierno no necesita hoy grandes barcos para su uso; pero no olvidemos que en épocas anteriores los ha necesitado y que una vez tuvo que pagar caprichos por uno viejísimo que dichosamente pudo venderse después a la República de Colombia. Pues si el señor Fait se ve estimulado con la aprobación de ese contrato y continúa la construcción de barcos en nuestros astilleros, si el caso llegara nuestro gobierno tendría donde tomar transportes de importancia para cualquier cosa que necesitara, sin tener que recurrir a empresas fuera del país por que el señor Fait pondría a su disposición cuanto el pudiera para servirle al Gobierno”.²⁵⁵

Este contrato mostró la política seguida por Costa Rica a lo largo de los siglos XIX y XX de otorgar grandes beneficios a las compañías de navegación y afines que instalaran sus operaciones en nuestras costas, ya fueran estas nacionales o extranjeras, por el lado de las compañías, la explotación de las rutas les permitía gozar de total independencia en el comercio de mercaderías tanto en el Pacífico como en el mar Caribe y en el Atlántico, aprovechando las ventajas fiscales que le brindaba el Estado costarricense.

254 [http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario del Comercio.aspx](http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario%20del%20Comercio.aspx). Diario del Comercio. Dos Contratos sometidos al Congreso, Campo libre, martes 4 de enero de 1921, pág. 6. (Fecha de acceso: 25 de marzo 2012).

255 [http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario del Comercio.aspx](http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario%20del%20Comercio.aspx) Diario del Comercio. Dos Contratos sometidos al Congreso, Campo libre, martes 4 de enero, 1921, pág. 6. (Fecha de acceso: 25 de marzo 2012).

Por otra parte, Anthony Goebel, remarca la posición que tuvo la madera en las costas y destaca como esta era un bien de bajo costo extractivo por su cercanía a las costas, lo que ratifica por que las compañías buscaron contratos que les permitiese el acceso a recursos naturales que diversificaran y dieran más rentabilidad y valor a sus actividades marítimas.²⁵⁶ Además, Goebel señala como la madera de Mangle incursionó como un bien representativo de mercancías entre los puertos de cabotaje. Un bien de bajo costo, pero en la parte ambiental significó un alto precio, con la destrucción de miles de hectáreas de manglar y la pérdida de ecosistemas costeros y marinos que eran suplantados por las salinas.

El transporte marítimo junto con la finalización del Ferrocarril al Pacífico, brindó esperanzas de crear nuevas oportunidades comerciales y canalizar la mayoría el transporte de mercaderías por el puerto de Puntarenas se estimaban de positivas, para la economía nacional.

5.8. Compañías transporte internacional y sus intereses comerciales

La personalización de los contratos en el área de la navegación y la posible vinculación de intereses eran visibles en la administración del general Tomás Guardia,²⁵⁷ esas libertades generadas a las concesiones, muchas veces eran pasadas por contratos muy primitivos, y que no especificaban garantías para ambas partes y los servicios que se brindarían a los importadores y exportadores, al final los contratos eran aprobados por el Jefe de Gobierno y pasados al Congreso de entonces.

La política del general Guardia antes que resguardar los intereses futuros y estratégicos de la nación, en aras de alcanzar el anhelado progreso industrial entregaba como fuera lugar los servicios de transporte, mantenimiento a cambio del no pago de impuestos, grandes extensiones de tierras para uso exclusivo de las compañías, en la construcción de instalaciones portuarias de uso privado, en 1872 declaró la franquicia del puerto de Limón para dar más interés al incremento del tráfico marítimo durante ambos litorales.²⁵⁸

El Estado firmó una contrata el 24 de febrero de 1858,²⁵⁹ con la compañía del Ferrocarril de Panamá y lo volvió a revalidar diez años después con el agente comercial Guillermo Nelson; sin embargo, el segundo contrato contenía diferencias sustanciales, el cual facultaba a la compañía para dar servicio de transporte de pasajeros y de carga entre los puertos de Centroamérica y Panamá con dos barcos y dos viajes por mes, entrando cada uno al puerto de Puntarenas, debían mantenerse en atraque por un mínimo de dieciocho horas.

256 Anthony Goebel Mac Dermott, *La explotación económica de los bosques y su rol, en la inserción definitiva de la naturaleza en el mercado mundial contemporáneo: el caso de Costa Rica (1883-1955)*. (Tesis doctoral, Programa de Estudios de Posgrado en Historia, Universidad de Costa Rica, 2012):238-247.

257 ANCR. Serie Fomento, signatura 506. Folios, 1 y 2. 18 de julio. (1871).

258 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1872 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1873):35-38

259 ANCR. Serie Hacienda. 28442. Folio, 4. (1868).

No solo brindaba conexión a Centroamérica, sino también a Inglaterra, Estados Unidos y entre los puertos de Pacífico y a los del Atlántico, daba al gobierno la oportunidad de traer inmigrantes hacia Costa Rica, específicamente trabajadores agrícolas, por lo cual la compañía solo debía cobrarles la mitad a los pasajeros. *“Estos jornaleros deben acreditar por escrito que vienen contratados y comprometidos con el gobierno de la república, ó por su autorización, con alguna casa ó persona”*.²⁶⁰

Los pagos por pasajes y carga se daban en moneda oro costarricense equivalente al oro americano. los servicios que la compañía brindaba el gobierno le otorgaba la suma de seis mil colones por año en un lapso de cinco que duraba el contrato, así como el rebajo del diez por ciento de rebajo de importación por derecho marítimos.

A todos los barcos de la compañía se les habilitaba el derecho de paso para comerciar por todos los puertos, ríos, ensenadas, para cargar y descargar, sin cobrárseles ningún derecho excepto los del faro y hospital, los cuales no excederían los veinticinco pesos anuales. No obstante, la necesidad de establecer una ruta directa a Nueva York, Boston, Nueva Orleans y Europa fue cada vez más creciente. Para 1869 se declaró a Limón puerto franco y para la siguiente década se firmaba el contrato para la construcción de un ferrocarril que uniera el Valle Central con la región Atlántica costarricense.

En 1886,²⁶¹ para la navegación en el Atlántico se firma el contrato con la Compañía Foxhall, cuyo representante era Minor C. Keith. Entre los beneficios que otorgaba el contrato a la Compañía estaba el rebajo del cinco por ciento sobre los derechos de aduana en mercaderías importadas y no más de diez pesos sobre el uso de muelle. Este servicio contemplaba el traslado de la correspondencia y pasajeros desde Limón o cualquier otro puerto habilitado a Nueva Orleans, Estados Unidos, el contrato tuvo una vigencia de cuatro años y se volvió a prorrogar en 1890 hasta 1894.²⁶²

Durante la administración de Próspero Fernández Oreamuno en 1884, se firmó un contrato con la Compañía Kosmos,²⁶³ el cual establecía el arribo de ocho vapores en un año, zarpando del puerto de Hamburgo y tocando puertos en Inglaterra, de Centroamérica y Valparaíso, debían tener capacidad mínima de mil quinientas toneladas, enviaría tres vapores de junio a diciembre y los cinco restantes de enero a mayo, dando énfasis a la exportación del café. Sin embargo, las rutas no eran designadas por el gobierno la compañía designaba en que momento pasaría, según las cargas que los agentes le informara hubiese en otros puertos centroamericanos.

Entre las primeras solicitudes de las compañías, estaba la exoneración de los impuestos de muellaje, también pedían establecer las mismas condiciones de arribo y zarpe que tenían otras

260 ANCR. Serie Hacienda. 28442. Folio, 3. (1868).

261 *Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):17-19

262 *Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1890*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1891):36-37 (Contrato de navegación por doce meses, ratificado mediante Decreto número 36, del 15 de julio de 1884).

263 ANCR. Serie Congreso. 9009. Folios, 1-13. (1884).

compañías como las Malas del Pacífico, el itinerario era condicionado por la Compañía Kosmos, de igual forma los demás contratos dejan en evidencia de que el puerto de Costa Rica, no era esencial dentro de las rutas, pues el enganche para la carga de mercaderías en el Pacífico eran el algodón, el aprovisionamiento de carbón, las exportaciones de café y madera, justificaban los mayores volúmenes de carga, donde el mínimo para atracar en el puerto de Puntarenas era de cincuenta toneladas.

Aun así la compañía Kosmos condicionaba la llegada a puertos de Centroamérica, si la carga de productos no llenaba las expectativas de flete o no era rentable simplemente no pasaba por Puntarenas, dejando la correspondencia y demás mercaderías en otros puertos dentro de su ruta para luego ser reembarcados a Costa Rica, estos viajes lo realizaban las embarcaciones de cabotaje, el Secretario de Estado Bernardo Soto manifestaba:

“Por lo demás el contrato contiene cláusulas semejantes a las de otras análogos que han sido ya ratificados vuestra excelencia. Vuestra comisión de Marina considera muy aceptable el mencionado contrato, y no encuentra objeción que hacerle, antes cree que es de utilidad para las relaciones comerciales de la República, aumentando los medios de transporte y estableciéndola competencia, así es que opino que lo ratifiquéis en todos sus partes”.²⁶⁴

Se reservaban el derecho de realizar las escalas establecidas en el caso de la Kosmos se comunicaba desde el puerto de San José de Guatemala con los agentes de la compañía en Puntarenas la necesidad o no de tocar el puerto de Puntarenas. Con la correspondencia no había problema, pues esta era desembarcada en el puerto más cercano a Puntarenas, esta condición era visible en todos los contratos con prácticamente todas las compañías.

En 1886, se firma otro contrato con la Kosmos,²⁶⁵ sus representantes Julián y Mata establecían el compromiso por parte de la compañía que en los meses de marzo, abril y mayo, uno de sus vapores que salían de Europa a Sudamérica y América Central, tocaran el puerto de Puntarenas luego de haber arribado al puerto de Champerico y el puerto de San José en Guatemala²⁶⁶ y arribar con espacio para recoger mil sacos de café, el itinerario de la agencia debía ser avisado con cuatro días antes al gobierno y público en general.

En el mismo año aparecen los reclamos de Minor C. Keith agente representante de las compañías de vapores Atlas, Harrison y Foxhall, alegando desventajas competitivas en las rutas comerciales de sus representados y le solicitó al Presidente Bernardo Soto Alfaro que se igualaran las condiciones con las otras compañías, por lo que fueron sus alegatos escuchados.

264 ANCR. Serie Congreso. 9009. Folio, 7. (1884).

265 *Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886*. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):130-133.

266 ANCR. Serie Congreso.9336. Folio 2. (1886).

Su destino en Europa fue Londres y Hamburgo y en el Pacífico el puerto del Valparaíso, el contrato libraba a la compañía del pago de los derechos de puerto e igualaba las preferencias y derechos que tuvo con la compañía de vapores Pacific Mail Navigation.²⁶⁷

Pero, para el mismo año, bajo el Decreto 37, de 1886,²⁶⁸ se firma otro contrato con la compañía alemana de vapores Kosmos, a la compañía se le pidió, que tuviera cinco vapores al año con un mínimo de cincuenta toneladas de carga a su regreso e ida del puerto de San José, en Guatemala hacia Puntarenas, también que tocara el puerto de Valparaíso, en Chile con destino final a Hamburgo y Londres y no se le cobraría impuestos o tasación adicional solo de diez pesos por derecho de puerto, cada vez que tocara Puntarenas.

El contrato tuvo una duración de 4 años y se volvió a prorrogar cuatro años más en 1890.²⁶⁹ Para ese mismo año, intentó por primera vez, establecer de establecer una compañía centroamericana de vapores,²⁷⁰ la cual era financiada por los guatemaltecos Carlos F. Irigoyen y José A. Marc; esa línea hizo el recorrido entre San Francisco de California, Panamá y puertos intermedios, con arribo a Puntarenas, contaba con siete vapores, con los nombres de Costa Rica, Nicaragua, Salvador, Honduras, Guatemala, México, España, el contrato establecía que los fletes y pasajes se debían cobrar con un veinte por ciento menos que la Pacific Mail Steamship.

Sin embargo, lo que diferencia en gran medida este contrato con los anteriores es la obligación de la compañía de formar cada año cuatro estudiantes, en las funciones de maquinistas, contra maestros y timoneles, pues el fin era contar con marineros nacionales y así evitar el desglose de onerosas cantidades que se les pagaban a marineros extranjeros.

El contrato le rebajaba a la compañía el 5% de impuestos sobre mercaderías importadas y solo le cobró, diez pesos por uso del muelle, se le exoneró de los impuestos sobre materiales navales, se le entregaba diez ochos áreas de terreno en cada muelle para construir edificios de la empresa, se le subvencionaba con diez mil pesos por año, por diez años, en octubre de ese mismo año, una particularidad de este contrato, era el cambio de las condiciones, se avecinaba una posible construcción del Canal de Panamá.

Esto generó una gran expectativa no solo por la capacidad de ingeniería, la cual venía a innovar lo conocido en esa época, su construcción y, también, por el creciente flujo comercial que se generaría

267 ANCR. Serie Congreso. 9183. Folios, 1-14. (1886). (El contrato fue ratificado por el Congreso mediante el Decreto número 39, del 7 de julio de 1886, por un lapso de cuatro años con prórroga de las dos partes).

268 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):325-329.

269 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1890. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1891):601.

270 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):330-338.

en los países de Centroamérica, que veían en su apertura, como la independencia de las compañías de vapores internacional, que imponían sus condiciones e intereses a los países de Centroamérica. El contrato se ratificó en 1887,²⁷¹ pero como socios principales a don José Campos y Manuel Pérez, al final el contrato fue rescindido en abril de 1888 al no poderse financiar sus operaciones.²⁷²

A la compañía de vapores de las Malas del Pacífico se le renovó el contrato de transporte,²⁷³ el cual brindaba el servicio entre Panamá, San Francisco, California, Acapulco y Centroamérica. Entre las particularidades que tuvo el contrato, brindaba un cincuenta por ciento menos del valor en los pasajes para los trabajadores agrícolas y artesanos migrantes. A esta compañía se le dio una subvención de doce mil pesos durante los dos años que duró el convenio; se le exoneró del cobro derecho, excepto el cobro anual de cien peso por derecho de faro, el gobierno no podía concederle a otra compañía mejores condiciones que las establecidas en el contrato con las Malas del Pacífico.

En lado del Atlántico, se establecieron varios contratos, por ejemplo, con Pedro Torres y Ruiz,²⁷⁴ cuyo buque de vela haría transporte de puerto Limón a Europa, se le rebajaba el cinco por ciento sobre las mercaderías importadas, no así los derechos de puerto y de faro, el contrato estaba estipulado por cinco años. Para el año 1888, se renueva el contrato durante cinco años más, con la Compañía Trasatlántica de Vapores Barcelona,²⁷⁵ que se había firmado en 1885 y cuyo agente era también Minor C. Keith, para realizar los viajes y transporte, con salida del puerto de Liverpool y tocando puertos de Francia, España, las Antillas y Colombia a puertos de Europa, tocando una vez al mes a puerto Limón, otro contratista Rafael Montúfar ²⁷⁶ había firmado un contrato en 1886, para establecer una línea de vapores en el Atlántico, el cual se declaró nulo en 1888 al no haber fructificado la propuesta.

Esa dependencia con las líneas navieras internacionales, siguió hasta las primeras décadas del siglo XX, y fue visible que los costos de exportar e importar las mercaderías por el puerto de Limón, pues el monopolio portuario y ferrocarrilero estaba en manos de compañías extranjeras, así como el marítimo internacional.

En todos los contratos que se firmaron compañías de transporte de altura y algunas de cabotaje, establecían que el traslado de la correspondencia del gobierno corría por cuenta de la compañía; por

271 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1888):70-78.

272 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1888):143-144.

273 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):630-637.

274 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, Tomo II, 1888):34-37.

275 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1888. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1889): 47-50.

276 Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1888. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1889): 104-105.

lo tanto, se puede notar hasta donde podía llegar la autoridad de las compañías y la dependencia de las autoridades gubernamentales y aceptación de las condiciones del servicio de las líneas de navegación internacional, puesto que estas podían dejar la correspondencia en otro puerto de Centroamérica cercano a Puntarenas, hasta que llegase otra embarcación que lo tuviera en su ruta e itinerario.

Esto se dio así, pues si en Limón o Puntarenas no había un mínimo de 50 toneladas de cargamento el vapor no pasaba a puerto. Por ello, pudo constatarse esta situación no se presentó, a menudo, sin embargo puede leerse que la disposición emanaba directamente de la compañía de navegación y debía ser aceptada por las autoridades gubernamentales.

Pero, de igual manera, las autoridades obtenían provecho de su posición y estipulaban la asignación de pasajes para los funcionarios públicos que tuviesen el visto bueno de las respectivas secretarías de Estado, gobernador y el comandante de plaza de Puntarenas o jefe político. También mantenían en las licitaciones y firmas de los contratos la condición de revisar la calidad de los servicios que se administraban por parte de las compañías. En la imagen 6, se muestra a un vapor de la Pacific Mail Steamship, que hizo rivalidad con la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Mala Real Británica entre otras.

La imagen 6, muestra uno de los 49 barcos de vapor de la Pacific Mail Steamship, el S.S. California en 1860 a dos ruedas, la compañía tuvo a Puntarenas entre sus rutas de arribo. Entre 1865 y 1875, tuvo entre sus embarcaciones al S.S. Costa Rica, operado en principio de 1864 a 1865 por Cornelius Vanderbilt, al final fue vendido a la Mitsubishi Mail Steamship Company y renombrado como Genaki Maru:

IMAGEN 6
BARCO A VAPOR DE LA PACIFIC MAIL STEAMSHIP, 1860



Fuente: http://en.wikipedia.org/wiki/File:SS_California_Poster_Sharpener.jpg. (Fecha de acceso: 25 de marzo 2012).

Los contratos con las líneas navieras de comercio de altura, en las primeras décadas del siglo se negociaban con mucho interés y había cambiado muy poco en su estructura de cláusulas, el Secretario de Hacienda y Comercio Tomas Soley Güell, renovaba con la Kosmos Line, en 1927,²⁷⁷ el contrato para el transporte de correspondencia. La compañía y el gobierno establecían contratos por separados para el transporte de mercaderías y correos con sus representantes Felipe J. Alvarado y Cía., para la misma década de 1930, el traslado de correspondencia y paquetes se complementó, con su transporte en avión con la compañía de aviación Transportes Aéreos de Centroamérica.

Al interno del golfo de Nicoya, los puertos más conocidos en la década de los años sesenta eran los de Lepanto, Jicaral, Corozal, Thiel, Jesús y Letras. El movimiento comercial de cabotaje iba decayendo en el puerto de Puntarenas, por la presencia de otros puertos que le había restado importancia como por la presencia de los puertos de comercio de altura con el de Quepos y Golfito. Además de estos otros puertos estaba puerto Soley, el muelle del Coco y el de bahía Culebra, en el cual la oficina hidrográfica de Washington reconocía las excelentes condiciones climáticas y de

²⁷⁷ ANCR. Serie 7920. (1927). (El contrato para el transporte de correspondencia, se efectuó el 29 de mayo de 1924, bajo el Contrato 3, se renovó el 9 de setiembre de 1927, bajo Contrato 13 por un año, (venciendo el 22 de setiembre de 1928), para la década de los años veinte, las Secretarías tenían cierta autonomía en la validación de los contratos, sin necesidad de ser referendados por la Asamblea Legislativa, siempre y cuando mantuvieran las mismas cláusulas de los anteriores contratos).

aguas profundas para albergar naves gran calado ²⁷⁸ este fondeadero era famoso desde los estudios del cartógrafo francés Eliseo Fradin.

Sin embargo, es a comienzos del siglo XX, que se empieza a ver una evolución entre los servicios que se prestaban de transporte y la explotación de recursos marinos, donde muchos de los pequeños empresarios se trasladaron con modificaciones técnicas, a las actividades del sector extractivo pesquero e industrial marítimo. Muchas de las embarcaciones y navegantes nacionales y extranjeros que se posicionaron a dar servicio de transporte de cabotaje a nivel regional y en Centroamérica, se trasladaron al sector pesquero, primeramente al de camarón, aunque este cambio fue paulatino, la pesca de camarón inicio a mediados de los años veinte, junto con otras actividades, como la pesca de tortuga, tiburón y lagartos especialmente.

Posteriormente, fue la pesca de atún y sardinas la que le dio una nueva esperanza de progreso, a los pescadores locales y aquellos que tradicionalmente se habían dedicado a esta actividad. Tenían que competir con las compañías pesqueras japonesas, europeas, chinas y por último con las estadounidenses, que al final tomaron partido por completo de las ventajas que les dio Costa Rica en todas sus costas, con la instalación de puertos y el uso de embarcaciones que superaron por mucho en tecnología a lo que tenía la flota pesquera nacional y el personal técnico capacitado en la exploración y explotación de los mares. Conocimientos que pusieron en práctica tanto en el Atlántico como en el Pacífico, en detrimento de la industria pesquera nacional.

Estas compañías extranjeras pusieron en peligro el interés nacional de acceder a productos como los mariscos y el pescado, los cuales se encontraban en sus propias aguas y que su consumo en la década de los cuarenta, fue casi inaccesible debido a los altos costos de operación de las embarcaciones nacionales que competían en igualdad de condiciones fiscales pero con grandes diferencias en las condiciones tecnológicas y financieras. Se tuvo que tomar conciencia de la realidad pesquera costarricense, los productos del mar fueron posiblemente accesibles hasta la década de los años cincuenta. Sin embargo desde la década de los cuarenta se estimulaba el consumo de enlatados, entre estos el atún, esto será retomado en el sexto y sétimo capítulo.

5.9. Conclusión

El impulso que brindaron las compañías de navegación y de explotación marina a lo largo de lo siglo XIX y principios del siglo XX, fue fundamental para dinamizar el comercio entre los puertos locales y regionales del Pacífico. No obstante, las ventajas que se le dieron a las compañías para disponer de recursos locales como medio para atraerlas, les permitió incursionar más allá del servicio de transporte lo que significó negativas consecuencias, para los intereses de la nación.

²⁷⁸ Gabriel Ureña Morales, *Geografía de Costa Rica*. (San José, Costa Rica: Atenea, 1963):15-79.

El Estado buscó la forma de que las compañías de cabotaje y las de comercio internacional, se adecuaran a las necesidades de la realidad costarricense, utilizaron los contratos para lograr ese objetivo, con las primeras tuvieron cierto éxito con las segundas fue marcada la disposición de las compañías en sacar partido de beneficios para arribar a puertos de Costa Rica.

Los contratos tan solo lograron establecer las condiciones necesarias para ubicar a Costa Rica en el itinerario de sus viajes. Ya que el café y el banano se negociaban directamente con los agentes navieros, estos fueron prácticamente los motivos por los que tenían y valía la pena desviar sus rutas.

Ejemplo de esto es que la correspondencia o carga menores a las cincuenta toneladas se descargaban en otros puertos centroamericanos y luego era reembarcada por cabotaje regional hasta el puerto de Puntarenas.

También los contratos buscaron tanto con las compañías de cabotaje como con las de comercio internacional sacar provecho de la infraestructura que estas construyeran en el Pacífico. En esto no tuvo mucho éxito, en algunas rutas y contratos la necesidad de infraestructura por parte de las compañías, fue uno de los motivos que condicionaron a estas para firmar convenios de transporte con otros puertos. Las exoneraciones de impuestos y ventajas en la introducción de mercaderías con la incursión de las compañías de explotación marítima, monopolizó el servicio al bajar los costos de operación. Por lo cual, la demanda de muchos servicios respondieron solo a los intereses de los transportistas o aliados con grandes productores locales, lo que dejó por fuera a aquellos que no tenían oportunidad de contar con embarcaciones, ya fuera por su costoso mantenimiento o lejanía de las costas, pues al no haber bodegas suficientes se limitaba el libre comercio necesario de los pobladores costeros.

El Estado dejó en manos de las compañías extranjeras y nacionales, el mantenimiento de la infraestructura, fluvial y marítima, así como el conocimiento de la geografía de los lugares, mareas, clima, entre otros. El Estado realizó muy poco por mantener e incentivar, una educación naval de importancia para explorar más allá de las costas y lugares aptos para la navegación. Los contratos fueron machotes tanto para los empresarios extranjeros como para nacionales, puesto que estos últimos tenían la oportunidad de realizar comercio de altura. Por el contrario, el Estado pecó en su modesta acción de vigilancia costera y no vislumbró cuál era su realidad frente a los nuevos acontecimientos comerciales y geopolíticos de las grandes potencias al acercarse un nuevo siglo.

Las tarifas de las compañías sumadas a las subvenciones mostraron que la actividad del cabotaje tuvo su apogeo a finales del siglo XIX, hasta la primera mitad siglo XX y decayó comercialmente, como actividad comercial a finales de los años cincuenta. En el caso de las embarcaciones de transporte internacional, Costa Rica aún con el café y el banano no pudo fomentar, la conformación de una flota mercante, por lo menos para liberarse de los abusos de las compañías de transporte a nivel

centroamericano. Son fundamentadas las quejas de los pobladores y funcionarios al declarar vicios en los servicios tanto a nivel local como internacional.

La formación de una flota centroamericana con participación del Estado costarricense y de una academia naval, fueron intentos fracasados por la limitada voluntad política de los gobiernos, quienes vieron en el mar solo una forma de tasación mercantil para sus ingresos fiscales, a pesar de los abusos que el sistema económico de explotación sugirió para ese entonces.

Las compañías fijaron sus precios cuando lo dispusieron para beneficio particular, el Estado solo intervino en bajar las tarifas de fletes y pasajes, por medio de subvenciones y en pocas veces por reales estudios de costo y servicio de transporte.

CAPÍTULO 6
**INSERCIÓN DE COSTA RICA EN EL ESCENARIO DE LA EXPLORACIÓN Y
EXPLOTACIÓN MARINA**

6.1 Introducción

Este capítulo se centrará en mostrar cómo las compañías de exploración y explotación marina pesquera (se exceptúan aquellas de exploración de combustibles fósiles), incursionaron industrial y comercialmente en el país desde la mitad del siglo XIX hasta la mitad del siglo XX.

La exploración de las costas y mares territoriales de Costa Rica fue una constante de las compañías marítimas, excepto por varias esporádicas incursiones del Estado costarricense en diferentes administraciones, estas le llevaron por adelante vastos conocimientos de las corrientes, profundidad, clima y sobre todo de las especies marinas que se podían capturar con un objetivo comercial. La lógica del mercado mundial, vaticinaba grandes ganancias a los que se adentraran en el mundo marítimo, para Costa Rica los elogios acerca de la calidad en diversidad y cantidad de especies marinas no tuvo espera, incluso se exaltó tanto la riqueza de los mares costarricenses que la idea de la inagotabilidad de sus recursos corrió como pólvora en todas las empresas que se dedicaban a la pesca.

El golfo de Nicoya desde el siglo XIX, gozó de una fama por sus bancos perlíferos esta actividad le generó ingresos al fisco no obstante su mala gestión e intensiva extracción, pronto acabarían con un recurso que pudo haber generado más riqueza material al Estado y a los habitantes del Pacífico costarricense. A inicios del siglo XX, las exploraciones científicas marcaron la pauta, en todo el continente americano y los estadounidenses fueron los primeros en realizar, los levantamientos de batimetría de fondo oceánico, exploración y estudio de las especies que se ubicaban en el océano Pacífico desde el golfo de Baja California hasta las Islas Galápagos en Ecuador.

Los contratos para la instalación de industrias alrededor de especies como tiburón, tortuga, lagarto, entre otras fueron comunes, para el Estado costarricense que las concibió prometedoras e inagotables, esta misma lógica fue la siguió la pesca a escala industrial y en la que Costa Rica apareció como uno de los predilectos a nivel mundial, para realizarla contaba con varios puertos en todo el Pacífico que se podían ampliar, cerca de una costa rica en sardinas, atunes, tiburón, camarón y otras especies. Sumada la cercanía de Costa Rica a lo que hoy se conoce como el Domo Térmico, le auguraba al país unas condiciones de competencia inmejorables.

Fue la Pacific Refrigeration Company, la que vio esa oportunidad y el Estado costarricense una gran industria a su alrededor que generaría riqueza a todo el Pacífico, situación que no fue por completo beneficiosa o real, para el incipiente sector pesquero nacional. El cual se pensó introduciría con más proyección, en la dieta del costarricense el consumo de pescado, mariscos y otros productos marinos.

Los ingresos fiscales fueron la premisa, del Estado para conceder continuos permisos de explotación, sin tener la estructurar naval necesaria para fiscalizar esas actividades pesqueras, por lo que la soberanía de Costa Rica en cuanto a la exploración y extracción de sus recursos acuáticos, se

sometió a las necesidades alimenticias y comerciales del mercado exterior y no primordialmente del nacional.

6.2 La explotación marina y su incursión comercial en el Pacífico

Los métodos de pesca desarrollados en ríos, en la costa y en el mar influyeron sobre las políticas que el Estado costarricense creó para controlar la exploración y la explotación de sus recursos naturales primero dentro de la lógica de mercado y segundo del interés geopolítico de grandes potencias marítimas, ambas situaciones pusieron a Costa Rica en el mapa marítimo mundial retándola a mantener una débil soberanía sobre sus aguas.

El desarrollo de la industria pesquera en Costa Rica, tuvo su despegue con la exploración de especies marinas de gran interés comercial, a finales del siglo XIX, especialmente en el Pacífico; mientras que en el litoral del Caribe, estas actividades extractivas se centraron más en el comercio de mercaderías de origen local y en menor escala en especies como la tortuga, el tiburón y el lagarto entre otras.

Las incursiones en el mar por parte del Estado fueron muy pocas inclusive en los detallados informes de naturalistas y expedicionarios que visitaron el país, evidenciaron que el mayor interés de estas incipientes investigaciones, fue mostrar y hacer un recuento de las riquezas de la flora y fauna en tierra firme, por lo que el mar no era un espacio de la geografía costarricense de vital importancia para el Estado.²⁷⁹

Según las primeras investigaciones sobre el desarrollo de la explotación marina en Costa Rica con fines comerciales, marcan el inicio de la pesca artesanal en la década de 1920. Pero en esta investigación es posible encontrar como ese consumo y comercialización de pescado se dio lejos del mar y precisamente se dio a conocer en el Valle Central y regiones periféricas. Para finales del siglo XIX, posiblemente la contaminación y agotamiento de los ríos y lagos obligó a incursionar por un consumo comercial de otras especies, pero desde el mar y donde las compañías pesqueras se convirtieron en actores fundamentales a finales del siglo XIX, en ambos litorales del país, con el objetivo de comerciar a gran escala aquellas especies marinas conocidas y que desde la colonia los lugareños se enfocaron en su extracción para su consumo local.

Las pocas investigaciones sobre la pesca en Costa Rica, la determinan antes de 1920, en las regiones costeras estrictamente para el consumo de subsistencia, que se restringió a las riberas de los ríos y lagunas. Sin embargo según las fuentes revisadas, había un tipo de pesca primero desarrollada por los primeros aborígenes que circundaban el valle del Reventazón, con la pesca del pez bobo

279 Jorge Cortés Núñez, "Investigaciones marinas en la Isla del Coco, Costa Rica" *Revista de biología tropical: international journal of tropical biology and conservation*, (Costa Rica) 56, n 3(2010):1-18.

alimento muy buscado por la calidad de su carne, posteriormente en el siglo XIX, esta actividad extractiva fue continuada por los colonos asentados en tierras, cercanas a este afluente.

Ahora bien, para mediados del siglo XIX, las actividades marítimas desplegadas tanto en el Atlántico como en el Pacífico costarricense, giraron más en el trasiego de mercaderías, con la ruta de Tránsito en el río San Juan, con la apertura de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y las rutas establecidas con anterioridad en el Cabo de Hornos, todas conectaron a Costa Rica con la costa este y oeste de los Estados Unidos, Europa, países caribeños, puertos de Centroamérica y Sur América situados en el Pacífico en mayor medida.

Pero fue en el Pacífico que las compañías de explotación marítima, encontraron un mayor grado de especialización y riqueza, mediante las exploraciones a los lugares costeros, primero con la exploración de las aguas establecidas en un rango de menos de doce millas. Estas actividades comerciales, originadas de la acción transformadora del hombre sobre el ambiente, se basaron en el juicio de valor que se vertió en el período de desarrollo industrial europeo y de los Estados Unidos del dominio sobre la naturaleza y que sorprendió a muchos de los viajeros, navegantes y naturalistas en sus informes de sus visitas a Costa Rica por la diversidad de sus fauna en tierra firme.

En el siglo XIX, se registró la primera expedición de Costa Rica como Estado independiente, más allá de la costa (doce millas) en 1832 a la isla del Coco. También a esta isla se registraron varias expediciones extranjeras a lo largo del siglo XIX, por la búsqueda infructífera de un tesoro colonial. Sería a finales de ese siglo por medio de expediciones científicas extranjeras y nacionales que se conoce la diversidad natural de esta isla, del potencial marino que había a su alrededor y en toda la costa Pacífica de Costa Rica.

Para la década de 1920, con la información vertida de estas expediciones, es que las compañías pesqueras ubicadas en la costa oeste de los Estados Unidos, pusieron atención a esta región del océano Pacífico e inclusive ya era del conocimiento para los Estados Unidos, las incursiones de las flotas pesqueras asiáticas.

Las posteriores investigaciones tenían como objetivo identificar qué recursos de la biota marina tanto en el Atlántico y en el Pacífico, podían ser extraídos y transformados en productos alimenticios, similares los preciados aceites derivados de las continuas capturas de las ballenas, bacalao y tiburón entre otros, lo que incentivó el consumo productos pesqueros a finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, en los principales mercados de consumo anglosajón y lentamente en los incipientes mercados de América Latina.

Para 1930, muchas potencias pesqueras navegaban y exploraban las aguas del Pacífico y Atlántico de Costa Rica, el Estado costarricense apenas entraba a definir, el potencial de sus mares,

más allá de sus costas. Basados en este incipiente conocimiento es que el Estado facilitó la explotación de estas nuevas riquezas, esperaba crear nuevas empresas, alrededor de la pesca con la utilización de mano de obra netamente costarricense y captar ingresos fiscales frescos, basado en el ideario mercantil de que el mar era un recurso inagotable en espera de ser explotado.

La diversidad natural para las compañías de explotación marina era sinónimo de riqueza material, que le ofrecía una serie de productos y subproductos, de gran aceptación para su consumo tanto dentro como fuera del país. El golfo de Nicoya se convirtió en un nicho único en todo el Pacífico americano por su gran variedad productiva y pesquera, aprovechada en las concesiones de navegación y explotación marítima.

6.3 Uso de la milla marítima en el Pacífico

Pero junto con esta exploración de los recursos marinos, en el Pacífico de Costa Rica, desde el siglo XIX, la explotación de la madera fue de las primeras actividades extractivas a gran escala que repercutió en la economía del país, posteriormente ayudó a diversificar las exportaciones que dominaba el café y el banano. La madera era un producto de bajo costo en su extracción, pero de un gran interés comercial, la actividad maderera conjugada con otras actividades de relevancia económica como la cría y comercio de ganado, la extracción, de aceite de coco, elaboración de sal, mangle y granos básicos hicieron uso gradual pero muy agresivo de la milla marítima con la consecuente transformación de su paisaje y ecosistemas involucrados.

Para el siglo XX, la región del Pacífico, seguiría esa misma tónica extractiva a la cual se le sumó la producción de banano y aceite de palma, piña y de minería especialmente en el Pacífico Sur. También en el siglo XIX, la extracción de la madre perla, se constituyó en la primera actividad de extracción marina de importancia comercial, en la era independiente de Costa Rica y se le sumaron otras actividades extractivas como la pesca de tortuga, de tiburón, manatí y lagartos, a inicios del siglo XX, se realizaban con importantes fines comerciales.

Pero fue en la década de 1920, con la pesca de camarón y la langosta que se le dio otra visión comercial al mar. El apogeo de esta explotación marina entre las décadas de 1930 y 1940 se completó con la instalación de una planta frigorífica en Puntarenas, por parte de inversionistas estadounidenses. Fue posterior a 1950, que la milla marítima se tornó relevante para las políticas estatales de planificación, sobre todo por la incursión turística que vió en este espacio, fundamental para el desarrollo real de los habitantes costeros y de los futuros conflictos por la legitimidad de las posesiones terrestres.

6.4 La explotación de la madre perla de 1850 a 1927: estudio de contratos

Desde la colonia se daba la explotación de especies marinas, pero la explotación con fines comerciales se incrementó a mediados del siglo XIX. Se analizó en esta investigación el contexto de la extracción de la madre perla, donde el Estado solo percibió ingresos por el depósito de garantías y otros impuestos, por parte de las compañías, el resto era ganancia absoluta para aquellas. Los dineros recaudados por el Estado, de la extracción de madre desde el siglo XIX hasta la década de los años treinta, no habían sobrepasado los 4.000 colones anuales.

La producción de madre perla en Costa Rica, desde el siglo XIX, tenía una importancia que fue conocida en todo el continente por su extracción de niveles industriales al ser exportadas por las compañías cientos de perlas a Europa, principal mercado de la joyería.

En principio por tratarse de una industria nueva, contó los beneficios de exoneración de impuestos con el supuesto de favorecer y estimular la participación de más compañías. La exoneración de impuestos fue uno de los incentivos para que la actividad se incrementara, a lo largo de 70 años. La participación del Estado era la de delimitar la actividad a ciertos oferentes que tuvieran un bagaje financiero importante, aunque las élites políticas se favorecieron al contar con el visto bueno, para incursionar en la extracción de madre perla.

Pero, esta actividad lejos de propiciar un aumento en mano de obra, obligó al Estado a proteger las concesiones de las compañías, de la pesca ilegal de los pobladores que vieron mermadas sus posibilidades de participar en esa actividad, que hacia junto a la extracción y exportación de tortugas.²⁸⁰

6.5 El contrato de la compañía Bayer Mosson

A continuación se presenta el contrato firmado en 1854, con la Compañía Bayer Mosson y Cañas, cuyos propietarios fueron Luis Bayer, originario del Gran Ducado de Baden, Elías Mosson de origen prusiano, José María Cañas militar de origen salvadoreño²⁸¹ y demás socios, se les otorgó mediante concesión exclusiva la extracción de la madre perla en todo el Pacífico de Costa Rica, por medio de botes de sumersión o submarinos, en dicha concesión se comprometió a la compañía pagar doce mil pesos, por cada año (de un total de cinco) más cinco años de prórroga.²⁸²

280 ANCR. Serie Congreso. 14674. Folios, 8-9. (1927). (En los años de 1902, 1905 y 1906, se emiten decretos y sus respectivos reglamentos, donde se aseguraba la pública explotación de la concha perla, pero en 1924 se envía un proyecto de ley para adjudicar en remate una concesión al turco Salim Abroumad, el cual seis meses después de iniciadas las obras, solicitó dos años de prórroga para detener las labores, la prórroga venció en 1927 con la consecuente pérdida de la concesión. Solo en impuestos por esta concesión se debieron de haber recibido ₡45.000,00 colones, para cada una de las doce municipalidades beneficiadas con la industria, al final solo se obtuvieron ₡5.000,00 colones.)

281 ANCR, Serie Congreso. 7505. Folios, 1-10. (1854). (La explotación de los cocales fueron tan fructíferas que los pobladores consultaban a las autoridades acerca de los terrenos estatales, donde se ubicaron grandes cantidades de este árbol y fue rentable su extracción y cultivo.)

282 Elizeth Payne Iglesias, "Elites, Estado y comunidades pesqueras en la extracción de la perla y madre perla 1825-

La exclusividad no impedía que la pesca la realizaran los buzos, muy posiblemente a los buzos que hacía referencia fue a los que utilizaron el traje de escafandra, el submarino en este contrato delató, el gran interés que tuvieron mucho de los socios de la compañía por extraer concha perla, usando lo mejor y más moderno de la tecnología marítima de la época.

Aparte de la extracción de madre perla a la compañía se le otorgó por el término de diez años, la explotación de los cocales, que cabe mencionar fueron concesionados a otras compañías o capitalistas desde mediados del siglo XIX y parte del siglo XX, para extraer su aceite, en todas las tierras baldías de la milla marítima en el Pacífico. En el caso de Bayer y Mosson se le concedieron la explotación desde la punta de Herradura hasta los límites de la República con Nueva Granada (Panamá), excepto en aquellos territorios sesionados o donde ya había otros contratos que se estaban en ejecución, el contrato le dejaría al Estado el ingreso de tres mil pesos anuales, obligando a la compañía a cuidar con sumo esmero los árboles que se utilizaran y al cultivo de nuevas plantas de coco, con multa de diez pesos por cada árbol cortado con o sin consentimiento de la compañía.²⁸³

Este contrato es un ejemplo de los muchos que se firmaron y que no limitaba a la compañía a un solo tipo de explotación, el Estado buscaba la que diversificación productiva, fuera una constante, pensamiento que perduró hasta el siglo XX, pero los métodos solo se basaban en la extracción y muy poca intervención técnica sobre los sistemas de explotación, lo que marco el agotamiento de estos recursos y el fin de su ciclo productivo.²⁸⁴

6.6 Contrato con la compañía de Salim Abouhamad

Otro ejemplo de la explotación perlífera realizada en el pacífico de Costa Rica es la que desarrolló el empresario Salim Abouhamad²⁸⁵ que en 1924, mediante un contrato de extracción de madre perla, ofreció hacerlo con el uso de buzos con escafandra, también le ofreció al Estado depositar el doble de la garantía la cual era de veinte mil colones que se le pedía, a este tipo de empresas.

El pago que hizo Abouhamad, fue mediante la compra de bonos del Estado, por el período de cinco años, no obstante el señor Abouhamad reclamó la devolución de los cuarenta mil colones al final

1925". (Documento inédito, presentado en las Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2011).

283 ANCR. Serie Economía. 7505. (1854).

284 Jorge León Sáenz, *Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, IICE, CIHAC, 2012):144(Como lo plantean varios autores y lo reafirma este autor puede encontrarse una similitud entre la producción ganadera la cual fue realizada sin manejos científicos o técnicos de los hatos, por lo cual la rentabilidad productiva de esta actividad para el siglo XIX fue muy baja, combinándose con otras actividades extractivas como la madera, donde la explotación extensiva no siguió un enfoque de sostenibilidad y derivó en la destrucción de los recursos naturales, en la concesión de los cocales su explotación y cultivo requirió de grandes extensiones cercanas a la milla marítima, generando un impacto negativo en ecosistemas como el manglar, donde, de igual forma, su explotación no tuvo una rentabilidad y buscó al final aprovechar los terrenos para la cría de ganado o pastizales).

285 ANCR. Serie Fomento, 13343. Folios, 1-2. (1924).

del contrato, ya que nunca retiró los intereses devengados, por el pago de los bonos y en dos ocasiones suspendió la actividad extractiva, al estar agotados los bancos perlíferos, finalmente, en 1927, se declaró nulo el contrato con Abouhamad.

6.7 La madre perla: contexto comercial y regulaciones

Los ingresos que reportó la extracción de la madre perla, a las municipalidades fueron ínfimos en comparación a lo que obtenían las compañías, (ver anexos) de igual manera fue una actividad, con vocación destructiva que se desarrolló en el país sin controles científicos ya fuese por la extracción a escala por parte de las compañías o por los buzos local y por el poco compromiso por parte de las autoridades de regularla. Lo cierto es que su importancia comercial cayó drásticamente por el agotamiento de los bancos perlíferos, bajó la calidad de la madre perla, pues su tamaño no era de interés comercial y por último, a los bajos precios pagados en el mercado internacional, por lo que quedó en el recuerdo de los habitantes las grandes colonias perlíferas que décadas atrás había ostentado en el Pacífico costarricense.

A raíz de lo acontecido con el incremento en las solicitudes de contratos para extraer madre perla, el gobierno procuró regular esta actividad, debido al constante fracaso, en la ejecución de los permisos de extracción por el agotamiento de los bancos perlíferos. El gobierno emitió varios reglamentos, el primero en 1902 y el segundo en 1927, donde se abrió la explotación de los bancos perlíferos; en este segundo reglamento descartó que cada arrendamiento de bancos perlíferos durara más de cinco años, se autorizaba el uso de máquinas las cuales no podían pescar a profundidades menores de los once metros y las perlas debían tener como mínimo diez centímetros de diámetro.

También se les pedía a los exportadores de madre perla, la obligación de venderla con un diez por ciento de rebaja a los empresarios nacionales, que los cuales las usaban como materia prima en la fabricación de botones, joyas entre otros accesorios. Además se mantuvo la libre pesca de madre perla para los buzos de pulmón o de cabeza que fueron, en su mayoría, habitantes que dependían de su extracción esta competencia entre arrendatarios y buzos independientes terminó por agotar los ostrales. También fueron comunes las denuncias por parte de los empresarios en contra de los buzos por realizar pesca ilegal, en lugares ya designados por el Estado, lo cual llevó a efectuar varios procesos judiciales a favor de las compañías para proteger sus derechos.

Para 1920, eran doce las municipalidades, ubicadas entre Puntarenas y Guanacaste que recibían dineros, en partes iguales o proporcionales, por el remate de las concesiones, multas a los arrendatarios por no cumplir con sus obligaciones o el no pago de los impuestos, estos dineros se distribuyeron y utilizaron en la construcción y reparación de las carreteras vecinales o cantonales de las comunidades costeras.

El argumento para la protección de la madre perla, estuvo centrado en cuidar un bien que generaba riqueza material, pero se obviaron las necesidades de la población para tener un producto netamente comercial, el cual pudo dar sustento a más familias, sin mencionar las consecuencias ambientales que se generó, al no controlar su extracción. Como se mencionaba en el Congreso acerca de la explotación intensiva sobre los yacimientos perlíferos:

“...siendo la concha perla un producto natural, el Estado no puede desatender su reglamentación; y que el reglamento que propone el señor secretario de Estado de Hacienda y Comercio obliga a tornar la pesquería, conservando así la riqueza de los yacimientos, de otro modo serían destruidos”.²⁸⁶

En 1927, la Comisión de Marina, presentaba en el Congreso, la iniciativa de la Secretaría de Hacienda para la reglamentación de la industria de la pesca de la tortuga y madre perla. Esta estipulaba la libre extracción de la tortuga (carey) y de la madre perla, con las vedas que fueran necesarias para salvaguardar la riqueza de estas especies en el futuro.²⁸⁷

Según lo que conocía el Secretario de Hacienda Tomás Soley-Güel, en 1927, sobre la explotación marítima, entre los bienes de dominio público que figuraban para la caza y la pesca, solamente la pesca de tortuga y la explotación de los bancos perlíferos, estaban registrados con ínfimos ingresos y no compensaban en algunos casos los costos de su recaudación.

Señalaba, que el interés del Estado para la extracción de madre perla como de tortuga fue obtener ingresos por el permiso o licencia a las compañías o personas independientes (buzos) y de los bajos rendimientos que generaba su exportación. El Estado no pudo descifrar que esos ingresos no traían beneficios, pues al no existir una reglamentación que velara por la sostenibilidad de esas riquezas perdería por completo su explotación. En carta enviada al Congreso, Soley-Güel argumentaba los prejuicios y consecuencias negativas de las concesiones:

“Esa clase de concesiones solo se justifican por un interés fiscal o por un interés público. El fiscal no existe, puesto que según he tenido el honor de manifestaros, el ingreso obtenido para el Estado, o para los municipios favorecidos, es nulo o de despreciable volumen. El interés público, lejos de ser protegido por el sistema de concesiones resulta perjudicado en beneficio exclusivo del concesionario, ya que la pesca libre podría dar elementos de vida a un extenso número de individuos pobres o de escasos recursos. Por otra parte, la pesca libre permitiría al Ejecutivo una reglamentación general, que tuviese en cuenta la veda en los meses en que la caza pudiese comprometer la conservación de esa riqueza natural, que podría llegar a ser cuantiosa, si la competencia, entre varios interesados, permitiese la influencia del libre juego de la oferta y demanda, en los precios, hoy exclusivamente regidos por el interés del concesionario...en cuanto a la pesca de la concha perla pudiera también declararse con beneficio para la comunidad de libre actividad para los buzos, sin concesiones especiales, facilitando así la vida de la gente de nuestros puertos y costas. Las mismas consideraciones expuestas para la pesca de la tortuga, cabrían aquí para esta otra industria, con la muy importante, además, relativa a la necesidad de impedir la explotación ruinosa de los bancos perlíferos. El estado de estos es tal que el actual concesionario ha solicitado en dos ocasiones, suspensión

²⁸⁶ ANCR. Serie Congreso, 13343. Folio, 5. (1924)

²⁸⁷ ANCR. Serie Congreso 14674. Folios, 1-11. (1924-1927).

de los trabajos, por el extremo agotamiento de los bancos. Las rentas que recibe el Estado y los municipios, no son de tal cuantía que superen a la utilidad principal de impedir el agotamiento de esa riqueza, y a la no menos importante de hacerla derivar en beneficio de los habitantes poco pudientes que se dedican o pueden dedicarse a esas actividades".²⁸⁸

Además, Soley, sostenía la importancia de que las municipalidades tuviesen mayor autonomía en la expedición de patentes industriales, con sumas módicas en el cobro de los permisos para la pesca, generando un importe que antes no se percibía. Mediante el decreto número diez del treinta de agosto de 1927, se declaraba libre la pesca de tortuga y de madre perla, al vencimiento de los contratos que se encontraran todavía vigentes, dejando claro de que el Poder Ejecutivo no le aprobaría al municipio, el cobro de una tarifa de patente de extracción de concha perla, si el importe total excedía en el doble de ingresos que recibía la municipalidad, por las concesiones o contratos de ese momento. Por ejemplo, con la pesca de tortuga, las municipalidades tenían el derecho de dar las patentes en aquellas áreas de su jurisdicción y muchas veces en favor de intereses particulares.

Queda en evidencia que la pobreza de las regiones costeras se derivaba no solo de un marcado abandono del Estado, sino que se fundamentó en las políticas generadas a inicios del siglo XIX y aumentadas en el siglo XX, al dejar a cientos de habitantes, sin opciones para favorecer una explotación sostenida de los recursos marinos, donde solo las compañías de explotación marítima, sacaron partido de los recursos bióticos de manera casi exclusiva.

El Estado llegó a otorgar licencia solo en el caso de que en la milla marítima se cultivasen las ostras, aun así hubo criterios de prohibir en su totalidad su cultivo y extracción, porque la vigilancia que el Estado debía ejercer, sobre los derechos de los concesionarios sobrepasaba los recursos administrativos de las municipalidades, que otorgaban las licencias de pesca de madre perla y cuyos ingresos a las municipalidades, prácticamente se consumían en el solo hecho de administrarlos.

Lo anterior pudo generar el aislamiento en la cadena productiva de cada región, pues cada poblado costero del Pacífico, inclusive del litoral del Caribe, tenían sus particularidades entre sí, pero todas se sometieron al mismo modelo impuesto por el Poder Ejecutivo, el de concesionar la explotación de los recursos a los intereses de capitalistas extranjeros y de la élite económica del país, para convertirlo en objeto de riqueza particular.²⁸⁹

Con los datos presentados al Congreso para declarar libre la pesca de tortugas y concha perla en 1924, se calculó que la pesca anual de tortugas era de 1500 individuos a un precio de ₡20,00 colones

288 ANCR. Serie Congreso.14674. Folios, 2-3. (1924).

289 ANCR. Serie Agricultura, 394.Folio, 59. (1934). (Un ejemplo de monopolio extractivo de la fauna que estuvo en auge a nivel del continente, fue el caso del comerciante Willi Bauer de origen Alemán quien en 1934, había solicitado permiso para efectuar el la caza y comercio de pieles de lagarto, así como la caza de animales y venta de especies vivas en los bosques nacionales, en el exterior ofreciendo pagar los impuestos correspondientes que se pedían para estas licencias, Bauer tenía experiencia ejerciendo esta actividad por varios años en Nicaragua, Honduras, Guatemala, San Salvador, México y Brasil y en otras regiones de América del Sur.)

cada una, el gasto en el flete fue de ¢6,50 con el carey la producción era de 150 libras anuales, con un valor de entre ¢10,00 y ¢22,0 colones la libra, valores monetarios del producto de tortuga y de la concha perla, fueron decayendo a medida que su extracción ya no fue tan rentable a principios del siglo XX. En el siguiente cuadro número dos se presentan los ingresos por concepto de impuestos y pago de permisos de las Compañías de explotación perlífera que se reportaban a la Secretaría Hacienda. En el cuadro 16, se muestran los impuestos recolectados por concepto de extracción de concha de perla.

CUADRO 16
ESTADO DE LOS IMPUESTOS OBTENIDOS POR LA EXTRACCION DE LA MADRE PERLA POR
MUNICIPIOS EN 1924, 1925,1926
(Precios en colones)

Año 1924	
Liberia.....	1.575.00
Esparta.....	787.50
Puntarenas.....	787.50
Total.....	3150.00
Año 1925	
Liberia.....	2.500.00
Esparta.....	1.250.00
Puntarenas.....	1.250.00
Total.....	5.000.00
<p>Para el año 1926 el ministerio de hacienda distribuyo ¢5.000.00 colones de un contrato, entre las ocho municipalidades de Guanacaste y las cuatro de Puntarenas, obteniendo cada una un total de ¢416.75 colones. Abajo solo se muestra el importe obtenido, para los cantones de Liberia y Esparta.</p>	
Liberia.....	900.00
Esparta.....	450.00
Total.....	1350.00

Fuente: ANCR, Serie Congreso, 14674, folios, 8-11, (1927)

6.8 Métodos para extraer madre perla

En el caso de la madre perla, se utilizaban varios métodos para su extracción, uno fue el uso de buzos (buzo de cabeza o de pulmón) que solo se sumergían al mar. utilizaban oxigenación pulmonar y extraían la concha. El otro método fue el uso de sumersión con escafandra, consistía de un traje (lona o cuero impermeable y casco de metal) de aproximadamente 20 kilos de peso, estas dos formas de buceo, requerían de mucho esfuerzo físico.

El primero generaba un desgaste por la constante sumersión, la pérdida de la visión por el contacto con la sal de mar por largo períodos. El segundo demanda una fuerte condición física para mover el traje dentro del agua y la cantidad de horas dedicadas en la recolección de las conchas.

También provocaba problemas de descompresión. El tercer método el más “eficiente” pero el más destructivo, fue el uso de maquinaria, la cual consistía en una especie de pala y aspiradora que removía el fondo marino, en donde estuviesen los bancos perlíferos, afectando otras formas de vida cercanas.

En la Fotografía 14, se muestra a Francisco Lostalo, padre de don Luis Lostalo, en la colocación del traje de escafandra para realizar la sumersión, desde la embarcación y extracción de madre perlas en el golfo de Nicoya.

FOTOGRAFIA 14
AJUSTE DE ESCAFANDRA



Fuente: Autorización de Luis Lostalo Francheschi, la fecha no se especifica.

Fotografía 15, que muestra a Francisco Lostalo, con el traje de escafandra, para extraer perlas del golfo de Nicoya, no se detalla si es descenso o ascenso de la embarcación, se le suministraba oxígeno mediante una bomba manual, la cual tenía que abastecerle de manera constante.

FOTOGRAFIA 15
USO DE LA ESCAFANDRA



Fuente: Autorización de Luis Lotalo Francheschi, la fecha no se especifica.



Mapa 21, que muestra los principales bancos perlíferos, con las líneas rojas, desde bahía Salinas a cabo Blanco y de cabo Blanco al golfo Dulce, estas fueron para las autoridades nacionales, las zonas de explotación de los bancos perlíferos, siendo el golfo de Nicoya marcada rellena en rojo, el lugar más famoso entre los empresarios y navegantes en América, por contener uno de los bancos perlíferos más ricos del continente:

MAPA 21
UBICACIÓN DE BANCOS PERLIFEROS EN EL PACIFICO DE COSTA RICA, 1927



100 km
60 mi
© Daniel Dalet / d-maps.com

Fuente: ANCR. Serie Congreso. 14674. Folio, 9. (1927). Elaboración propia, mapa de referencia tomado de Daniel Dalet en: www.d-maps.com (Fecha de acceso: 25 de setiembre 2012).

-  Zona de mayor extracción perlífera (concesión exclusiva), durante el siglo XIX y mitad del siglo XX.
-  Zona de extracción abierta de concha perla durante el mismo período.

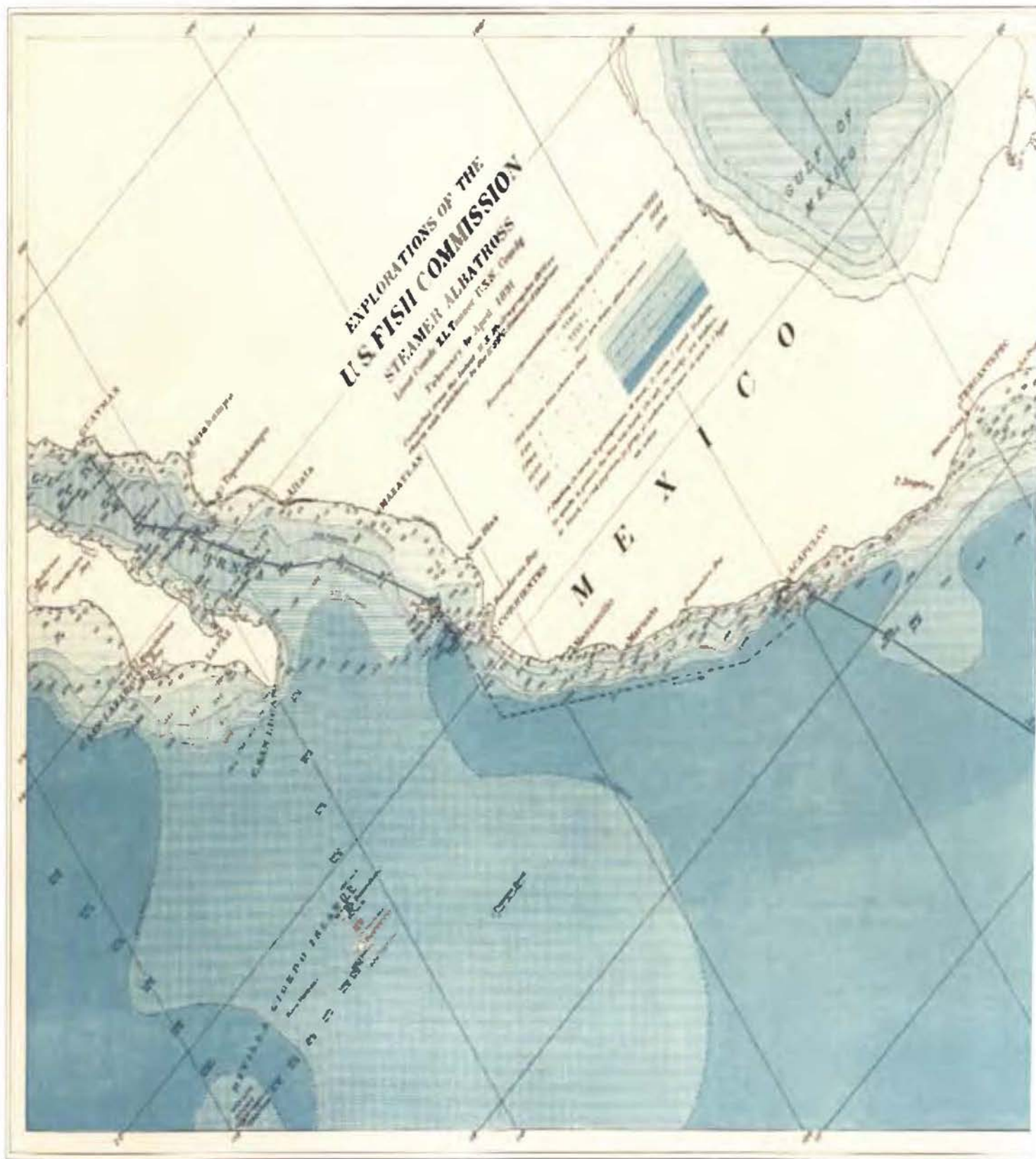
6.9 Antecedentes de la exploración y contratos de explotación marina del océano Pacífico en Costa Rica en la primera mitad del siglo XX

La exploración del potencial pesquero en el Pacífico fue fundamental para los Estados Unidos, si bien es cierto las expediciones marinas se orientaban en recabar datos científicos, para las autoridades estadounidenses, conocer las variedades de peces comercialmente asequibles para iniciar un industria alrededor de la pesca. En 1888, el zoólogo Alejandro Agassiz, había visitado por primera vez la isla del Coco, pero la más fructífera investigación sobre la biodiversidad de la esa zona del Pacífico fue la que se realizó en el año de 1891, también con Agassiz.²⁹⁰

La capacidad explotaría de Costa Rica, en comparación con los registros de expediciones realizadas desde la colonia hasta 1950, donde las embarcaciones científicas y de pesca extranjeras tenían de referencia al territorio marítimo de Costa Rica desde la isla del Coco hasta el golfo de Nicoya y un conocimiento muy amplio de las características oceánicas y de fauna.

El mapa 22, muestra un levantamiento de los principales sitios del océano Pacífico, donde se estudiaron las corrientes marinas, profundidades, el clima, fauna ictiológica de las posesiones insulares de la isla del Coco (Costa Rica) y del archipiélago de las Galápagos (Ecuador). Desde finales del siglo XIX, las autoridades Caza y pesca de los Estados Unidos reconocían la importancia pesquera por la gran cantidad de especies, sobre todo del atún, donde se trianguló una zona de pesca desde el golfo de baja California hasta las Galápagos.

²⁹⁰ Ingo S. Werthmann y Jorge Cortés. *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. (San José, Costa Rica: Springer Science, 2009):51-52.



Fuente: Imagen facilitada por el señor. Marvin Solano, funcionario del Departamento División Portuaria del Ministerio de Obras



En el caso de Costa Rica, se realizaron varias expediciones fuera de las doce millas, específicamente a la isla del Coco, entre 1894 y 1898, con la participación del capitán Reginaldo Mc. Cartney Passmore. Sin embargo Henri Pittier, Director del Instituto Físico-Geográfico Nacional en la Memoria de la Secretaría de Fomento de 1899, alegaba que muchos de los puntos geográficos que Passmore había señalado en un levantamiento de la isla no concordaban con anteriores anotaciones geográficas.²⁹¹ Otras expediciones científica del Instituto Físico-Geográfico Nacional en 1898, dirigida por Henri Pittier y con la participación de Anastasio Alfaro, esta se realizó en el vapor Poás y en 1901 también dirigida por Pittier en el vapor Turrialba.²⁹²

Según las investigaciones realizadas por universidades estadounidenses y la Comisión de Pesca de los Estados Unidos, reconocían un alto potencial pesquero en toda esa región del Pacífico, desde la isla del Coco hasta el archipiélago de Las Galápagos. Ese rastreo de los mares, le era coincidente a los Estados Unidos, posterior a la Guerra Hispano-estadounidense tenía posesiones en Filipinas y la isla de Guam en el Pacífico, así como sus posesiones en la isla de Cuba, plataformas en los dos mayores océanos del planeta, el imperialismo preconizada por los estadounidenses entraría a rivalizar también en la capacidad pesquera de su flota mercante, de ahí que las investigaciones marítimas tuvieran como fin analizar la potencialidades de los mares que ahora eran circundados por buques norteamericanos. Por lo que desde 1923, los Estados Unidos había establecido un tratado para la pesca del salmón con Canadá, desde Alaska hasta la costa oeste de los Estados Unidos. Sin embargo para Estados Unidos, era esencial tomar un control bajo acuerdos con las naciones latinoamericanas para acceder a sus aguas en el Océano Pacífico. El mapa 23 corresponde al que se presentó en memoria de Fomento de 1899, realizado por Passmore.

291 *Memoria de Fomento 1899*. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1899):151.

292 Ingo S. Werthmann y Jorge Cortés. *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. (San José, Costa Rica: Springer Science, 2009):51-52.

Desde la década de 1910, eran comunes las constantes solicitudes que llegaban a la Secretaría de Hacienda para obtener permisos de pesca en aguas costarricenses y también el procesamiento de los subproductos obtenidos. Muchas de las solicitudes no se otorgaron o no se fueron aprobados los contratos.

No obstante, se analizaron algunas propuestas de empresarios que deseaban instalar una industria alrededor de la pesca. Por ejemplo en 1913, Ingvald Bryde le propuso un contrato al Congreso que pretendía, se le diese por concesión la pesca de ballena en aguas del Pacífico. Bryde tenía treinta años de experiencia en la captura de estos cetáceos, la concesión la solicitó por veinticinco años, proponía establecer una planta para el uso exclusivo del procesamiento de la carne y su aceite, en lo que hoy es playa Herradura. También ofreció la instalación de otro puerto que fuese conveniente utilizar y pidió que la bandera que llevaran todos sus barcos fuese la noruega, pero al final el permiso no se le otorgó.

Con anterioridad el cónsul de Costa Rica en Noruega, le había señalado al Subsecretario de Estado de Costa Rica, Enrique Jiménez Núñez, la importancia de este contrato para la economía de la nación y sus intereses comerciales: *“Excuso decir a Ud. la importancia que esa pesca daría a nuestra costa del Pacífico, la que traería además otras empresas noruegas con el concurso de sus naves y sus líneas de vapores”*.²⁹³

Fueron constantes solicitudes de pesca por parte de inversionistas extranjeros, que le señalaban al Estado, el grado de conocimiento que se tenía en el exterior de las riquezas de las aguas del Pacífico de Costa Rica. Como se dijo anteriormente, muchos de estos permisos no se otorgaron, ya que el Estado no tenía una base científica de cómo era la especie a la que se iba a capturar, qué rol comercial tenía en los mercados internacionales [y tampoco el rol biológico] que le diera los parámetros comerciales de cuáles serían las ganancias obtenidas por estas actividades.

Tampoco sabía cuáles serían las consecuencias para los habitantes del Pacífico, o cómo suministrar dentro de la dieta del costarricense, carnes con otras cualidades diferentes a la de res y pollo, entre otras. Solo centró su preocupación en estimar cuantos puestos de trabajo generaría, los impuestos recolectados por concepto de muellaje, exportación e importación de materiales y mercaderías; variables económicas que sirvieron para determinar, las ganancias para el fisco con la actividad pesquera. Hacia la década de los años veinte, los permisos para explotar las costas iban en aumento, ya fuera en pequeñas sociedades, corporaciones de empresarios nacionales y en su gran mayoría extranjeros que vieron en el mar, una inversión atractiva por la diversidad de productos que podían obtenerse. En la década de 1930, algunas solicitudes de permisos incluían la instalación de infraestructura portuaria y la generación de empleos, motivos que fueron más concluyentes para otorgar las concesiones, aquellas concesiones que no se otorgaron, sugiere en esta investigación que el 293 ANCR. Serie Fomento. 5947. Folios, 3-5. (1913)

Estado tenía plena soberanía, para dar los permisos de pesca o negarlos a pesar del escaso conocimiento de sus aguas o el impacto en la población del Pacífico.²⁹⁴ Los permisos otorgados incluían la libertad de navegación en aguas costeras, en altamar incluso hasta la isla del Coco.

6.10 Contratos para la explotación de especies a gran escala: el caso del tiburón

A mediados de los años treinta, el potencial marino que poseía Costa Rica, era conocido entre los expertos o compañías pesqueras especialmente de los países asiáticos y desde finales del siglo XIX por las compañías pesqueras instaladas en la costa oeste de los Estados Unidos, así como de otras naciones latinoamericanas. La fama de las riquezas marinas que tenían las costas y aguas territoriales de Costa Rica, hizo creer a muchas naciones del continente americano que el país tenía un avanzado conocimiento, de sus aguas en el Pacífico y la estructura institucional idónea que gestionaba lo relativo a materia pesquera; situación que al cabo de la década de los años cuarenta estaba lejos de ser así.

La legislación entorno al mar era muy limitada, para regular en un principio la sostenibilidad de la actividad, el área geográfica era más grande de lo que podía el Estado acaparar y por ende aplicarle una regulación acorde a la cantidad de permisos y de embarcaciones que pescaban o transitaban en ambas costas, el Estado otorgaba permisos sin prever los controles que debían en el futuro darse por la sobre pesca y los conflictos entre compañías internacionales y nacionales. La legislación marítima de finales del siglo XIX hasta la mitad del siglo XX, se basaba en reglamentos muy rígidos y específicos a una actividad extractiva. Y pecaba de no tener un conocimiento a fondo del tipo del tipo de explotación comercial que se podía y debía hacer no solo en sus mares, sino también en otros entornos geográficos como ríos, esteros, lagunas, deltas, manglares entre otros.²⁹⁵

Los permisos más frecuentes entre 1920 y 1930, se componían de la pesca de tortuga, de tiburón (en especial del tiburón Toro) y del lagarto todos con fines comerciales pues sus cueros eran muy apreciados en la industria del calzado y accesorios de vestir, como lo argumentaba el permiso de pesca concedido a un grupo de socios en el Caribe costarricense. *“Declaran los interesados que el fin de esta pesca es el aprovechamiento del aceite del tiburón y el cuero del tiburón y del lagarto, y además*

294 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 60. (1933). (El Secretario de Fomento le daba respuesta a una consulta realizada por Sidney Field, para establecer una pesquería en el Pacífico, le informaba que en ese momento no era del deseo del gobierno otorgar contratos para la pesca en el Pacífico.)

295 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 39-46. (1937-1938). (En 1938 en una consulta hecha por Edsil J. Gordon, residente de California, solicitaba datos acerca de los requisitos para la pesca de tiburón, consulta que se le remitió al Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación decía;... que no existe reglamentación algún sobre la pesca de tiburones. El único antecedente en este asunto es el Acuerdo 155, del 17 de noviembre de 1931, por el cual esa Secretaría aprueba la concesión que hizo la municipalidad de Cañas a José Reyes y Felipe Meza, para pescar lagartos, pero imponiendo la condición de que los interesados pagaran un impuesto municipal, también estaba legislada la pesca de sardinas y anchoas, desde 1934, pero la pesa de las demás especies se hacía de forma libre).

*partes o productos que se puedan obtener o extraer de estos animales, para venderlos en los mercados extranjeros”.*²⁹⁶

En principio su carne no se utilizó para el consumo humano, fue usada para la elaboración de abonos y en la industria alimenticia de animales, excepto en Asia donde el consumo de sus aletas formaba parte de la dieta de los habitantes con un marcado estatus social. Otra parte que se extraía del tiburón fue su hígado con altos niveles de hierro, se promocionó como un alimento esencial en la dieta del ser humano. Desde la década de los años cuarenta, fue común asociar sus características biológicas con características terapéuticas y regenerativas contra enfermedades, como el cáncer lo que motivó aún más su pesca intensiva y pronta desaparición de sus poblaciones en el Pacífico de Costa Rica, los mitos sobre las especies marinas se mantuvieron prácticamente hasta la finales de la década de 1950, ya fueran estos negativos o positivos pero con un mismo resultado la caza por motivos comerciales o por tratarse de fieras legendarias que debían desaparecer. Por otra parte la pesca de tiburón se señalaba como en decadencia, sin saber a ciencia cierta que esta especie, tenía una tasa de recuperación natural muy inferior a la de otros peces, por lo cual su captura tuvo un impacto mucho mayor, como lo manifestaba en un informe a la Secretaría de Agricultura:

“La William Gayford Co. Inc., mantiene una chalupa congeladora para la compra y conserva de los hígados de tiburón cerca de Puntarenas para la captura de tiburón. La experiencia de los pescadores de tiburón en la costa del Pacífico, en general, ha sido que la provisión de tiburón no es suficiente en ningún lugar para soportar la intensa pesca por cualquier largo tiempo. La experiencia del pescador de tiburón dentro y en los alrededores de Puntarenas fue lo mismo. Las grandes pescas de tiburón hechas en las aguas costeras de Costa Rica en los años de 1943 y 1944, son ya cosas del pasado. Los pescadores están obligados ahora a ir hasta Panamá y más lejos para sus peces. La pesca de tiburón ha sido una pesca perdida, ya que, en muchos lugares, como en Costa Rica, el tiburón ha sido capturado y matándose solo por su hígado el resto del pescado ha sido botado. Hay gran número de uso incluyendo usos alimenticios, usando los entretejidos de los músculos del tiburón y hay varios otros productos que pueden ser manufacturados con la piel y dientes del tiburón. Muchos gobiernos ahora han visto justo formular alguna ley para hacer mandataria utilizar el pescado completo”.²⁹⁷

Los intereses por la extracción de pieles, prácticamente venía de los países más industrializados y cuyos mercados habían evolucionado al consumo de productos no tradicionales, pero sí de gran lujo, como se dijo anterioridad en la industria del calzado, vestidos y la especializada en cueros y pieles, los empresarios extranjeros y unos cuantos nacionales, junto a compañías que se aliaron para establecer de forma exclusiva todo el proceso del curtido de las pieles dentro del país o fuera de este. La captura preparación y elaboración de materias primas a base de lagartos, caimanes, iguanas, tortugas, garrobos, tiburón entre otros, establecía el concepto mercantil de explotación del recurso en su mayor expresión y otorgaba un valor económico a todo aquel animal que fuese explotable comercialmente, el Estado

296 ANCR. Serie Agricultura.394. Folio, 50. (1929).

297 ANCR. Serie Agricultura.1622. (1947).

y las compañías no valoraron las condiciones ambientales y posteriores consecuencias de la pesca sin sustento ambiental.²⁹⁸

Para la década de 1940, era marcado en el país el desconocimiento acerca de la ecología y función de las especies marinas, lo que fue motivo para fundamentar criterios prejuiciosos y sin un fundamento científico adecuado, en el manejo de las especies marinas. Además, el Estado promocionaba la búsqueda de nuevas fuentes de riqueza, por lo que las compañías justificaban las concesiones en los objetivos perseguidos por el Estado en esa década.

Un ejemplo de esa identificación empresarial con la visión del Estado, se pudo ver con la justificación para el otorgamiento de una concesión de explotación, por parte de una compañía pesquera, integrada por el farmacéutico Claudio Cortés Castro, junto con otros tres socios, quienes en una nota enviada en 1922, al Secretario de Fomento, la nota enunciaba siete puntos de los cuales seis eran un reflejo de los objetivos que el Estado promocionaba con la ley de nuevas industria. Estos eran nueva industria, generación de riqueza (tanto para el Estado como para las compañías), inserción de capital nacional en esas actividades, industrialización de las actividades marítimas y extractivas y generación de empleo:

“Nos permitimos insinuar las siguientes razones que pueden ser tomadas en cuenta para fundamentar la concesión: Primera, la posibilidad de crear una nueva industria nacional formalmente. Segunda, el hecho de que estamos dispuestos a dar al convenio su máxima efectividad estableciendo los campamentos y maquinarias indispensables para ello. Tercera, la circunstancia de que con estas actividades daremos ocupación a muchas comunidades y contribuiremos, en parte apreciable, a fomentar la población en aquellas comunidades y los bienes que de ello se derivan. Cuarto, el beneficio que implica la destrucción de las fieras marinas. Quinto, el interés de aprovechar el capital nacional en nuevas actividades. Sexto, la circunstancia de ordenar tales industrias, hoy explotadas por lagunas sin sujeción a ninguna regla y Sétimo, el que estas actividades realizadas en grande escala, puedan promover la organización de otras industrias o de otras formas de trabajo”.²⁹⁹

298 ANCR. Serie Agricultura, 394. Folio, 85, (1930). (En 1930, la Compañía alemana la Import und Handelsgesell Schaft Central Afrika M.B.H., que tenía operaciones en la captura y comercialización de reptiles y sus cueros en África Occidental y África Central, teniendo dos plantas ubicadas en Alemania, la compañía deseaba negociar un monopolio, otorgado por el gobierno de Costa Rica para realizar sus operaciones financiándose, con el Banco de John M. Keith, él fue uno de los fundadores en 1915 de la Cámara de Comercio, quien resultó electo como primer Presidente de la Cámara. Originalmente, trabajó para la United Fruit Company, nombrado por Minor C. Keith, pero a partir del año 1902, se dedicó a sus propios negocios: fue agente de la Hamburg-American Line, representante del American Bank Note Company y fundador de su propio banco el John M. Keith & Son. Ltd., fue Presidente de la Junta de Caridad desde 1909, hoy la Junta de Protección Social, cargo que ocupó hasta su muerte en 1927. <http://www.camara-comercio.com/nosotros-historia.php>. (Fecha de acceso: 25 de agosto 2012). (Es importante señalar que muchos empresarios veían en la sobre caza y pesca desmedida motivos suficientes motivos para detenerla e imponer veda. ahora bien los motivos de esas preocupaciones aquí expuestos y analizados no sugieren que en la mentalidad de la época, haya existido una preocupación ideológica de conservación la palabra conservación planteada en la primera mitad del siglo, derivó en la idea de mantener la explotación de los recursos, sin mediar más que vedas, sin verdaderamente estudiar las repercusiones ambientales e integrales en los ecosistemas marinos intervenidos, la preocupación de fondo subyacía en mantener una conservación de las actividades extractivas ya fueran de pesca o agrícolas para mantener el ciclo constante económicamente de la explotación de los mares).

299 ANCR. Serie Agricultura, 394, folio, 95-99, (1922).

Pero también eran evidentes las contradicciones entre una explotación con carácter de industria permanente y el beneficio de la destrucción de esas “*fieras marinas*”, el sometimiento de la naturaleza hasta su degradación y destrucción fue justificada, para crear industrias prosperas y prometedoras. Fue hasta finales de la década de los años cuarenta que el Estado reglamentó, la cacería y pesca del tiburón y lagarto, aun así la pesca fue insaciable y se vieron posteriormente los peligros ecológicos que podría representar su explotación indiscriminada.

En junio de 1933, llegó a manos del Congreso la propuesta del empresario Luis Castro Ureña,³⁰⁰ para instalar en el país una fábrica de abonos a base de pescados y otros anfibios, el contrato estipulaba que el empresario, tenía el derecho de pescar todos los animales marinos que pudieran ser aprovechables, lo que convertía todo el producto de la pesca en abono para la planta que se establecería en Puntarenas.

Los contratos de pesca por lo general, tenían una duración de cinco años, pero Castro pretendió que tuviese una duración de cincuenta y un años, además a Castro se le concedían derechos de tierras y facilidades en el uso del ferrocarril, vías nacionales o municipales que él requiriese, se le cobraría solo un peso en oro americano por cada tonelada exportada, el personal debía constituirse por el 75% de trabajadores nacionales. También se le facultaba la explotación en otras aguas públicas de la región del Pacífico y en las márgenes de los ríos y todos los animales utilizables para abonos agrícolas como lagartos, iguanas y garrobos.

El gobierno pretendió con este contrato, estimular la explotación pesquera y también que el empresario dejase en herencia toda la infraestructura portuaria que fuese a construir, cuando caducara el contrato, pero si el empresario no construía muelles o puertos especiales para el desembarco del producto, el Estado le facilitaba el uso de los muelles nacionales.

“La Comisión de Fomento ha visto con simpatía el proyecto de contrato celebrado con el Lic. don Luis Castro Ureña para el establecer una fábrica de abonos para la agricultura, sirviéndole como materia prima la carne de pescado y de otros animales marinos. Estima que para el país puede ser de grandes provechos el establecimiento de esa industria y la explotación de esa nueva fuente de riqueza, hoy inexplorada. El contrato en general nos parece bueno y en la discusión en detalle, los estimables compañeros, han de hacerle todas las modificaciones que se consideren necesarias para garantía del Estado”.³⁰¹

No faltaron las voces de profesores de ciencias del Liceo de Costa Rica, como los primeros en manifestarse en contra de los contratos que amenazaban, con arrasar y convertir en desiertos marinos las aguas costarricenses. De cierta manera, esta fue una de las primeras intervenciones de ciudadanos costarricenses en ver negativamente, las políticas de explotación que se manejaban de parte del Estado, por lo que hicieron llegar directamente al Congreso, las preocupaciones y criterio

300 ANCR. Serie Congreso. 16723. Folios 1-10. (1933).

301 ANCR. Serie Congreso. 16723. Folio 9. (1933).

como grupo científico al respecto, el cual señalaba las consecuencias a futuro para la “sostenibilidad ecológica” del país.

Al final en noviembre de 1933, el Poder Ejecutivo, sacó de conocimiento del Congreso el proyecto de fabricación de abonos. Entonces, ¿Cuál fue el motivo para pretender adjudicar a compañías de explotación marina, actividades comerciales de tan graves consecuencias para el patrimonio ecológico y económico del país y de tan pocas utilidades para el Estado? Un desconocimiento real de la capacidad productiva de sus aguas y poca intervención del Estado por formar una estructura de vigilancia de las actividades marítimas. A pesar de contar con importantes entradas fiscales, por concepto de la explotación de sus costas y mares, no distribuyó un rubro importante para crear instituciones, material técnico y personal capacitado en la gestión de sus mares.

“...queremos exponer por su digno medio, al Soberano Congreso de la República, nuestra protesta por el contrato que ahora conoce, tendiente a transformar los animales vivos que puedan procurarse, en abonos. Ello es un crimen de lesa naturaleza que implica devastación y ruina para un futuro próximo, de nuestras riquezas en pesca marina... la pesca con grandes redes al arrasar con todo lo que logra aprisionar, destruye las algas marinas que sirven de sustento a los moluscos y gusanos que son a la vez el material nutritivo de los pequeños peces que atraen los grandes cuya carne alimenta al hombre. Los abonos hechos a base de peces, provienen de residuos de las grandes factorías pesqueras y jamás alguien creará que vamos ventajosamente a competir con Noruega o Terranova. Creemos deber nuestro pedir al Soberano Congreso, el repudio del bárbaro contrato”.³⁰²

Para las autoridades de la Secretaría de Hacienda ese potencial en recursos marinos se vislumbró como una fuente de riqueza fiscal para el país, por lo cual los contratos y permisos para explorar y explotar las aguas en ambos mares se concedían con relativa facilidad. Pero para los pocos conocedores en ciencias biológicas que el país tenía, esto significaba un peligro de cuantiosas proporciones, al notar que el interés comercial privaba, sobre las consecuencias negativas en el ambiente, apoyado de las limitadas herramientas legales y logísticas para fiscalizar la explotación marítima.

6.11 Inicios de la pesca de camarón

Desde mediados de la década de los años veinte, la incipiente explotación costera inició con la pesca de camarón a nivel artesanal y posteriormente utilizó las redes de arrastre muy popularizados en la década de 1950.³⁰³ Este método recibió duras críticas de los primeros biólogos o naturalistas del país, en las décadas siguientes por provocar una alta mortalidad en otras especies y nefastas consecuencias, ecológicas para las siguientes décadas. Pese a las críticas de los pescadores locales por los métodos de pesca tan intensiva, los empresarios extranjeros o nacionales con grandes capitales, vieron mucho

302 ANCR, Serie Congreso. 16723. Folio, 10. (1933).

303 Jorge Arturo Campos. *Estudios sobre biología pesquera en el Pacífico de Costa Rica: Aplicación al manejo de recurso*. (Heredia, Costa Rica: EUNA, 1984):13.

más prometedor la pesca de especies pelágicas entre otras a una escala comercial nunca antes vista en el país.

Muchas de las embarcaciones nacionales y su tripulantes que se dedicaban al trasiego de mercaderías y pasajeros, optaron por trasladarse al sector pesquero o mezclaban las dos actividades en la década siguiente la flota nacional pesquera, estaba, formalmente, establecida y le suministraba parte del pescado capturado a la Pacific Refrigeration Company, empresa que se instaló a mediados de los años treinta. En este punto es claro señalar que el sector del cabotaje tuvo una estrecha relación con muchos de los productos que se extraían de cada poblado, pues no solo establecían rutas de comercio formales, sino que establecieron una relación de intereses comerciales monopolizando los fletes con los productores más prominentes y cuando no realizaban cabotaje realizaban actividades de pesqueras, lo cual fue un verdadero negocio que perjudicó al resto de los pobladores. Esa relación entre diferentes actividades marítimas, fue la que se estipulaba, en un artículo de un contrato de pesquería que le hizo James Angus McDonald al Poder Ejecutivo.

“El gobierno concede al contratista el derecho de establecimiento de una empresa de pesquería en gran escala, en las costas nacionales del golfo de Nicoya, pudiendo fundar, desarrollar y mantener una empresa que utilice toda la materia prima que resulte para la producción de aceites, beneficio y venta de pescado y abonos en el interior y exterior del país y demás aprovechamientos que pueda obtener en cualquier forma en beneficio de su industria, excluyendo la concha perla y la tortuga carey, que no forman parte de este contrato, todo sin estorbar la libre comunicación de los navegantes, salineros y pescadores, y perjuicio de terceros, comprometiéndose además, el contratista, a no pescar en las épocas en que según la ciencia, sea la pesca naturalmente prohibida, a fin de proteger y garantizar la conservación y propagación de las especies marinas, para lo cual acatará las indicaciones que el gobierno tenga a bien hacerle. A fin de que el gobierno pueda atender al desarrollo y mantenimiento de su nueva industria, que abarca el cabotaje y flota necesaria para el completo desenvolvimiento de la empresa, el gobierno concede el derecho: de construir los edificios, lonjas muelles necesarios, bajo la inspección del gobierno...de traer las embarcaciones necesarias, ya sean de vela, a vapor o de motor, junto con su oficialidad y tripulaciones de los barcos, tendrán que someterse a las leyes del país,...”³⁰⁴

Por esto, en 1948, se prohibió el uso de embarcaciones de transporte de mercaderías y de pasajeros en actividades pesqueras y viceversa, inclusive era común ver la agricultura como otra actividad complementaria para los pescadores locales, ya que no les era rentable dedicarse por completo a la actividad pesquera debido a que el mercado de consumo interno de pescado era muy pequeño y se limitó a abastecer, el consumo local y de aquellos visitantes del Valle Central a Puntarenas especialmente.

Antes de 1935, año que la Pacific Refrigeration Company se estableciera en el país, se habían presentado varias solicitudes de permisos para establecer una pesquería nacional, por parte de pescadores nacionales, pero muchos se quedaron en permisos de pesca, ya que no llenaban las expectativas para abastecer el mercado del Valle Central, debido a los altos costos de operación y la

304 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folios, 77-79. (1932).

poca ayuda que el Estado daba al sector pesquero nacional. La mayoría de los permisos para pesca a nivel de gran escala provenían de inversores o empresarios extranjeros, una solicitud muy interesante fue la que propusieron en 1933, los empresarios, John G. Graffin, estadounidense, el colombiano Carlos Gutiérrez Rojas y el italiano Pedro Varani Petenatti:

“Es nuestro propósito establecer una empresa de pesquería en las costas del Pacífico, con el objeto de atender al consumo del pescado en los mercados del interior de la República en condiciones de precio al alcance de la clase más pobre. Igualmente nos proponemos desarrollar otras empresas derivadas de la que venimos tratando, en su oportunidad. No se ocultan a usted por tanto, los beneficios que resultarían para el país con poner un artículo de primera calidad, como es el pescado, con la ocupación del Ferrocarril del Pacífico, hasta hoy casi nula, por concepto de transportes del artículo citado.”³⁰⁵

Por ejemplo, en un contrato que se firmó en 1952, con el empresario pesquero, Alexander Dixvan Beyer, se le obligaba a este comprar a los pescadores costarricenses los productos pesqueros cuando estos los ofrecieran y fuesen aprovechables, comercialmente en la empresa a los precios que el mercado nacional e internacional determinara. Pero antes debía vender al país las cantidades necesarias para satisfacer la demanda del consumo nacional, en los primeros contratos de explotación pesquera, las compañías podían abastecerse en puertos extranjeros y se les libraba de todo gravamen al introducirlos al país.

Pero esto, cambió drásticamente cuando se les obligó a tener como base alguno de los puertos nacionales de altura y abastecerse, en estos de todos aquellos productos indispensables producidos en el país, esto era para generar comercio e industrias alrededor de la pesca, además de que muchas embarcaciones entregaba o introducían mercaderías para distribuir las a las demás embarcaciones, si registrarse en la aduana, lo cual la Secretaría de Hacienda, denunció y le pareció una pérdida para el país no registrar y cobrar los respectivos impuestos.

Así, el empresario Beyer siguió la política del Estado y la elaboración de los contratos tuvieron los mismos machotes, con otras compañías, como se vio, en el segundo capítulo, este fue el mismo fenómeno, cuando se firmaban los contratos con las compañías de transporte marítimo de altura y las de cabotaje.

“He leído el proyecto de contrato entre el señor Ministro de Agricultura e Industrias y el señor Alexander Dixvan Beyer Stevenson, para explorar las aguas bajo el dominio del Estado, para localizar y explotar bancos de camarones y otros productos marinos. Como ya son varios los contratos que hay para estas cosas, veo que en este se han seguido las características de esos otros...”³⁰⁶

305 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 73. (1932). (A parte de los empresarios, Jhon G. Graffin, el colombiano Carlos Gutiérrez Rojas y el italiano Pedro Varani Petenatti, argumentaron el propósito de instalar una industria de pesquera para abastecer el consumo de pesca en el valle Central.)

306 ANCR. Serie Economía.1050. (1952).

Alexander Beyer, cuyo fin era el de efectuar la exploración y la explotación de bancos de camarón y otros productos marinos en el Pacífico de Costa Rica, por un período de quince años, el gobierno le indicaba las condiciones en que debía efectuarse el contrato, pues, en 1951, había establecido una veda para el camarón, que iba desde el 15 de noviembre hasta el 15 de junio, hasta que se determinara lo contrario. Inclusive, se lo hacía ver en la revisión del contrato analizado, indicando que desde finales de la década de los años cuarenta, se tenía restringida la pesca y caza marítima en el golfo de Nicoya, esta restricción, iba desde Cabo Blanco hasta Punta Mala.³⁰⁷

“El contratista se obliga también a los siguientes. Al usar equipo de pesca moderno y aconsejable de acuerdo con la técnica más avanzada, siempre que no esté expresamente prohibido por las leyes de Costa Rica proporcionando, con sus barcos y tripulación toda la asistencia, cooperación y ayuda técnica que el Ministerio de Agricultura e Industria o la Comisión Interamericana del Atún Tropical puedan necesitar y que esté al alcance del Contratista”.³⁰⁸

Muchas embarcaciones, la mayoría extranjeras, venían al golfo de Nicoya a pescar llevándose grandes cantidades de producto, sin ser fiscalizadas en su labor, lo cual afectó negativamente a los pocos pescadores nacionales dada la realización de pescas sin fundamento biológico adecuado, esta deficiencia fue más clara en este periodo, la imposibilidad del Estado de reguardar sus mares de toda aquella embarcación.

6.12 La Pacific Refrigeration Company y demás compañías pesqueras

En 1935, el empresario estadounidense Frank Hurd Reed, oriundo de California, le propuso al Poder Ejecutivo, el establecimiento de una planta frigorífica de carne de pescado (especialmente de atún) en Puntarenas llamada Pacific Refrigeration Company. El contrato se firmó el tres de octubre de 1935, de esta manera la compañía gozó por quince años (1935-1950) de los incentivos que muy pocas empresas extranjeras disfrutaban para ese entonces debido a las condiciones en la que se presentó el contrato y el augurio de una floreciente industria. La inversión inicial para la instalación de la planta frigorífica alcanzó la extraordinaria cifra de 150.000,00 dólares, formada por grupo de inversores a quienes el Estado les dio vía libre para explotar al máximo el último recurso, del que no había podido obtener riquezas considerables.³⁰⁹

Con la instalación de la United Fruit Company en tierra y la Pacific Refrigeration Company, en el mar la inversión estadounidense se fortaleció más y amarró definitivamente el mercado la

307 ANCR. Serie Economía.1050. (1952).

308 ANCR. Serie Economía.1050. (1952).

309 Diario de Costa Rica, miércoles 24 de julio de 1935 portada y pág.8. (Cerca de 100 pequeñas embarcaciones vapores pesqueros con intervalos de semanas, los cuales legaban constantemente a ese puerto a dejar pescado para dicha planta, la planta se ubicó cerca del estero y del acueducto. Posteriormente los buques de línea comercial arribaban para llevarse el pescado trasladarlo a California donde se encontraban las plantas empacadoras).

dependencia en delante de Costa Rica al mercado estadounidense, [hay que recordar que ambas poseían embarcaciones de gran tonelaje para el transporte marítimo], lo que convirtió a Costa Rica en el primer socio comercial del istmo y el segundo en importancia geoestratégica en la región después del canal de Panamá.³¹⁰

En este contrato el Estado no le pidió cuota alguna sobre la pesca, pero si intervino para que la Compañía invirtiera, su capital en las mejoras al muelle de Puntarenas y estimulara la contratación de personal costarricense. Se esperaba que el comercio de pescado tomara grandes proporciones en el Pacífico, lo que colocaría a Puntarenas en condición de único puerto en América Latina para el recibimiento y refrigeración del pescado. A la compañía, se le había otorgado la exploración y explotación del territorio marino y de toda su rica fauna, convirtió al puerto de Puntarenas como un centro de procesamiento de atún y otros peces y a Costa Rica como el mayor exportador de atún congelado de América.

No obstante en 1937, cuando finalizaba la construcción e instalación de la planta de la Pacific Refrigeration Company, la compañía solicitó un cambio en el contrato, donde pedía que se le dispensara a esta del pago de impuestos por la importación de la sal y el amoníaco, los cuales se utilizarían para las operaciones de la planta instalada en Puntarenas. Para las labores de la Compañía y barcos eran indispensables, ya que se argumentaba que en el país no se hallaban esos insumos en la calidad necesaria lo que ameritaba importación.

La Secretaría de Hacienda y Comercio señalaba su negativa de otorgar esa exención, basada en los cuestionamientos de sus funcionarios, primero, pues no habían sido incluidos en la negociación segundo, la demanda de sal la podrían suplir los productores locales de las salinas a la compañía, aunque esto significase menos ingresos por concepto de impuestos a su importación y tercero en el Congreso se conformó una Comisión de Fomento, para estudiar esa exoneración a la cual se oponía y por el contrario, determinó realizar una investigación para analizar el rol de la planta de refrigeración en la vida económica del país:

“Nunca fue tan propicia la ocasión para realizar la advertencia de que vale más un mal arreglo que un buen pleito, como el que ha propiciado este negociado; y por considerar que para permitirle a la compañía que explota el negocio, la entrada libre del amoníaco, se ha tenido que enderezar una nueva contratación sin la cual le resultaba imposible obtenerla, vuestra Comisión de Fomento acoge la fórmula dada al asunto, no sin dejar constancia de que la ha aceptado con desgano y en mérito a que se trata de mantener el establecimiento de una industria nueva en el país que al menos da margen a que algunos costarricenses obtengan medios de ganarse la vida”.³¹¹

310 Dana Munro Gardner, *Las cinco repúblicas de Centroamérica: Desarrollo político y económico y relaciones con Estados Unidos*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2003):311-313.

311 ANCR. Serie Congreso. 18282. Folio, 7. (1937).

Ahora bien, ¿Cuál fue el motivo para se emitiera esta afirmación y se le restara la importancia a la instalación de la planta en Puntarenas? De las compañías extranjeras instaladas en el país a lo largo del siglo XIX y principios del siglo XX. La Pacific Refrigeration Company fue una de las compañías extranjeras más grandes instalada en el país; sería una de las industrias más prometedoras para la economía nacional y serviría de referente mundial de la riqueza marina que poseía el país. La inversión en la instalación de la planta en Puntarenas de 150.000,00 dólares, se estimaba sería recuperable en los próximos años gracias a los inmensos cardúmenes de atún y a la captura de otras especies, para la fabricación de abonos y harinas a partir de los sobrantes del pescado. Lo anterior sin contar la inversión directa, por la operación de cada una de las embarcaciones las cuales podían llegar a los 100.000, 00 dólares.

La compañía podía servirse de otras embarcaciones afiliadas y solicitarles cuotas de pesca necesarias para el funcionamiento de la planta, dentro de las embarcaciones afiliadas habían capitalistas costarricenses que pudieron acceder, a los beneficios que la planta les daba aunque si fueron de los menos. Las embarcaciones de pesca nacional que no se afiliaron a la planta entraron en competencia directa pero con diferentes condiciones, una de ellas era la tecnológica las compañías extranjeras poseían embarcaciones mucho más grandes y avanzadas.

Además, las embarcaciones afiliadas disfrutaban de los mismos derechos otorgados en la concesión de la Pacific. Las embarcaciones costarricenses le podían vender el pescado a la planta, aún sin ser afiliadas, pero los precios pagados por la Pacific, eran menores que los pagados en los mercados extranjeros, especialmente en los Estados Unidos. Con lo cual quedaron marginadas aquellas comunidades pesqueras, al no contar con el respaldo del Estado para dotarlas de mejores condiciones para competir con las embarcaciones extranjeras, esto a largo plazo puso en peligro el abastecimiento de pescado para el consumo nacional, ya que la mayoría del pescado capturado (entero y congelado) se colocaba en el mercado estadounidense, vendiéndose directamente a los barcos plantas en alta mar o cerca de la costa, práctica que fue seguida por varias embarcaciones costarricenses, este fenómeno será analizado más adelante.

Para la modificación del contrato que estipulaba la exoneración del amoníaco y la sal, el diputado Otilio Ulate Blanco, quien formaba parte de la Comisión, manifestó su preocupación y exhortó a que se presentará por parte del Poder Ejecutivo un informe al Congreso, sobre la solvencia económica de la Pacific Refrigeration Company y por parte de la Secretaría de Fomento un informe técnico de las condiciones de la planta frigorífica, instalada en Puntarenas.

Para verificar si esta representaba algún peligro para la ciudad de Puntarenas y el muelle, mandó a que se revisara el cumplimiento de la compañía en la adecuada instalación del equipo para el servicio

de carga y descarga de pescado, así como de otras mercaderías en el muelle y el abastecimiento de hielo para la industria pesquera.

La compañía estaba domiciliada, en Oakland, California y financiada por el Anglo California National Bank of Oakland, que dio fe de la solvencia económica de la compañía, para llevar a cabalidad lo planteado en el contrato primero con Frank Hurd Reed y posteriormente, con el apoderado legal de la compañía John Gilman Robertson. También la Secretaría de Fomento por medio de sus técnicos habían revisado la instalación de la Planta y verificado el cumplimiento de las medidas de seguridad.

Fue la primera vez que el Estado le solicitaba a un externo certificar a otro para su instalación en el país, a pesar de que la compañía gozaba de las simpatías de los gobiernos de Ricardo Jiménez Oreamuno, León Cortes Castro, Rafael Angel Calderón Guardia y Teodoro Picado Michalski, donde al final obtuvo las facilidades para su instalación, donde para la década de 1930, se había modernizado el muelle de Puntarenas lo que permitía el ingreso de barcos con un calado superior a las 2.000 toneladas, aparte de eso el ferrocarril eléctrico finalizado en 1930, motivó a los productores regionales a explotar aún más la facilidades que esta infraestructura les brindaba, lo anterior y la calidad de pesca en aguas costarricenses motivaron a Hurd instalar una planta frigorífica de carne.

De igual manera constató la instalación del equipo móvil para producir hielo, los equipos en el muelle que constaba de carros vagón, solo faltaba analizar el tipo de grúa que convenía utilizar. Al final el 6 de agosto de 1937, se firmó el decreto que exoneraba a Pacific de la importación de amoniaco no así de la sal.³¹²

Al ver la Pacific Refrigeration Company, que no había buen ambiente para la modificación solicitada, su apoderado en Costa Rica, John Gilman Robertson Murray, había amenazado con llevar a un arbitrio dicha solicitud, por lo cual Estado no vio conveniente para sus intereses entrar en una disputa legal. Las razones que motivaron al Poder Ejecutivo a la firma de este convenio van desde el interés de obtener provecho de la riqueza marina que poseía Costa Rica en sus aguas, oportunidad que no había tenido antes.

El Estado le interesó estimular y crear una economía de consumo alrededor de la industria pesquera, la creación paulatina de puestos de trabajo y por último obtener beneficios de la infraestructura portuaria y embarcaciones que la Pacific instaló, mediante el uso de esa infraestructura para las autoridades del gobierno, resultaron ser las justificaciones del Poder Ejecutivo ante la Comisión de Fomento al cual

312 Dana Munro Gardner, *Las cinco repúblicas de Centroamérica: Desarrollo político y económico y relaciones con Estados Unidos*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2003):309-310. (Según lo afirmaba Munro las entidades bancarias estadounidenses a inicios del siglo XX, financiaban a las compañías que se establecían en Centroamérica, lo que las diferenciaba de las pocas casas comerciales establecidas por los Centroamericanos quienes vieron dificultades para financiar sus empresas y el pago de las importaciones que esta realizaban, el poco crédito existente fue un obstáculo para desarrollar actividades prometedoras como la pesca, esto fue una de las grandes diferencias entre los pescadores nacionales y los extranjeros).

instó ante el Congreso a aprobar esa modificación para beneficio del comercio nacional. No obstante en 1947 el panorama pesquero del país, era diferente y mostraba la preocupación por el agotamiento de los recursos marinos existentes en abundancia décadas atrás.

“La razón por la cual Costa Rica ha sido enrolada en la pesca de atún es porque el golfo de Nicoya ha probado ser una zona en donde el pescado para carnada puede conseguirse en grandes cantidades y por supuesto para atraer los barcos atuneros americanos de carnada, para llenar sus depósitos. Un gran número de estas lanchas han estado viniendo a las aguas costarricenses desde 1930 o antes. Continuarán viniendo hasta que la cantidad de carnada se termine y hasta que la legislación pesquera costarricense e impuestos prohíban a estos barcos en estas aguas”.³¹³

El panorama marítimo y comercial en el Pacífico de Costa Rica presentó varios niveles de desarrollo desde la conocida pesca artesanal, la pesca industrial, la navegación con fines turísticos y la navegación de transporte costero. En el lado de la región caribeña el panorama pesquero era menos intenso y más local, con la salvedad de la ubicación de puerto Limón, el cual era fundamental en el corredor de transporte y carga portuaria en el mar Caribe y océano Atlántico especialmente en los Estados Unidos y Europa.

La Pacific Refrigeration Company abastecía en gran medida el mercado nacional de enlatados, lo cual le bastaba, mercantilmente a sus intereses en el país; por esto, en la Ley 116 de caza y pesca de 1948, se intenta conocer con estudios científicos, cuáles eran los niveles máximos de pesca y sus posibles vedas para garantizar el producto en el mercado nacional, pero el principal mercado fue los Estados Unidos.

6.13 Concesiones como política de desarrollo estatal

En 1952, las exploraciones marítimas eran esenciales para determinar los lugares y las poblaciones de peces tanto en el océano Pacífico y en el océano Atlántico, con fines comerciales donde las investigaciones eran realizadas por los contratistas, con la intermediación de la Secretaría de Agricultura. Esta Secretaría, les exigía a las compañías pesqueras o navieras, suministrarle todos los datos obtenidos de los estudios realizados, para ser entregados a las autoridades gubernamentales, pero las compañías daban esta información, solo si la Secretaría se comprometía a dar un uso exclusivo de esa información, sin que mediara transferencia de esos datos a otras compañías competidoras.

313 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947). (La lógica capitalista y mercantilista heredada del siglo XIX, en la extracción de los recursos naturales y la transformación de los ecosistemas, no tuvo similar y podía manifestarse al máximo como lo hicieron las flotas pesqueras, mientras que en la legislación costarricense para misma década existía un consenso de resguardar los bosques y reservorios acuáticos, para la incipiente industria y agroindustria, pero bajo un patrón de aprovechamiento de los bienes naturales y no uno de conciencia sobre el rol de los ecosistemas en la economía del país. Para el caso del mar, el concepto de inagotabilidad estaba siendo superado y más crítico aún, se tenía conciencia de la sobreexplotación y extracción total hasta la consecuente desaparición comercial de las especies marinas, el mar constituyó para Costa Rica, una frontera fructífera de la que obtuvo muy pocos beneficios y aprendió lentamente).

Ese control, devino de las cada vez menores descargas de pescado en tierra, por lo cual la vedas sobre el camarón, la langosta, sardina entre otros, empezaron hacer más estrictas, estas se realizaban en su mayoría en el golfo Nicoya. Inclusive estaba prohibida la exploración, (que se hacía con redes para calcular la cantidad de pescado) lo anterior obligó a que muchas de las embarcaciones salieran más allá de las doce millas, a realizar sus investigaciones. Desde la década de los años cuarenta habían registros de embarcaciones extranjeras con bandera nacional que navegaban aguas cercanas a Panamá, Colombia y Ecuador, por lo que les indicó a estos barcos pesqueros no impedir el paso de la navegación o la pesca por parte de otras compañías, cuando se realizaban investigaciones o exploraciones, fuera del golfo de Nicoya, o en lo que sería el mar territorial. Así también, estuvo prohibida la pesca y la construcción de instalaciones portuarias en las desembocaduras de los ríos, lo que dio indicios de que en la segunda mitad del siglo XX, la presencia estatal en las costas pretendió ser más efectiva en comparación al periodo anterior.

En este apartado, es importante indicar que para la década de los años cuarenta el Estado no dudó incluir en los contratos firmados entre las compañías pesqueras, el concepto la libertad de pesca en todas las aguas de la república y más allá de sus aguas territoriales, siempre y cuando se trajera el pescado a la planta, en Puntarenas. Al no existir todavía una norma internacional en el tratamiento de los mares aprobada por Costa Rica y tampoco un consenso internacional acerca de los límites de los mares territoriales de cada nación, esto permitió que las embarcaciones pesqueras, sobre todo las estadounidenses para la década de los años cuarenta realizaran pesquerías a la libre y sin vigilancia alguna por parte del Estado.

Por eso, los pescadores, empiezan a mostrar su malestar a las autoridades gubernamentales por el poco apoyo que se les brindaba y alto margen de competencia entre las grandes compañías pesqueras, para establecer precios accesibles al mercado local y permitir un aumento en el consumo de pescado fresco y otros productos del mar.

A pesar de los beneficios que se le habían otorgado, a la Pacific y a sus afiliados, no dudaron en defender las exoneraciones en la importación de materiales para la fabricación de los productos, directamente del mar, alegaban que no se podían encontrar en el país insumos parecidos y cargar de impuestos a la actividad y que facilitaban mantener la calidad del producto para mantener los altos ingresos percibidos en el mercado estadounidense.

“Respetuosamente llamo la atención del señor Secretario de dos factores determinantes: uno que el producto que elaboramos es destinado a los Estados Unidos en cuyos mercados se expande a no más de cuatro centavos por libra enlatada; otro que al contener ese producto materiales distintos a los productos naturales de allá, la probabilidad es de ser sujetos a impuestos de importación, lo cual ha de ser casi seguro en caso de que usemos ganados de este país por más que se nos dispensen respecto de ballenatos y otros mamíferos del mar”.³¹⁴

314 ANCR. Serie Agricultura.394. Folio, 33v. (1938).

El mismo empresario Frank Hurd Reed, quien había sido el representante de la Pacific Refrigeration Company en 1935, le planteaba al gobierno en 1952, la apertura de otra planta frigorífica. Entre los artículos que contenía la propuesta estaban la capacidad de la planta para congelar, conservar, preparar y empacar pescados o cualquier otra clase de productos de la pesca marítima que le entregasen los barcos de su propiedad, los que contratara y los procedentes de embarcaciones nacionales.

Proponía que el pescado sería procesado tanto en tierra como en el mar (por plantas flotantes), la planta en tierra la podía instalar en cualquier parte que el gobierno le permitiera, obligándose el Estado a construir oficinas de aduana y personal que fiscalizara las operaciones de la nueva planta, en el mismo contrato se le permitía abastecerse de hielo o vendérselo a las embarcaciones que le entregaran producto de la pesca.

En el mismo contrato de 1952, a Reed se le obligaba al pago de los derechos de matrícula de todas sus embarcaciones, navegación, pesca, exploración, exportación e importación de maquinaria, lo anterior se basó en las denuncias de los pobladores costeros y pescadores locales, sobre el avistamiento de embarcaciones de otras nacionalidades, que extraían producto, y no se reportaban a la capitania de Puntarenas y tampoco en la aduana, como lo manifestaba una de las cláusulas de los contratos firmados no solo con Reed sino con muchos otros.

“Los barcos del o al servicio del contratista deberán obtener anualmente el permiso de pesca mediante el pago de la ‘Matrícula Anual’,... que les da derecho a efectuar sus actividades de pesca, transporte, carga y descarga de pescado dentro de las aguas bajo el dominio del Estado, con sujeción a las leyes y reglamentos de pesca y caza marítimas y a las épocas y lugares de veda y para usar los sistemas y artes de pesca o caza marítimas conocidos que no están expresamente prohibidos por dichas leyes y reglamentos”.³¹⁵

Como se dijo anteriormente para la década de 1940, la Pacific le compraba el pescado (atún) las embarcaciones nacionales no afiliadas a un precio muy por debajo de lo que se vendía en el exterior, lo que dejó a los pescadores nacionales en la incertidumbre, pues en el mercado nacional el valor del pescado fresco era sumamente caro y era imposible abaratar costos (abastos, combustible, salarios, transporte, refrigeración entre otros), que dificultaban volver atractivo su consumo y colocarlo a compradores dentro de los mercados de cada provincia.

Si se tiene en cuenta que el crecimiento en las cantidades de contratos y estimaciones anuales de las toneladas de carga y de especies comercialmente explotables para los contratistas les trajo volúmenes de ganancia considerables. Paradójicamente, la población de Costa Rica, vio el consumo de pescado y mariscos, limitado solo al atún enlatado o a la importación de conservas de pescado, el primero muy popular y el segundo solo lo consumía la población con mayor ingreso. Por lo que el consumo de pescado fresco y mariscos era muy bajo y accesible solo para aquellos que tenían la

315 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

oportunidad de viajar a Puntarenas o conseguirlo en San José, en locales que tuviesen la tecnología de refrigeración.³¹⁶

Para fundamentar lo anterior en esta investigación, se basó en las opiniones vertidas por las compañías y funcionarios del gobierno que advertían de la necesidad de fomentar el consumo de pescado, abaratar sus costos y diversificar su alcance regional más allá del Valle Central. No hallaron datos estadísticos, sobre consumo de mariscos o pescado y solo fue posible acceder los embarques de atún e hígado que hizo el ferrocarril al Pacífico de Puntarenas al Valle Central entre 1940 a 1954.

En una nota que envió el Secretario de Fomento, al Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, en agosto de 1941, en respuesta a una consulta del exalcalde de la ciudad de Santa Mónica Edmond S. Gillete, empresario de mucha relación comercial, con la industria pesquera en California, sobre las condiciones de la pesca de camarón y langosta, le manifestaba lo siguiente:

“...cualquier persona o entidad comercial interesada, así como los barcos que puedan destinar a la explotación de la que se trata, en aguas territoriales de Costa Rica en el Pacífico o en el Atlántico, pueden disfrutar al amparo de la Ley 225... pudiendo hacer trasbordo de una a otra de las embarcaciones, gozando además los preparados que se elaboran en sus propios barcos para despachar luego a los demás países, de la exención de todo impuesto de exportación...”³¹⁷

Muchas de las embarcaciones extranjeras que se dedicaron a la pesca del camarón, recurrieron a la contratación de pescadores costarricenses, en el caso del señor Gillete solo él pondría de 25 a 30 barcos de su propiedad, por lo que competir con un capital así era casi imposible para los pescadores nacionales, quienes buscaron convertirse en sus propios patronos objetivo difícil de lograr si se contempla que las compañías tenían exenciones que las beneficiaron al instalarse en el país. Aparte de estas condiciones económicas, otras limitaciones a los pescadores nacionales eran las diferencias tecnológicas que fueron visibles, por ejemplo al estudiar con detalle las características de las embarcaciones de gran capital, era evidente la tecnología utilizada en esa época por potencias pesqueras. Para la década de los años treinta la mayoría de las embarcaciones de pesca provenían de los Estados Unidos, tal es el caso de la Compañía del Dr. W.J. Ross Company.

“Si se logra la exención de esos derechos, es su intención conducir hasta aguas territoriales de esta República un barco de madera denominado “Loop” de madera y que era una fábrica flotante para la preparación y enlatamiento de alimentos caninos de gran escala, estaba acondicionada para convertir los despojos de los tiburones, delfines y ballenatos en abonos y en la extracción de aceite, ‘otra nave el Romancia’ barco de acero de cien pies de longitud y

316 Para esa década existían dos empresas dedicadas al control ambiental del aire y la refrigeración la Kelvinator, la que creó la primera unidad autónoma de refrigeración con cooling system del mundo, el compresor y condensador en una sola unidad (1925) y el primer refrigerador de dos puertas del mundo en 1934, también popularizó el uso de la nevera en la década de los años veinte, la otra empresa, Carrier fundada en 1902 por Willis Carrier quien se dedicó a crear equipos de aire acondicionado y refrigeración. <http://www.kelvinator.com.ar/?s1=institucional> (Fecha de acceso 22 de julio del 2012), http://www.carriereco.com/carrier_history.cfm, (Fecha de acceso 22 de julio, 2012).

317 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 19. (1941).

la gasolina 'Skippy' de sesenta pies, que serán empleados junto con barcos y pescadores locales en coger tiburones, delfines, ballenatos, etc., respetando desde luego las especies de pescado comestible, que a la Compañía no le son útiles en forma alguna. Sírvase, señor ministro, poner atención en la ventaja tan grande que resultará en la destrucción de estas fieras marinas para la inestimable defensa de vidas humanas, pescadores y sus implementos, y conservación de las especies comestibles entre las cuales el atún va en primera línea ahora".³¹⁸

Luego de la Segunda Guerra Mundial, era primordial que los Estados Unidos como la gran ganadora en la parte económica del conflicto, se sumiera en una carrera por mantener seguros y para sí, todos los recursos posibles no solo alrededor del mundo, sino de América Latina, proveyéndose, de materias primas, para sostener el gran crecimiento que se esperaba en las décadas de recuperación como nueva potencia mundial.

Con el contexto descrito anteriormente y con este escenario geográfico, para la década de los años cuarenta, el país no contaba con una clara legislación, ni conocimiento científico que brindara una real interpretación, para calcular el volumen de riqueza biológica marina que poseía y cómo explotarla, pues en el pasado la madre perla, fue de los primeros recursos marinos literalmente fue devorado hasta su desaparición como producto de interés comercial.

En 1949, Costa Rica se vio urgida en firmar un acuerdo sobre la explotación del atún tropical, donde la pesca de esta especie, fue fundamental en las siguientes décadas para varios países del continente americano en el Pacífico como en el Atlántico. Este tratado sería el primero para regular desde los países pesqueros, la pesca incluso en otros mares territoriales, bajo las condiciones de cooperación técnica para la aceptación y adopción de medidas que garantizaran estos recursos y materias primas a las grandes compañías pesqueras.³¹⁹

La milla fluvial y marítima, se volvieron tan importantes no solo por razones de soberanía o para controlar el contrabando de mercaderías, especialmente del licor. Para inicios del siglo XX, la explotación de madera, mangle, salinas, coteles, animales terrestres y pesca dentro de la milla marítima fueron actividades muy fiscalizadas por el gobierno mediante los resguardos fiscales o municipales, de las muchas solicitudes otorgadas para explotar la milla fluvial, se encuentra la de Guillermo Rojas Villavicencio, vecino del río Tempisque, en 1933.

"En el lugar denominado "Monte Galán", se produce el Salto del Río Tempisque, situado en propiedad de Nicolás Castañeda. Tengo negocios de varias clases con el Señor Castañeda, y últimamente hemos decidido trabajar en sociedad de hecho en la pesca en el río tempisque y en terreno que colinda con la propiedad del señor Castañeda.

318 ANCR. Serie. Agricultura.394. Folios, 30-33. (1938).

319 Carles Bas Peired, *El mar Mediterráneo: recursos vivos y explotación* (Barcelona, España: Ariel, 2002):11.(Esta obra ayudó a entender las relaciones entre diferentes regiones insertas en una gran región, las políticas de pesca y utilización del mar Mediterráneo por parte de millones de habitantes y variedad de naciones, suponen un reto para la sostenibilidad y conocimiento de los todos los habitantes de los países que sacan provecho de su posición geográfica. Para el caso de Costa Rica con su gran extensión de costera en el Pacífico en Centroamérica luego de Panamá, permitió obtener recursos pesqueros y acuáticos para las comunidades situadas en todo el litoral y exportar a mercados del exterior).

Como nuestras actividades habrán de desarrollarse en la milla marítima, que es propiedad del Estado, de acuerdo con el señor Castañeda, quien participará en el negocio, vengo a solicitar el permiso respectivo, a fin de que poderme dedicar por entero a mis actividades industriales”.³²⁰

Las compañías recibían las concesiones con la condición de que no se vieran afectados sus derechos; según la actividad que desarrollasen. La preocupación por resguardar los derechos patrimoniales de los habitantes estuvo ausente de los mecanismos de vigilancia, el Estado incluso se libraba de toda responsabilidad según las acciones que llevaran a cabo las compañías, también dejó en manos de los dueños de fincas o administradores que en sus terrenos tuviesen ríos, lagunas, esteros, entre otros, la conservación y buen uso de sus aguas. Sin embargo esta situación fue de las pocas, por lo cual la libertad de explotar los recursos fluviales, costeros y marinos, a finales y durante las primeras décadas del siglo XX, fue una condición de derecho y de hecho para las compañías.

Como lo demuestra el contrato negociado con el empresario estadounidense Maxim H. Hunzinker Gloor para la pesca, procesamiento y exportación a gran escala de cueros de lagarto, iguana, tiburón y culebra, el cual indicaba lo siguiente, “*Pescábamos libremente el lagarto en todos los ríos nacionales, sin reserva ni limitación ninguna*”.³²¹

“Esta concesión se otorga bajo la condición expresa de que no afectará intereses de terceros no concesiones anteriores que en alguna forma pudieran oponerse a ella. Cualquier conflicto entre el derecho del concesionario y un derecho o concesión anterior, ha de entenderse resuelto en el sentido de que prevalezcan estos últimos, salvo que de hecho o de derecho estuvieren caducos por incumplimiento de las obligaciones respectivas. En ningún caso será responsable de daños y perjuicios el Estado, ni ante tercero ni ante el concesionario”.³²²

Siempre fue visible el discurso del Estado en representación de sus funcionarios o departamentos justificar ante el Congreso, la conveniencia y casi necesidad de firmar de los convenios de navegación y explotación, respectivamente, pero salvando las responsabilidades del Estado en la participación de dichas actividades, sin mediar estudios reales de impacto en el ambiente o en los poblados cercanos que dependían de este producto para su subsistencia o comercio a una escala menor.

Al igual que otras compañías de pesca que invertían sumas de miles de dólares, en el caso de esta compañía Hunzinker invertiría no menos de veinte mil dólares en los primeros cinco años en un contrato que se extendería por veinticinco años. Tal como lo demuestra la siguiente afirmación como el mecanismo más utilizado por el Estado fueron las concesiones, es ese tipo de actividades económicas no tuvieron un alto para ser reguladas, donde los análisis técnicos fueron tan siquiera razones de revisión y los resultados de los escenarios en ingresos para la Hacienda pública eran los

320 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 63. (1933).

321 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 1. (1944). (En el caso de la pesca de lagarto se hacía con el uso de encandiladores, ya que las capturas se realizaban durante la noche.)

322 ANCR. Serie Agricultura, 394, folio, 2. (1944).

único determinantes para otorgar la concesiones, como lo demuestra el extracto de resolución sobre un contrato de pesca: *“La sola lectura del contrato indica su conveniencia para el Estado, pues este se limita a conceder las exenciones que son de estilo en esa clase de convenios y en cambio, se abre una nueva fuente de riqueza y de trabajo para el país”*.³²³

Estas políticas que el Estado dispuso en diferentes décadas del siglo XIX y principios hasta la década de 1950, habían tenido sus consecuencias negativas al tratar las diferentes actividades extractivas si controles y llegar al agotamiento total. Por ejemplo, para la década de 1960 el número de ríos navegables disminuyó, con respecto a la segunda década del siglo XIX, así también sus distancias que podían ser recorridas por las embarcaciones de cabotaje, por lo cual este pudo haber sido otro de los factores que influyeron en la desaparición de los puertos a orilla de los ríos, así como la baja de las mercaderías transportadas entre puertos del golfo de Nicoya especialmente al puerto de Puntarenas.

Así las compañías de transporte evolucionaron a las actividades pesqueras sin mayor conocimiento que el de su experiencia empírica como marineros, para explotar los recursos de la biota marina y la transformación de los ecosistemas intervenidos, lo que afectó aún más el ciclo natural de regeneración de las especies, por la entrada de más competidores por el recurso pesquero y costero, estos cambios se suscitaron con mayor grado a finales de la década de los años cuarenta. Otra actividad en que las compañías de transporte evolucionaron fue en la pesca deportiva, actividad que con el transcurso de la década de 1920 se promocionaba con auge en el país para los navegantes nacionales o extranjeros, lo degeneró en un importante movimiento marítimo con ingresos a través de los impuestos de muellaje, permisos de navegación, compra de abastos y combustible. En la imagen 7, se muestra la publicidad que se le hizo a la pesca deportiva y comercial en el país, por parte de la Junta de Turismo en la década de 1940.

323 ANCR. Serie Agricultura.394. Folio 5. (1943).

IMAGEN 7
PUBLICIDAD DE LA JUNTA DE TURISMO PARA
REALIZAR PESCA DEPORTIVA EN EL PAÍS



Fuente: Raúl Sapia, *Guía de Costa Rica Industrial, comercial, profesional, turística y agrícola*. (Buenos Aires, Argentina: River Plate Tourist Publishing Co., 1940):268.

Posterior a la Segunda Guerra Mundial, la recuperación económica era fundamental y la obtención de materias primas y alimentos para la reconstrucción de ciudades y manutención de poblaciones fue el primer objetivo, de las economías involucradas en el conflicto. El consumo de productos marinos aumentó y en el caso de Costa Rica, el crecimiento de la flota pesquera para la segunda mitad de la década de 1940 era inevitable. Por lo que la capacidad de Costa Rica de abastecer los mercados y la industria pesquera internacional, le dio otra perspectiva geoestratégica a los mares costarricenses.

6.14 Incipiente consumo de pescado en el Valle Central en el siglo XIX y XX

La primera información para esta investigación acerca de las características de los ríos en 1854, según lo investigado, reveló que había un pequeño y temprano consumo de pescado con interés comercial que no inició en los mares sino dentro de las ricas aguas caudalosas de los ríos del país, especialmente del río Reventazón que por su cercanía al Valle Central, llenó la demanda interna de pescado, lo que logró crear un consumo estacional, pero muy cotizado entre los habitantes de la meseta central.

¿Pudo ser la excelente distribución y riqueza natural de los ríos en Costa Rica, una variable más por la cual, los habitantes del Valle Central, no vieran la necesidad de buscar las propiedades nutritivas del pescado en otras especies mar adentro, sino hasta el siglo XX?

La búsqueda del pescado en aguas del Pacífico, aumentó posiblemente con la llegada del Ferrocarril al Pacífico, que tras el agotamiento de los ríos como fuente de alimento, debido a las consecuencias de la incipiente e ineficiente agroindustria [sobretudo la cafetalera con el proceso de beneficio húmedo] y a la mala planificación y concentración de las ciudades, alrededor de las cuencas hidrográficas.

Era evidente que el consumo y comercio de pescado en el siglo XIX, fue realizado por habitantes locales y extranjeros, conocedores de los mejores sitios de pesca en los ríos, la extracción de pescado en los ríos, fue común entre los pobladores como un alimento de subsistencia. Pero al crecer su consumo, eran necesarias mayores capturas, por lo cual se empezaron a utilizar métodos de pesca, como lo fueron el barbasco, la cyanoga y la dinamita, que ocasionaban grandes daños a los ríos y sus ecosistemas. Por lo que el Estado sometió con rigurosidad los permisos otorgados para aquellos que querían obtener el visto bueno para la pesca en los ríos.³²⁴

La pesca en los ríos no se limitó solo al pez bobo, se extendió a otras especies de ríos, con el creciente e indiscriminado de los métodos de pesca anteriormente mencionados, al punto que fueron perseguidas, prohibidas y severamente castigadas, estas técnicas de pesca por las autoridades en todo el territorio nacional. Fue mediante el Decreto 12, de 1881, que se prohibía, severamente, la pesca en los ríos con dinamita, barbasco y cyanoga.

Pero todavía en la década de los años cincuenta, la pesca se realizaba mediante el uso de esos métodos de manera clandestina y considerada ilegal por sus consecuencias ambientales, en las aguas

324 ANCR. Serie Congreso. 7515. Folio, 1. (1854). "El artículo 679 de la parte segunda del código señala una pena hasta de dos años de presidio al que con barbasco hiciere pesca. En Costa Rica, hablo del interior, no hay otra clase de pez parecido con el bobo el que no pudiendo pescarse con anzuelo por que no cae con el sebo que se le pone, tampoco puede cogerse con chinchorros por la naturaleza de nuestros ríos, que corren en torrentes. Pero siempre el pescado que se ha cogido es con barbasco porque no hay otro medio; y de aquí resulta vigente el esfuerzo desprecie a sufrir la pena de carecer de ese laborioso artículo de mantenimiento. Pido que se derogue el artículo citado y toda vez en cada año, y que se acuerde que la policía permita el huso del barbasco, en una sola vez en cada año, y que cuando se hagan pescas en un río ni puedan servirse en la vez en los otros, y con calidad de tener el derecho de la pesca, el que en hasta público ofrezca del fondo de propios del pueblo respectivo mayor precio". (Un indicio de que el consumo de pescado para el siglo XIX, tenía una influencia en la dieta de los habitantes del Valle Central, fue con el aumento de consumo, que llegó a poner en peligro a otras especies capturadas, por los métodos utilizados. Fue por eso que, en 1854, el diputado Francisco María Oreamuno, dio a conocer la propuesta para que se permitiera la pesca del pez bobo con barbasco, ya que la legislación de entonces prohibía realizarla en los ríos del país, era conocido por los que se dedicaban a la pesca en las riberas de los ríos, que el río Reventazón era el lugar preferido, por la cantidades y calidad de la carne del pez bobo. La anterior solicitud se justificó por las dificultades que se presentaban para ese tipo de pesca, porque las técnicas de utilizar el anzuelo o una caña como lanza eran poco efectivas, según los que comerciaban con el bobo, el poco uso efectivo del anzuelo, justificaba el uso del "chinchorro", de igual manera poco efectivo, lo que hacía difícil la captura de tan preciado "artículo", además de lo anterior argumentó que la pesca era estacional una vez al año, limitándose a un solo río, y no se conocían de otros especímenes para explotar comercialmente como el bobo).

de uso para el ganado y consumo humano, se enviaba comunicado a todos los resguardos del país para evitar y denunciar esa práctica que proliferó por todo el país.³²⁵

La pesca de otras especies era diversificada, según las características comerciales que presentara la explotación de los ríos a finales del siglo XIX. Se tenía conocimiento de la pesca de tiburón tanto en ambas costas, de manatí y de tortuga en el litoral del mar Caribe, así como del lagarto, todas estas especies. Muy posiblemente, se encontraron kilómetros río adentro, pues una particularidad que existía, era su adaptación a ambientes de agua dulce y salada, era común su captura en diferentes ecosistemas como desembocaduras de los ríos, playas, esteros, manglares, barras, entre otros, que junto a las especies de peces de agua dulce dieron cuenta a los pobladores locales del potencial comercial de las especies o mínimo del consumo para abastecerse de carne, aceite, pieles, entre otros subproductos.

El consumo de pescado en el Valle Central vislumbró un potencial que no había sido explotado en su totalidad y solo se restringía a un consumo de subsistencia, sin embargo para 1891, se firmó la escritura para la formación de una compañía de carnes refrigeradas,³²⁶ que se establecería en San José y pesquerías en Limón y Puntarenas o en cualquier otro punto de las costas del país, para la pesca de ostras, tortugas y todo tipo de pescado, apto para consumo humano y pesquerías de agua dulce en el interior del país. Esta compañía se encargaría de toda la cadena de extracción, distribución, venta, exportación e importación de los productos marinos. Contaba con un capital de diez mil pesos inicialmente hasta un tope de veinticinco mil pesos. Al final los problemas de infraestructura y altos

325 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947). “Con base en las anteriores observaciones, ruego a usted muy atenta y encarecidamente se sirva impartir sus instrucciones solicitando una decidida cooperación de parte de los resguardos fiscales del país, fin de que se extremen con verdadero empeño sus vigilancias para impedir la pesca usando la cyanoga, haciéndoles ver el gravísimo peligro que se corre, no solo por la enorme destrucción de toda clase de peces, sino y muy especialmente, por los daños contra la vida humana y de los ganados, que fácilmente pueden envenenarse al tomar de las aguas contaminadas...que se haga extensiva la orden de vigilancia a que se evite también la pesca con barbascos y la muy usual con dinamita, cuyos peligros y daños no necesito repetir. El barbascos resulta, como usted sabe tan perjudicial como puede serlo la cyanoga”.(También se utilizaba el chinchorro que consistía en una red muy artesanal con la cual se capturaban los peces o se colocaba en alguna sección del río que no fuese caudalosa, con la que atrapaban los especímenes del pez bobo, el uso del chinchorro traía como consecuencia la captura y muerte de otras especies de animales que no eran objetivo de la pesca al quedar atrapados, algo muy similar a lo que sucedía con la pesca de camarón y la utilización de las redes de arrastre. El uso del barbascos consistía en la extraer una sustancia o savia que se arrojaba a los ríos, intoxicando a los peces, pero, por lo general, aturdió a los peces más grandes, los cuales se cazaban con una lanza o caña, pero mataba a los más pequeños, por lo cual esta pesca no era selectiva y arrasaba con las poblaciones jóvenes, provocando su recurrente disminución, así también a otras especies que no eran objeto de la captura. En el caso del cyanoga era un veneno utilizado en los cultivos en el siglo XIX y XX, fue duramente criticado por las autoridades, siendo su uso un delito penado, este método no solo arrasaba con los peces cazados, sino que provocaba una alta mortandad a lo largo de kilómetros del afluente y, sobre todo, para el consumo humano y en las fincas que se abastecían de las aguas de los afluentes. Además de estas técnicas, el uso de la dinamita prácticamente acababa con cualquier forma de vida, aparte de eso era sumamente peligroso, en su manipulación, provocando, en ocasiones, graves accidentes a los que utilizaron esta técnica, la pesca estacional, muy posiblemente, se hacía entre los meses de julio a setiembre).

326 *Colección de las disposiciones legislativas y administrativas 1891*. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, tomo III, 1891):308-313. (La compañía se registró en la escritura número trece el tomo primero del protocolo en los folios del 34 al 36, además contó en su formación con prominentes figuras de la élite comercial o política del país como Mauro Fernández Acuña, Carlos Volio Tinoco, también contó con el auspicio de extranjeros entre ellos el marinero Luis von Goeritz y Hoyn y del ingeniero civil Colin Campbell y Calnek.)

costos para su instalación impidieron su instalación lo que hubiese colocado al país como los primeros en América Latina en contar con sistemas de congelación y como un centro de distribución a otras países de América.

6.15 Comercio y Consumo de productos marinos en el Valle Central

Obviaban las autoridades nacionales que la mayoría de los barcos extranjeros venían respaldados con miles de dólares en sus puertos o países de origen, pertenecían a cooperativas o corporaciones que invertían cada año en equipar su flota para la pesca. Era sabido por la Secretaría de Hacienda que en 1950, que casi la mitad del pescado capturado en aguas costarricense, por parte de los barcos de la compañía, no era descargado en la planta en tierra, sino en barcos planta (buques madre) que procesaban el pescado.³²⁷ Los altos precios pagados en el exterior fueron el principal factor del bajo consumo local de pescado y mariscos, pues las compañías preferían entregar sus productos a las embarcaciones extranjeras, varios contratos para esa década enfatizaban en el objetivo de establecer un mercado de consumo interno.

“Con el fin principal que se persigue es el abaratamiento del pescado de mar y de su venta, a precio razonable, a los habitantes del país, el gobierno se compromete a prestar la cooperación efectiva del Ferrocarril al Pacífico, fijando fletes para el transporte, acondicionando el material rodante y supliendo, a precio de costo, la corriente eléctrica necesaria para la refrigeración o para cualquier otro fin requerido en el transporte seguro, higiénico y rápido de los productos de la empresa del contratista, ya que de ella depende, en gran parte, el éxito de la empresa. Así mismo, se trata de un producto perecedero, se entiende que el ferrocarril debe suplir los medios de transporte más rápidos a su alcance para que dicho producto llegue a los mercados del interior sin demora y en un estado”.³²⁸

La modesta flota pesquera nacional comenzó una lucha por defender y sacar provecho de manera muy limitada, del recurso marino [pues se carecía de una flota naval de vigilancia costera y de una flota pesquera de avanzada]. Causó a la vez, una serie de conflictos por los derechos patrimoniales del recurso marítimo en ambos mares; pues las nuevas empresas marítimas defendían los derechos comercialmente comprados, creando para la década de 1940 una incertidumbre acerca del abastecimiento y conservación de las especies marinas explotables en los mares, sobre todo, del Pacífico de Costa Rica para el consumo nacional.

El impacto de este conflicto se dejó ver primero en la merma de atún para abastecer al mercado nacional a principios de la década de los años cincuenta; la Pacific Refrigeration Company, prácticamente, tenía abarrotado la explotación del Pacífico con embarcaciones afiliadas, para abastecer en su mayoría al mercado estadounidense y, secundariamente, al resto del continente.

327 ANCR. Serie Agricultura, 2035. (1950)

328 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 78. (1932).

El Valle Central era el principal mercado de consumo de productos marinos, pero su accesibilidad era limitada, ya que dependía de la tecnología de los refrigeradores y la disponibilidad de energía eléctrica, aunque estos fueron populares a mediados de los años cuarenta, en diferentes comercios sobre todo restaurantes.

Se sabe por las fuentes revisadas que solo en Puntarenas, la Pacific Refrigeration Company, fue la única a finales de 1930 y principios de 1940, que producía y vendía hielo, a toda la población, barcos pesqueros, contaba en sus barcos con sistemas de enfriamiento móviles, siendo para los pescadores nacionales una inversión muy alta, conseguir el hielo.

De cualquier manera la conservación de pescado o mariscos requería de grandes inversiones, durante su descarga en el muelle de Puntarenas; es en un memorando que se envió al Despacho del Ministro de Agricultura, para solicitar un permiso de pesca, se le detallaba la situación del consumo de pescado en Costa Rica y las mejoras necesarias para aumentar su consumo en la dieta diaria y expandir el mercado de mariscos más allá del Valle Central:

“Es mi propósito establecer en Costa Rica la industria de pesquería con el propósito de suplir de pescado a las poblaciones en todas las cuales ese alimento se vende actualmente a precios muy altos, siendo, por consiguiente, el consumo muy perdida o no dejar ganancia ninguna a causa de la falta de costumbre que tiene el costarricense de usar el pescado como parte de su dieta diaria. Para este fin me propongo traer una embarcación adecuada especialmente para la pesca, la cual usaré también en el transporte de productos del país, haciendo comercio de cabotaje entre los diferentes puertos de la costa Pacífica.”³²⁹

Este es uno de muchos permisos de navegantes, pescadores y empresarios nacionales o extranjeros de utilizar las embarcaciones de cabotaje en la actividad pesquera, en este caso, específico, por medio de este argumento se solicitaba la exoneración en la importación de las naves, cuando se registraban como costarricenses, la libre introducción de combustibles, lubricantes y de los implementos, para las lanchas y equipo de pesca.

El ingreso de trabajadores foráneos traídos por la Compañía pesquera, no podía sobrepasar el 25% del total del personal en las embarcaciones, se estableció que el precio del flete para transporte de pescado en el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, equiparable al de ganado, de setenta y cinco colones por carro entre otras solicitudes, estas ventajas traerían el compromiso del empresario de vender el pescado en los mercados de San José y demás ciudades del Valle Central, a precio no mayor de sesenta céntimos por libra y a suplir el pescado en los hospitales y otras instituciones que lo vendiese a treinta y cinco céntimos por libra de pescado de primera sin escama y el pescado de segunda con el 30% de escama.

Su transporte por camiones ponía al pescado y demás mariscos, como un producto de lujo, a pesar de que el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, transportaba pescado en carros planos con neveras móviles o

329 ANCR. Serie Agricultura.394. Folios, 36-37. (1938).

frigoríficos, los costos operativos eran altos y pocos los incentivos para aumentar el consumo de pescado, por lo cual el pescado y mariscos frescos casi, en su totalidad, salía a mercados extranjeros.³³⁰ Aun así se sabía por las propias autoridades fiscales y militares que desde principios del siglo XX, cientos de embarcaciones de diferentes nacionalidades, establecían pequeñas áreas de pesca cerca de lo que es hoy el mar territorial hasta la isla del Coco, sin supervisión de las autoridades nacionales y sin estudios que garantizaran la recuperación a la alta demanda de consumo. Antes de 1935, Costa Rica no poseía en su dieta el consumo de pescado en altas proporciones que garantizara el establecimiento de un mercado nacional y una red de distribución que facilitara su consumo a nivel nacional.

Por lo cual, con el consumo de pescado a finales de la década de 1930, la explotación del mar entró con un nuevo escenario de desarrollo y esperado progreso para el Poder Ejecutivo la evolución del mar como frontera desconocida estaba llegando a su fin, su explotación era una extensión de lo que sucedía en tierra con los bosques, transformación del paisaje natural por uno agrícola y ganadero poco rentable.

La incorporación de un elemento tan rico en nutrientes como el pescado, llegó a ser tan importante que la publicidad utilizada en la década de mayor consumo del atún enlatado le daba un rango de alimento necesario, mucho mejor que la carne de res. Tratar males como la falta de apetito y llenar una serie de nutrientes para la salud humana presentándolo como un producto mucho más accesible y de fácil conservación que la carne de res y pollo³³¹. Sin embargo su aprovechamiento nutricional se vio amenazado por no contar el país con una legislación nacional que protegiera la seguridad alimentaria de la población no solo en este tipo de pescado, si no otro tipo de mariscos que por ser tan susceptibles, que la gran mayoría solo podían ser consumidos en la ciudad de Puntarenas.

La falta de cámaras móviles de refrigeración afectó la distribución del pescado en el Valle Central, por su rápida descomposición. Además por encontrarse ligeramente fuera del alcance de los pescadores nacionales, rutas terrestres en buenas condiciones, durante todo el año, el consumo

330 ANCR. Serie Agricultura, 394. Folios, 64-65. (1933). (En 1933, el uso del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico se vislumbraba como estratégico para los pescadores nacionales e internacionales como el del empresario colombiano Carlos Gutiérrez, quien buscó que se le aplicara una tarifa que le permitiese introducir el pescado fresco al Valle Central, sin embargo muchos pescadores y contratistas solicitaban el servicio de manera exclusiva, por lo cual la Secretaría de Fomento, lo vio perjudicial para los demás pescadores que desearan utilizar el servicio de los carros nevera, tanto fue el interés de los pescadores locales que estos ofrecían proveer de los carros frigoríficos necesarios, el ferrocarril, no lo vio viable, pues argumentó que no veía rentable hacer carreras exclusivas para el transporte de pescado y propuso solo la compra de dos carros y adecuarlos como neveras, establecer una tarifa especial. esta medida años más tarde no sería suficiente y, por el contrario, encareció el costo del pescado y mariscos.)

331 (“En 1952, el capitán de un barco atunero, el señor Stuart Heigold, fundó la Compañía Enlatadora Nacional S. A. (CENSA), que hasta la fecha ha sido la casa de marcas como Fiesta y Mar y Tesoro del Mar. De hecho, fue el ilustre ciudadano José María Zeledón, autor de la letra de nuestro Himno Nacional, quien bautizó a Tesoro del Mar, la cual se convertiría en una de las marcas más representativas de la gastronomía y cultura costarricense. Con el paso de los años Tesoro del Mar mostró ser tan importante en la cocina tradicional que fue adquirida por otra gran empresa: Sardimar”). En http://www.atuntesorodelmar.com/atuntesorodelmar_sobrenosotros/atun_sobrenosotros.html. (Fecha de acceso 25 de noviembre, 2012).

de pescado se restringía solo con la temporada de visitación al puerto de Puntarenas en la estación seca o en San José en restaurantes u hoteles que contaran con cámaras frigoríficas. En la década de los años cuarenta, el atún se promocionaba en Costa Rica como un alimento de gran valor nutricional y de consumo popular sobre todo para los niños, sin embargo el aceite de bacalao fue el primero de los alimentos de origen marino que a finales del siglo XIX se importaba como un suplemento nutricional vitamínico pero con más restricción de mercado pues solo las familias con ingresos altos lo podían obtener. En la fotografía 16 se muestra parte de la publicidad utilizada por la marca Tesoro del Mar en el año de 1944.

FOTOGRAFÍA 16
ANUNCIO PUBLICITARIO DE ATUN TESORO DEL MAR, 1944

Si faltan **Apetito y Vitalidad**
a sus Niños, Seleccione la
Alimentación

sin esfuerzo comerán sus niños

Atun Tesoro
DEL **mar**

con gotas de jugo de limón,
porque los deleita.

El Atún TESORO DEL MAR es más
económico que otras carnes, mas nu-
tritivo y de alto valor alimenticio. El
Atún TESORO DEL MAR contiene
proteínas, Yodo, Fósforo y Vitami-
nas A y D.

Ensáyelo y se Convencerá

Agentos Exclusivos:
Distribuidora S.A.
SANTO DOMINGO, SAN JOSÉ, COSTA RICA - MARZO DE 1944

392-D

Fuente: Diario de Costa Rica año 1944, pág.8.

Con la llegada de Stuart Heigold, el mercado de consumo de pescado en 1952 orientó su producción a satisfacer la necesidad de atún hacia la población netamente costarricense, aspecto que llevó el consumo de atún enlatado a ser mucho más asequible. Las compañías pesqueras tenían su mirada puesta en la exportación de carne de atún hacia los Estados Unidos, principal consumidor y explotador de pescado en el Pacífico costarricense. Heigold fue uno de los empresarios más conocidos en la ciudad de Puntarenas y estuvo muy involucrado en las decisiones que se tomaron en los primeros

años de establecimiento del Convenio Interamericano del Atún Tropical, del cual Costa Rica fue el primer miembro latinoamericano y fundador junto con los Estados Unidos.

6.16 Conclusión

Después de 1850, el Estado costarricense, realizó muy pocos estudios de sus aguas y sus costas, pero sobresalieron dos interesantes estudios del cartógrafo Francés Eliseo Fradin sobre el golfo de Nicoya y los ríos navegables del país y la expedición a la isla del Coco por el Capitán inglés Cartney Passmore, Henry Pittier y Anastacio Alfaro. Sin embargo, esos estudios no sirvieron de base para fomentar una escuela naval o estudios del mar para crear sus condiciones propicias y obtener un conocimiento más amplio de sus límites marítimos.

El Estado fue fácilmente influenciado por las percepciones que emanaban de los inversionistas, de las compañías de explotación marítima acerca de las riquezas de sus aguas. Por lo cual no pudo tener una noción de las verdaderas cualidades de sus aguas. Aunque es claro en este capítulo que era muy limitada la estructura marítima del país, lo que dejó a la libre, la conformación de la flota pesquera nacional, situación que en los países potencias marítimas se incentivó la estructuración de estas compañías, mediante el financiamiento, estabilidad jurídica y tenían una flota de embarcaciones provenientes de varios países.

Situación contraria a la que vivieron los primeros pescadores nacionales, donde el Estado no se preocupó por incentivar a este sector y dejó irresponsablemente en manos de unas pocas compañías, la explotación casi exclusiva de sus aguas. Sin tener conocimiento alguno de los efectos que estas actividades tendrían en el mar o en la costa.

No pudo organizar un departamento de pesca que controlara, todo lo concerniente a los contratos que estaban desactualizados jurídicamente cuando se incorporaban criterios de pesca sobre especies marinas sin fundamento técnico y científico reales y solo basados en legislación anterior sin pertinencia. Fue con la llegada de la Pacific Refrigeration Company que las autoridades visualizaron el verdadero potencial, económico que desarrollarían las compañías marítimas en la región; sin embargo, los beneficios derivados de ese contrato con las compañías de explotación marina, especialmente estadounidenses, no rindió los frutos esperados y por el contrario sometió a los habitantes y al pequeño sector pesquero a condiciones de competencia desigual, con complicidad de las autoridades gubernamentales. Lo anterior, afectó el precio del pescado fresco y de otros mariscos en la década de 1940 y 1950, lo que limitó su consumo, que en las décadas siguientes se promocionaría en la dieta del costarricense.

CAPITULO 7

CONTEXTO GEOPOLÍTICO DEL PACÍFICO COSTARRICENSE Y SUS RECURSOS MARINOS EN LA ECONOMÍA DE POSGUERRA

7.1. Introducción

A inicios del siglo XX, la firma de contratos para explorar y explotar las aguas nacionales llegaron continuamente a los despachos del Poder Ejecutivo y de la Secretaría de Hacienda esas solicitudes provenían de empresarios, compañías y en el menor de los casos de los nacionales que querían desarrollar la actividad de la pesca, a escala comercial.

Para la década de 1920, la flota pesquera nacional incursionaba con la pesca de camarón, en el Caribe ya se había incursionado con la pesca de Langosta y tortuga pero fue con la llegada de las primeras compañías pesqueras que la actividad de la pesca empezó a diversificar el panorama económico de la región.

Era necesario el establecimiento de comercios, en la ciudad de Puntarenas para abastecer a las embarcaciones, de insumos materiales como el hielo y la sal que fueron esenciales para estas compañías. Sin embargo, el atraso en la industria del país obligo a estas compañías a traer toda una maquinaria industrial, para el mantenimiento de sus barcos, conservación del pescado, por lo que el Estado permitió la introducción libre de impuesto a estas compañías para sus operaciones. Esta desigual competencia fue clara por las continuas quejas de los pescadores costarricenses que tenían que lidiar con malos precios pagados por las compañías pesqueras.

La hipótesis sobre las restricciones al sector pesquero nacional al acceso a los recursos marinos, es demostrable por cuanto las exoneraciones que recibieron las compañías pesqueras extranjeras, puso en desigual competencia al sector pesquero nacional por los altos costos operativos, para realizar las faenas de pesca, salarios, pago de impuestos, muellaje, gasolina entre otros, fueron rubros que las compañías no tenían que costear en su totalidad. La pesca intensiva en aguas nacionales y el uso de métodos criticados por su alta mortalidad, para otras especies, fueron temas que el sector pesquero denunció y que las diferentes administraciones del Estado, no pudieron (interesó) evitar.

Al final la adhesión a la Comisión Interamericana del Atún Tropical, significó la libertad de las embarcaciones, estadounidense entre otras de obtener pescas en aguas nacionales sin mayor preocupación al estar amparadas a este convenio. Lo que provocó una crisis en el sector pesquero costarricense en general, en el abastecimiento de pescado al Valle Central y la desaparición comercial del golfo de Nicoya, del mapa pesquero como espacio rico en pesca, con las consecuencias ecológicas no comprendidas en su totalidad para la época.

7.2. Potencias pesqueras en la explotación marina del Pacífico de Costa Rica

En los primeros años de la década de los años veinte en que la exploración y explotación marina iniciaba en Costa Rica, los pescadores locales se limitaba a navegar las costas, manglares, ríos, esteros,

deltas, barras, canales y cuanto espacio acuático les permitiese obtener una pesca abundante, estos sitios desde el siglo XIX, fueron los escenarios de la extracción con fines de subsistencia de especies marinas como el pescado, la tortuga, el lagarto y el tiburón, entre otras, conocidas por los aborígenes y colonos desde el siglo XIX.

Antes de la incursión de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, la potencia pesquera mejor conocida en el mundo era la japonesa, se calculó que antes de los ataques a Pearl Harbor; realizó capturas dos veces más que los Estados Unidos y Canadá juntos, además, los japoneses ya habían realizado pescas por todo los océanos conocidos, lo que incluía a ambos litorales de Centroamérica, pero por el contexto político-militar que vivía el Japón en ese período de la década de 1930 y 1940, le fue fundamental obtener grandes recursos de pesca.

Otra potencia emergente en la pesca fue la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, era la tercera potencia pesquera después de Japón y los Estados Unidos y pretendía recorrer todos los mares del planeta. Las demás naciones pesqueras que bordeaban océanos dieron cuenta de la gran riqueza que encerraba el pescar en las aguas de Costa Rica.³³²

A Costa Rica, no le fue posible establecer un predominio de sus aguas territoriales, las compañías de navegación y pesqueras fueron determinantes para comprender el grado de importancia que tuvo su posición geográfica al grado que las políticas de pesca giraban más sobre las necesidades de pesca de la compañías que los beneficios para el país y en especial de los habitantes costeros. *“Costa Rica es como una nación marítima que va a ser envuelta en asuntos que conciernen a pescas ya sea que ella se crea una nación pesquera o no”*.³³³ En el caso de los pesca en costas, en ríos o en sus desembocaduras no estuvo ajena a la llegada de empresarios extranjeros y nacionales que solicitaron permisos de pesca.

En marzo de 1925, Leonardo Rodríguez y Gustavo Duarte solicitaron permiso a la municipalidad del cantón de Carrillo para iniciar la pesca en las bahías de Panamá, el Coco y Potrero.³³⁴ Por esto, la pesca fue una de las primera actividades en las cuales las municipalidades encontraron problemas para su fiscalización, pues no se tenían criterios técnicos acerca del impacto de la pesca, las especies que se iban a explotar, los insumos que podían generarse a las arcas municipales, poco personal administrativo y casi ninguna poseía embarcaciones de vigilancia. Los pocos estudios que se obtenían, venían vertidos de la Secretaría de Hacienda y se enfocaban más en los ingresos que les podía generar la explotación de alguna actividad tan nueva como la pesca, con el pago de permisos, impuestos al

332 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947). (Para los Estados Unidos, era fundamental establecer tratados y reglamentación pesquera en todo el hemisferio americano, la escalada armamentista y pretensiones imperialistas de Japón dieron cuenta de la seguridad que se debía implementar en aguas fuera de sus costas.)

333 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

334 ANCR. Fomento, 5947. Folio, 2. (1925). (Lo que hoy es playa Panamá, playas del Coco y playa Potrero)

producto, la cantidad mínima de buzos de madre perla, impuestos de muellaje y a la gasolina que fueron los ingresos registrados en la Hacienda Pública.³³⁵

El Amano Maru, barco atunero japonés, fue una de las embarcaciones más relevantes en la pesca de atún y otros pescados en Costa Rica, pues trabajaba para la Pacific, desde 1937 hasta diciembre de 1941, cuando fueron alertadas las autoridades nacionales de confiscar a todas aquellas embarcaciones japonesas, por el conflicto bélico entre los Estados Unidos y el Imperio Japonés a causa del bombardeo a la base naval de Pearl Harbor en Hawai y a la alianza con los Estados Unidos que tenía el país. El Amano Maru estaba entre las embarcaciones pertenecientes a Yoshitaro Amaro, la misma Pacific ubicada en Pueblo de Nuevo de Puntarenas, solicitaba las exoneraciones de las compras de materiales, para sus operaciones y la de sus embarcaciones afiliadas, ante las autoridades de la Secretaría de Fomento o ante la Secretaría de Hacienda, como aparece en este comunicado:

“Don Aquileo Calvo Alvarado, apoderado generalísimo de la Pacific Refrigeration Company, amparado a la cláusula VII del contrato aprobado por Ley 2, del 3 de octubre de 1935, con fecha 20 del mes próximo pasado, presentó solicitud con el objeto de obtener permiso para importar destinados al servicio exclusivo del barco pesquero ‘Amano’ debidamente inscrito en la Capitanía de puerto de Puntarenas, ocupado en entregar atún a la planta de dicha compañía, los siguientes artículos: plumas blancas, pellejos de gato, guantes de lona para los trabajadores, alambre de acero, anillos de comprensión”.³³⁶

El gobierno de Rafael Ángel Calderón Guardia no dudó en realizar dichas peticiones, además de tener desde varios años antes las presiones de los pescadores nacionales sobre la imposibilidad de competir con los japoneses y de denunciar que sus embarcaciones, a la vez de funcionar como barcos atuneros, servían de barcos espías para el imperio japonés, al conocerse de los peligros que corría el Canal de Panamá a un ataque similar al de Pearl Harbor. Las siguientes fotografías son del barco atunero Amano Maru, propiedad del japonés Yoshitaro Amaro. Es el mismo que se ve en la fotografía 18, en el año de 1935.³³⁷ Barco atunero Amano Maru, en 1935, fabricado totalmente de hierro y de una gran envergadura en comparación con las embarcaciones costarricenses de entonces que eran construidas a base de madera, y en la fotografía 17, se presenta a la embarcación Amano Maru, que

335 ANCR. Serie Gobernación. 42545. (1919). (En 1919 el ministerio de Gobernación informaba sobre la prohibición de usar máquinas para la pesca de la concha perla, por los daños que generaba a los bancos perlíferos y su destrucción, fueron frecuentes las solicitudes de pesca con máquina o por que varias compañías la realizaban ilegalmente, como el caso de Enrique Macadam, quien solicita pesca de concha perla con maquinaria aduciendo que otro contratista Hermenegildo Cruz la realizaba con ese método).

336 ANCR. Serie Fomento. 11809. (1938).

337 Miguel Salguero, “El hundimiento del “Amano fue accidental: Una historia de ficción que puede convertirse en realidad, en: Miguel Salguero. *Tres meses con la vida en un hilo: Crónicas y entrevistas (Manuel Mora y José Figueres)*. (San José: Editorial Costa Rica, 1986):105-109. (En este libro Miguel Salguero brinda una serie de crónicas muy interesantes acerca de las vicisitudes que se vivieron en Puntarenas y en Guanacaste alrededor de la actividades marítimas, pesqueras y a la sombra del conflicto de la Segunda Guerra Mundial, donde sus protagonistas las viven en escenarios cerca de los puertos de Puntarenas, Limón, playas del Coco, así como una semblanza a la luz del conflicto civil que vivió el país en 1948, junto a Manuel Mora, fundador del partido comunista y a José Figueres Ferrer como caudillo de las fuerzas revolucionarias).

podía llevar armamento en sus secciones internas frontales donde posiblemente contenía armamento oculto, según el contexto de la Segunda Guerra Mundial:

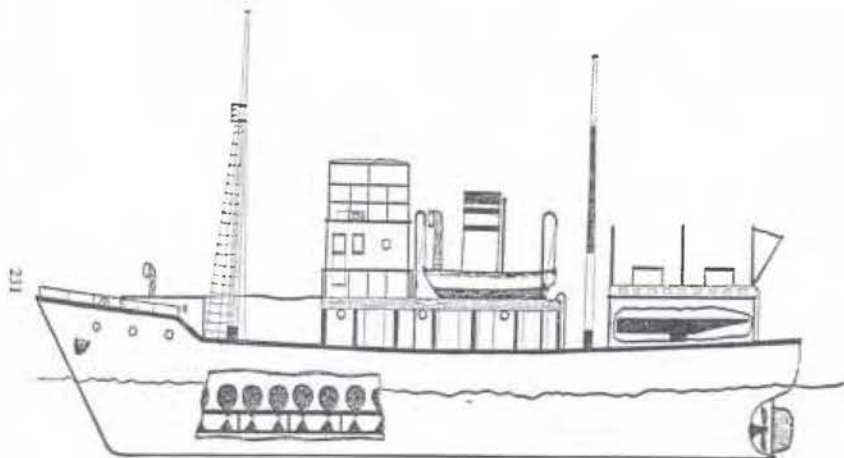
FOTOGRAFIA 17
BARCO JAPONES AMANO MARU, 1930-1940



Fuente: <http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/8/18/yoshitaro-amano/>. (Fecha de acceso: 20 de febrero 2012).

En la imagen 8, se muestran los compartimentos donde se sospechaba que la embarcación podía llevar armamento, los pescadores costarricenses denunciaron esta embarcación ante las autoridades militares para que fuese decomisada y arrestado Yoshitaro Amano, dueño de la embarcación:

IMAGEN 8
DIVISIÓN DE SECCIONES DEL AMANO MARU, 1930-1940



Fuente: <http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/8/18/yoshitaro-amano/>. (Fecha de acceso: 20 de febrero 2012)

En la fotografía 18, esta Yoshitaro Amano propietario de la embarcación (segundo a la izquierda) con miembros de su familia. Solo él estuvo en Costa Rica, en el puerto de Puntarenas.

FOTOGRAFIA 18
FAMILIA DE YOSHITARO AMANO



Fuente:<http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/8/18/yoshitaro-amano/>. (Fecha de acceso: 20 de febrero 2012)

Mucho antes del ataque a la base naval en Hawái, las embarcaciones japonesas inundaron el Pacífico y en el caso de Costa Rica este hecho era denunciado por parte de los pescadores locales, quienes vieron un peligro a la soberanía marítima y alimentaria del país, con el establecimiento de un cuartel militar disfrazado por la pesca y apelaban aplicar con fuerza la ley de prohibición de entrada a los de “raza amarilla”, “...nosotros los pescadores tenemos que estar muy justamente alarmados por esta invasión de nipones que se anuncia en la prensa”.³³⁸ Además de las consabidas quejas por las desatenciones que las diferentes administraciones tenían sobre el sector pesquero del país, que prácticamente estaba a manos de las docenas de compañías pesqueras que competían de forma desigual y con múltiples ventajas comparativas.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, las compañías de explotación pesquera eran originarias del sur de Asia, especialmente, Japón, o países escandinavos, en América, era famosa la flota ballenera de Chile, así como la peruana y ecuatoriana, pero, posteriormente, la supremacía marítima tendría a otro protagonista en la explotación de los mares, los Estados Unidos de América, supeditando sus intereses estratégicos en la obtención de todos los recursos geográficos y de infraestructura como el Canal de Panamá y marinos como las ricas costas de Costa Rica.

Con la ejecución del Plan Marshall, por parte de los Estados Unidos posterior a la Segunda Guerra Mundial, se lanzó a la investigación como no lo había hecho antes, su flota pesquera y

338 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 45. (1937).

científica, surcó las aguas del Pacífico para explorar y conocer donde se encontraban los más grandes bancos de atún en el Pacífico y en el Atlántico.

“Un ejemplo de cómo se puede desequilibrar el mercado de una pesquería se encuentra en el hipogloso en Estados Unidos. A mediados de 1930 se capturaban 45 toneladas por día, y para 1950 su promedio de producción diaria aumentó a 272 toneladas, lo cual provocó una tendencia a reducir el precio recibido por los pescadores y a imponer mayores costos, al mismo tiempo que se redujo la calidad del producto. Desde ese momento, los pescadores convinieron voluntariamente en disminuir el esfuerzo de pesca: realizaron un número menor de viajes a los caladeros donde capturaban, lo cual alivió en parte la situación y se hicieron ajustes para no tener un exceso de mano de obra y de inversiones”.³³⁹

Para reforzar lo anterior, para 1950, solo en los registros de movimiento marítimo del puerto de Puntarenas, los Estados Unidos tenían inscritas 4 naves para transporte de pasajeros con 1.102 toneladas en total y 31 toneladas desembarcadas, 49 vapores de carga, con 123.960 toneladas registradas y 19.075 toneladas desembarcadas y 3443 toneladas embarcadas, yates 4 con cero desembarcos, motonaves 30 con cero desembarcos, pero sumaba la magnífica cantidad 182 naves para la pesca, las cuales registraron un total de 23.624 toneladas en la entrada al puerto de Puntarenas y con 23.326 toneladas a la salida, se embarcaron 107 toneladas, también habían un total de 369 embarcaciones de pesca ancladas en el Puntarenas para ese año.³⁴⁰

Según lo anteriormente dicho, no quiere decir que las demás embarcaciones no descargaran producto pesquero en la planta, la Pacific Refrigeration trabajó con una gran variedad de embarcaciones de distintas nacionalidades, aun así era denunciado que muchas de las embarcaciones afiliadas de la Pacific descargaban pescado en alta mar en buques madre o plantas flotantes.

Esto era así, ya que mucha de la pesca no se reportaba en el muelle de Puntarenas e iba directamente a California, destino final de las capturas de atún en aguas costarricenses, quedando claro de que después de firmarse el Convenio Interamericano del Atún Tropical, en 1949, Costa Rica le cedió, la total libertad de pesca de las embarcaciones de bandera estadounidense.

Se aseguraba que las cantidades descargadas anualmente en Puntarenas cada vez eran menores y los pescadores locales denunciaban la incapacidad de las autoridades para proteger sus intereses y los de la nación, los cuales se vieron disminuidos por la alta tecnología de las embarcaciones americanas, estas con la explotación del recurso marino llegaron a su punto culmen con la firma del Convenio Interamericano de Atún Tropical y que había comenzado en 1935 con la instalación de la Pacific Refrigeration Company para el procesamiento y enlatado de atún, en 1950, venció el contrato y se

339 http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/081/htm/sec_12.htm (Fecha de acceso, 24 de abril, 2012.)

340 Anuario de la Dirección General de Estadística y Censo 1950. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1953):443-444

requería la renovación de un nuevo contrato para que la planta siguiera con sus operaciones en alta mar y muelles.³⁴¹

Para la década de 1940, fue del conocimiento de las autoridades del gobierno, basadas en la información recolectada por las compañías pesqueras de la riqueza marina que había en el Pacífico, pero con la instalación, en 1935, de la Pacific Refrigeration Company para el procesamiento de pescado en el puerto de Puntarenas durante quince años, se inició una política de aguas abiertas que con el otorgamiento del contrato de pesca se creó un comercio casi cerrado a los intereses de la compañía y barcos afiliados.³⁴²

7.3. La Pacific Refrigeration Company en el contexto comercial del Pacífico de Costa Rica

La planta tuvo la potestad de explotar todas las aguas jurisdiccionales que le facultaba el contrato, podía subcontratar barcos pesqueros con una gran capacidad de almacenamiento; esto significó que las doce millas desde la costa le eran entregadas por completo, para explotar el recurso pesquero especialmente el atún, así como otras especies comerciales, según aquellas investigaciones del fondo marino que la compañía estableciese. Esto dejaba al margen a las demás embarcaciones nacionales, pues la gran mayoría estaban fabricadas en madera, (al contrario, de las extranjeras todas eran de hierro), por lo cual les era imposible permanecer en alta mar como lo podían hacer las embarcaciones extranjeras hasta por un mes.

Además, la mayoría de los barcos pesqueros a partir de la década de los años veinte en adelante se les exigía la instalación de radios de comunicación (radiobases o solicitaban el permiso para instalarlos en tierra), esta medida buscó disminuir la pérdida de barcos, por accidentes y naufragios en alta mar y mejoró el control de las embarcaciones, dado que los naufragios fueron comunes a causa de las precarias condiciones en que muchos marinos nacionales zarpaban, sin tomar previsiones o no se reportaban a la Capitanía de puerto, que debía llevar un control del itinerario de salida y arribo. No obstante, en comparación con las facilidades fiscales que el gobierno dio a la Pacific Refrigeration, era imposible competir, mientras que los afiliados de la planta, tenían acceso al hielo a un precio de 0,90 colones, el precio de venta al público (incluía a los pescadores locales) era de 9,00 colones.

Para poner más grave el panorama los pescadores nacionales y de transporte debían pagar el impuesto al diésel, al muelle, al faro, a las descargas brutas en cada uno de los muelles autorizados por el gobierno, rubros que la compañía no pagó excepto por las descargas en el muelle de pescado, aunque mucha de la pesca era descargada en alta mar en buques madre durante los quince años que duró el contrato. Para los pescadores nacionales, para el erario público y la población costarricense

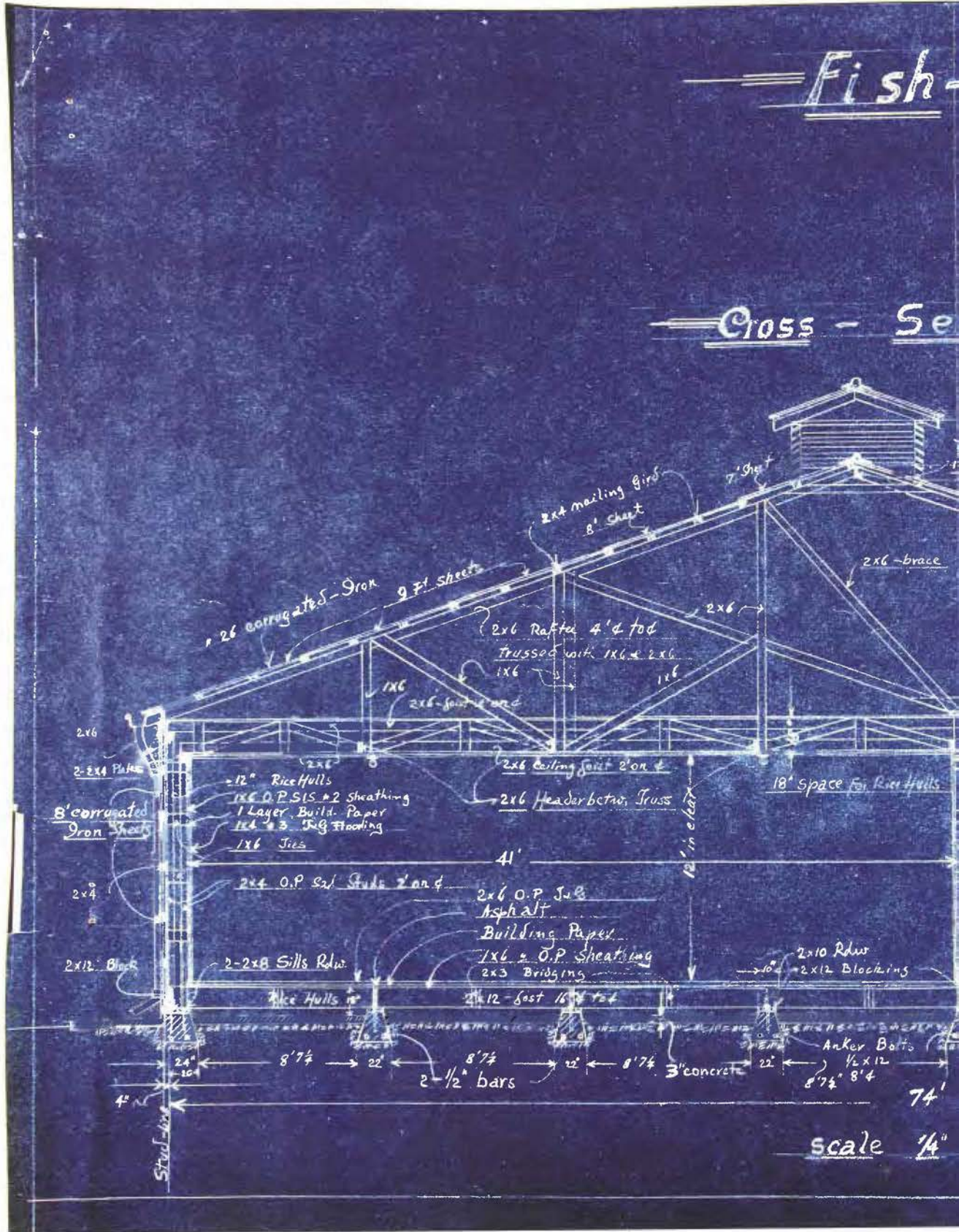
341 ANCR. Serie Economía. 2035. (1950).

342 ANCR. Serie Economía, 2035. (1950).

el mar se concibió en la década de 1940, como un patrimonio a explotar que les daría los beneficios directamente, pero por el contrario fueron los últimos en explotarlo y disfrutarlo por completo.

La extracción de productos a base de especies marinas y costeras, tuvo preámbulos nefastos y los contratos tanto de exploración como de navegación desde la década de 1920, no se consideraban las técnicas, impactos y consecuencias biológicas y patrimoniales en los recursos costeros y marinos. Las propuestas enviadas al gobierno o a la Secretaría de Agricultura de parte de los empresarios fueron recibidas, analizadas y aceptadas en tanto su aporte a la economía regional y nacional, fuera lo suficientemente rentable para el Estado y la compañía. En el caso de otros ecosistemas como el manglar, este fue uno de los primeros en ser transformados por las actividades agrícolas y ganaderas, pues al ser explotada la milla marítima muchos de los colonos vieron en el mangle un recurso rentable para ser explotado, utilizando esas tierras para pastos y agricultura, con la consecuente desaparición de un hábitat.

Se puede apreciar en la fotografía número 19 el plano de la planta de la Pacific Refrigeration Company, la tecnología empleada en la construcción y diseño de la planta, requirió de una minuciosa y detallada revisión por parte de las autoridades, por sus proyecciones y operaciones para las pesca en el océano Pacífico, había preocupación acerca de su funcionamiento y seguridad en la utilización de químicos como el amónico, en la ciudad de Puntarenas y muelles cercanos:



Fuente: ANCR, Serie Mapa y Planos, 1394. (1935).

Aparte de la ganadería y la agricultura, las salinas ayudaron a disminuir, significativamente, su extensión a lo largo de todo el Pacífico de la cobertura de manglar hacia finales de la década de los años cincuenta, dejando a futuro solo parches de lo que fuera uno de los ecosistemas más extensos, complejos y ricos del país.

Alrededor de la pesca hubo actividades que dependían de la oferta que esta industria les hiciese, para abastecerse de materiales, ese fue el caso de la sal. Las salinas evolucionaron de un mercado micro regional a suplir, las necesidades de la industria pesquera, las necesidades agrícolas y del Valle Central.

La sal fue uno de los materiales fundamentales para la Pacific Refrigeration Company, lo cual incentivó a que se extendiera su producción a lo largo del Pacífico, especialmente en el golfo de Nicoya, ubicándose cerca de playones y esteros, llevando su elaboración una gran cantidad de madera en especial de mangle (utilizada como carbón vegetal) por lo cual las salinas participaron como agentes de cambio en el paisaje costero del Pacífico.

Sin embargo, fue motivo de excusa para las embarcaciones o compañías extranjeras de pesca o de cabotaje desde el siglo XIX, solicitar la exoneración de impuestos de importación de materiales, por la deficiencia del país en materias primas y abastos que fueron necesarias suministrarle a las flotas internacionales, para realizar sus operaciones en el mar.

Los datos absolutos reportados en los Anuarios Estadísticos de carga de corteza de mangle presentaron, una paulatina disminución de las cantidades descargadas en el puerto de Puntarenas, pasando de una cantidad de 2.591.043 kilos en 1949 a 1.953.966 kilos en 1950, mientras que las descargas de sal tuvieron un crecimiento registrado de 4. 440.665 kilos en 1949 a 4.774.942 kilos en 1950.³⁴³

La falta de caminos para los productores de sal, se vio aliviada por el rol que fungió el cabotaje y en mayor medida el uso de lanchas, sirviendo en la conexión del comercio de mercaderías, el cual fue esencial para incentivar su introducción al principal mercado de consumo el Valle Central por medio del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico de manera más rápida, las salinas siguieron siendo una actividad productiva, presente en la economía regional todavía en la década de los años sesenta.

7.4. Conflictos fiscales y regulación estatal

Como ocurrió en el siglo XIX, las preocupaciones fiscales sobre el crecimiento del comercio marítimo y el uso de nuevas rutas, hizo que la vigilancia de las fronteras fuese en aumento a medida que el Estado amplió su frontera marítima Fue en 1948, cuando el país promulgó su soberanía sobre el

343 Anuario de la Dirección General de Estadística y Censo 1950. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1953):437(En este apartado la transformación del espacio marino fue acompañada del cambio en el paisaje uno ejemplo de esto es la extracción del mangle para la industria carbonera, cuyos datos anuales de entradas al puerto de Puntarenas podrían indicar la disminución del área de cobertura, del manglar esto habría que demostrarlo para resolver si hubo una disminución de su demanda o hubo disminución del área explotada dando señales de agotamiento extractivo)

mar territorial y abrió la discusión a futuro sobre el manejo de la fronteras marítimas con sus vecinos de Nicaragua, Panamá, Colombia y Ecuador. Reconoció en los contratos con las compañías pesqueras o de transporte la amplitud de su mar territorial hasta la isla del Coco. Un ejemplo es la siguiente cláusula, de un contrato de pesca para la década de 1940, que estipula lo siguiente:

“El gobierno concede al empresario el derecho, durante la vigencia de este contrato: a) De pescar y cazar en la aguas costarricenses del océano Pacífico internándose mar adentro, como convenga al empresario, y sin perjuicio de tercero, todos los animales marinos que al mismo empresario puedan ser aprovechables para su empresa, y no pertenezcan a nadie especialmente con título legítimo, debiendo el empresario traer a Puntarenas u otros lugares de la costa, después de elegido tal sitio de común acuerdo entre las partes, todo el producto de la pesca o caza, para su conversión en abonos agrícolas por medio de la planta que luego se indica y procedimientos científicos adecuados. La presente concesión no cuartará el derecho de cualquier persona tiene, conforme a la leyes de la república, para pescar en aguas públicas costarricenses, para proveerse de carne o comerciar con ella como artículo de consumo, igual facultad tendrá el empresario. La concesión incluye también el derecho de pescar o cazar en otras aguas públicas costarricenses de la región del Pacífico, y de las márgenes de ellas, animales utilizables para abonos agrícolas tales como lagartos, iguanas, garrobos”.³⁴⁴

Para la década de los años cincuenta, la Pacific Refrigeration Company, fue un importante impulso a la explotación de los recursos marinos, en Costa Rica, pues permitió el procesamiento de la carne, especialmente de atún y de otras especies de peces y mariscos en la planta frigorífica.³⁴⁵ Pero para las autoridades gubernamentales, la Pacific que ya contaba con quince años de estar establecida en Puntarenas y a la cual le debía renovarse el contrato de explotación, no se le podían dar privilegios positivos en los impuestos y menos en las cantidades por cada tonelada exportada. Con posterioridad, a la firma del contrato con la Pacific, se percataron las autoridades de Hacienda de las verdaderas ganancias en la cuenta de la compañía, y lo que el erario público estaba dejando de percibir por las rentabilidades no reportadas, por lo que en una carta el Secretario de Hacienda manifestaba las observaciones de sus despacho a las autoridades del Congreso que tenían en estudio la renovación del contrato con la Pacific.

“Considero de especial importancia la observación que hace el contador mayor en lo que respecta a la disminución en el impuesto por cada tonelada de atún, otros pescados, mariscos, o parte de cualquiera de esos productos que salgan del país procedentes de la planta frigorífica. En mi concepto esta reforma requiere la aprobación legislativa. También, me parece conveniente de que la compañía en referencia esté obligada a pagar todos aquellos impuestos que, actualmente, paga la Compañía Bananera de Costa Rica, a saber el de la Renta, el Territorial, el Consular y el de Ganancias en Sociedades Anónimas. El pago de la vigilancia fiscal también considero debe incluirse en el contrato, pues resulta bastante dispendioso. En cuanto al aspecto general del contrato, me permito sugerir que la prórroga se haga por períodos de cinco años, y que se establezca, claramente, lo referente

344 ANCR. Serie Congreso. 16723. (Junio a noviembre de 1933).

345 ANCR. Serie Economía. 1622. (1950). (Para 1950 el gobierno estaba anuente de establecer un contrato con la Compañía Harinera de Pesca Centroamericana Ltda., la cual deseaba instalar una planta para elaborar harina y aceite de pescado.)

a los buques madres, ya que puede ocurrir que las exenciones que concede el contrato sean usadas por buques afiliados que decidan surtir buques madres, haciendo competencia desleal a los que trabajan en otra forma”.³⁴⁶

Esa otra forma implícitamente hacía referencia que esta explotación era realizada por la Pacific, bajo contratos con embarcaciones extranjeras, dejando al margen la participación de la flota nacional existente, esto era así, pues la tecnología de estas embarcaciones, la mayoría de origen norteamericanas, seguida por las japonesas, superaban en demasía la tecnología de las embarcaciones nacionales.

Las primeras tenían la posibilidad de realizar las pescas en alta mar, por más de un mes y hasta de procesar el producto en la misma embarcación. Cabe señalar que muchas embarcaciones nacionales que sirvieron de transporte de carga, pasajeros y extracción de concha perla, se rediseñaron para la pesca de arrastre (camarón) y la pesca de otras variedades de peces, tortuga, lagarto o cocodrilo y tiburón. Esto cambió al darse cuenta las autoridades de las ventajas que se les había dado por décadas y de los pocos beneficios que traían al país, las compañías y empresas dedicadas a la explotación marina y su instalación en tierra.

El escenario para los pescadores y habitantes de Puntarenas y otras regiones de la costa del Pacífico, ya se anunciaba como crítico, por la apertura de más permisos de pesca con extranjeros, pero aún las autoridades vieron que el contrato con la Pacific dejó pendientes puntos que fueron en beneficio absoluto de la compañía, por lo cual, en 1950, el Ministro de Hacienda le señalaba al Ministro de Agricultura, la necesidad de realizar varias modificaciones al contrato existente, las cuales iban en busca de captar de manera más eficiente los ingresos y tributos, por parte de la compañía a la Hacienda Pública que se veían muy bajos para las altas ganancias que había obtenido desde su funcionamiento en 1935.

“Si bien es cierto que la ley autorizó la renovación de este contrato por otro periodo, a opción de las partes, tomando en cuenta que se hacen reformas y hasta se propone una rebaja de uno de los impuestos por el Ministerio de Agricultura e Industrias, tengo mis dudas sobre la legalidad de estas enmiendas por parte del Poder Ejecutivo si no se someten a la aprobación del Legislativo”.³⁴⁷

346 ANCR. Serie Economía. 2035. (1950).

347 ANCR. Serie Economía. 2035(1950). (Carta enviada al Ministro de Hacienda el 13 de setiembre de 1950, por el contador mayor, en la cual daba su criterio acerca de las cláusulas con modificaciones inscritas en el contrato planteadas por el Poder Ejecutivo, recomendaba tomar parte de la opinión del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico el cual le brindaba servicio a la Compañía Frigorífica, para el transporte de pescado al Valle Central, revisar el cobro del impuesto de un dólar y medio el cual propuso el ejecutivo a un dólar, por cada tonelada de atún o pescado exportado, el contador proponía que este cobro lo hiciera el Banco Central sobre uno, dos o tres por ciento en dólares, pues la generación o ingreso de divisas no era la que se esperaba con esta reforma dado el nivel de precios que se pagaban en el exterior que ya tendía a la alza, ya fuera por el alto consumo de pescado en los Estados Unidos o por la escasez del producto que se notaba con respecto a años anteriores, según recuento de expertos que así lo señalaban a las autoridades nacionales con anterioridad. Era necesario que la Compañía contribuyera como lo hacían otras empresas radicadas en el país, la Compañía Bananera por ejemplo, pagaba el 4% de impuesto consular sobre importaciones y las embarcaciones nacionales construidas en el país y dedicadas al cabotaje pagaban el impuesto de muellaje de 0,02 céntimos por kilo bruto y al pago de impuestos de 0,08 céntimos por galón de gasolina. Manifestaba el contador mayor lo siguiente, “No podrían decir que se les grava mucho; pues como ya he dicho antes, muchas otras embarcaciones e industrias, pagan más. Podemos agregar, que por Decretos Leyes números

Las reformas al contrato que preocupaban al ministro y veía necesario cambiar, fueron el aumento del impuesto cobrado por cada tonelada de atún, otros pescados, mariscos o cualquier parte de esos productos que saliesen del país por la planta frigorífica. También que se le obligara a la Compañía pagar todos aquellos impuestos que no pagaba con anterioridad como el impuesto a la renta, el territorial, el consular y el de ganancias sobre sociedades anónimas, lo cual llamaba la atención, pues su contraparte americana la Golfo Dulce Land Company con la firma del contrato en 1938³⁴⁸ y su instalación en el Pacífico Sur, los pagaba en su totalidad.

También cobrar un impuesto por el consumo de aceite diésel y un impuesto de 0,50 céntimos por cada galón de gasolina, al pago de la vigilancia fiscal, ya que cada barco llevaba un agente de hacienda para verificar las cantidades reportadas por la Compañía. Aunado a lo anterior, era preocupación del Ministerio de Hacienda, la descarga de pescado en alta mar en barcos madre o buques, los cuales recibían el producto, pero este no era reportado o no eran fidedignos los datos vertidos a la aduana, en el puerto de Puntarenas.

Esto generaba una competencia desleal con los demás pescadores, en su mayoría nacionales que sí reportaban sus descargas y, por último, estipulaba la creación de mecanismos de protección para el consumo nacional. Estos dos últimos puntos fueron muy importantes, pues marcan la lucha por mejores condiciones de explotación e incentivos a la pesca para los empresarios nacionales todas las anteriores, con el objetivo de mejorar la obtención recíproca de los beneficios económicos otorgados a los pescadores extranjeros.³⁴⁹

La única protección que se le daba a la compañía era duplicar el impuesto de combustible a los barcos pesqueros no afiliados a esta, pues parecía obvio que si se le aumentaba el impuesto de la gasolina, lo debería hacer con las demás embarcaciones. Las autoridades como se dijo anteriormente, nunca supieron establecer una diferenciación entre una pesquería artesanal nacional y una de nivel industrial, como la que se hallaba en el Pacífico.

Años antes, la Cámara de Comercio de Costa Rica había levantado un estudio para cuantificar cuánto generaba la industria pesquera para los años 1945 y 1946, esto por un artículo del fallido reglamento de 1947, que dejaba muy por debajo las verdaderas ganancias por concepto de impuestos, afirmando que este último había sido un año malo para la industria, se habían recogido 5.080,00 toneladas de pescado, se invirtieron más de 150 000,00 colones en provisiones, en la planta se

781 y 812 del 18 de octubre y 4 de noviembre, ambos de 1949, se les dá a la agricultura y algunas industrias el aceite de diése y el carfin, exencionándolos solamente del 50% de los aforos".)

348 Ana Luisa Cerdas Albertazzi. "El surgimiento del enclave bananero en el Pacífico Sur", *Revista de Historia* (Costa Rica) n°28, (1993):139 (La Compañía tuvo el permiso de construir dos puertos, uno en Quepos y otro en Golfo Dulce (Golfito) para servicio público, a cambio el gobierno cedería en calidad de arriendo gratuito las tierras comprendidas en la milla marítima que ella considera necesarias. A cambio se le daba exoneración de impuestos en la importación de materiales y solo debían pagar el impuesto sobre artículos adquiridos en el país.

349 ANCR. Serie Economía. 2035. (1950).

empleaban 366 trabajadores, de los cuales 178 eran mujeres y en los barcos 444 hombres, un total de 810 trabajadores, se pagaron ¢1.200.000,00 de salarios anuales, se pagaron en impuestos de aduana y muelle 180.000,00. Los gastos totales en operaciones fue ¢3.900.000,00, incluyendo ¢1.000.000,00 de los barcos y en exportaciones ingresaron ¢372 681,12 que ingresaron en forma de divisas.

La mayor preocupación de la Cámara de Comercio se centró en ¿Cómo sería para la Secretaría de Hacienda en el futuro, cuantificar los impuestos que pagaban los barcos madre o planta flotantes? Estos eran de 2,00 dólares por cada tonelada métrica de provisiones, pues el artículo 12 del reglamento de pesca establecía el pago de este rubro, sin embargo, estas embarcaciones (buques planta) distribuían provisiones y otras mercaderías entre sus barcos afiliados y solo eran vigilados por un funcionario que viajaba a bordo, la compañía costeaban su alimentación y sueldo, lo que desligaba por completo el control aduanal, el artículo 12, de esa ley los convertía en una pequeña zona libre de impuestos a la importación de mercaderías. La Cámara de Comercio se preguntaba, cómo en realidad se contabilizaría o evitaría el contrabando o actos corruptos del agente de aduanas en esas embarcaciones. En el cuadro 17, se presentan algunos de los productos de abastos para los barcos pesqueros y cantidades de dinero que el fisco dejaría de percibir, si no se les elevaba el monto de impuesto por su importación en el año de 1947.

CUADRO 17
MATERIALES Y ABASTOS DE LAS COMPAÑÍAS
PESQUERAS QUE REGISTRABAN ARANCELES EN PUNTARENAS, 1947
(Monto en miles de colones)

1.	Avena y similares.....	1.978,00
2.	Cereales preparados.....	2.106,00
3.	Harina de Trigo.....	27.950,00
4.	Carne en latas y otras.....	12.700,00
5.	Frutas en latas.....	5.900,00
6.	Ropa hecha de algodón.....	10.820,00
7.	Vino blanco y tinto.....	3.100,00
8.	Whisky.....	11.160,00
9.	Medias de seda.....	1.652,50

Fuente: ANCR. Serie Economía, 1622. (1947)

En 1950, la compañía para hacer efectiva la exención de otros impuestos y trasladarlos a los barcos afiliados establecía cuotas de pesca y esto era imposible para la mayoría de las embarcaciones nacionales, las cuales no tenían la capacidad tecnológica y tampoco de captura de grandes cantidades de pescado.

Era claro que la industria pesquera en manos de las compañías extranjeras en tierra y, en el mar, tenían beneficios fiscales les permitía obtener ganancias, prácticamente, en todas las fases en que operaban las embarcaciones y la planta, además el Estado en el mar tuvo el inconveniente de

contar con personal idóneo, honesto y leales a los intereses de las autoridades nacionales, desde la primera emisión de la reglamentación hacendaria para el control de los resguardos, la búsqueda de funcionarios con ética profesional.

“Este limitadísimo número de provisiones incluye dos o tres de muy posible, fácil y productivo contrabando. Se necesitaría un ejército para impedir, en toda la costa del Pacífico, el contrabando que los buques almacenes estarían en perfecta capacidad para hacer por medio de sus barcos auxiliares y cualesquiera otros, a los que se podría pasar la mercaderías, según el Decreto n° 03, sin vigilancia aduanal de ninguna especie. Tanto el primer aspecto de aprovisionamiento honrado como el de posible contrabando en gran escala, tienen proyecciones tremendas contra la nación y no es posible concebir que se puedan establecer por ley de la República”.³⁵⁰

Por ello, estaban al margen de los beneficios que se obtenían al estar afiliado a la compañía, donde se recibía un mejor precio en la compra de abastos, exención de impuesto sobre la importación de maquinaria, equipo, repuestos, materiales, muellaje y la compra de hielo que era fundamental para la actividad pesquera.

Otra problemática generada y que fue un dolor de cabeza para la administración, fue formar funcionarios de reconocida lealtad y honradez pues el contrabando en estas embarcaciones no era desconocido, al ingresar a puerto o estar en la costas tenía la facilidad de ingresar artículos sin pasar por la aduana, perdiendo el Estado grandes sumas de dinero al fisco.

7.5. La incipiente industria pesquera costarricense

Muchos trabajadores o lugareños se trasladaron a la actividad pesquera para esa misma década, según don Luis Lostalo, muchos de los que se dedicaban al cabotaje, es decir, desde el capitán, tripulación, bodegueros y lancheros, vieron en la pesca de arrastre o trasmallo para capturar el camarón, una opción comercial viable ante la decadencia progresiva del cabotaje; los volúmenes de carga cada año eran menores y disminuían las carreras entre puertos del Pacífico a Puntarenas. Pero, es visible que desde mucho antes, el traslado o la complementariedad de las actividades de cabotaje y del sector pesquero fueron cada vez más frecuentes e incentivaron la merma en el trasiego de mercaderías.³⁵¹

Según recuerda don Luis Lostalo, el consumo de pescado era preponderante en las costas y este era llevado por pedidos directos de particulares, negocios o restaurantes, por lo cual el traslado era sumamente caro dado que los camiones frigoríficos para la década de los años cuarenta no eran muy comunes, el hielo era muy caro, y no compensaba en ganancias el costo de su traslado al Valle Central. En la década de los años 30 y 40 en las capturas, era muy común desechar especies que no

350 ANCR. Serie Economía.1622. (1947).

351 ANCR. Serie Agricultura, 394. Folio, 49. (1937). (En 1929 al empresario de transporte en Puntarenas, David Naja Talío, tenía un contrato de captura de tiburón y lagarto en el Caribe, pretendió la misma pesca en el golfo de Nicoya y costa sur.)

eran comercialmente atractivas, o poco conocidas en cuanto a sus propiedades alimenticias (lo que hoy se llama fauna de acompañamiento), en aquel entonces se le llamaba “chatarra”.³⁵²

El consumo de pescado en escala en Costa Rica, apareció en la década de los años treinta; anterior a este período el consumo se dio con la importación de pescado en salmuera o en conserva, productos que se mantuvieron hasta el siglo XX, con la introducción del atún enlatado se popularizó su consumo, no obstante la diversificación de los productos marinos, fue poco conocida aún para los mismos pescadores, quienes en grupos de embarcaciones o de manera individual y artesanal realizaban las faenas de pesca, si tener nociones de cuáles eran las especies que podían comercializarse, según sus propiedades alimenticias.

Por el contrario, el desconocimiento sobre la fauna marina los llevó a limitarse a capturas de muy pocas variedades de peces comercialmente importantes un ejemplo lo fue la sardina la cual solo se utilizaba como carnada para el atún y otros pescados, ambas costas suplían de abundantes especies, como barracudas, martinetes, snappers (pargos), tarpons (sábalos), camarones, ostras, langosta espinuda en el Atlántico y tortugas en las bocas de los ríos y mar.

Tiempo después con la aparición de las redes de cerco o “long line”, donde se obtenían grandes capturas de atún, ayudó a que aumentara su consumo a nivel internacional. “Las pecas costeras en Costa Rica, aunque llevadas a cabo por unas pocas personas, no proveen suficiente pescado para soportar por lo menos las demandas locales de los puertos pescantes mismos, mucho menos las necesidades de Costa Rica.”³⁵³

Según otros pescadores entrevistados de playas del Coco, entre ellos don Eulogio Sequeira Sequeira, dedicado a la pesca de langosta, madre perla, en la década de 1960 y 1970, manifestaba que era común la extracción de la madre perla mediante el buceo, pero ya no con el atractivo comercial que había ostentado en el pasado.

Según recuerda de su infancia, fue muy común obtener la pesca para consumo interno y vender el resto a los comerciantes del Valle Central y de Guanacaste a precios de intermediario o al precio que el dueño del transporte dispusiese, solo se obtenían buenos precios cuando el producto se negociaba directamente con algún cliente en San José, al final, el producto era vendido mucho más caro en el

352 (Don Luis Lostalo Francheschi, es uno de 14 hermanos nacido en 1923 se dedicó desde muy pequeño a las labores concernientes a la navegación y pesca, fue el primer pescador en construir un barco camaronero completamente de hierro en 1984, en uno de los diques ubicados en el estero de Puntarenas, siendo su padre Francisco Lostalo de origen panameño (Chiricano), quien lo introdujera en la pesca y se convirtió en conocedor de la situación pesquera y marítima del Pacífico de Costa Rica especialmente de la provincia de Puntarenas, se inició en el cabotaje con viajes de Puntarenas a Puerto Cortés, golfo de Nicoya en la década de los años cuarenta y, posteriormente, se trasladó a la pesca comercial de camarón, describiendo, los cambios en la merma de la riqueza que ostentó alguna vez las aguas del golfo de Nicoya y el Pacífico, en general, por el abandono del Estado a la actividad pesquera nacional, por medio de una pequeña entrevista brindó datos interesantes acerca de la pesca durante las década de 1950 a 1990 años que se dedicó a la pesca, ver anexo 2).

353 ANCR. Serie Economía, 1622. (1947).

Valle Central, los costos para los pescadores eran cubiertos en su totalidad y el estímulo a la actividad pesquera nacional era prácticamente nulo.³⁵⁴

En 1937 y con el pleno funcionamiento de la Pacific los pescadores de Puntarenas informaban con preocupación, de las negociaciones del Poder Ejecutivo con otra compañía para el establecimiento de otra planta de procesamiento de pescado, pues esto significaría la ruina de las familias dedicadas a esta actividad.

“Con las noticias publicadas en la prensa de esta capital, de que se está en arreglos con una empresa extranjera para la explotación en gran escala de pescado fino en nuestras costas del Pacífico, para abaratar en lo posible este artículo, los pescadores nacionales, que, en su totalidad, son gentes pobres y cargadas de familias, quienes viven de esa industria, se sienten desalentados y atemorizados ante el peligro que les amenaza, de verse, de la noche a la mañana, reducidos a la miseria por la absorción del negocio por una empresa extranjera contra la cual ellos no podrían competir... En otras partes del mundo, el pescador tiene protección del Estado, aquí más bien se hacen dificultades. No existen seguro para nosotros ni que pensar que si regresaremos con vida o sin vez de traer el pan nuestro y el de nuestra familia será a nosotros a quienes se nos traerá. Con todo y que vivimos sin protección del Estado, no nos quejamos y hacemos frente a nuestras necesidades, conformándonos con lo que la naturaleza y nuestro esfuerzo produce...”³⁵⁵

En la misiva que se envió a los diputados por la provincia de Puntarenas, los pescadores explicaban su situación, en donde manifestaban también el poder económico de la flota de pesca japonesa y si tenían subvenciones como las que otorgaban en el país, entonces, podrían hasta regalar el pescado, ya que su interés era poseer un dominio marítimo y comercial, aunque fuese por la vía militar.

Hasta la década de los años cuarenta las embarcaciones costarricenses navegaban la costa y pocas lo hacían hasta las doce millas, solo las embarcaciones extranjeras mucho más grandes y equipadas para soportar la estadía en alta mar realizaban la pesca más allá de las doce millas o aguas jurisdiccionales; no obstante, la alta la abundancia de pescado que existió y dieron fe los reportes de los pescadores, aminoró la necesidad de las embarcaciones de adentrarse a realizar sus faenas a largas distancias de las costas del Pacífico y que en su gran mayoría, fueron realizadas por las embarcaciones de bandera extranjeras que salían de aguas Jurisdiccionales, lo anterior motivo al Estado a abrir la pesca en sus aguas con la esperanza de obtener altos ingresos por concepto de permisos, impuesto a la exportación y elaboración de productos marinos.

Los pequeños pescadores quedaron al margen de poder establecer una actividad similar, enfrentados a invertir en las mismas proporciones que la compañía, pero obteniendo menos beneficios por la actividad pesquera, las empresas pesqueras internacionales estuvieron obligadas a suministrar

354 (Don Eulogio Sequeira Sequeira, es vecino de la comunidad de Sardinal, cantón de Carrillo, es funcionario del Parque Nacional Santa Rosa, en el sector marino protegido, capitán de embarcación que se encuentra instalada en la base de vigilancia de guarda parques costero en la isla San José, en el Archipiélago de islas Murciélagos, ver anexo 3).

355 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folios, 44-45. (1937).

el pescado para el consumo nacional, en todos los contratos establecidos, como el que se negoció con la segunda planta frigorífica de pescado en el Pacífico:

“El contratista en su planta podrá preparar y procesar atún y cualquier otra clase de pescado y cualquier clase de productos marinos obtenidos dentro o fuera [sic] de las aguas bajo el dominio del Estado, y queda autorizado para exportar libremente esos productos procesados una vez satisfechas las necesidades del consumo nacional. Dicha exportación estará sujeta a las leyes que rijan la exportación de productos nacionales, pudiendo acogerse el contratista a cualquier disponible especial que expresamente se dicte acerca de los productos marinos procesados. El contratista se obliga a vender sus productos procesados o preparados en cualquier forma, al por mayor para el consumo interno, a un precio no superior al de los similares importados en la misma época, libres de los derechos de aduana”.³⁵⁶

Si bien el Poder Ejecutivo no estableció otro contrato, hasta la renovación del que tenía con la Pacific Refrigeration Company, en 1950 era evidente la incertidumbre de los pescadores locales y de aquellos empresarios nacionales que, a pesar de contar con la capacidad financiera, sostenían el interés de instalar sus propias plantas de procesamiento, aún con la competencia tan desigual que tenían con las embarcaciones americanas y japonesas, además de que el gobierno no impulsaba el establecimiento de pesquerías nacionales, y tampoco giró créditos o beneficios fiscales para abaratar las operaciones en el mar.

Además de esto, no dio las facilidades para la formación de compañías nacionales dedicadas al establecimiento de una cadena industrial de pesca, las compañías o pescadores nacionales solo pedían que se les diera alguna facilidad con el transporte del producto al Valle Central en las tarifas del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, y un rebajo o exoneración en el pago de los impuestos al combustible. Este interés iba con el objetivo de establecer un mercado de consumo de productos marinos, pero de compañías, esto significaba que el montaje productivo fuera la exploración, la extracción, el procesamiento, ubicación y la venta de los productos pesqueros en todo el Valle Central:

“En el diario Novedades de fecha 5 de marzo del corriente año; aparece una nota que dice: Establecimiento de una gran pesquería en Puntarenas. Hará la propuesta el acaudalado empresario japonés conde de Hitzza, ya han sido realizadas las primeras gestiones con el gobierno. Mucho estimaré al Sr. Ministro, decirme si esta información es cierta. Porque hace cuatro meses estoy gestionando la compra de un barco, debidamente acondicionado con su refrigeración y redes, de 65 pies de largo y cuyo valor es de 25 000.00 dólares; siendo segura su entrega dentro de cuatro meses a más tardar. Todo para el establecimiento de pesca en gran escala en nuestras aguas del Pacífico. Con puestos sanitarios en todas las provincias, para el expendio del pescado a precios módicos. Como no escapa a su elevado criterio, la noticia publicada, me ha alarmado y de ser cierta me obliga a gestionar o cancelar mi pedido; aunque como costarricense me creo con mejores derechos para la explotación de nuestras riquezas, que a nadie mejor que a los ticos nos pertenecen. Abusando de su bondad Sr. Ministro: le estimaré decirme, si teniendo mis gestiones encaminadas, como antes se lo digo, el gobierno daría concesión o permiso a compañía o persona extranjera que quiera establecerse con el mismo negocio? Y si podría conseguir del Estado una protección para mi empresa contra competencias extranjeras?”³⁵⁷

356 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

357 ANCR. Serie Agricultura, 394. Folio. 56. (1936).

Para finales de la década de 1950, el consumo nacional de pescado o atún iba en crecimiento, el cual se asentó, y se incorporó en la dieta del costarricense dadas las ricas propiedades alimenticias que tenía el pescado en especial el atún, el cual fue de gran popularidad, por su empaçado y fácil acceso para consumirlo, la demanda fue creciendo, según los datos reportados de carga que se hacían desde el puerto de Puntarenas y su rembarque por medio del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico hacia el Valle Central.

En los contratos firmados antes de 1950, se daba una igualdad de trato del pescador extranjero con respecto al pescador nacional, esto lejos de favorecer una política de equidad o competencia ponía más al margen el potencial pesquero nacional, quienes vieron en la flota pesquera japonesa el mayor peligro para seguir compitiendo, prefiriendo competir con las embarcaciones estadounidenses o centroamericanas y lo hacían saber en una carta enviada al Congreso en octubre de 1937.³⁵⁸

“...pero no podemos permanecer indiferentes ante la amenaza de que va a permitirse la inmigración de pescadores japoneses, quienes organizados en compañía vendrán a competir con nosotros en forma de gran desigualdad pues ellos vienen con mejor matar al tanto de embarcaciones como de refrigeración etc.; y posiblemente ellos serán militares disfrazados que se presentan como civiles y en realidad son espías al servicio del gobierno japonés, lo que no será muy aventurado pensarlo si se toma en cuenta que apenas hace pocos días la prensa delató que los japoneses cogidos en Panamá con planos del canal y quienes tenían como cómplices a una mujer alemana. Los costarricenses no podremos ser ingratos a los americanos nuestra vida independiente, en cierta forma, tiene existencia por la protección franca y decidida que nos dan los cañones americanos y nadie ignora, que el Japón es nación rival y enemiga de los Estados Unidos.”³⁵⁹

De la experiencia obtenida por el contrato firmado con la Pacific Refrigeration, en 1935 el gobierno analizó positivamente el aumento del impuesto sobre la tonelada de atún o pescado exportado, ya que desde 1937 a 1950, la Pacific pagaba \$1,50 por cada tonelada de atún o pescado, para 1950 con la renovación del contrato se aumentó a \$2,00 por cada tonelada ya para 1952, con la negociación de la segunda planta frigorífica en el Pacífico, se estipuló un impuesto de \$5,50 por cada tonelada, al final el contrato se otorgaba por quince años los mismos que se le había otorgado a la Pacific.

Paradójicamente, el que tenía mayor conocimiento de las necesidades reales de consumo de productos marinos en Costa Rica, eran las compañías de explotación marítima extranjeras y sabían

358 Marc Edelman y Mitchell A. Seligson, “La Desigualdad en la Tenencia de la tierra: una comparación de los datos de los censos y de los registros de propiedad en el sur de Costa Rica en el siglo XX”, en *Anuario de Estudios Centroamericanos*. (Costa Rica) 51, n.1 (1994):83-84. (Los planes para construir la Carretera Interamericana surgieron a finales de 1941 con la preocupación estadounidense por las amenazas de la navegación en el Caribe particularmente por los submarinos alemanes y en el Pacífico por la flota naval japonesa, que amenazaban con un ataque al Canal de Panamá y obstruir el paso de embarcaciones mercantes.

359 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 45. (1937). (Los planes para construir la Carretera Interamericana surgieron a finales de 1941 con la preocupación estadounidense por las amenazas de la navegación en el Caribe particularmente por los submarinos alemanes y en el Pacífico por la flota naval japonesa que amenazaban con un ataque al Canal de Panamá y obstruir el paso de embarcaciones mercantes. Marc Edelman y Mitchell A. Seligson. “La Desigualdad en la Tenencia de la tierra: una comparación de los datos de los censos y de los registros de propiedad en el sur de Costa Rica en el siglo XX”. *Anuario de Estudios Centroamericanos*. (Costa Rica) 51, n.1 (1994):83-84).

cuáles eran los puntos débiles de la estructura pesquera del país. Por ello, los pescadores tenían que lidiar con los costos en la compra del hielo. Como se mencionó anteriormente, mientras la Compañía le vendía a las embarcaciones afiliadas la marqueta de hielo de 300 libras, a \$0,90 céntimos de dólar, a los particulares y pescadores les vendía la marqueta a ¢9,00 colones, por lo cual se hizo necesario de que la Compañía vendiese el hielo a las embarcaciones costarricenses, al mismo precio que a sus afiliados. Otra de las preocupaciones del Contador Mayor de Hacienda, en 1950 fue el control de las divisas que no se percibían por concepto de la actividad pesquera de la Compañía.

“Como no he visto en las reformas que propone el ministerio de Industrias nada referente al problema de las divisas, conversé con el auditor de esta contaduría, quien fue siete años empleado de la Puntarenas Refrigeration Company sobre la forma cómo se maneja esta Compañía en sus cuentas con los buques pesqueros y cual su opinión sobre este asunto, y me ha contestado como sigue: “Estoy absolutamente convencido de que el valor que pescan los barcos afiliados no tiene que ser traído en divisas a Costa Rica, pues si así se hiciera ningún barco vendría a pescar para la compañía ni para nadie. Pero no debe olvidarse que la operación de uno de esos barcos cuesta mucho dinero en combustible, provisiones, tripulación, y un sinnúmero de otros gastos que la Compañía los hace EN COLONES. Esos colones, debidamente reducidos a dólares, le son rebajados a los pesqueros cuando su atún llega a los Estados Unidos y allá se queda. Cálculo que NUNCA esa suma es inferior a \$50,00 (cincuenta dólares) por tonelada, lo que significaría, si se controlan, unos \$1.00.000, 00 dólares anuales por los menos que podría controlar el Banco Central. Si se cree que lo que aquí apunto tiene importancia, con mucho gusto ampliaré esa explicación dando detalles numéricos completos”. Realmente, considero que, lo que la Planta cobra a los buques pesqueros extranjeros por servicio de refrigeración, que según me han informado es alrededor de treinta dólares por tonelada, y las cuentas por viveres, etc., así como el producto de la venta de lo que remite al exterior como la pesca de los barcos DE SU PROPIEDAD, esos dólares debieran venir al control de nuestro Banco Central”.³⁶⁰

Las cifras que el auditor daba eran aproximadas y demostraban que la industria pesquera en Costa Rica, dejaba grandes réditos a los empresarios extranjeros. Para 1950, año en que se negoció la renovación del contrato, con la Pacific Refrigeration Company, solo en atún enlatado se exportaron 63.421 kilos con un valor de \$87.728 dólares, cifra no tan lejana a lo que se estimaba por año y en la exportación de pescado y atún refrigerado se registró la cifra de 4.486 452 millones de kilos con un valor total de \$980.407.³⁶¹

Dicho consejo marcado en la carta que envió el Contador Mayor al Ministro de Economía y Hacienda, fue una política para los siguientes contratos firmados a futuro, donde se obligaba a los barcos a pagar por una matrícula anual. El impuesto al trasbordo de pescado a otras embarcaciones, el cual fue en dólares estadounidenses y se les obligaba venderle al Banco Central, las divisas extranjeras correspondientes a los servicios de refrigeración de pescado y venta de hielo a los barcos; en nota

360 ANCR. Serie Economía. 2035. (1950).

361 Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuario Estadístico, 1950.(San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1950).(Las cifras se complementan con artículos de exportación y de re-exportación, los Estados Unidos fueron el mayor consumidor de atún, durante los quince años que tuvo operaciones la Pacific Refrigeration Company, constituyéndose adelante el principal importador de productos pesqueros traídos de aguas costarricenses).

enviada por el jefe del Departamento de Conservación y Pesca al Ministro de Economía y Hacienda, le dio cuenta del aumento de los ingresos por impuestos cobrados a la exportación de atún.

“Me permito también hacer notar al señor Ministro que gracias al nuevo contrato con la Pacific Refrigeration Company, propietarios de la planta frigorífica de Puntarenas, en virtud del cual cada tonelada de atún que sale de la misma paga 2,00 en vez de 1,50 (por contrato anterior), las entradas por ese concepto se han mantenido, si no al mismo nivel que en 1950, tal vez en alguna suma mayor a la dicho año. Me refiero a 1951”.³⁶²

Esta medida buscaba retener una parte de las ganancias que la ventas de hielo obtenían aquellos que lo producían, el contador mayor le señalaba al Ministro de Economía y Hacienda las rentabilidades que generaba la venta de hielo, en el puerto de Puntarenas para las docenas de embarcaciones nacionales e internacionales, que arribaban a descargar pescado y obtenerlo para sus operaciones en el Pacífico, así también con los pagos de matrícula.

“Tengo a honor acompañarle una copia de la autorización extendida a la administración principal de rentas (Banco Central de Costa Rica) para recibir del propietario del barco pesquero ‘Tesoro del Mar’ las sumas debidas por pago deficiente de matrícula anual para la pesca correspondiente a los años 1951 y al presente. Dichas sumas montan a 750,00 dólares”.³⁶³

En 1952, se detallaba en los contratos firmados que los sobrantes de la pesca servirían, como subproductos o residuos que después de ser procesados, podían utilizarse en la extracción de aceite para usos industriales, fabricación de alimentos para animales y fabricación de fertilizantes para la agricultura, ampliando más el mercado de consumo local e internacional de la industria pesquera.

7.6. Soberanía marítima de Costa Rica en la exploración y explotación en el Pacífico

La soberanía de Costa Rica en cuanto a la exploración y extracción de sus recursos acuáticos, se sometió a las necesidades comerciales y gananciales de las compañías de explotación marítima, ya fueran de comercio naviero, extracción y explotación de los ecosistemas fluviales, costeros y marinos, llevándose consigo toda la información posible de los potenciales recursos marinos existentes y otros por descubrir para múltiples fines comerciales y científicos.³⁶⁴

Las concesiones que el Estado otorgó, ya daban cuenta de un conocimiento y reconocimiento a las empresas marítimas para explorar y explotar los mares, hasta mar adentro, implícitamente les daba el derecho de aventurarse hasta los límites de la isla del Coco o más, y utilizó el mismo machote

362 ANCR. Serie Economía.1050. (1952).

363 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

364 ANCR, Serie Congreso, 7505, folio, 2, (1854). (En este contrato de extracción de concha perla los límites para su explotación, se establecieron en todos los golfos y por toda la extensión de la costa perteneciente al territorio de Costa Rica en el océano Pacífico).

jurídico para establecer los contratos, ya fuese que se hayan firmado o no. Un ejemplo fue el del fallido contrato con Luis Castro Ureña para la producción de abonos a base de la pesca en el Océano Pacífico.

“El gobierno concede al empresario el derecho, durante la vigencia de este contrato: A de pescar y cazar en las aguas costarricenses del océano Pacífico, internándose mar adentro, como convenga al empresario, y sin perjuicio del tercero, todos los animales marinos que al mismo empresario puedan ser aprovechables para su empresa y no pertenezcan a nadie especialmente con título legítimo, debiendo al empresario traer a Puntarenas... todo el producto de la pesca o caza, para su conversión en abonos agrícolas por medio de la planta que luego se indica y procedimientos científicos adecuados. La concesión incluye, también, el derecho de pescar o cazar en otras aguas públicas costarricenses de la región del Pacífico, y en las márgenes de ellas, animales utilizables para abonos agrícolas tales como lagartos, iguanas, garrosos”.³⁶⁵

Y las limitaciones en investigación marina, reglamentación ambiental y jurídica de los mares, fueron aún más restringidas cuando organizaciones externas, compañías pesqueras y sobre todo, el patrocinio de los Estados Unidos ofrecían elevar sus conocimientos en materia costera y marina, pero a la vez, obtenían el visto bueno por parte de las autoridades nacionales de explotar los recursos marinos.

La Unión Panamericana, antecesora de la Organización de Estados Americanos, auspició mucha de la investigación de los recursos pesqueros y alimenticios de las aguas costarricenses. En 1932 por medio del conocido biólogo mexicano Enrique Beltrán se inicia conversaciones para conocer estado en ese momento de la pesca en Costa Rica y su contraparte en México, mediante una nota dirigida a las Secretaría de Fomento y Agricultura. “*He recibido una carta del profesor don Enrique Beltrán del Gobierno de México, quien está actualmente en los Estados Unidos haciendo un estudio minucioso de todas las fases de las industrias pesqueras en los Estados Unidos y en los países de la América Latina*”.³⁶⁶ A lo anterior, se le enviaba un cuestionario para que las secretarías respectivas lo llenasen.

“¿Qué lugar ocupa la pesca en la economía nacional? (Cantidad de productos, valor de los mismos, impuestos recaudados por tal concepto, cantidad de gente que vive de la pesca y de las industrias de ella derivadas.) ¿Qué clase de pesca son las predominantes, y cómo se practican? (Pesca de altura, pesca costera, pesca interior, etc.). ¿Cuáles son las principales especies comerciales de animales marinos? (designados con el nombre vulgar del país y, de ser posible, con el nombre científico correcto). ¿Qué destino se da a los productos de pesca? (Consumo interior o exportación) ¿En qué estado se consumen los productos de pesca (frescos, refrigerados, secos, salados, ahumados, enlatados, etc.). ¿En qué estado se exportan, para que países, y que cantidades relativas? ¿Qué departamento o Secretaría de Estado tiene a su cargo la vigilancia y reglamentación de la pesca? (datos acerca de los antecedentes de este asunto, época en que se implantó el control gubernamental de la pesca, diversas reglamentaciones expedidas. De ser posible mandar un ejemplar de la actualmente vigente). ¿Hay alguna oficina o instituto público que se ocupe de estudios de pesca y Biología Marina? (En caso afirmativo, dar los mayores datos posibles acerca de la o las instituciones, nombre de sus directores y principales colaboradores técnicos, con relación a los estudios realizados). ¿Hay algún instituto, Universidad o centro científico privado que se ocupe de estos asuntos? ¿Qué libros, folletos u otra clase de publicaciones se ha editado en el país con relación a la pesca y a la biología marina?”³⁶⁷

365 ANCR. Serie Congreso. 16723. Folio, 2. (1933).

366 ANCR. Serie Agricultura. 394, Folio, 80. (1932).

367 ANCR. Serie Agricultura. 394. Folio, 81. (1932).

A estas preguntas, simplemente el Estado le dio respuestas muy escasas y sin embargo ante la falta de una legislación pesquera adecuada, no encontró dificultades la instalación de la compañía que estaban interesadas en explotar la fauna marina que había en abundancia en las costas del país, sin duda alguna, la cercanía de Costa Rica con el Domo Térmico, le brindó buenos auspicios sobre la gran diversidad marina que el país poseía.

Pero, a cuatro años de la firma del contrato con la Pacific Refrigeration Company en 1935, Costa Rica no tenía un reglamento sobre la pesca en aguas territoriales, pues toda su legislación se basó en parámetros legales, financieros y, en ciertos casos, técnicos, lo anterior puso en relieve la crítica situación que podría avecinarse para el país de no contar con un reglamento de pesca.

“En enero de 1947 un barco fábrica entró en las aguas litorales de Costa Rica y operó por varios meses. Este tipo de instalación flotante era nueva para Costa Rica, era nuevo también para los operadores norteamericanos del barco, al menos a lo que manejo de atún concernía. Antes de diciembre de 1941 los intereses de la pesca japonesa tenían barcos fábrica recibiendo y procesando cangrejos, salmón, atún, pescados fundamentales y otras especies en muchas partes del océano Pacífico y en los mares cercanos sin incluir las costa de Centroamérica”.³⁶⁸

En la década de los años treinta, el único gobierno latinoamericano que tenía estudios adelantados de su fauna marina era el mexicano, empezados por el biólogo Enrique Beltrán,³⁶⁹ otros países como Ecuador, Perú, Chile, reconocidos por su pesquería, apenas iniciaban estudios de conservación de su fauna marina.³⁷⁰ Para estos gobiernos fue una sorpresa saber que Costa Rica, con la gran cantidad de flota mercante y pesquera extranjera, que circundaba sus mares y costas, no tuviese un reglamento para la explotación de sus recursos marinos y solo contara con una legislación con omisiones y vacíos técnicos, legales y ecológicos que regulara las actividades y aclarar la jurisdicción de sus aguas territoriales y más allá de las doce millas náuticas.³⁷¹

A partir de la instalación de la planta frigorífica, la soberanía que el país tuvo sobre sus aguas se vio limitada en principio pues no contaba con la estructura administrativa, fiscal y de vigilancia, para fiscalizar los zarpes de cada embarcación de pesca desde el puerto de Puntarenas e igualmente sus

368 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

369 <http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/libros/118/cap7.html> (Fecha de acceso: 25 de mayo 2012)

370 ANCR. Serie Agricultura, 394. Folio, 57. (1936). (En una carta que el departamento de Agricultura y Psicultura de Puerto Rico, le enviaba al Ministerio de Agricultura de Costa Rica, le manifestaba: “He venido observando los adelantos hechos en todos los países Europeos y de Norteamérica, y con tristeza veo que de las Repúblicas hermanas, no poseo nada más que los trabajos o estudios efectuados por México”).

371 ANCR. Serie Economía. 1622. (1950). (La Compañía Harinera Centroamericana, le propuso al Ministro de Hacienda utilizar un 75% de materia prima nacional, por lo cual entendía como materia prima el producto de la pesca que se obtenía con barcos de su propiedad dentro o fuera de las aguas jurisdiccionales de Costa Rica. A mi juicio, aceptado que el pescado recogido en nuestras aguas pueda calificarse como materia prima nacional, sería imposible aceptar como tal el producto de la pesca fuera de nuestras aguas. Resultaría muy difícil constatar los sitios donde un barco puede haber pescado, si dentro o fuera de nuestras aguas; pero de todos modos, facultarlo en su contrato para que traiga el pescado de donde lo encuentre, me parece que estaría fuera de la ley n° 36 ya citada.)

labores en alta mar, muchas de las actividades que realizaba la capitania de puerto, dependían de los pagos de matrícula anual o de la cancelación de los derechos de navegación y pesca.

Fue muy común y de bastante trabajo para las autoridades de la Secretaría de Hacienda, lidiar con los dueños o agentes de las embarcaciones pesqueras, en muchos de los casos quien se encargaba de los pagos era el agente de la compañía, siendo esta práctica frecuente para que tuviesen las embarcaciones la facilidad de pescar y no afectar las labores de operación de la planta frigorífica.

Por ello, la vigilancia en el mar era muy limitada y enfrentó a las autoridades a negociar con los propietarios y agentes de las embarcaciones pesqueras, el transbordo de agentes fiscales del gobierno, así el pago de matrícula anual de una embarcación para 1951 y 1952 era de 375 dólares cada año, pero fue común que las empresas pagaran con un año de atraso.

“Tengo el honor de acompañarle una copia de la nota dirigida al señor inspector de la tesorería nacional en relación con el cobro de derechos por concepto de matrícula anual de pesca debidos por el barco pesquero norteamericano ‘Columbia’ desde el año pasado, habiendo zarpado en agosto último sin cubrir su compromiso”.³⁷²

Las embarcaciones podían oscilar entre las 100 y 1000 toneladas para cargar hielo carnada y las que superaban las mil toneladas se ubicaban en alta mar. Un ejemplo de lo que una embarcación podía descargar, es el del barco pesquero “Columbia” de bandera estadounidense, para el año 1951, había entregado a la planta frigorífica en febrero 95 620 kilos, en mayo 37 360 kilos y en julio 58 290 kilos.

El Columbia como la mayoría de las embarcaciones estadounidenses, fue originario de la costa oeste de los Estados Unidos, quienes tenían asociaciones de barcos pesqueros que les acuerpaba en los gastos e inversiones para la actividad pesquera. Las embarcaciones al no reportar el pago, las autoridades debían comunicarse con los agentes directos de la flota pesquera para poder hacer efectivo los cobros por derechos y matrícula.

“A mi entender, la agencia es responsable por el pago de esos derechos, pero si la tesorería tuviere dificultades para el cobro, hay un camino que produciría muy buen efecto, y es el de dirigimos a la Asociación de Barcos Pesqueros de San Pedro de California, con cuyo presidente he tenido contacto y buena amistad, Sr. John Reed, para que se obligue al dueños del barco a saldar su deuda”.³⁷³

Estas compañías y barcos pesqueros tenían detrás, una sólida base financiera de cooperativas o sociedades costeras en sus países de origen, caso contrario de los pescadores costarricenses que no tuvieron por parte del Gobierno, un estímulo para proteger la actividad pesquera y de fortalecerla, prueba de eso es la aparición de la primera cooperativa de pescadores, la cual sería formalmente efectiva, en la década de los años sesenta, a raíz del abandono denunciado por parte de los pescadores de las autoridades o instituciones nacionales.

372 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

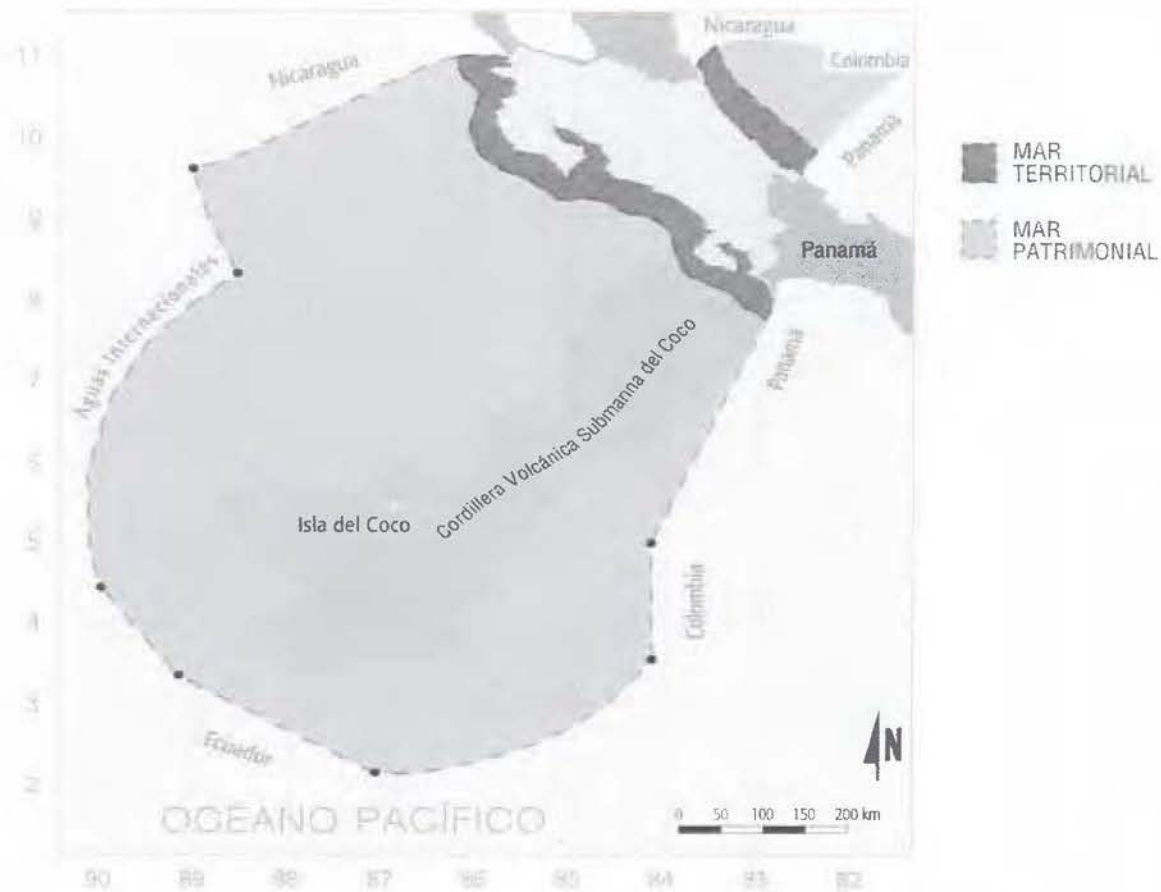
373 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

“El gobierno de Costa Rica por su parte concede al contratista las siguientes ventajas: igualdad de tratamiento a los barcos del contratista con respecto a los barcos de matrícula nacional que se dediquen a la pesca de camarones y otras especies marinas en las aguas bajo el dominio del Estado, de conformidad con lo estatuido por el Tratado de Amistad y los Estados Unidos de América, salvo lo que al efecto se dice en la cláusula primera. Cualquier cuestión que se suscite en relación con este contrato será resuelta por los Tribunales Comunes de Costa Rica de acuerdo con sus leyes, sin perjuicio de poder recurrir al procedimiento de arbitraje. En consecuencia el contratista renuncia expresamente a recurrir a la vía diplomática, quedando cancelado este contrato si el contratista recurriere a ella y como ineficaces e ilegales sus pretensiones a daños y perjuicios”.³⁷⁴

Cada embarcación debía estar identificada y sus tripulantes poseían un carnet que los identificaba como tales para realizar la pesca en aguas del Pacífico, esto regía por igual tanto para nacionales como para extranjeros. En el mapa 24, se muestran los límites del patrimonial y mar territorial de Costa Rica que aún no está definido, para 1947, Costa Rica tenía una de las zonas pesqueras más ricas del continente, las capturas realizadas por las compañías de pesca estadounidenses, japonesas y centroamericanas se realizaron en lo que hoy se conoce la como la Zona Económica Exclusiva (parte sombreada en azul).

374 ANCR. Serie Economía. 1050. (1952). (Llama la atención que Costa Rica nunca planteó un cambio a algunas de las cláusulas del mencionado Convenio de Amistad, que tocaba lo referente a la navegación, a pesar de que desde la firma de los contratos con empresas navieras en el siglo XIX, se estipulaba la anulación de estos, si las Compañías o Empresas marítimas, recurrían a la vía diplomática para resolver conflictos de no cumplimiento entre ambas partes y se mantiene intacto hasta nuestros días, este convenio permitió una apertura de la cooperación entre los Estados Unidos y Costa Rica, entregando mucha de las políticas y aprovechamientos del recurso marino a entidades multinacionales o de cooperación patrocinadas por los Estados Unidos).

MAPA 24
MAR PATRIMONIAL Y TERRITORIAL



Fuente: <http://globalicemoslapaz.blogspot.com/2010/11/trasfondo-politico-del-conficto.html> (Fecha de acceso: 21 de abril 2012)

7.7. Conflictos por la sostenibilidad pesquera del atún y sardina en el Pacífico costarricense

Las compañías pesqueras al igual que las de transporte causaron con su presencia beneficios, pero en el caso de las primeras, los perjuicios fueron mayores. Los conflictos entre las compañías de explotación pesqueras, las autoridades gubernamentales, el sector comercial alrededor de la pesca y la pequeña industria pesquera nacional, en la década de 1940, enfrentó un debate de varios años sobre las condiciones en que el Estado había entregado la explotación de sus mares, la actividad naviera y de investigación científica.

CUADRO 18
 MOVIMIENTO DE EMBARQUE DE ATÚN, CONTRATO
 ENTRE LA PACIFIC REFRIGERATION COMPANY Y EL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACÍFICO,
 1941-1952
 (Unidad de medida en kilogramos)

Año	Kilogramos de atún
1.941	878.741
1.942	1.068.127
1.943	586.810
1.944	457.710
1.945	632.770
1.946	1.280.920
1.947	1.017.580
1.948	1.097.495
1.949	1.451.579
1.950	1.120.810
1.951	1.410.880
1.952	942.165
Total	11.945.587

Fuente: Elaboración propia apartir de la información vertida por el contrato de transporte del Ferrocarril de pescado. ANCR. Serie. Ferrocarril Eléctrico. 0118. (1941-1952)

En el cuadro 18, se muestran los datos extraídos de los embarques y desembarques de pescado que transportaba el Ferrocarril Eléctrico al Pacifico, este contrato le permitió a al Pacific mover las miles atún, capturado, donde la mayoría se trasladaba a la planta frigorífica y de ahí a su exportación. Debido a que el consumo de atún dentro del mercado estadounidense había aumentado considerablemente respecto a la década anterior, y los métodos de pesca utilizados por las compañías pesqueras, en especial las estadounidenses, no alcanzaron los niveles de captura de sardinas necesarios, para su utilización como carnada en la captura de atún.

Pero, las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras, vieron la descarga del producto en alta mar con mayores beneficios, pues tenían más capacidad de maniobrar para seguir con la faena a su regreso a Puntarenas, reportaron una cantidad menor de producto capturado y obtuvieron mayores ganancias al no ser gravadas en su totalidad y vendieron el producto, directamente, en buques madre o planta flotante que procesaba el atún u otros pescados. Esto puso en peligro el consumo interno, ya que las empresas o plantas en tierra, obtenían mayores ganancias, colocándolo en el extranjero, el mayor mercado eran los Estados Unidos, seguido por los países asiáticos, europeos y latinoamericanos.

“En los Estados Unidos hay dos clases de lanchas, usando dos clases de aparejo que son muy usados para la pesca el atún, y después este es cogido con un gancho y cordón que están al final de una varilla. Estos barcos son conocidos como navíos veleros de atún o navíos de carnada. Han sido usados sino hasta últimamente y han

probado ser efectivos y eficientes. Estos navíos han sufrido muchas modificaciones y adelantos desde que la pesca de atún comenzó. Una lancha moderna para atún tiene un desplazamiento de varias toneladas, grandes tanques para guardar para guardar y transportar pescado vivo para carnada, refrigeradoras, un corso de un radio de varios miles de millas. Esto quiere decir que estas lanchas pueden pescar en casi todas las áreas del Océano Pacífico al norte del Ecuador y al este del Meridiano de Greenwich, pueden ausentarse de los puertos donde se encuentran establecidos, por largo tiempo y pueden todavía llevar grandes cantidades de pescado en magnífica condición. El segundo tipo de lancha y aparejo usado por los norteamericanos para coger el atún es conocido como el 'Purse Seine' que usa grandes redes o 'Purse seines'. Estas redes están provistas de un montón de pescado en la parte inferior o bolsa y los pescados son capturados dentro de la red. Esta es una forma muy eficiente de aparejo de pescar y uno de los más comunes. Además de usarse en la pesca de atún, también se usa en la pesca de sardinas, salmones, escombro y otras especies. Los lugares para guardar el pescado no están refrigerados, con excepción de muy pocos casos. Pueden operar solamente cerca de un lugar que facilite el acarreo o por medio de plantas congeladoras que reciban sus pescas. Los pescadores japoneses, sin embargo, han desarrollado otro método magnífico para capturar el pescado, uno de los cuales, para capturar el atún es por medio de uso de redes en forma de agallas, que enmaraña el pescado en una red suspendida. Otro método es el de grandes filas de atún, que consiste en millas de cuerda suspendida cerca de la superficie con ganchos de carnada atada. Ambos métodos no tienen necesidad de carnada viva y ambos pueden coger gran cantidad de atún".³⁷⁵

La gran mayoría, de los barcos atuneros utilizaban el método de la caña, a la cual se les ponía una carnada, que, por lo general, era sardina y había otro método el de las redes de cerco o Purse-Seine conocido como o "chinchorros". En países como Ecuador, que basaban su dieta en el consumo del pescado, vieron en el uso de este método la destrucción total de su fauna marina, al punto que se prohibió el uso del método con redes "Purse Seiner" en sus aguas.

Las denuncias por parte de los pescadores costarricenses, sobre pesca ilegal en las costas del Pacífico de Costa Rica, con el arribo de embarcaciones que realizaban capturas de sardinas y otros peces, sin estar matriculados en la capitania, sin las licencias de pesca que el Estado otorgaba, en la información que se brincó en un pequeño pero muy rico informe sobre la pesca en Costa Rica se detallaba lo siguiente:

"Estos botes, sin embargo tienen un desperfecto en su hechura, y esto es que dependen enteramente de su carnada viva para hacer sus pescas. Esta carnada es generalmente de sardinas, arenque amarrado y anchovas. Sin carnada viva esos botes no pueden operar y la necesidad hace que los barcos de carnada y su gente se encuentren en las zonas costeras donde pueden obtenerla con facilidad. Hay varios lugares donde el pescado vivo para carnada pueden obtenerse: los Estados Unidos, México, en varios lugares de la América Central, norte de Sur América. Uno de los más destacados lugares para la captura de pescado para carnada, al sur México ha sido y es todavía el golfo de Nicoya en Costa Rica. Desde más o menos 1930 varias lanchas grandes norteamericanas se han establecido aquí para la pesca del mismo".³⁷⁶

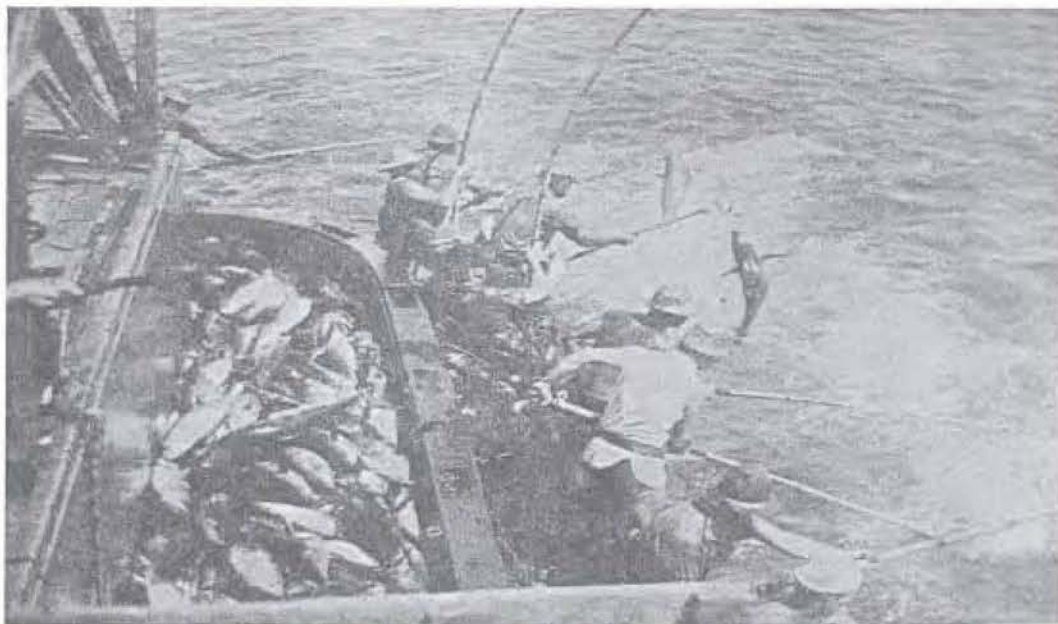
En la fotografía 20, se observa la captura de atún, con el uso de la caña, a la cual se le adhería una carnada viva de sardina o anchoveta. Cuando el atún era atrapado se lanzaba a bordo del barco,

375 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

376 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

este método era el más usado por las compañías pesqueras y requería de una gran inversión en abastos para la tripulación, trabajadores, espacio para transportar el hielo lo que limitaba cargar mucha más cantidad de atún. Los trabajadores debían poseer una contextura física fuerte para que resistieran las faenas que se originaban en alta mar o cerca de la costa Pacífica de Costa Rica:

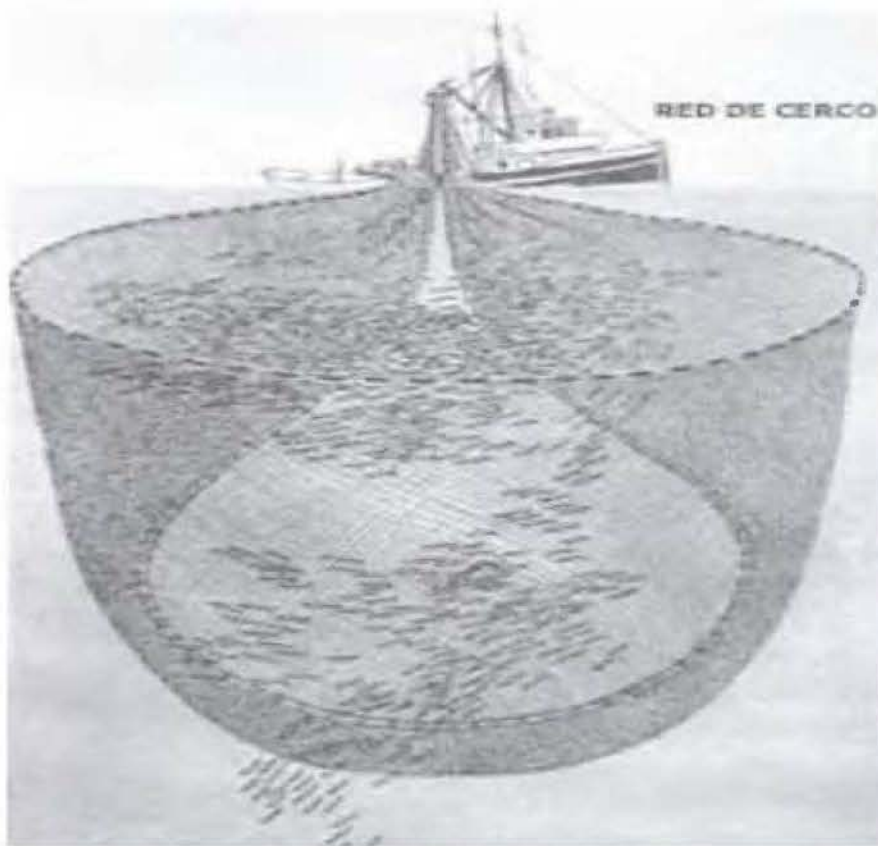
FOTOGRAFÍA 20
BARCO PESQUERO DE ATÚN Y TRABAJADORES EN PLENA FAENA. 1961



Fuente: Gabriel Ureña. Nuestro país, pequeña geografía patria. (San José, Costa Rica: Imprenta las Américas, 1961):150.

La imagen 9, muestra cómo se utilizaba la red de cerco o “purse seine”, las embarcaciones pesqueras de atún o carnada viva originarias en su gran mayoría de los Estados Unidos abusaron de este método en el golfo de Nicoya. Este método se calificada en la década de 1940, como un desastre para los pescadores nacionales, al constatar la mortalidad de especies que dejaba a su paso sin poder hacer o actuar pues la condiciones legales favorecían a las compañías pesqueras, ante esos reclamos, además de los abusos que cometían como patronos y como sector industrial al desbancar prácticamente a la industria pesquera nacional.

IMAGEN 9
USO DE REDES DE CERCO EN LA PESCA DE ATÚN



Fuente: Imagen facilitada por el biólogo Berny Marín. Presentación en diapositiva. Medio ambiente marino y pesca. (Puntarenas, Costa Rica: Incopesca, 2011)

Se generó gran controversia en la década de 1940 por provocar una alta mortalidad sobre otras especies que no eran objeto de pesca comercial. En 1947, las manifestaciones de la pequeña industria pesquera del país para sacar estas embarcaciones de las costas costarricenses, lo que ocasionó un conflicto de intereses comerciales entre las compañías pesqueras de los Estados Unidos y el peligro de desabastecimiento de pescado a la población costarricense. Esto produjo, que Estados Unidos recurriera al establecimiento de un convenio con Costa Rica para permitir la pesca de sardina y atún a cambio de brindar cooperación técnica para el sector pesquero nacional; ofrecimiento que en realidad le dio la completa posibilidad de libre pesca en sus aguas patrimoniales del Pacífico a grandes compañías pesqueras establecidas en California.

La especie de atún aleta amarilla se encontraba cerca de la costa así como los cardúmenes de sardinas y anchovetas, que se encontraban en grandes cantidades dentro del golfo de Nicoya. La mayoría de la información de las especies marinas, regiones de pesca, poblaciones de peces, estaciones

de pesca, cantidades, entre otros datos, fue obtenida por las compañías de pesca que realizaban los estudios para estimar las riquezas del fondo marino.

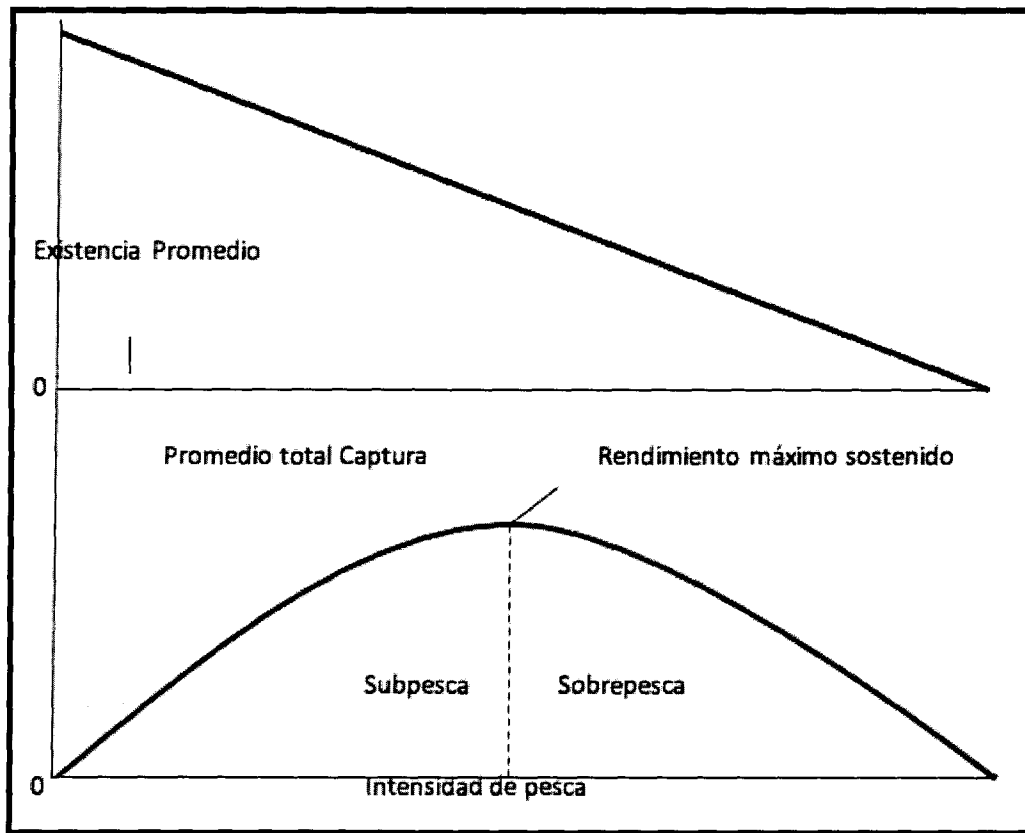
El Estado costarricense había iniciado estudios de sus bosques y costas, en el caso de la fauna y condiciones ambientales marinas era muy poco lo que el Estado pudo obtener, fue hasta la firma del Convenio Interamericano del Atún Tropical, en 1949 que el país pudo obtener recursos técnicos, sin embargo esto no fue suficiente para empezar a regular sus mares, siendo esta otra fase de la explotación industrial de su recurso no solo pesquero, sino del fondo marino en la búsqueda de otros recursos minerales, petróleo y gas.

Fue claro que el hombre ya había alterado el ecosistema marino y la eficiencia en la pesca, pasó en el siguiente decenio a convertirse en la meta de la producción pesquera sostenible, sin tomar en cuenta y comprender por completo los factores ambientales que también intervenían en los océanos especialmente en el golfo de Nicoya germen de gran riqueza de la biota marina del país y proponer alternativas que estudiaran las externalidades ambientales y no solo las de ubicación de las cardúmenes de peces, coste de transporte, procesamiento y precios en el mercado final.³⁷⁷

En el cuadro 19, se muestra el modelo del equilibrio de rendimiento máximo sostenible. Rica. En el caso de Costa Rica (al menos en las 12 millas náuticas) para la década de 1950, el rendimiento de anchovetas, fue superada por la alta intensidad de capturas en el Pacífico de Costa específicamente en el golfo de Nicoya. Es decir la recuperación natural de las anchovetas habían llegado a su tope de rendimiento; el método de extracción pesquera que las compañías pesqueras nacionales y extranjeras practicaban (se basó únicamente en la caza) no dejaron vedas o espacios, de regeneración o sustitución de los individuos muertos por nuevos.

377 Joseph H. Butler, *Geografía Económica: Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. (Madrid, España: Limusa, 1986):241-242. (Como afirma Butler: "En una naturaleza sin personas existen reguladores y controladores que mantienen un equilibrio ecológico a largo plazo. Cuando el hombre se introduce en el océano como un depredador, su actividad de pesca puede ser adaptada a la producción a largo plazo si comprende la dinámica de la producción. Una población de peces es normalmente es más grande cuando no está bajo explotación. Cuando empieza la pesca, el equilibrio natural se altera. Todas las especies marinas tienen sus propios requerimientos ambientales y distribuciones espaciales"). (El modelo del cuadro plantea la administración moderna y racional de la pesca, situación que antes de 1950, en Costa Rica y prácticamente en todo el Pacífico no tuvo esa lógica entre ecología y economía sostenible en la capturas de las especies marinas).

CUADRO 19
ESTADO DE EQUILIBRIO Y RENDIMIENTO MAXIMO
SOSTENIDO DE UNA PESQUERIA



Fuente: Joseph H. Butler, *Geografía Económica: Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. (Madrid, España: Limusa, 1986):242.

En 1952, en todos los contratos se obligaba a los pescadores o compañías a dar cuenta de las cantidades capturadas, pero lo más esencial fue indicar la ubicación de esas capturas, como sucedió con el contrato de la segunda planta frigorífica, se enmarcaba la obligación que tenía la embarcación en aguas nacionales e internacionales.

“El contratista se obliga a reportar mensualmente al gobierno las cantidades de cada producto de la pesca que recibía en su planta, con indicación del nombre de los barcos e informar si el producto fue obtenido en aguas bajo el dominio del Estado o fuera de ellas”. Las instalaciones flotantes no pueden tener contacto con embarcaciones de navegación costanera o internacional sin el previo control de ley que tienen que ejercer las autoridades portuarias, exponiéndose en caso contrario a las sanciones previstas para estos casos por nuestras leyes”.³⁷⁸

Ahora, analizando lo anterior desde el modelo de localización de Von Thünen, la instalación de la Pacific Refrigeration en Puntarenas, respondió a los estudios científicos que había hecho los Estados Unidos, en el océano Pacífico y que colocaban a Costa Rica como el sitio ideal para la pesca

³⁷⁸ ANCR. Serie Economía. 1050. (1952).

de la sardina y la instalación de una planta de procesamiento, congelación y embarque del atún así como de otras especies marinas en el futuro.

Con Weber se completa este análisis con el planteamiento de la mano de obra la cual en el país era de bajo costo, la Pacific se sirvió de los mismos barcos pesqueros nacionales y extranjeros asociados para su abastecimiento, pues los costos de mantenimiento y combustible no salían por cuenta de la Pacific y por el último la capacidad de transporte de atún capturado que tenían las embarcaciones pesqueras que debían transportar el hielo desde Puntarenas. Este consumía un 35% de su capacidad total durante las faenas, lo anterior se compensaba por las ricas aguas del Pacífico y relativa cercanía al puerto de Puntarenas que les permitía zarpar pocos días luego de desembarcar el producto.³⁷⁹

Cabe recordar que para la década del 1940 y 1950, el mayor centro de procesamiento de atún en el hemisferio norte del continente, se encontraba en toda la costa Oeste de los Estados Unidos por lo que el costo-beneficio de trasladar el atún a esos puertos se compensaba con los altos precios, en los que se cotizaba el atún.

Además la tecnología de los barcos pesqueros solo les permitía hacer la faena por lo mucho dos meses en alta mar, por lo que abastecerse de combustible, aceite, alimentos, en un lugar cercano era esencial. El puerto de Puntarenas se vio como el indicado, las ventajas arancelarias pactadas con el gobierno de León Cortes por quince años y prácticamente tenía el mercado de exportación de atún en Costa Rica, dejándole un panorama muy alentador a la Pacific en la optimización de los gastos por el transporte, salarios y finalmente el beneplácito con que el Poder Ejecutivo vio la instalación de esa planta, que ratificaba las facilidades históricas que se le habían otorgado a los inversores estadounidenses y la vocación pro yankee, que la economía costarricense venía incrementando en su comercio exterior.³⁸⁰

379 (<http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf399.pdf>. (Fecha de acceso: 8 de diciembre 2012). (El modelo según la teoría de la localización de Von Thünen parte de la deducción entre búsqueda de los recursos, entorno o contexto ambiental de su ubicación y distancia-tiempo para su distribución final en los centros de población, esto influirá en los costos finales del producto. Se suma a este análisis la teoría de la localización industrial de Alfred Weber, donde se incluyen las variables peso, mano de obra y economías de aglomeración estas variables son las que según nuestro análisis llano son las que motivan a la Pacific a instalarse en el puerto de Puntarenas como centro intermedio en el Pacífico de procesamiento pesquero).

380 Ronny Viales, "Poblar, comunicar y buscar capitales: tres fundamentos de la política agraria liberal en Costa Rica entre 1870-1930", *Agronomía costarricense* (Costa Rica) 24, n.1 (2000): 107-108. (Alfredo Gonzales Flores manifestaba: "La atención de capitales extranjeros para el desarrollo del país, para el establecimiento de grandes empresas, es considerado por muchos como el gran remedio para todos los males que sufre nuestra vida económica. Soy de opinión enteramente opuesta. Bienvenidos los extranjeros que trayendo inteligencia y energía, vengan a radicarse entre nosotros, y si traen algún capital, propio o ajeno, mejor aún...pero que nuestras reservas de tierra, que los tesoros ocultos bajo nuestro suelo sean enajenados, que caigan en manos de poderosas compañías extranjeras, que los exploten luego por medio de trabajadores, generalmente extranjeros también, que se sienten extraños en tierra extraña...que mandan sus utilidades al exterior, para pagar dividendos-y de esta manera sacar de nuestro suelo un producto que se pierde casi por completo para el país-, que eso sea una bendición para Costa Rica, lo niego rotundamente". (Las políticas liberales de este período refieren a la preferencia y aval para la instalación del capital extranjero, sin embargo, es de pensar que aún queda por saber, cuál fue la relación y el discurso que existió entre los dirigentes de la clase política y la clase económica, antes del conflicto

Hay que recordar que el atún se capturaba con el método de la caña sin carnada y caña con carnada, la sardina era utilizada como principal carnada para capturar al atún y esta se capturaba principalmente en el golfo de Nicoya. Como solución a este problema, se empezó a utilizar a finales de la década de 1930, el método conocido como “purse seine” o redes mejor conocido como chinchorro, este método demostró ser altamente rentable para las compañías, en la faenas de captura de atún y sardinas.

Sin embargo, para los especialistas y científicos de la época, este método era excesivamente dañino para las demás especies que eran capturadas, sin ser objeto de la pesca por parte de estas compañías y convertían grandes bancos de atún y otras especies en regiones del océano Pacífico en desiertos de agua. En otros países latinoamericanos y según los mismos pescadores era devastador y prohibido por sus consecuencias en la captura incidental de otras especies. Por otro parte, el Estado desde 1930, basó su política de concesiones en favor de un intercambio comercial y de libre empresa enmarcada en los tratados, convenios de navegación y explotación marítima, donde las compañías estadounidenses tenían mayor presencia en las actividades marítimas en aguas nacionales y fueron las principales beneficiadas.

Muchos de los contratos con estas compañías se regían según el primer Tratado de Amistad y Navegación, firmado en 1851 entre Costa Rica y los Estados Unidos y que aún sigue vigente, posteriormente continuaron sus operaciones de manera más regulada en el Pacífico de Costa Rica, amparados en la firma del Convenio Interamericano del Atún Tropical de 1949.

Otro actor de este conflicto fue la Cámara de Comercio de Costa Rica, la cual tenía fuertes vínculos empresariales con las compañías pesqueras estadounidenses, y vieron un futuro promisorio para la industria pesquera nacional. Este vínculo crecería si el gobierno le daba, las facilidades financieras e incentivos a los pescadores locales y empresarios nacionales para el desarrollo de un mercado nacional de consumo de pescado y mariscos.

Las cifras que se obtenían de la industria pesquera nacional establecida en Costa Rica en toda su cadena de producción, desde la extracción, procesamiento, transporte, comercialización en el Valle Central del atún enlatado, del pescado fresco y los demás subproductos como abonos, aceite hígado de otras especies de peces incluyendo al tiburón, demostraban un importante nicho económico para toda la región del golfo de Nicoya, para la introducción y promoción de un elemento de alto valor nutritivo como lo era el atún en la población costarricense.

Esto sin mencionar las cantidades de atún que se exportaban a los Estados Unidos, lo cual se traducía en un significativo aumento de divisas, sin tomar en cuenta las grandes capturas de sardinas,

de 1948, donde las opiniones eran encontradas hacia el modo de inversión y explotación que se debía dar, sobre los recursos naturales, con los que el país contaba, en el caso de la explotación marítima esta afirmación se dio casi por completo).

las cuales no se contemplaban como objeto de consumo, pues no se les fijaba alguna tasación por parte del Estado, ya que estas se utilizaban como materia prima para las mismas compañías.

Por otro lado, la Cámara de Comercio, se oponía a que las capturas se hiciesen con el método “*purse seine*”, ya que este atentaba con dejar en la quiebra a cientos de pescadores nacionales. Esta visión no respondió a una conciencia ambientalista o ecológica pero si a la perpetuación “sostenida” pero no sustentable de un recurso, del cual se obtenían considerables ganancias, si era explotado eficientemente.

A pesar de lo anterior, en 1945 esta preocupación se convirtió en un conflicto para el gobierno de Teodoro Picado Michalski y las compañías pesqueras estadounidenses en su mayoría, las cuales utilizaban el método de “*purse seine*” en aguas territoriales, amparados en el tratado de 1851 para realizar sus actividades, a pesar de la negativa del Estado de prohibir su uso en aguas territoriales. Entre abril de 1945 y octubre de 1947, este conflicto ocupó las páginas de diferentes diarios nacionales, para esta investigación se utilizó el Diario de Costa Rica, el cual brindó una cobertura muy completa de lo acontecido y reflejaba la posición de los actores involucrados.

El clímax de este conflicto de poderes entre las compañías pesqueras y el Estado costarricense, sucedió con la llegada de la compañía atunera *Pacific Explorer*. La compañía pesquera de origen estadounidense, utilizaba una embarcación con el mismo nombre “*Pacific Explorer*”, había llegado a las costas del Pacífico de Costa Rica a principios de 1947. Su llegada inició una protesta general de los costarricenses, sobre todo del sector pesquero nacional, para que no estableciera sus operaciones en aguas territoriales.

Esta embarcación era la primera de otras que se aprestaban zarpar de la costa californiana, para unirse al *Pacific Explorer* y realizar la captura de atún y sardina por medio del método de pesca “*purse seine*”. Aspecto que a los pescadores nacionales y demás empresarios preocupaba por la alta mortalidad y captura de especies juveniles y de pesca incidental que provocaba, además de la afectación sobre las poblaciones de peces en su tasa de recuperación natural.

Esta situación era muy criticada por los pescadores nacionales y la opinión general, quienes vieron con desagrado la posición de los Estados Unidos, de interpretar para su beneficio el tratado de amistad de 1851 y validarlo con las compañías pesqueras, para obtener mayores beneficios de la pesca en el Pacífico costarricense, donde se manifestaba lo siguiente con motivo de una reunión que tendrían los agentes de la *Pacific Explorer* con la Cámara de Comercio y que se publicó en el Diario de Costa Rica:

“Justificarán por qué, en vez de brindar unas horas de expansión a bordo, no le explican al gobierno y al pueblo de Costa Rica los alcances, notoriamente ofensivos para la dignidad nacional, que tratan de darle al tratado de amistad, comercio y navegación, firmado en Washington el 10 de julio de 1851. Lo cierto es que ni en su artículo 2,

ni en el 7, ni en el 8, ni en ningún otro, los costarricenses de 1851 suscribieron un tratado que cercenara en cualquier forma, directa o indirectamente la soberanía de la República. ... ¿Cómo puede tolerarse que la Pacific Exploration Co., -habrá de contestar hoy a alguno de los padrinos-pretenda que los costarricenses están incapacitados para dictar sus propias leyes y para hacerlas respetar? ¿Acaso los propios invitados se contesten que; precisamente por los términos del tratado en que quiere ampararse la arrasadora compañía, aunque esta finja ignorarlo, con ofensa para los costarricenses todos debieran haber respetado íntegramente las disposiciones oficiales de Costa Rica, exactamente con la misma reverencia que los costarricenses debemos acatar y acatamos las disposiciones oficiales norteamericanas.”³⁸¹

El presidente Teodoro Picado Michalski, había girado órdenes desde 1945, para prohibir el uso de “*purse seine*” y en marzo de 1947 ordenó que la embarcación “*Pacific Explorer*” suspendiera sus operaciones. No obstante, continuaron las faenas de pesca y las protestas no tardaron en llegar a la embajada de los Estados Unidos en San José y en Washington, por los métodos de pesca utilizados y el desacato de la compañía hacia el Estado costarricense. Además la compañía ya había tenido problemas con otras naciones, en especial con el gobierno ecuatoriano que en 1940, había prohibido el uso de esas redes en sus aguas territoriales y se ponía de ejemplo para que el Ejecutivo protestara con mayor vehemencia ante las autoridades diplomáticas de los Estados Unidos:

“El 27 de abril de 1940 dictó el gobierno del Ecuador, publicada en el registro oficial, dice así: Es estrictamente prohibido practicar la pesca por medio del uso de redes. La resolución del gobierno ecuatoriano, tomado de previo estudio de muy reputados ictiólogos de muy distintas nacionalidades podrá y debe ser imitada por el gobierno costarricense si existiera algún interés por la conservación de la industria pesquera costarricense”.³⁸²

El presidente Teodoro Picado inclusive se reunió en el mes de abril con los agentes de la compañía, para persuadirlos del cese de sus operaciones en aguas costarricenses debido al conflicto social que se había suscitado, especialmente entre la población pesquera puntarenense; dispuso que el Departamento de Agricultura elaborase una reglamentación para actualizar las normas convenientes en métodos de pesca y restringir el uso de “*purse seine*” o “*chinchorros*”. Este texto debía enviarse al Congreso para su estudio y aprobación pues ante el vacío legal sobre el manejo de los mares las compañías no encontraban impedimento alguno a sus arrasadoras capturas, esto el Poder Ejecutivo se lo manifestaba a la embajada estadounidense en el país.

“La importancia que la resolución del problema tiene para el país, para la ciudad de Puntarenas, para la clases trabajadoras que se encuentra en las actividades de la pesca y de la industria pesquera su ocupación y sustento me hacen pensar que asunto de tanto fuste debe ser objeto de legislación especial... consecuente con las ideas que le expreso, le estimaría mucho que pidiera a sus representados, en nombre del gobierno que de acuerdo con lo que conversamos en mi despacho el día 14 de este mes, (abril) suspendan las actividades de los barcos

381 Diario de Costa Rica, “ Los padrinos de la Pacific Explorer debieran explicar a sus invitados de hoy ”, 27 de marzo, 1947: Portada y página 3

382 Diario de Costa Rica, “Protesta por medio de la embajada norteamericana ante el desacato a las órdenes sobre métodos de pesca en el Pacífico”, 23 de marzo, 1947: Portada y página, 10.

equipados con “purse seine” a fin de que la situación se mantenga en tanto que el Congreso dice que su palabra definitiva, en el mismo estado en que se hallaba ante del 7 de marzo aludido.”³⁸³

El Diario de Costa Rica en marzo de 1947, publicaba la noticia de la reunión entre la Cámara de Comercio y la Asociación Sindical de Exportadores e Importadores, para buscar un arreglo a la situación de las empresas atuneras nacionales, la libre pesca en aguas costarricenses sobre todo por la situación legal de la compañía pesquera “*Pacific Explorer*” y el libre contrabando de abastos en el puerto de Puntarenas, suponían grandes dilemas que ponían en riesgo la débil estructural pesquera y la pérdida de divisas ante la descontrolada situación de las compañías pesqueras internacionales.³⁸⁴ En ese mismo tiraje se publicó un campo pagado que denunciaba la desaparición de los bancos de atún de California y México.

En marzo de 1947, en el Diario de Costa Rica se publicó un campo pagado en contra de la *Pacific Explorer*, la cual iba a realizar una reunión con autoridades gubernamentales, parte de la publicación decía lo siguiente:

“Dirán porqué, en vez de enseñar a sus invitados un espléndido buque que costó a los contribuyentes norteamericanos y no a la *Pacific Exploration Co.* tres millones y medio de dólares no les enseñan cómo hizo el chinchorrero “*Dauntles*”, en la semana anterior y según es voz pública en Puntarenas, para lanzas al fondo del mar más de 400 toneladas de bufeos, atún de tamaño ilegal y enorme cantidad de otros peces, todos muertos”.³⁸⁵

Esta situación, fue repetida varias veces y fue tajante el enojo de la población puntarenense ante la impotencia de ver como la actividad pesquera, prometedora de un gran auge comercial, se convirtió en la exclusión de docenas de embarcaciones y familias dedicadas a la pesca artesana al no poder encontrar peces en las costas y la imposibilidad de adentrarse a alta mar y poder colocar su producto en el mercado de consumo del Valle Central.

La situación ya había sido pasada a manos directas del presidente de la República,³⁸⁶ y en abril, el conflicto entre compañías pesqueras se acentuó cuando George R. Webb, gerente de la *Fishermens Cooperative American*, denunciaba ante el Servicio de Pesca y Vida Salvaje de los Estados Unidos, la intervención de la embajada de ese país en Costa Rica, para sacar de las aguas nacionales al *Pacific Explorer*, en clara intromisión de asuntos corporativos y competencia ilegal.

Esta solicitud ante la embajada estadounidense, la había hecho el gerente Krug, representante de la *Fishermens Cooperative Association* y que también agrupaba a las compañías que utilizaban

383 ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

384 Diario de Costa Rica, “En forma directa interviene la Cámara de Comercio en el conflicto creado por la *Pacific Explorer*”, 27 de marzo, 1947: Portada y página 3.

385 Diario de Costa Rica, “Los padrinos del *Pacific Explorer* debieran explicar a sus invitados de hoy”, 27 de marzo, 1947: 3.

386 Diario de Costa Rica, “Ante el jefe del Estado se plantea el problema de la pesca”, 28 de marzo, 1947: Portada y página 8.

embarcaciones o tripulación costarricense. En tanto, Webb propuso al gobierno de Costa Rica elevar el caso ante la organización de alimentos y agricultura de la Organización de las Naciones Unidas.³⁸⁷

Lo anterior, se había convertido en conflicto de competidores (compañías pesqueras por sacar partido de la situación crítica en la que se encontraba el gobierno de Costa Rica y el riesgo de grandes pérdidas para la industria pesquera nacional. La Cámara de Comercio emitió un informe al Poder Ejecutivo de su opinión acerca de la situación del conflicto entre la Pacific Explorer y los pescadores independientes, en ese informe se solicitaba al Poder Ejecutivo elaborar con la mayor prontitud una reglamentación de caza y pesca en aguas costarricenses.³⁸⁸

7.8. Comisión Interamericana del Atún Tropical y el libre derecho de explotación marina

El presidente Teodoro Picado, a raíz de los acontecimientos sucedidos, le solicitó en agosto de 1947 a John Lawrence Kask, biólogo marino de la Academia de Ciencias de California (quien posteriormente en 1952 se integraría a la (Comisión Interamericana del Atún Tropical), CIAT la entrega de un informe acerca de la situación pesquera del país. Ese informe fue entregado a José Joaquín Peralta, Ministro de Agricultura e Industria.

Kask, quien en su informe aclaraba que el tiempo lo presentó de manera concisa y detallada ante el Poder Ejecutivo en un tiempo muy corto elaboró un informe muy detallado, que sirvió de sustento para redactar un reglamento de pesca en las aguas de Costa Rica. Kask realizó este estudio del 14 de julio al 7 de agosto de 1947 y advertía que su informe se había elaborado a petición del gobierno de Costa Rica, en un tiempo muy corto como para levantar y analizar datos sobre la pesca en el país, por lo cual sus observaciones iban con la mayor objetividad posible pero también con sugestivas recomendaciones.

Manifestaba que mucho antes de 1930 se realizaba la pesca de atún en aguas de Costa Rica y desde 1930 hasta 1942, el 78% de la pesca había sido proporcionada por dos especies de atún el yellow-fish y el skipjack, en la costa sur de California. Estas eran dos de las cinco especies más importantes de atún que se comercializaban, en el mercado pesquero de los Estados Unidos, pero el restante se pescó en alta mar en aguas que se ubicaban en Costa Rica, entre el Domo Térmico y la isla del Coco y muy posiblemente hasta en aguas panameñas, colombianas y ecuatorianas.

En la imagen 10, se muestra un espécimen del yellow-fish (atún aleta amarilla) y en la imagen 11, del atún Skipjack o bonito como se le conocía en Costa Rica, estas dos especies se capturaban con carnada de sardina o anchovetas, obtenidas en su mayoría del golfo de Nicoya. Si bien es cierto habían otros sitio para pesca de atún, anchovetas y sardinas, como en el golfo de Panamá o la península de

387 Diario de Costa Rica, "El monopolio del atún me pide una respuesta inmediata: Aquí la tiene", 1 de abril, 1947: 3.

388 Diario de Costa Rica, "La Cámara de Comercio oirá a los personeros de la Pacific Explorer", 11 de abril, 1947: portada.

Baja California. El golfo de Nicoya, tenía condiciones excepcionales y casi únicas a nivel continental, una costa amplia y un puerto cercano a las zonas de pesca.

Eran tan importante este golfo para el mapa pesquero internacional (y a la vez sobre explotado) que la pesca de atún, sardina y anchoveta llegó a sostener durante la década de 1940, altos niveles de captura para todas las naciones pesqueras de atún del continente, lo que diferenciaba la rentabilidad entre una compañía y otra eran los precios pagados en salarios, costos de mantenimiento de cada flota pesquera y distancia de otros puertos fuera y centros de acopio fuera de Puntarenas en el Pacífico Americano o de otros continentes.

IMAGEN 10
ATÚN ALETA AMARILLA



Atún aleta amarilla o yellow-fish (*Neothunnus macropterus*) Fuente: <http://marinebio.org/species.asp>. (Fecha de acceso: 21 de julio 2012).

IMAGEN 11
ATÚN SKIPJACK O BONITO



El Skipjack (*Katsuwonis Pelamis*) Fuente: <http://www.efishalbum.com/search.asp>. (Fecha de acceso: 21 de julio 2012).

Kask afirmaba que la pesca en Costa Rica, se realizaba más en la costa por la cantidad apreciable de pescado de carnada (el arenque, anchoveta, sardina y ocasionalmente el pez bobo), que según el criterio de las compañías estadounidenses, les garantizaba buenas capturas y un gasto menor en su traslado hasta alta mar, para abastecerse en el puerto de Puntarenas. Mientras que los pescadores nacionales afirmaban, que la creciente y dañina pesca en el golfo de Nicoya tenía una relación inversa, y correlacionada con los métodos de pesca, que resultaban en la drástica disminución de carnada o sardina, tiburón, atún y otras variedades de pesca.

Como se dijo anteriormente la débil política de intervención que tuvo el Costa Rica, facilitó la gran depredación de las compañías pesqueras estadounidenses y extranjeras, quienes vieron en el golfo de Nicoya y en las inofensivas políticas nacionales de caza y pesca la oportunidad para abastecer de sardinas, anchoas y otros peces a su flota pesquera, sin mayores costos para su flota, sin garantías o beneficios económicos reales a la población y erario público y con consecuencias irreversibles para el patrimonio marino del país. Al respecto Kask, admitía en su informe la importancia que tenía para los Estados Unidos la pesca en el golfo de Nicoya y para los pescadores nacionales:

“Lo que sí es verdaderamente cierto es que, esta pesca de carnada es muy importante para la economía de Costa Rica y al mismo tiempo, para el pescador de atún norteamericano. Las continuas pescas por un largo tiempo han tenido ciertamente un gran efecto sobre la cantidad de estos peces. Dada la importancia de esta pesca para el pueblo costarricense y para el pesquero norteamericano, se recomienda una investigación de esta pesca por el gobierno de los Estados Unidos y Costa Rica conjuntamente y que se comience lo más pronto posible, puede ser que una investigación de esta clase pueda llevarse a cabo mejor por medio de un acuerdo o de un tratado”.³⁸⁹

Para el 24 de setiembre de 1947, se emite el Decreto número 3, con el nombre de Reglamento para la pesca en aguas de la República y el cual pretendía regularla en aguas del país, Kask en su aguda visión supo que un tratado sería lo más favorable para los Estados Unidos, la pesquería costarricense para ese año de 1947 contaba con dos lanchas atuneras, con tripulación costarricense, así también se empleaba personal nacional, en las embarcaciones norteamericanas.

Kask enfatizaba que Costa Rica debía recurrir a préstamos para adquirir barcos plantas y construir las instalaciones semejantes a la de los países pesqueros modernos y capacitar el personal para las operaciones pesqueras, esa idea era poco factible para el Ejecutivo. En esa década el país enfrentaba una deuda externa, que afectaba el presupuesto nacional por lo que comprometer más el escaso presupuesto no se visualizó en los planes del partido Republicano, que aparte de su pobre imagen, estaba en vísperas de elecciones para el año siguiente, por lo que se carecía por completo de peso para hacerle frente a una industria como la pesca a gran escala.

389 ANCR. Serie Económica. 1622. (1950).

En el artículo 16 de ese reglamento, se permitía el uso de cualquier método de captura en sus aguas territoriales de la República o en mar abierto, mientras no se llevaran a cabo investigaciones que demostraran que el uso de “*purse seiner*” era un método ilegal y ponía en peligro a especies sin objeto de pesca y a los bancos de peces (población de peces) con objeto de pesca. Si en cualquier momento se llevaran a cabo investigaciones, por científicos de indudable reputación, e indicaran claramente que ese determinado método de pesca destruía indebidamente los peces u otros animales marinos, con perjuicio de las reservas marinas del país, serían inmediatamente prohibidos.

Este asunto que resultaba muy contradictorio, pues los estadounidenses eran los principales investigadores en el océano Pacífico especialmente en el golfo de Nicoya, y los más interesados en continuar la pesca de atún y sardina con el uso del “*purse seine*”, por lo que tener a Costa Rica como aliado en el abastecimiento de sardinas y otras especies de peces de interés comercial, era mantener la dependencia marítima de Costa Rica *in extremis* de los Estados Unidos. La posición costarricense de iniciar y mantener un control soberano sobre las riquezas de sus mares, irónicamente no sería realizada por las autoridades gubernamentales sino por autoridades extraterritoriales o supranacionales.

La Cámara de Comercio, le manifestaba al presidente que para cuando llegase ese estudio, la industria pesquera nacional estaría en la ruina. Como se dijo anteriormente, si bien la Cámara de Comercio se mostraba a favor de la apertura en las relaciones comerciales y la creación de más empresas alrededor de la industria marina, vio con serio peligro ese reglamento y señalaba que tenía serios vicios que volvían nulo el citado reglamento, al contradecir la legislación nacional en aspectos legales, industriales y fiscales que el citado reglamento omitió y lo volvían por completo insuficiente.

Al final, el reglamento de caza y pesca y el posible departamento de pesca fueron detenidos y el uso de los barcos atuneros con “*purse seine*” prohibidos hasta que se estudiara un nuevo reglamento, que diera una mayor garantía de la preservación del recurso pesquero que contenía el Pacífico y el Caribe costarricense.

A diferencia del Reglamento de pesca de 1947, donde dejaba los límites jurisdiccionales de su mar territorial en tres millas y no contemplaba a la isla del Coco, como objeto de fiscalización pesquera, lo cual sobre entendía que la pesca más allá de esta distancia no sería de su incumbencia legal. Pero el reglamento de 1948 originado de la Junta Fundadora de la Segunda República mostraba una mayor disposición de la territorialidad y la posición de la soberanía de Costa Rica con el decreto número 116 del veintisiete de julio de 1948, el cual ampliaba el límite jurisdiccional en 200 millas e incluía la regulación toda clase de explotación o extracción de la riqueza que se hiciese sobre en o bajo la plataforma o zócalo continental o insular del territorio nacional.

Sin embargo, la mayoría de las compañías pesqueras eran estadounidenses que seguían acogiéndose al Tratado de amistad y navegación entre Costa Rica y los Estados Unidos y que desde

finales del siglo XIX, eran las que realizaron las más importantes investigaciones y exploraciones de los bancos de peces en el Pacífico de Costa Rica. Junto con la participación de los más importantes centros universitarios estadounidenses, el departamento de caza y pesca, además de contar con el auspicio de la antigua Unión Panamericana.

La poca tradición marítima del país, su desarticulada estructura naval, la débil inserción del consumo de pescado en la población costarricense, hicieron que el Estado no pudiera alcanzar los objetivos y anhelos de obtener una soberanía real sobre sus aguas a lo largo del periodo de estudio. De manera que otros actores ajenos, le marcaron límites a la política y soberanía de Costa Rica en el uso de su mar territorial bajo un patrocinio naval comercial, turístico y militar, de los cuales los Estados Unidos junto con otras potencias marítimas por el resto del siglo XX. Lo que convirtió a Costa Rica en su primer aliado y proveedor potencial en el Pacífico insumos pesqueros, un alto flujo marítimo comercial y un punto en la geografía turística por excelencia, que afianzó en el ideario político y económico costarricense de una sociedad comercial de iguales beneficios para ambas naciones.

Kask, en su aguda visión, supo que un tratado sería lo más favorable para los Estados Unidos, la pesquería atunera costarricense para el año de 1947 contaba con dos lanchas atuneras, con tripulación costarricense que también empleaban las compañías norteamericanas, lo cual dejaba ver, cuanto estaba involucrada la flota pesquera estadounidense en las aguas costarricenses y su industria pesquera.

Costa Rica al adherirse al CIAT, en el Pacífico, con el Decreto 844 del 30 de mayo de 1949 no fijó, realmente los límites y alcances que tendrían los demás países tratantes y que quisieran sacar provecho de su naturaleza pesquera, así lo manifestaba Carlos Zamora en su estudio sobre el derecho del mar en Costa Rica. Con este tratado lo que hizo los Estados Unidos fue asegurarse el principal banco de atún y de otros peces, de los países latinoamericanos.

Puso como objetivo que el gobierno costarricense no impidiera la licencia de pesca de estas embarcaciones, mientras se realizaban los estudios para comprobar si la utilización de los métodos de pesca como el de “purse seine”, dejaba consecuencias para el sector pesquero nacional, es importante señalar que la preocupación del convenio en primer momento no fue asegurar la conservación bajo una doctrina ecológica de la pesa d atún o sardina, sino el preservación extractiva y comercial de un recursos alimenticio y tanpreciado como el atún.

Donde la mayoría de las embarcaciones que utilizaron el “Purse seine” eran estadounidenses. El convenio originalmente solo lo suscribieron Costa Rica y los Estados Unidos en 1949, y entró en vigor en 1950, le siguieron Panamá en 1953, Ecuador en 1961, México en 1964, Canadá en 1968, Japón 1970 y otros Estados posteriormente.³⁹⁰

390 www.iattc.org/.../IATTC-Special-Report13-SPN.p(Fecha de acceso, 21 de abril, 2012)

“La Convención no es aprobada por el Poder Legislativo como lo estipula la Constitución Política de 1949, sino que la Junta Fundadora, en vista de las facultades reconocidas por la Asamblea Constituyente emite el 7 de noviembre de ese año el Decreto 844, ya citado, mediante el cual se aprueba el convenio mencionado, reiterando las competencias soberanas que ejerce Costa Rica sobre sus aguas jurisdiccionales, las que no serán menoscabadas por ninguna de las disposiciones contenidas en la Convención que decide ratificar. La parte final del único artículo de ese decreto puede prestarse a contradicciones por indicar que tales disposiciones”...no tendrán primacía sobre las leyes y reglamentos que cada Estado emita en ejercicio de su soberanía”, lo que es incompatible con el precepto del artículo constitucional número 7. Sin embargo, tal situación no fue objeto de un análisis detallado, sino que se dio por aprobada la Convención”.³⁹¹

Con la firma de este convenio, los Estados Unidos se aseguraron la permanencia de su flota pesquera en el todo el Pacífico de Costa Rica y mediante organismos bilaterales, brindó asistencia técnica a las autoridades costarricenses, en aras de mejorar las condiciones tecnológicas y científicas para el desarrollo de un departamento de pesca, que sirviera de enlace entre los pescadores locales, los agentes marítimos y los exportadores de productos marinos.

Para 1947, la creación de un departamento de pesca no era una era realidad, a pesar de las quejas de pescadores y autoridades locales que denunciaban la incapacidad del Poder Ejecutivo y de la Asamblea Legislativa, para emitir y ejecutar un reglamento de pesca.

El dominio de la soberanía del país sobre las aguas de ambos mares, se reafirmó con el decreto 116 de 1948, donde se establecían los alcances y límites territoriales del Estado, pero para esta investigación con la instalación de la planta frigorífica y el conflicto atunero, los límites en el uso a Costa Rica en el mapa del comercio marítimo internacional, significó un cambio en la forma de cómo Costa Rica vio sus mares.

Por ello, la soberanía marítima del país, empezó a verse mermada con la sola explotación de sus aguas, le era imposible al gobierno disponer de embarcaciones que ayudaran a la vigilancia de sus mares, situación que continuó mucho después de 1950, por falta de recursos financieros, a la incapacidad técnica de los funcionarios y el desinterés de las autoridades nacionales por establecer un sistema de vigilancia pesquera y marítima.

“Este Ministerio ha venido pensado en la necesidad inaplazable de establecer una estrecha vigilancia, especialmente dentro del Golfo de Nicoya, pues se tienen noticias sobre irregularidades que se cometen, por parte de barcos extranjeros que se aprovechan de las aguas territoriales costarricenses según se dice cuidándose de no ponerse a la vista de las autoridades del puerto, con lo que evaden el pago de los derechos de pesca. En cuanto a las medidas de conservación establecida o que se establezcan, resultaría muy útil una embarcación de patrullaje”.³⁹²

391 Carlos Zamora Murillo, *Costa Rica y el Derecho del Mar*.(San José, Costa Rica:Euned,1990):278

392 ANCR. Serie Economía.1622. (1950). (El empresario italiano Enrique de Mezerville, le ofrecía venderle una lancha a las autoridades nacionales para la vigilancia del golfo de Nicoya, sin embargo el Ministro de Economía manifestaba la imposibilidad de comprarla por la falta de presupuesto, esta fue la tónica que muy posiblemente marcó la vigilancia de los puertos y la raquíta vigilancia de los mares, pues sin antes la navegación y explotación de mares se realizó con total libertad en aguas costarricenses que con la firma del convenio simplemente allanó un derecho comercial de explotación).

Con el tratado de amistad y navegación entre los Estados Unidos y Costa Rica, la navegación y explotación de las costas, ríos le permitió a sus inversionistas, analizar el establecimiento de industrias de cara al mar, la construcción de infraestructura portuaria que respondiera a las necesidades de sus compañías pesqueras. El objetivo era asegurar las políticas a favor de los intereses de su flota pesquera en todo el Pacífico americano y también en el Atlántico, convirtiéndose en claro dominador de las aguas continentales en ambos océanos.

Cien años después de firmado el tratado le propone a Costa Rica, un convenio que le garantizara un mayor estudio de las riquezas de sus aguas especialmente las del Pacífico y a los Estados Unidos un mayor acceso de extracción. A pesar de esta propuesta, el país recibió muy poco y fue limitado el interés que mostró para obtener mayores beneficios de esa industria. Entregó la mayor parte de la exploración y explotación marítima en manos de las compañías transnacionales. Era tan desigual este convenio que fue previsible ver cuál de las dos partes sería la más beneficiada, a pesar de que el objetivo fuese la cooperación entre ambos países, tal como se indicaba en el primer reporte anual de la Comisión Interamericana de Atún Tropical:

“El propósito de la Convención es el de establecer un medio cooperativo de obtener e interpretar una información que facilite el mantenimiento de un nivel que permita una máxima pesca continuada de las poblaciones de atún de las especies de “aleta amarilla” (*Neothunnus macropterus*) y “barrilete” (*Katsuwonus pelamis*) y de otra clase de peces que son aprovechados por los barcos pesqueros de atún en el Pacífico Oriental, lo cuales, son motivo de constante explotación, se han convertido en materia de interés común”.³⁹³

Solo el presupuesto para llevar a cabo entre cada uno de las dos partes de 98,8% para los Estados Unidos y el 0,2% para Costa Rica, con este presupuesto se debía investigar la biología y ecología de las especies de atún y sostener el aumento creciente de las capturas de atún en todo el Pacífico, por ejemplo de 1918 a 1950 se capturó en atún aleta amarilla 224,8 millones de libras y de atún “barrilete” Skipjack 129,3 millones de libras que contabilizaron un total 354,1 millones de libras.³⁹⁴

La lógica industrial de la pesca en la década de los años cincuenta tenía como objetivo mantener la máxima captura de pesca año tras año, por lo cual la Comisión no dejó por fuera a la flota que utilizaba redes o “purse seine” a pesar de la oposición de la industria pesquera nacional de prohibir ese método de pesca, años antes. Por el contrario, la Comisión contemplaba obtener los datos de las cantidades de captura y zonas de pesca, que tenían así como los datos de los clippers atuneros que utilizaban el método de pesca de caña con carnada. Y en su sección II estipulaba que no se privaban

393 Informe Anual (1950-1951). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1952): 9, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1950-1951.pdf>.(Fecha de acceso: 12 de julio 2012).

394 Informe Anual (1950-1951). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1952): 38, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1950-1951.pdf>.(Fecha de acceso: 12 de julio 2012).

las operaciones de pesca y experimentos científicos de las compañías o entes involucrados. Hasta 1948, el golfo de Nicoya era la principal zona geográfica de pesca de carnada, para la captura de atún esto quedó demostrado en el segundo informe de la Comisión que decía lo siguiente:

“En la primavera de 1952, la Comisión estableció un laboratorio en Puntarenas, en el golfo de Nicoya, para el estudio ecológico de aquella que fue anteriormente tan importante zona productora de carnada y que hasta alrededor de 1948 mantuvo una gran población de anchovetas. Además de los estudios sobre la hidrografía del golfo, se hacen investigaciones, sobre la historia natural de las especies de carnada que se encuentran en esa área”.³⁹⁵

Los temores de los pescadores nacionales se hicieron realidad y para la industria pesquera nacional, las consecuencias fueron el desplazamiento de la flota pesquera internacional a otras regiones del Pacífico y el agotamiento irreversible para la sostenibilidad pesquera. La industria pesquera internacional y sobretodo la estadounidense había al golfo de Nicoya máximo nivel de explotación, no solo de sardina sino en la afectación en las poblaciones para otras especies que se vieron disminuidas por el método de pesca “*purse seine*”.

En 1951, se descargaron 277,4 millones de libras de las cuales 161, millones correspondían “*aleta amarilla*” y 115,8 millones a barrilete, de esas cantidades los barcos “clippers atuneros” que pescaban con carnada descargaron el 91% de atún amarillo y el 88% de barrilete, mientras los barcos que utilizaban red tuvieron una pesca relativamente pobre. Para la década de 1950, los barcos atuneros “clippers” que usaban carnada viva, eran los que predominaban en la flota pesquera, pero en el golfo de Nicoya la presencia de los barcos “*purse seine*” era denunciada por los pescadores locales por la gran cantidad de estas embarcaciones y los altos volúmenes de capturas de arenque, sardinas y anchovetas que realizaron, así como de otras especies.

Esto definitivamente provocó el colapso de la recuperación natural de las especies marinas, sumado a los efectos bioquímicos de las actividades agropecuarias cercanas a la región costera y consecuencias naturales propias de los ecosistemas hidrológicos y oceanográficos, provocaba la mortalidad de estas especies, lo que hizo insostenible el nivel de pesca exigido por las compañías pesqueras.

A pesar de la baja densidad de pesca desde 1947 a 1952 en el golfo de Nicoya, para los biólogos y oceanógrafos era un sitio primordial que se podía recuperar inclusive con experimentos genéticos y condiciones químicas de otras especies a parte de la anchoveta que se podían utilizar, según detallaba el informe de 1953:

“Ya por la primavera de 1947, los barcos que buscaban carnada allí, experimentaron considerables dificultades para obtener esta especie en cantidades suficientes y usaron frecuentemente la “gallera” (thread herring) como alternativa. Desde ese tiempo no ha habido pesca de anchovetas en el golfo de Nicoya. A pesar de la extensión

395 Informe Anual (1952). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1953): 10, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1952.pdf>. (Fecha de acceso: 12 de julio, 2012).

recolección de especímenes, realizadas por diferentes medios en todas partes del golfo y que han estado a cargo de nuestro grupo científico durante el año pasado, no se ha podido hallar ni un solo ejemplar de la indicada especie”.³⁹⁶

Se intentó reinsertar la anchoveta la más importante especie de carnada viva para la captura de atún, en el golfo de Nicoya, mediante la migración de anchovetas del golfo de Panamá y del golfo de Fonseca o el uso de otros tipos de sardina como carnada, sin embargo estas no tenían la importancia debida para servir como carnada viva en las pesca de atún.

Finalmente, el golfo de Nicoya no recuperó, su fama como región pesquera de carnada viva para la captura de atún y las condiciones marítimas apuntaron a favorecer los intereses de las compañías extranjeras donde la industria pesquera nacional, perdió terreno y se anuló su presencia para abastecer al mercado internacional de anchovetas dentro de un contexto de empresa nacional, aparte de las demás especies que eran comercialmente explotables, se restringió la industria pesquera al pequeño mercado nacional con serias limitaciones estructurales. En el informe de Ministerio de Agricultura de 1952, se señalaba con pesar las consecuencias que sufría el país de un producto que le generaba importante ingresos y que había dejado de ser aquella actividad tan relevante para el Pacífico de Costa Rica y dejaba en claro la incapacidad del país de poder investigar sus propias aguas:

En el mapa 25 de 1952, la región del golfo de Nicoya ya no aparecía como una zona de importancia para la captura de anchoveta, (*Cetengraulis mystecitus*), arenque (*Clupea harengus*) y sardina (*Sardinops sagax sagax*). Las nuevas zonas de extracción de anchovetas en el Pacífico Americano que desplazaron al golfo de Nicoya. Ahí estaban la bahía Almejas, Guaymas, punta Ahome, en México, golfo de Fonseca, en Centroamérica, golfo de Panamá, islas Galápagos y el golfo de Guayaquil en el Ecuador. Pero sin duda la situación que puso más crítica la economía pesquera del golfo de Nicoya, fue la desaparición comercial de la sardina o anchoveta, como se manifestaba en el informe:

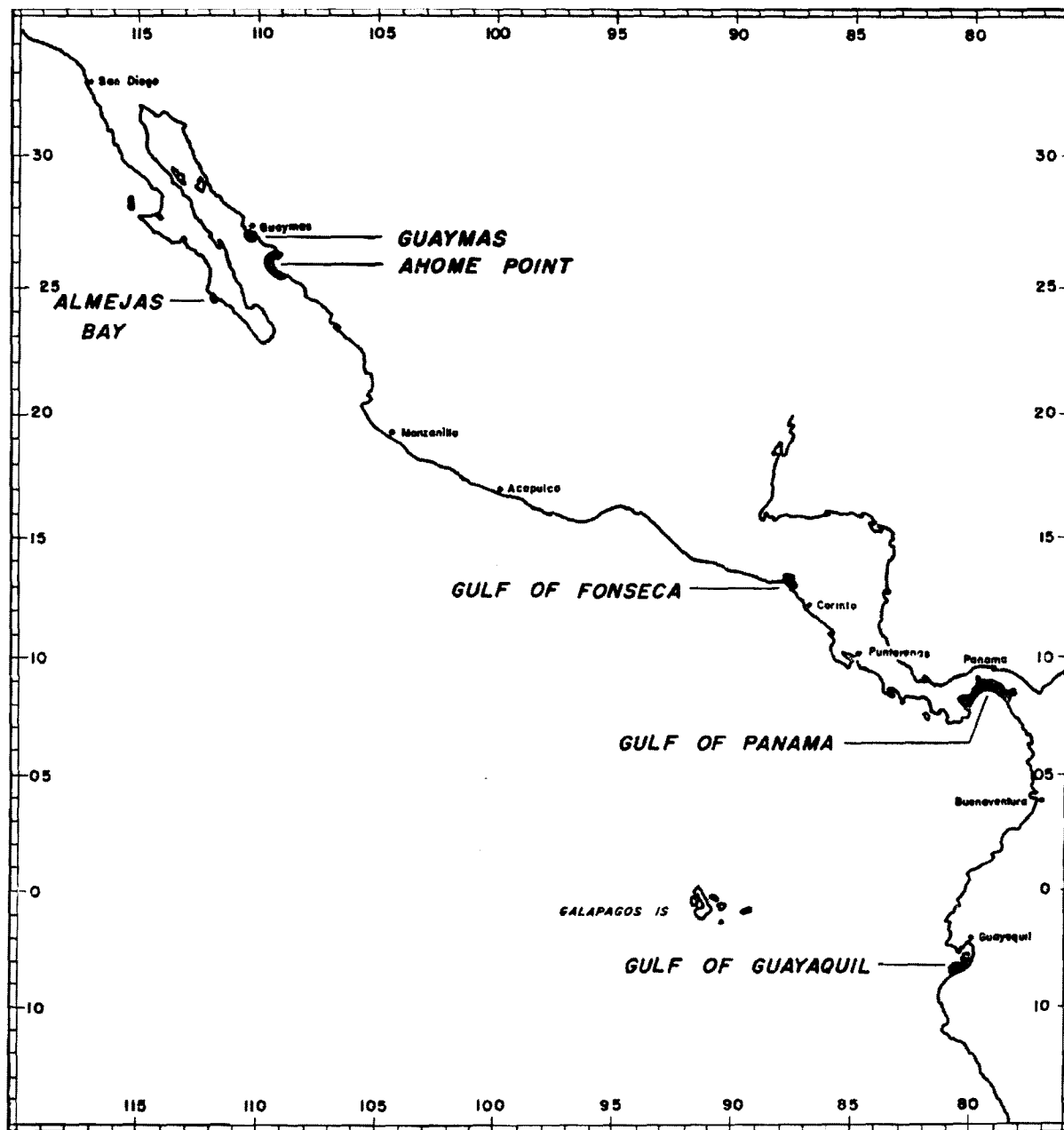
“...si hubiéramos tenido un golfo de Nicoya lleno de buena carnada como años pasados, en que la abundancia de sardina o anchoveta era el principal atractivo para los pescadores de atún. Puede afirmarse esto, porque los informes demuestran que la mayoría de los barcos que han ejercido alguna actividad durante este período crítica de 1951, han pasado directamente a las aguas ecuatorianas de Las Galápagos visitado otras zonas en donde es menos difícil la obtención de carnada”.³⁹⁷

Inclusive para ese mismo año la zona de pesca de anchoveta del golfo de Guayaquil, había sido clausurada por los barcos extranjeros durante casi todo el año 1952. El golfo de Nicoya había desaparecido del mapa pesquero de los Estados Unidos y por ende de las demás potencias que realizaban grandes pesquerías en aguas territoriales y patrimoniales de Costa Rica en el Océano Pacífico:

396 Informe Anual (1952). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1953):54-55, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1952.pdf>. (Fecha de acceso: 12 de julio, 2012).

397 http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/memoria_51-industria-pesca.pdf. (Fecha de acceso: 12 de noviembre 2012).

MAPA 25
 LAS PRINCIPALES ÁREAS DE CAPTURA DE ANCHOVETA, 1952



Fuente: Informe Anual (1952). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1953):27, en <http://www.iattc.org/PDFfiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1952.pdf>. (Fecha de acceso: 12 de julio 2012).

En 1951, en el informe de del Ministerio de Agricultura se señalaba los esfuerzos que se habían realizado en materia de conservación de los recursos de la pesca por la baja en las divisas como consecuencia de la merma en la exportación de atún congelado hacia los Estados Unidos, a la merma

de embarcaciones atuneras en el golfo de Nicoya, de las cuales se obtenían otros beneficios como cobro de matrícula, permiso de navegación, impuestos sobre las redes, carnets de los pescadores entre otros.

Esto se debió a que Japón aún después de la Segunda Guerra Mundial, para 1951 era el primer exportador de atún en el mundo, obtenía sus pescas a un costo de producción muy bajo. Sin lo que sí quedó claro para las autoridades nacionales y sirvió para reconfigurar su visión de cómo se tendrían que gestionar sus recursos naturales, así lo manifestaba el Jefe del Departamento de pesca, Carlos Iglesias:

“El golpe que ha sufrido Costa Rica con la merma de carnada en el golfo de Nicoya, que ha disminuido las actividades de pesca y por ende las entradas fiscales y de riqueza al país, ha sido quizás la mejor lección que hayamos podido recibir de la naturaleza para aprender a apreciar lo que significa la conservación de los recursos naturales en general y en especial, para el caso de los que ofrecen las aguas territoriales y cercanas a nuestras extensas costas. Por supuesto que habría sido imposible al país, con sus propios recursos, dedicarse a la investigación y estudios que requiere esa conservación.”³⁹⁸

Para la década de 1950, la soberanía marítima de Costa Rica, se vio supeditada a las necesidades del mercado estadounidense, poniendo en grave peligro el suministro pesquero para el consumo nacional, ya que los pescadores nacionales vieron con dificultad, la incursión completa en la cadena de extracción y procesamiento de atún y demás pescados. Los intereses marítimos de Costa Rica, sobre su mar territorial y patrimonial en el futuro, pasarían a un segundo plano debido a su poca injerencia política y mayor presencia de otras naciones pesqueras, situación iniciada con la adhesión a la Comisión Interamericana de Atún Tropical.

7.9. Conclusión

A inicios del siglo XX la firma de contratos para explorar y explotar las aguas nacionales llegaron continuamente a los despachos del Poder Ejecutivo y de la Secretaria de Hacienda, esas solicitudes provenían de empresarios, compañías y en el menor de los casos de las compañías nacionales que querían desarrollar la actividad de la pesca, a escala nacional e internacional.

Para la década de 1920, la flota pesquera nacional incursionaba con la pesca de camarón en el Caribe, ya antes se había incursionado con la pesca de Langosta y tortuga pero fue con la llegada de las primeras compañías pesqueras que la actividad de la pesca empezó a diversificar el panorama económico de la región del Pacífico.

Era necesario el establecimiento de comercios, en la ciudad de Puntarenas para abastecer a las embarcaciones de insumos materiales como el hielo y la sal, que fueron esenciales para estas compañías. Sin embargo, el atraso del sector industrial en el país obligó a estas compañías a traer toda una maquinaria industrial, para el mantenimiento de sus barcos, conservación del pescado, por lo que

³⁹⁸ http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/memoria_51-industria-pesca.pdf.(Fecha de acceso: 12 de noviembre 2012).

el Estado permitió su introducción libre de impuestos a estas compañías para sus operaciones. Esta competencia desigual, fue clara por las continuas quejas de los pescadores costarricenses que tenían que lidiar con malos precios pagados por las compañías pesqueras.

La hipótesis sobre las restricciones al sector pesquero nacional al acceso a los recursos marinos, es demostrable por cuanto las exoneraciones que recibieron las compañías pesqueras extranjeras, puso en desigual competencia al sector pesquero nacional por los altos costos operativos, para realizar las faenas de pesca, salarios, pago de impuestos, muellaje, gasolina entre otros, fueron rubros que las compañías no tenían que costear en su totalidad. La pesca intensiva en aguas nacionales y el uso de métodos criticados por provocar una alta mortalidad para otras especies que no eran objeto de pesca comercial. Estos temas fueron los que el sector pesquero denunció y que las diferentes administraciones en el poder, no pudieron evitar.

Al final, la adhesión de Costa Rica a la CIAT, significó la libertad de las embarcaciones, en su mayoría estadounidenses de obtener pescas en aguas nacionales sin mayor preocupación al estar amparadas a este convenio. Lo que provocó una crisis en el sector pesquero en general, por el peligro del desabastecimiento de pescado para Valle Central y a la desaparición comercial del golfo de Nicoya, del mapa pesquero como espacio de explotación marina.

8. CONCLUSIONES GENERALES

Compañías de explotación marítima

Las compañías de explotación marítima, aún con sus propios objetivos de comercio, fueron entes importantes para el desarrollo rural y económico de la costa pacífica del país en la activación de nuevas actividades extractivas. De manera que esto les permitió ser protagonistas en la exploración de las vías de comunicación marítima, en el comercio de altura, en el establecimiento de rutas nacionales y en la explotación de especies marinas. Influyeron en las políticas originadas por parte del Estado costarricense, para mantener la vigilancia del patrimonio natural, la seguridad fiscal y comercial en aguas del Pacífico de Costa Rica. Sin embargo ese dominio expresado por parte del Estado sobre sus recursos, no fue aprovechado en su totalidad, por los habitantes costeros y por el contrario, significó un importante beneficio económico para las compañías. Los resguardos fiscales ubicados en ambas costas del país en varios afluentes navegables, solo permitieron tener un alcance de vigilancia y protección de las costas a pocas millas mar adentro.

Lo anterior originó una dependencia del servicio de las compañías, por parte del sector productivo del país y de su necesidad de sacar los productos a los mercados del exterior, principalmente el café y

posteriormente al banano, productos casi únicos que justificaban por su posición comercial y precios en Europa y Estados Unidos respectivamente, el establecimiento de rutas y paradas comerciales en el puerto de Puntarenas y Limón.

En el caso de las concesiones a las compañías de transporte internacional y de cabotaje desde 1850 el Estado buscó continuamente, nuevas formas de financiar sus servicios. Lo anterior lo realizó, con la entrega de terrenos en la milla marítima, para realizar actividades extractivas, como con la madera para los astilleros, la minería, la extracción de coco, la ganadería, la agricultura, la extracción de la sal, la extracción de mangle, la explotación comercial del transporte marítimo regional y finalmente con la explotación pesquera, entre otras actividades comerciales, que le registraron ingresos al fisco.

Sin embargo, fue visible que unas actividades económicas no se desarrollaron con un sentido de sostenibilidad y menos aún con algún carácter ideológico de sustentabilidad, pensamiento que el siglo XIX y primera mitad del siglo XX, no existía, por lo que algunas especies y ecosistemas biológicos decayeron más que otros debido a la intensidad y depredación de esas actividades económicas, lo que dejó al final una estela de pobreza social en las regiones costeras y privó a las municipalidades o pueblos del disfrute de los beneficios de las bondades de la costa, tierras de aptas para la agricultura, fácil acceso a las vías de comunicación marítimas. Lo que ocasionó la traslación a ciclos productivos y la transformación del entorno ambiental, por su constante expansión.

Estas ideas de sostenibilidad al menos en el caso de las concesiones de pesca, fueron visibles hasta la década de 1950, pero no emanaron del discurso oficial, sino de aquellos que preveían una catástrofe ambiental, por el grado de explotación de los mares en que pudo haber caído el Estado costarricense. También las compañías operaron bajo la lógica de ganar-ganar, por lo que el cambio del sector transporte al pesquero, interés más que explotar el transporte de pasajeros y de carga. De este modo las actividades turísticas en la década de 1920, se convirtió en la nueva frontera de descubrimiento de los navegantes, especialmente de la costa Este de los Estados Unidos, mediante la presencia de Yates. Lo anterior diversificó el paisaje marítimo de esa región y ayudó a sentar las bases de una nueva visión del transporte de personas y aprovechamiento del mar, tema este que quedará para futuras investigaciones.

Las compañías de transporte marítimo internacional impulsaron las conexiones entre diferentes regiones del Pacífico de Costa Rica y fueron los únicos actores en realizar conexiones con el Caribe y el Pacífico del país. La evolución mercantil que tuvieron estas compañías, culminó con la exploración y explotación marina y fue la última fase del amplio escenario comercial que tuvieron en el Pacífico de Costa Rica. En ese sentido las concesiones sirvieron de instrumentos para monopolizar la investigación y la comercialización de los recursos marinos.

De esta manera, se origina una acumulación de capital financiero, previa la liberalización de las actividades marítimas, donde pocos empresarios nacionales y la gran mayoría extranjeros, empezaron a disputarse los beneficios que el Estado otorgaba desde el siglo XIX, a las compañías marítimas. Lo anterior marcó el rumbo de esta región costera del país, al entregar prácticamente toda actividad económica, en manos de intereses extranjeros y sin los correctos controles institucionales.

La incorporación de Costa Rica al mercado de los productos pesqueros en el siglo XX, inició con la instalación de la planta frigorífica, en Puntarenas en 1935, cuya concesión fue muy parecida a la formación de la Compañía Bananera en el siglo XIX. En este caso, el Estado no analizó la viabilidad para otorgar incentivos directos a la producción, exoneración de derechos y beneficios reales a la población del Pacífico. Lo que resultó en una competencia entre el pescador local y extranjero, completamente desproporcionada por las condiciones laborales, tecnológicas, financieras y científicas. Tales condiciones no fueron vistas a fondo por las autoridades gubernamentales y no se tenían las herramientas precisas para hacerle frente, a una industria que demandaba mucha inversión en sus operaciones. Lo que originó pérdida de su soberanía marítima al entregarle a un organismo supranacional la administración y estudio de sus mares como lo fue la CIAT.

La relación entre el Estado y las compañías de explotación marítima

Esta investigación tuvo como principales protagonistas a las compañías de navegación marítima establecidas en el Pacífico costarricense y sus relaciones con el Estado y las comunidades costeras de esa región. Son varios las variables que se analizaron en esta investigación como por ejemplo: la estructura de las compañías, capital financiero, nivel tecnológico, espacio geográfica en el que se desarrollaron. El Estado costarricense se convirtió en el máximo otorgante de las concesiones. Sin embargo su función como regulador en la vigilancia fiscal, se convirtió en una meta y mayor preocupación, lo que ocasionó el abandono, de las comunidades que dependían del transporte marítimo y al acceso de los recursos marinos, por causa de los intereses comerciales que tenían las compañías.

Por lo que se planteó la interrogante de ¿Qué importancia tuvo la región del Pacífico en la economía nacional entre 1850 y 1950? Se habló de la región del Pacífico costarricense con los siguientes aspectos: los habitantes de la región del Pacífico compartieron la misma biodiversidad, padecieron de las limitaciones en el acceso de vías terrestres al igual que las marítimas, recursos terrestres y marítimos. La distribución de la riqueza natural y sus modos de explotación no fueron los mismos con respecto a las compañías marítimas. Otra condición similar en la región del Pacífico de Costa Rica era la limitada presencia estatal frente a las compañías de explotación marítima que frenaron a las comunidades que no lograron acceder por completo al recurso natural, capital y medio

tecnológico para beneficiarse de los recursos marinos. Pues por otorgada la concesión de transporte o de explotación, eran seguros los ingresos y los gravámenes que se obtenían de estas. No obstante el accionar de las compañías no sufrió de estricta vigilancia y regulación de sus actividades comerciales.

El Estado costarricense, actuó de manera muy limitada y solo intervino para negociar las concesiones y regular con muchas dificultades, las actividades que le generaron beneficios secundarios al tesoro o a la hacienda pública, donde los servicios de transporte exterior, cabotaje y explotación de la pesca fueron actividades casi todas monopolizadas por el capital privado. El Estado mostró su dependencia hacia las compañías de transporte marítimo y posteriormente de las extractivas, para la generación de nuevos recursos socioeconómicos como salarios, puestos de trabajo, inversión directa e indirecta.

También, se concluye que el Estado costarricense en la segunda mitad del siglo XIX, no tuvo un desarrollo marítimo comparable, al que tenían las compañías marítimas a raíz de una debilidad estructural que abarcaba varias áreas científicas y tecnológicas.

No le era suficiente la estructura financiera nacional y la poca incursión de inversión estatal, estas no sustentaban las altas inversiones en equipamiento marítimo, sin embargo esto es aplicable para la segunda mitad del siglo XIX, pues durante la primera mitad del siglo XX. Los ingresos por concepto de las actividades marítimas pudieron sustentar la formación de una estructura institucional y naval fuerte en ausencia de una tradición marítima que le garantizara el establecimiento de un sistema naval con lo mínima tecnología, material científico y personal humano calificado, para fiscalizar las actividades de las compañías de explotación marítima.

A pesar de tener dos litorales, el país no era un eje económico en Centroamérica, como para generar actividades de índole nacional y consolidar una marina mercante, a lo sumo sus puertos sirvieron para el trasiego comercial y estacional del café y del banano. En la década de 1870, el Estado necesitaba sacar su producto estrella como lo fue el café por el Caribe, lo que justificó las altas inversiones, endeudamiento, cesión de territorio entre otras facilidades a la inversores extranjeros, para abrir una ruta por medio del ferrocarril, con su consecuente extensión al mar. Pero no apeló a crear a alguna instancia o estructura naval, paralela para disminuir su dependencia, de las compañías de comercio internacional.

Según lo investigado, para segunda mitad del siglo XIX, en el Valle Central existía una austera demanda de pescado, que era suplida por la gran variedad de ríos que le confluían, por lo que en esta investigación, también se planteó a que el poco o nulo consumo de pescado en la dieta del costarricense.

Aparte del establecimiento de un núcleo poblacional en el Valle Central, que concentró su desarrollo de manera lenta hacia afuera y su dependencia a las compañías de transporte internacional suscitado

por las deficiencias estructurales y a sus condiciones geográficas e hidrográficas, con una alta densidad de ríos caudalosos y llenos de abundante pescado; pudieron causales de que en las costas no se pescara de manera temprana, en comparación a otras naciones del continente americano o se desarrollara una tradición marítima. La pesca de pez bobo, así como de otros peces que se encontraban dentro del Valle Central, suplió de este tipo de carne a una pequeña parte de la población que comercializaba esta especie y era buscada con gran interés por los pobladores cercanos a estos afluentes.

Que diferencia de la pesca en ambas costas del país, donde el recurso natural [pescado] era abundante, accesible y no tenía más objetivo, que el de llenar las necesidades diarias de consumo de los habitantes de la región de la costa. Para finales del siglo XIX, las embarcaciones nacionales y extranjeras se limitaban a realizar las actividades de transporte, junto con otras actividades extractivas, como la sal, de cocos, de madera y apenas eran conocidas las pesquería de lagarto y tortugas entre otras especies.

Además de la lejanía del mar que representaba para el habitante del Valle Central y la poca cantidad de caminos que dieran acceso a este durante todo el año y al déficit tecnológico de la refrigeración la cual se popularizó, hasta mediados de la década de 1950, dio como consecuencia que el consumo de pescado no entrara a ser parte de la cultura gastronómica del costarricense, hasta la década de 1930, tema que queda pendiente para resolver en investigaciones futuras investigaciones.

Sin embargo, hacia la década de 1920, las actividades marítimas de transporte y extracción de recursos tuvieron repercusiones sobre las comunidades de la región del Pacífico de Costa Rica, derivada de los conflictos que se dieron entre estas y las compañías, ya fuera por la utilización de la infraestructura portuaria, hasta la disputa por el acceso a los recursos marinos. Estos recursos primordiales para el desarrollo económico y social de las poblaciones costeras que establecieron actividades de comercio regional con el Valle Central y resto del país, tal fue el caso de la extracción de la madre perla que no pudo regularse su extracción hasta llegar a su agotamiento natural e interés comercial, lo que privó a cientos de habitantes costeros de incursionar en esta actividad extractiva.

Las concesiones otorgadas a las compañías se basaron sobre la premisa de los incentivos y subvenciones por la imposibilidad presupuestaria y la incapacidad de crear un marco institucional [marina mercante, naval, pesquera y de investigación]. Fue esta política su principal error, motivada por la búsqueda de mejores beneficios, hacia la población que finalmente no fue la más beneficiada y por el contrario la más perjudicada al no contar con medios de crecimiento económico y de seguridad sobre el patrimonio marino.

El poco capital y financiamiento marítimo respondió a compañías particulares y externa. Donde los más influyentes productores locales, perjudicaron con sus prácticas de acaparamiento del sistema

de transporte de cabotaje, con la consecuente marginalización de los pequeños productores. En relación con el Estado y su accionar en la cuestión del mar se realizó la siguiente la pregunta:

¿Por qué el Estado se desinteresó a finales de la década de 1950, por las rutas de comunicación por parte de las compañías de cabotaje o de los grandes vapores? ¿Cuáles fueron los costos de operación de estas compañías?, ¿Cuál fue la eficiencia que perdió el transporte marítimo regional, con respecto a las rutas terrestres en la segunda década del siglo XX?

Estas preguntas quedaron en esta investigación, con respuestas sin acabar y que se pueden ampliar en otras futuras investigaciones que expliquen los alcances que tuvo el transporte marítimo y sus cambios en ambas costas; así como la influencia que ha tenido el transporte internacional, en la economía agroexportadora y turística del país. Fue en la década de 1950, que se comenzó a ver una notable disminución de las compañías que prestaron el servicio de cabotaje, esto por el abandono paulatino que sufrió el sector del transporte marítimo nacional y su eventual traslado al sector pesquero.

Efectos sobre la población del Pacífico costarricense de las concesiones marítimas

El problema marítimo y pesquero del país en las décadas de 1940 y 1950, era una consecuencia heredada de décadas anteriores por la visión tan corta de los empresarios en este caso cafetaleros y gobierno por no ampliar más el horizonte comercial de la actividad cafetalera y diversificar los ámbitos de negocios, es demostrable que los oligarcas cafetaleros y al Estado en todo el período en estudio, solo les interesó tener una salida al mar de la forma que fuera para exportar café, a pesar de las condiciones tan desfavorables que antepusieron las compañías de transporte marítimo, para atracar en los puertos de Puntarenas y Limón. En el caso del banano los productores tenían que lidiar con las antojadizas condiciones de la UFCO y de la Northern Railway Company y para finalizar de la limitada capacidad de transporte que poseía la UFCO. La actividad bananera no era una actividad administrada netamente por Costa Rica y respondía a otros intereses foráneos donde la red de transporte estaba completamente en manos privadas.

La poca visión de los gobiernos en el siglo XX, no le permitió establecer un control del territorio en este caso el marino, que llegaba hasta la isla del Coco, donde el país no planificó una forma de financiar una flota mercante y pesquera o tan siquiera de formar una institucionalidad marítima.

La milla marítima junto con el mar se convirtieron en los escenarios de los conflictos por el acceso a los recursos no de subsistencia, sino de sobrevivencia económica para cientos de habitantes. El recurso pesquero, así como otros de la biota marina desde la segunda mitad del siglo XIX, ya formaban parte de la dieta del costarricense tanto del Valle Central como de ambas costas del país, pero fue en la región del Pacífico, donde se presentó un mayor impacto por su comercialización.

Lo que situó a los habitantes de la región del Pacífico, como los más afectados y preocupados por la explotación de los recursos marítimos [y no al Estado costarricense como se tuvo establecido

en un principio], lo que llevo a estos a demandarle al Estado una mayor vigilancia pronto y justa de las actividades marítimas para salvaguardar los derechos como habitantes y primeros beneficiados.

Si bien es cierto existió una preocupación por la preservación de los recursos costeros y marinos por parte de los habitantes de la región del Pacífico, esta no se sustrajo de un conflicto ideológico-ambiental y por el contrario respondió a la misma lógica de explotación mercantil, con la única salvedad de que fuese realizada, por los pobladores y pequeñas compañías nacionales de pesca.

Claros ejemplos de estos conflictos se pudieron notar con la monopolización de los servicios de transporte exterior y regional que marginó a los productores de las regiones más alejadas. Los conflictos por la extracción de la madre perla durante el siglo XIX y XX, la pesca de atún y sardinas, en las décadas de 1940 y 1950, además de otros recursos de la biota marina, que señalaron el abandono de los ríos, costas y mares a expensas de intereses particulares.

La hipótesis que se planteó, sobre la responsabilidad de las compañías de pesca en la degradación de los mares, en la década de 1950 y la débil soberanía marítima de Costa Rica que se vio supeditada a las necesidades del mercado estadounidense, no se sostiene por completo. Si bien es cierto que es innegable y quedó demostrado por los datos de los presupuestos nacionales para subvencionar a las embarcaciones de cabotaje, que los costos para constituir una flota mercante y pesquera, así como sus operaciones mediante la construcción de una red de puertos pesqueros o comerciales, astilleros, entre otros a lo largo del Pacífico de Costa Rica, sobrepasaban comparativamente las demandas presupuestarias que pudieron tener la red ferroviaria y de caminos.

Sin embargo es demostrable que el Estado pagó un precio mucho mayor y no negoció bien la extracción de sus bienes, para obtener por lo menos una red portuaria que brindase un impulso a la economía de la región, la mayoría de puertos fueron construidos por el Estado a solicitud de las compañías y de las comunidades productoras.

Lo anterior expone que el Estado fue complaciente con las propuestas de las compañías de explotación y sometió a muy poco escrutinio a nivel nacional, las reales bondades de las concesiones versus la inversión de una flota pesquera nacional, a las compañías extranjeras se les exigió muy poco, para establecer mejores condiciones que favorecieran más a los habitantes de la costa.

Desde la década de 1930, los pescadores nacionales tuvieron restricciones para participar por completo en la cadena de extracción y procesamiento de atún y demás pescados, lo que puso en grave peligro el suministro pesquero para el consumo nacional. En la actividad del cabotaje y del comercio internacional, el Estado mostró disponibilidad para negociar, hacer valer los contratos y los servicios pactados, en el sector pesquero su accionar se guio, solo por los ingresos que generó en divisas y otros impuestos la actividad pesquera a la Hacienda Pública, hasta la década de 1950 que pone más regulaciones a las compañías extranjeras.

Entonces la responsabilidad directa de las compañías pesqueras en la crisis del sector pesquero nacional, no se completa y por el contrario, se demuestra que el Estado costarricense, fue el primer responsable en no adaptarse y sacar provecho de los ingresos que esta actividad creó en procura de estructurar una institucionalidad sobre los mares y detener el saqueo exacerbado de sus riquezas marinas.

Los intereses de la élite comercial eran visibles incluso con complicidad en las administraciones del doctor Rafael Ángel Calderón Guardia y el licenciado Teodoro Picado Michalski, quien fungió años antes como apoderado de la Compañía Frigorífica de Puntarenas [Pacific Refrigeration Company].

Es en la administración Picado, que se visualizó la intención de omitir y mostrar indiferencia en resolver un problema de índole nacional, como lo fue la pesca ilegal denunciada por los pescadores nacionales, la evasión de impuestos por parte de las compañías pesqueras, la lucha de intereses comerciales entre compañías extranjeras por un bien costarricense y la débil intervención política ante los Estados Unidos, principal socio comercial en ese entonces del sector pesquero.

Las concesiones otorgadas por Costa Rica a las compañías de explotación marítima, continuaron hasta agotar las existencias naturales de sardina y anchoveta, lo que convirtió al golfo de Nicoya en un espacio vacío para el comercio obligó al país a detener una crisis del sector pesquero, mediante la intervención en las actividades marítimas de las grandes compañías pesqueras.

La Pacific Refrigeration Company, instalada en 1935 abandonó el país en la década de 1950, debido a la baja productividad de carnada que el golfo de Nicoya ofrecía, tardaron poco más de quince años para que las compañías agotaran una de las reservas de peces más ricas a nivel mundial y al país, quince años para darse cuenta de los graves errores en el manejo de los recursos marinos.

Con la inclusión de Costa Rica, a un nuevo orden marítimo mundial a partir de la década de 1950, se le plantearon serios retos para enfrentarlos, junto con la intervención de intereses geopolíticos foráneos para el “aseguramiento” y “sabio” aprovechamiento de sus costas y mares, en los años siguientes, periodo que falta por esclarecer en sus alcances más influyentes para la historia marítima de Costa Rica.

9. FUENTES PRIMARIAS

Fuentes de Archivo

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 10092. (1915)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 8273. (1917).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 12386. (1921)

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7216. (1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie 01, expediente 22316. (1887)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie 01, expediente 7145. (1885).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 28974. (1868).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 26010. (1900).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 2610. Folio, 7. (1900).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 26010, folio 1. (1900).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 26010. Folio, 2v. (1900).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 15954. (1931).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 26010, folio, 5. (1900).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1913).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 3164, folio 3 (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 3164, folio 5-7 (1935).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 10092 (1915)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1913).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 10092 (1915).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 3092 (1902)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 3092 (1903)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 2902, folios 28-29. (1903).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1913).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapas y Planos, expediente 2679 (1920)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapas y Planos, expediente 1961 (1912)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapas y Planos, expediente 4984 (1942).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapas y Planos, expediente 1104 (1940).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1913)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapas y Planos, expediente 1446 (1913).

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 10092 (1915).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1929).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 10092 (1921).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 2035 (1950).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 34017. Folio, 13. (1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 7079 (1913)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 29918. Folio, 22. (1938)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 10092.
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 8273 (1915)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 29918 (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 5944 (1903).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 8273 (1917).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 5944 (1913).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 29918 (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Gobernación, expediente 39313 (1922).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie 01, expediente 7064 (1885).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 506 (1870).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 187 (1871).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 501. Folios, 1-3. (1871)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 625. Folios, 1-4. (1867)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Protocolos Notariales, expediente 220 (1888)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 501, folio 2v. (1871).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 12386 (1921).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 12802 (1885).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 5328, folios 1-6. (1885).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 12802 (1885).

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 29918, folios 7-9 (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 5004, folios 1-2. (1886)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 5004. Folio 3v. (1886).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 3092 (1903).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Guerra y Marina, expediente 12166. Folios, 1-3. (1921)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 12407. Folio, 4. (1920).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 12407. Folios, 1-13. (1920).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 506. Folios, 1 y 2. (1871).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 28442. Folio, 4. (1868).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Hacienda, expediente 28442. Folio, 3. (1868).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 9009. Folios, 1-13. (1884).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 9336. Folio 2. (1886).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 9183. Folios, 1-14. (1886).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 7920 (1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 14674. Folios, 8-9. (1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 7505. Folios, 1-10. (1854)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 7505 (1854).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 13343. Folios, 1-2. (1924).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 13343. Folio, 5. (1924)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 14674. Folios, 1-11. (1924-1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 14674. Folios, 2-3. (1924).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 14674. Folios, 8-11, (1927)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 59. (1934).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 14674. Folio, 9. (1927).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 5947. Folios, 3-5. (1913)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 60. (1933).

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 39-46. (1937-1938)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 50. (1929).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 1622. (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 95-99, (1922).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 16723. Folios 1-10. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 16723. Folio 9. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 16723. Folio, 10. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folios, 77-79. (1932).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 73. (1932).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 18282. Folio, 7. (1937).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622. (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 33v. (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1050. (1952).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 2035. (1950)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 78. (1932).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1050 (1952).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 19. (1941).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie. Agricultura, expediente 394. Folios, 30-33. (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 7515. Folio, 1. (1854)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622. (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 63. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 1. (1944).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 2. (1944).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio 5. (1943).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folios, 36-37. (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folios, 64-65. (1933).

- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622 (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 5947. Folio, 2. (1925).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Gobernación, expediente 42545. (1919).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Fomento, expediente 11809. (1938).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 45. (1937).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 2035. (1950)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Mapa y Planos, expediente 1394 (1935).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 16723. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622 (1950).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 2035. (1950).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622. (1947)
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 49. (1937).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622 (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folios, 44-45. (1937).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1050 (1952).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 56. (1936).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 45. (1937).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 2035 (1950).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1050 (1952).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 7505. Folio, 2, (1854).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 16723. Folio, 2. (1933).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 80. (1932).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622 (1947).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Economía, expediente 1622 (1950).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Agricultura, expediente 394. Folio, 57. (1936).
- Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, expediente 2902. Folio 1. (1903).

Fuentes de diarios nacionales

- *Diario de Costa Rica*. Anuncio Publicitario atún Tesoro del Mar. año 1945, pág.11.
- *Diario de Costa Rica*, “ Los padrinos de la Pacific Explorer debieran explicar a sus invitados de hoy”, 27 de marzo, 1947, Portada y página 3
- *Diario de Costa Rica*, “Protesta por medio de la embajada norteamericana ante el desacato a las órdenes sobre métodos de pesca en el Pacífico”, 23 de marzo, 1947, Portada y página, 10.
- *Diario de Costa Rica*, “En forma directa interviene la Cámara de Comercio en el conflicto creado por la Pacific Explorer”, 27 de marzo, 1947, Portada y página 3.
- *Diario de Costa Rica*, “El monopolio del atún me pide una respuesta inmediata: Aquí la tiene”, 1 de abril, 1947, 3.
- *Diario de Costa Rica*, “Ante el jefe del Estado se plantea el problema de la pesca”, 28 de marzo, 1947, Portada y página 8.
- *Diario de Costa Rica*, “La Cámara de Comercio oirá a los personeros de la Pacific Explorer”, 11 de abril, 1947, portada.
- *Diario de Costa Rica*. “A 150.000 dólares alcanza la inversión que se hará en la planta refrigeradora de atún en Puntarenas.” 24 de julio de 1935, portada y pág.8
- “Dos Contratos sometidos al Congreso, Campo libre.” *Diario del Comercio*. 4 de enero de 1921, pág. 6. [http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario del Comercio.aspx](http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca/Digital/Diario%20del%20Comercio.aspx) (Fecha de acceso, 25 de marzo del 2012).

Fuentes Colección de Leyes y Decretos:

- Colección de Leyes y Decretos 1867 (San José, Costa Rica:):140-141(Decreto del 17 de diciembre)
- Colección de Leyes y Decretos 1870 (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo XIX, 1873):153-155
- Colección de Leyes y Decretos 1871 (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo XX,1872):152-155[Decreto número XXXVIII del primero de noviembre)
- Colección de Leyes y Decretos. Decreto nº 58 de 1858. Capítulo I. Reglamento de la Aduana de Puntarenas.): 241.

- Colección de Leyes y Decretos. Decreto nº6 de 1870.): 153.
- Colección de Leyes y Decretos. Decreto 2, del 9 de marzo de 1920. Colección de Leyes y Decretos (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1921):267-269.
- Cartera de Guerra y Marina. Acuerdo I. 1 de enero de 1911. Colección de Leyes y Decretos, pág. 7. El subrayado no es de la fuente.
- Cartera de Fomento. Acuerdo LIV. 8 de Febrero de 1899. Colección de Leyes y Decretos, pág.46.
- Colección de Leyes y Decretos. Poder ejecutivo. Decreto nº XXII. 12 de noviembre de 1914. Reglamento para el servicio del muelle del Estero de Puntarenas. Colección de Leyes y Decretos Primer Semestre (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1914):408.
- Colección de Leyes y Decretos. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1924):152-155. (Decreto nº 64 del 12 de agosto de 1924).
- Colección de Leyes y Decretos. (Resolución XVI del 18 de marzo de 1853):230-231.
- Colección de Leyes y Decretos. (Decreto XXI del 4 de julio de 1854):50-51.
- Decreto 60, del 12 de agosto de 1914. Colección de Leyes y Decretos, págs. 192-194.
- Imprenta de la Paz. Decreto 22, del 29 de setiembre de 1858. Colección de leyes y decretos, 1858.
- Colección de las Leyes, Decretos y Órdenes 1865. (San José, Costa Rica,1872):44
- Colección de las Leyes, Decretos y Órdenes 1831-1832(San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, Tomo III, 1856):141-142.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, II tomo, 1888):339-340.
- Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas 1885 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1885): 364-367)
- Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas 1885 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1886): 587-591
- Colección de Leyes y Decretos y Órdenes (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, tomo XXIII, 1876):72-74.
- Colección de Leyes y Decretos y Órdenes (San José, Costa Rica: Imprenta de la Paz, tomo XXIII, 1876):7-8.

- Colección de Leyes y Disposiciones Administrativas (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional,1885):122
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):234-235.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):261.
- Colección de Leyes y Decretos acuerdos y resoluciones. (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1944):71.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1872 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1873):35-38
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):17-19
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1890 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1891):36-37 (Contrato de navegación por doce meses, ratificado mediante Decreto número 36, del 15 de julio de 1884).
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):130-133.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887):325-329.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1890 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1891):601.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):330-338.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1888):70-78.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1888):143-144.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1886 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional ,1887):630-637.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1887 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, Tomo II, 1888):34-37.

- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1888 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1889): 47-50.
- Colección de las Disposiciones Legislativas y Administrativas 1888 (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1889): 104-105.

Fuentes de Anuarios Estadísticos

- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1883.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1884.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1885.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1886.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1887.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1888.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1889.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1890.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1893.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1894.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1895.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1897.

- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1901.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1904.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1906.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1911.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1913.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1914.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1915.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1916.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1917.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1918.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1919.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1920.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1921.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1922.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1923.

- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1924.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1925.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1926.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1928.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1929.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1930.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1931.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1933.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1934.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1935.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1936.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1937.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1938.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1939.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1941.

- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1943.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1945.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1949.
- Dirección General de Estadísticas y Censos. Anuarios Estadísticos (1950). San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1950.

Fuente Oral:

- Entrevista realizada a Luis Lostalo Francheschi, Puntarenas, Costa Rica, Sábado 25 de febrero del 2012.
- Entrevista realizada a Eulogio Sequeira Sequeira, Playas del Coco, Guanacaste, Costa Rica,

Memorias:

- Memoria de Fomento. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 189

Fuentes Electrónicas:

- Informe Anual (1950-1951). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1952): 9, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1950-1951.pdf>.(Fecha de acceso 12 de julio, 2012).
- Informe Anual (1952). (California, Estados Unidos: Comisión Interamericana del Atún Tropical, 1953): 10, en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/AnnualReports/IATTC-Annual-Report-1952.pdf>. (Fecha de acceso 12 de julio, 2012).
- http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/memoria_51-industria-pesca.pdf. (Fecha de acceso, 12 de noviembre, 2012).
- http://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/memoria_51-indice.html. (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2011). Memoria anual del Ministerio de Agricultura y Ganadería (1951):54-68.
- <http://www.hacienda.go.cr/centro/datos/Articulo/Cantones/productores/de/caf/C3/A9.pdf> (Fecha de acceso 25 de febrero del 2012).

- www.hcentroamerica.fcs.ucr.ac.cr/Contenidos/hca/cong/.../rviales.doc. (Fecha de acceso 22 de setiembre, 2012).
- <http://ocw.unican.es/ciencias-sociales-y-juridicas/historia-economica-mundial/historia-economica-mundial-2010/materiales-de-clase-1/MC-II-1.pdf> (Fecha de acceso, 12 de diciembre, 2012).
- www.eumed.net/cursecon/textos/Prado_North.pdf. (Fecha de acceso: 15 de diciembre, 2012).
- <http://www.historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/p-agrari.htm>.(Fecha de acceso, 25 de noviembre, 2012)
- <http://www.corbana.co.cr/historia.shtml>. (Fecha de acceso 12 de diciembre, 2012)
- <http://www.historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/p-agrari.htm>.(Fecha de acceso, 12 de diciembre, 2012)
- <http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf399.pdf>. (Fecha de acceso, 2 de noviembre, 2012).
- <http://www.mapasdecostarica.info/historicos/mh013.jpg> (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2012).
- http://en.wikipedia.org/wiki/File:United_Fruit_Ad_1916.jpg 1916 advertisement for the United Fruit Company Steamship Service. (Fecha de acceso 12 de setiembre, 2012).
- <http://mw2.google.com/mwpanoramio/photos/medium/20343004.jpg> (fecha de acceso 12 de noviembre, 2012).
- www.googleearth.com. (Fecha de acceso, 25 de setiembre, 2012).
- <http://www.mopt.go.cr/planificacion/puertos/patl.asp> (Fecha de acceso, 14 de setiembre, 2012)
- http://www.incop.go.cr/terminal_golfito.php (Fecha de acceso, 14 de setiembre, 2012)
- http://www.incop.go.cr/terminal_quepos.php (Fecha de acceso 14 de setiembre, 2012)
- <http://marinebio.org/species.asp>. (Fecha de acceso, 21 de julio del 2012).
- <http://www.efishalbum.com/search.asp>. (Fecha de acceso, 21 de julio del 2012).
- www.iattc.org/.../IATTC-Special-Report13-SPN.p (Fecha de acceso, 21 de abril, 2012)
- www.infovisual.info/05/065_es.html. (Fecha de acceso 25 de julio, 2012).

- <http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca%20Digital/Diario%20del%20Comercio.aspx>.Diario del Comercio. Dos Contratos sometidos al Congreso, Campo libre, 1921, pág. 6. (Fecha de acceso, 25 de marzo, 2012).
- http://www.raremaps.com/gallery/detail/25987/Isthmus_of_Panama/Tallis.html.Titulo: Istmo de Panamá. (Fecha de acceso, 25 de febrero de 2012).
- <http://memory.loc.gov/cgi-bin/image-services/jp2.py?data=/home/www/data/gmd/gmd4/g4800/g4800/ma001000.jp2&res=2>. (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2012).
- <http://www.loc.gov/item/2003627053>. (Fecha de acceso 25 de setiembre, 2012).
- http://en.wikipedia.org/wiki/File:SS_California_Poster_Sharpned.jpg. (Fecha de acceso 25 de marzo 2012)
- <http://www.revistaestudiosregionales.com/pdfs/pdf399.pdf>.(Fecha de acceso, 18 de diciembre, 2012).
- <http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/libros/118/cap7.html> (Fecha de acceso 25 de mayo del 2012)
- <http://globalicemoslapaz.blogspot.com/2010/11/trasfondo-politico-del-conflicto.html> (Fecha de acceso, 21 de abril del 2012)
- http://www.atuntesorodelmar.com/atuntesorodelmar_sobrenosotros/atun_sobrenosotros.html. (Fecha de acceso 25 de noviembre, 2012).
- <http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/8/18/yoshitaro-amano/>. (Fecha de acceso 20 de febrero del 2012)
- <http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/8/18/yoshitaro-amano/>. (Fecha de acceso 20 de febrero del 2012)
- http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/081/htm/sec_12.htm (Fecha de acceso, 24 de abril, 2012.)
- http://www.carriercca.com/carrier_history.cfm, (Fecha de acceso 22 de julio, 2012).
- <http://ids.lib.harvard.edu/ids/view/11114248?width=2400&height=1104&html>. (Fecha de acceso 25 de enero, 2012).
- <http://www.camara-comercio.com/nosotros-historia.php>. (Fecha de acceso, 25 de agosto del 2012).
- <http://www.kelvinator.com.ar/?s1=institucional> (Fecha de acceso 22 de julio del 2012)

- <http://ids.lib.harvard.edu/ids/view/11114248?width=2400&height=1104&html=y> (Fecha de acceso 25 de enero, 2012).

10 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Abarca Hernández, Oriester. “La región como concepto y como problema en las investigaciones históricas.” En *De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica (1821-2007)*, ed. Alma Mater. San José, Costa Rica: Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández, 2010.
- Acuña Ortega, Víctor y Molina Jiménez, Iván. *El Desarrollo Económico y Social de Costa Rica de la Colonia a la crisis de 1930*. San José, Costa Rica: Alma Mater, 1986.
- Albarracín González, Priscilla y Pérez Brignoli, Héctor. *Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica: Importaciones y Exportaciones 1907-1946*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1977.
- Alvarado Arias, Ronulfo. *Cantones Productores de Café: Formación y Desafíos Actuales*. San José, Costa Rica: IFAM, 2003
- Anders Sandoe, Oersted. *La América Central*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011.
- Barrantes Zamora, Emmanuel, Bonilla Quesada, Hilda y Ramírez Cortés, Olga Marta, “Las subsistencias en una coyuntura de crisis Costa Rica 1914-1920” Seminario de Graduación Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 2002.
- Bartels Villanueva, Jorge y Martínez Esquivel, Ricardo. “El Desarrollo de la agricultura en la Región Pacífico Central de Costa Rica 1909-1955.” En *De Puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*, ed. Alma Mater. San José, Costa Rica: Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández, 2010.
- Bas Peired, Carles. *El mar Mediterráneo: recursos vivos y explotación*. Barcelona, España: Ariel, 2002.
- Bernardo Calvo, Joaquín. *Apuntamientos Geográficos, Históricos y Estadísticos*. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 18
- Botey Sobrado, Ana. “La definición del Puerto de Puntarenas: una historia de vicisitudes”. (Diciembre, 2010), http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2545 (Fecha de acceso 15 de octubre, 2011).

- Botey, Ana Maria. "El Ferrocarril al Pacífico: un ente de regulación y desarrollo en crisis permanente (1880-1972)." *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 25 Universidad de Costa Rica, 1999: 150.
- Breton, Yvan, López, Eduardo, Houde, Elizabeth y Benazera, Clara. *La Diversidad de la Pesca Costera Costa Rica: parámetros para una antropología marítima aplicada*. Canadá, Québec: Université Laval, 1990.
- Butler, Joseph H. *Geografía Económica: Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. Madrid, España: Limusa, 1986.
- Caamaño, Virgilio. *El Lector Guanacasteco*. San José, Costa Rica: Imprenta Soley y Valverde, 1935.
- Campos, Jorge Arturo. *Estudios sobre biología pesquera en el Pacífico de Costa Rica: Aplicación al manejo de recurso*. Heredia, Costa Rica: EUNA, 1984.
- Castro Herrera, Guillermo. *Naturaleza y Sociedad en la Historia de América Latina: De las culturas aborígenes a la crisis ecológica actual*. México: Nueva Imagen, 1983.
- Cerdas Albertazzi, Ana Luisa. "El surgimiento del enclave bananero en el Pacífico Sur." *Revista de Historia (Costa Rica)* n°28, (1993): 121.
- Chinchilla Aguilar, Ernesto y Zilbermann de Luján, María Cristina. *Historia General de Guatemala, Desde la República Federal a 1898*. Guatemala: Asociación de Amigos del País, 1995
- Conard, Louis. *La République de Costa Rica: Informe géographique y statistique*. Paris, Francia: Louis Conard, 1913.
- Cortés Núñez, Jorge. "Investigaciones marinas en la Isla del Coco, Costa Rica." *Revista de biología tropical: international journal of tropical biology and conservation*, (Costa Rica) 56, n 2 (2010):
- Cruz Briceño, Jorge Arturo. "El golfo de Nicoya a través del Tiempo." Tesis de Licenciatura en Filosofía y Letras, Universidad de Costa Rica, 1959.
- Edelman, Marc. *La Lógica del Latifundio. Las grandes propiedades del noroeste de Costa Rica desde fines del siglo XIX*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica; Stanford University Press, 1998.
- Edelman, Marc y Seligson, Mitchell A. "La Desigualdad en la Tenencia de la tierra: una comparación de los datos de los censos y de los registros de propiedad en el sur de Costa Rica en el siglo XX". *Anuario de Estudios Centroamericanos*. (Costa Rica) 51, n.1 (1994): 83-84.

- Facio Brenes, Rodrigo. *Estudio Sobre Economía Costarricense*. San José, Costa Rica: Editorial Costa Rica, 1989.
- Fradín, Eliseo. *Estudios del golfo de Nicoya, del golfo de Culebra y de la bahía de Cocos (1891-1892)*. San José, Costa Rica: Tipografía y Litografía Nacional, 1892.
- Fuenmayor, Jennifer. *Análisis del discurso de la obra de Douglas C. North, El anarquismo de la ciencia de Paul Feyerabend*. <http://www2.facso.uchile.cl/publicaciones/moebio/17/fuenmayor.htm> (Fecha de acceso 8 de febrero, 2013).
- Goebel, William Anthony. "Naturaleza imaginada. Una aproximación a las representaciones sociales de la naturaleza en la Costa Rica decimonónica. Un estudio de caso: Los Exploradores extranjeros (1850-1905)." Tesis para optar por el grado de Magister Scientiae en Historia, Universidad de Costa Rica, 2007.
- González, Laura, Herrera, Ángel y otros. "La pesca artesanal en Costa Rica" y "La extensión en las comunidades pesquero-artesanales." En *Comunidades pesquero-artesanales en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Universidad Nacional, Capítulos 1 y 2, 1982.
- González de Molina, Manuel y Martínez Alier, Juan. *Historia y Ecología*. España, Madrid: Marcial Pons, 1993.
- Güenaga de Silva, Rosario y Rodríguez, Adriana. *La Comunicación y el juego de los intereses económicos internacionales sobre Magallanes y el istmo centroamericano*. <http://dspace.uah.es/dspace/handle/10017/5842>. (Fecha de acceso: 12 de setiembre 2012).
- Gudmundson, Lowell. *Costa Rica antes del Café, sociedad y economía en vísperas del boom exportador*. San José, Costa Rica: Editorial Costa Rica, 1993.
- Hernández Abreu, Juan. *Rasgos de la Economía Menorquina desde la Época Británica hasta mediados del siglo XIX*. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid, 2000. <http://eprints.ucm.es/6713/1/0012.pdf> (Fecha de acceso, 8 de febrero, 2013).
- Hernández Salazar, Carlos M. y Villalobos Chacón, Luis. "Estudio del desarrollo pesquero en el Golfo de Nicoya, Costa Rica: un enfoque sistémico". Tesis de Maestría en Desarrollo Rural, Universidad Nacional de Costa Rica, 1997.
- Herrera C, Miguel Ángel. "Gentes de la Mar, Marinos y comerciantes en el Pacífico Central Mesoamericano 1830-1860." *Revista de Historia: (Costa Rica)* 43 (2001): 215-234.
- Herrera Sotillo, Ana Isabel. *Monseñor Thiel en Costa Rica visitas pastorales (1880-1901)*. Cartago, Costa Rica: Editorial Tecnológica, 2008.

- Hilje Quirós, Brunilda. *La Colonización agrícola de Costa Rica 1840-1940*. San José, Costa Rica: UNED, 1991.
- León Sáenz, Jorge. *Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1997.
- León Sáenz, Jorge. *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica (1821-1900)*. En “Colección Historia de Costa Rica”. San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1995.
- León Sáenz, Jorge. “Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850.” *Revista de Historia (Costa Rica)* 43(Enero-junio 2001): 292-301.
- León Sáenz, Jorge. “Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico Americano: Siglos XVI a XIX”. *Istmo. Revista Electrónica de Historia Diálogos*, Universidad de Costa Rica. 10 (Febrero-Agosto, 2009). <http://www.historia.fsc.ucr.ac.cr/articulos/2009/vol11/03jleonastilleros.htm> (Fecha de acceso: 18 de noviembre del 2011).
- León Sáenz, Jorge. *Historia Económica de Costa Rica*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011).
- León Sáenz, Jorge. *Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, IICE, CIHAC, 2012.
- López Estrada, Eduardo y Breton, Erik. *Dinámica social y comunidades pesqueras en el Pacífico costarricense*. Canadá, Québec: Université Laval, 1991.
- Marín Hernández, Juan José. “Historia Regional del Pacífico: El Preámbulo de una historia social comparada 1821-1950.” En *De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821-2007*, ed. Alma Máter. San José, Costa Rica: Oriester Abarca Hernández, Jorge Bartels Villanueva y Juan José Marín Hernández, 2010.
- Marín, Juan José y Núñez Arias, Adolfo. *(Re)Lecturas de Guanacaste: 1821-2010*. San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia, 2010.
- Martínez Cárdenas, Rogelio. “El libre mercado o un mercado libre.” En *Contribuciones a la Economía*, marzo 2008. <http://www.eumed.net/ce/2008a/rmc.htm>. (Fecha de acceso 7 de enero, 2012).
- Meléndez Chaverri, Carlos. *Viajeros por Guanacaste* (San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes, 1974).
- Merchant, Carolyn. *Fish First! The Changing Ethics of Ecosystem Management*. California, United States: Berkeley University, 1996.

- Mires, Fernando. *El discurso de la naturaleza, Ecología y política en América Latina, para una radicalidad social*. Santiago, Chile: Amerinda, 1990.
- Molina Jiménez, Iván. *Comercio y comerciantes en Costa Rica (1750-1840)*. San José, Costa Rica: Universidad Nacional, 1992.
- Molina Jiménez, Iván. *El Mercado Interno (1750-1840)*. San José, Costa Rica: UNED-UNA, 1992.
- Molina Montes de Oca, Carlos. *Y las mulas no durmieron: Los arrieros en Costa Rica, siglos XVI al XIX* (San José, Costa Rica: Universidad Estatal a Distancia, 2005).
- Munro Gardner, Dana. *Las cinco repúblicas de Centroamérica: Desarrollo político y económico y relaciones con Estados Unidos*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2003.
- Muñoz, Mercedes. “Comercio exterior de Costa Rica, 1925-1945”. Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1977.
- Munro Gardner, Dana. *Las cinco repúblicas de Centroamérica: Desarrollo político y económico y relaciones con Estados Unidos*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2003
- Murillo Zamora, Carlos. *Costa Rica y el Derecho del Mar*. San José, Costa Rica: EUNED, 1990.
- Núñez, Francisco María. *Iniciación y Desarrollo de las Vías de Comunicación: Empresas de Transportes en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1925.
- Payne Iglesias, Elizeth. “Costas, islas y fronteras en la formación del Estado nación en Honduras”. <http://afehc-historia-centroamericana.org> (Fecha de acceso 15 de octubre, 2011).
- Payne Iglesias, Elizeth. “Elites, Estado y comunidades pesqueras en la extracción de la perla y madre perla 1825-1925”. (San José, Costa Rica: Centro de Investigaciones Históricas de América Central, Universidad de Costa Rica, inédito, 2011)
- Pérez Brignoli, Héctor. *La Población de Costa Rica (1750-2000): Una historia experimental*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2010.
- Porras, Oscar, Seko, Akiya y Miyamoto, Katsunobi. “Biología Pesquera” y “Técnicas de manipulación, procesamiento, conservación y estiba a bordo de las especies de grandes pelágicos.” En *Extracción científica y comercialización de las especies pelágicas existentes en la zona económica exclusiva del Pacífico de Costa Rica*. Alajuela, Costa Rica: Conicit, Capítulos II, III y V, VII, 1993.
- Quintanilla, Ifigenia. “Los Boruca y el teñido de algodón con caracoles marinos”, en: <http://www.icomoscr.org> (Fecha de acceso: 25 de enero, 2012).

- Román, Ana Cecilia. “Costa Rica: Movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930.” *Revista de Historia* (Costa Rica) 43 (enero-junio 2001): 267-275.
- Román Trigo, Ana Cecilia. “Costa Rica Movimiento Marítimo y Líneas de Navieras en el Puerto de Puntarenas 1883-1930.” *Revista de Historia*. (San José, Costa Rica), 44 (Julio- Diciembre, 2001): 269-270.
- Roy, Daniel, Breton, Yvan y López, Eduardo. *Proyectos de desarrollo pesquero: intervención y papel de las ciencias sociales*. Canadá, Québec: Université Laval, 1992.
- Sáenz Maroto, Alberto. *Historia Agrícola de Costa Rica*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 1970.
- Salazar Mora, Orlando. *Viaje del cónsul francés por Centroamérica 1888-1889*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2009.
- Salguero, Miguel, “El hundimiento del “Amano fue accidental: Una historia de ficción que puede convertirse en realidad, en: Miguel Salguero, *Tres meses con la vida en un hilo: Crónicas y entrevistas* (Manuel Mora y José Figueres.(San José: Editorial Costa Rica,1986).
- Sánchez Noguera, Celeste. “Entre historias y culebras: más que una bahía, bahía Culebra, Guanacaste, Costa Rica.” *Revista Biología Tropical*, 60, (Abril, 2012). www.biologiatropical.ucr.ac.cr/attachments/suppls/sup60-2-bahia_culebra/01_Sanchez_Culebras.pdf. (Fecha de acceso 28 de julio, 2012).
- Sandoe Oersted, Anders. *La América Central*. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, 2011.
- Sapia Raúl. *Guía de Costa Rica Industrial, comercial, profesional, turística y agrícola*. (Buenos Aires, Argentina: River Plate Tourist Publishing Co., 1926)
- Sequeira Ruiz, Wilder. *La Hacienda Ganadera en Guanacaste: Aspectos Económicos y Sociales 1850-1900*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia, 1985.
- Sequeira Ruíz, Wilder. *Las Estructuras Regionales: Los pequeños y medianos productores agrícola-Ganaderos de la Península de Nicoya 1850-1930*. San José, Costa Rica: Publicaciones de la Cátedra de Historia de las Instituciones de Costa Rica, 1993.
- Sereni, Emilio. *El Mercado Interno*. Barcelona, España: Editorial Crítica, 1980.
- Sereni, Emilio. *Capitalismo y mercado nacional*. Barcelona, España: Editorial Crítica, 1980.
- Sibaja, Luis Fernando. *El Conflicto Bélico de 1921 entre Costa Rica y Panamá*. San José, Costa Rica: Seminario de Investigaciones Centroamericanas Departamento de Historia y Geografía, 1969.

- Soley Güell, Tomas. *Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. San José, Costa Rica: Editorial Universitaria, 1947: tomo I y II.
- Taracena, Arturo. "Propuesta de definición histórica para región." *Revista Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, 35 (enero-junio, 2008) <http://www.ejournal.unam.mx/ehm/ehm35/EHM000003506.pdf> (Fecha de acceso 12/01/11): 203.
- Tortella Casares, Gabriel. *Introducción a la Economía para Historiadores*. España, Madrid: Tecnos, 1987.
- UICN. *La Historia de San Juan de Sierpe y sus habitantes*. San José, Costa Rica: UICNE-Mesoamérica, 2000.
- Ureña, Gabriel. *Nuestro país, pequeña geografía patria*. San José, Costa Rica: Imprenta las Américas, 1961.
- Ureña Morales, Gabriel. *Geografía de Costa Rica*. San José, Costa Rica: Atenea, 1963.
- Valverde Espinoza, Arabela. *La Ciudad de Puntarenas: Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930*. San José, Costa Rica: Sede del Pacífico, Universidad de Costa Rica, 2008.
- Vega Carballo, José Luis. *La Coyuntura Económica General y del Comercio Exterior en Costa Rica durante el siglo XIX*. San José, Costa Rica: CSUCA, 1973.
- Viales Hurtado, Ronny, "Un análisis del concepto de "enclave" bananero desde la perspectiva de la historia económica. El caso de la región Atlántica (Caribe) costarricense entre 1870 y 1930", ponencia presentada en el VI Congreso Centroamericano de Historia. Panamá, Universidad de Panamá: 22 al 26 de julio de 2002.
- Viales Hurtado, Ronny. "Una propuesta de reconceptualización del "enclave" bananero desde la perspectiva de la historia económica. El caso de la región Atlántica (Caribe) costarricense entre 1870 y 1950." *Revista Virtual de Estudios Literarios y Culturales Centroamericanos*. <http://istmo.denison.edu/n05/articulos/propuesta.html>. (Fecha de acceso 25 de julio, 2012).
- Viales Hurtado, Ronny. "La especialización productiva agropecuaria regional en Costa Rica 1870-1950. Una propuesta de análisis a partir del caso de la región Atlántica." *Revista de Historia* (Universidad Nacional; Universidad de Costa Rica) 47 (Enero-Junio 2003): 11.
- Viales Hurtado, Ronny. "Limón y la crisis de 1929-1932: El golpe de gracia para una economía regional con problemas." En *Después del enclave. Un estudio de la región Atlántica Costarricense (1927-1950)*, ed. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica: Museo Nacional de Costa Rica, 1998.

- Viales Hurtado, Ronny. “Las lógicas de la descripción y de la explicación histórica: algunas reflexiones.” *Revista Reflexiones: Agronomía costarricense* (Costa Rica) 2 (2001): 77-89
- Viales, Ronny. “La historia socioeconómica regional de Costa Rica. Una aproximación a la especialización productiva agropecuaria regional en Guanacaste. (1900-1950).” En *Teoría y métodos de los estudios regionales y locales*, ed. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica: Susan Chen Mok, Ana Paulina Malavassi y Ronny Viales Hurtado, 2008.
- Viales, Ronny. “Poblar, comunicar y buscar capitales: tres fundamentos de la política agraria liberal en Costa Rica entre 1870-1930.” *Revista Agronomía costarricense* (Costa Rica) 24, (2000): 99-106
- Villalobos Madrigal, Gabriela. “El Progreso redentor: La sociedad nacional de la agricultura, el Estado liberal y la modernización agropecuaria en Costa Rica (1897-1914).” Memoria de Trabajo Final de Graduación en Licenciatura en Historia. Universidad de Costa Rica, 2009.
- Vitale, Luis. *Hacia una historia del Ambiente en América Latina: De las culturas a la crisis ecológica actual*. México, México. D.F.: Nueva Imagen, 1983. En: www.estudiosecologistas.org/.../ecohistoria/a.pdf. (Fecha de acceso, 15 de noviembre, 2012).
- Werthmann, Ingo S. y Cortés, Jorge. *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. San José, Costa Rica: Springer Science, 2009.
- Zamora Murillo, Carlos. “*Costa Rica y el Derecho del Mar*”. San José, Costa Rica: Euned, 1990.
- Zeledón Torres, Fernando. “La Construcción de la Carretera Inter-americana en Guanacaste estado, región y medios de comunicación 1943 y 1970.” En *Guanacaste: Historia de la reconstrucción de una región 1850-2007*, ed. Alma Máter. San José, Costa Rica: Rodolfo Núñez Arias y Juan José Marín Hernández, 2010.

11. ANEXOS

ANEXO 1

PRODUCTOS MARINOS IMPORTADOS
 Datos extraídos de los Anuarios Estadísticos de 1883-1950*

Productos marinos importados			
Año 1883			
Producto	Unidad de peso Libras	Precio en pesos	País
Aceite de bacalao	424	148,00	Inglaterra
Aceite de bacalao	74	25,00	Francia
Aceite de bacalao	1.117	390,00	Nueva York
Aceite de Tortuga	38	3,00	N.D
Pescado en aceite	91	18,00	N.D
Bacalao	1.059	105,00	N.D
Bacalao	843	84,00	Nueva York

Productos marinos importados			
Año 1884			
Producto	Unidad de peso Libras	Precio en pesos	País
Aceite de Bacalao	8.116	359.528,00	N.D
Aceite de coco	10.994	89.156,00	N.D
Pescado Conservado	4.572	78.895,00	N.D

Productos marinos importados			
Año 1886			
Producto	Kilogramos	Precio en pesos	País
Pescado Conservado	57	27,00	N.D
Sardinas	84	21,00	N.D

Productos marinos importados			
Año 1887			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	1.893	1.010,00	N.D
Aceite de Bacalao	436	129,00	Nueva York
Pescado Seco	595	67,00	N.D
Pescado Conservado	31.887	5.065,00	N.D
Pescado Conservado	18.721	2.349,00	Nueva York

Productos marinos importados			
Año 1888			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	244	328,00	Inglaterra
Bacalao	4.855	1.982,00	Inglaterra
Bacalao	1.800	207,00	Alemania
Bacalao	4.654	5.893,00	Francia
Bacalao	115	38,00	España
Bacalao	4.644	852,00	Nueva York
Bacalao	13.167	2.028,00	Nueva Orleans
Bacalao	185	47,00	San Francisco de California
Bacalao	951	129,00	Colombia
Pescado Conservado	1.136	282,00	Inglaterra
Pescado Conservado	189	39,00	Francia
Pescado Conservado	60	13,00	España
Pescado Conservado	1.198	302,00	Nueva York
Pescado Conservado	3.393	589,00	Nueva Orleans
Pescado Conservado	5.084	1.098,00	San Francisco de California
Pescado Conservado	83	38,00	Colombia
Pescado Seco	144	21,00	Alemania
Pescado Seco	116	62,00	Inglaterra
Pescado Seco	133	40,00	Nueva York
Pez Rubia	10.581	282,00	San Francisco de California
Sardinas	29.823	5.897,00	Alemania
Sardinas	16.408	3.897,00	Francia
Sardinas	190	21,00	Nueva Orleans
Sardinas	265	81,00	San Francisco de California
Sardinas	2.222	412,00	Colombia

Productos marinos importados			
Año 1889			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	475	412,00	Inglaterra
Aceite de Bacalao	998	308,00	Francia
Aceite de Bacalao	3.266	1.195,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	49	27,00	Centroamérica
Bacalao	8.775	1.628,00	Inglaterra
Bacalao	4.304	703,00	Alemania
Bacalao	2.170	725,00	Francia
Bacalao	99.634	13.781,00	Estados Unidos
Bacalao	1.420	268,00	Colombia
Pescado Conservado	2.281	528,00	Inglaterra
Pescado Conservado	2.160	408,00	Alemania
Pescado Conservado	2.138	421,00	España
Pescado Conservado	28.510	3.829,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	675	285,00	Colombia
Pez Rubia	149.485	2.128,00	Estados Unidos
Sardina	53.271	12.320,00	Inglaterra
Sardina	40.269	7.203,00	Alemania
Sardina	42.085	7.993,00	Francia
Sardina	2.958	723,00	Estados Unidos
Sardina	810	178,00	Colombia

Productos marinos importados			
Año 1890			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	1.675	892,00	Alemania
Aceite de bacalao	4.220	1.689,00	Estados Unidos
Bacalao	3.110	602,00	Alemania
Bacalao	8.650	891,00	Francia
Bacalao	96.765	15.820,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	2.150	592,00	Inglaterra
Pescado Conservado	2.021	596,00	Alemania
Pescado Conservado	2.486	692,00	España
Pescado Conservado	25.214	5.728,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	90	62,00	Colombia
Pescado Conservado	255	89,00	Centroamérica
Pescado seco	1.160	291,00	Alemania
Pescado seco	771	231,00	Estados Unidos
Pescado seco	1.345	302,00	Centroamérica
Sardina	33.714	8.121,00	Inglaterra
Sardina	4.722	7.298,00	Alemania
Sardina	32.501	5.827,00	Francia
Sardina	19.834	3.128,00	España
Sardina	2.201	685,00	Estados Unidos

Productos marinos importados			
Año 1891			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	231	89,00	Inglaterra
Aceite de Bacalao	8.926	3.201,00	Estados Unidos
Bacalao	1.756	248,00	Inglaterra
Bacalao	3.246	668,00	Alemania
Bacalao	9.564	987,00	Francia
Bacalao	623	117,00	España
Bacalao	91.945	14.318,00	Estados Unidos
Bacalao	116	45,00	Colombia
Pescado conservado	2.939	891,00	Inglaterra
Pescado conservado	2.338	676,00	Alemania
Pescado conservado	1.200	602,00	Francia
Pescado conservado	2.485	627,00	España
Pescado conservado	37.550	6.892,00	Estados Unidos
Pescado conservado	62	47,00	Colombia
Pez Rubia	193.441	4.892,00	Estados Unidos
Sardinas	12.056	2.781,00	Alemania
Sardinas	45.319	6.221,00	Francia
Sardinas	18.719	3.707,00	España
Sardinas	4.761	1.112,00	Estados Unidos
Ostiones	9.971	1.802,00	Estados Unidos

Productos marinos importados			
Año 1893			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	1.542	827,00	Alemania
Aceite de Bacalao	4.192	1.524,00	Estados Unidos
Bacalao	2.918	561,00	Alemania
Bacalao	7.625	798,00	Francia
Bacalao	49.319	8.641,00	Estados Unidos
Pescado	749	125,00	Centroamérica
Pescado Conservado	1.893	561,00	Inglaterra
Pescado Conservado	2.109	523,00	Alemania
Pescado Conservado	2.791	703,00	España
Pescado Conservado	5.418	1.027,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	80	53,00	Colombia
Pescado Seco	997	301,00	Alemania
Pescado Seco	425	126,00	Estados Unidos
Pez Rubia	45.625	841,00	Estados Unidos
Sardinas	32.896	8.619,00	Inglaterra
Sardinas	3.891	5.262,00	Alemania
Sardinas	31.496	5.102,00	Francia
Sardinas	20.412	3.647,00	España
Sardinas	1.290	324,00	Estados Unidos
Ostiones	842	68,00	Centroamérica

Productos marinos importados			
Año 1897			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	16	2,00	N.D.
Bacalao	24	3,00	N.D.
Carey	5	7,00	N.D.
Carey	42	384,00	N.D.
Pescados	22	4,00	N.D.
Pescado seco	5.142	1.491,00	N.D.
Sardinas	81	8.100,00	N.D.
Salmón	23	368,00	N.D.
Tortugas	1 (unidad)	0.75	N.D.
Tortugas	35.236	1.810,00	N.D.

Productos marinos importados			
Año 1904			
Producto	Kilogramos	Precio en pesos	País
Bacalao	14.272	4.894,00	Alemania
Bacalao	60	17,00	España
Bacalao	131.944	18.858,00	Estados Unidos
Bacalao	79.249	15.709,00	Gran Bretaña
Bacalao	37.516	6.068,00	Otras Naciones
Pescados	15.942	4.447,00	Alemania
Pescados	21.006	5.489,00	España
Pescados	122.865	19.088,00	Estados Unidos
Pescados	9.016	3.810,00	Francia
Pescados	6.412	888,00	Gran Bretaña
Pescados	1.534	500,00	Hispanoamérica
Pescados	817	374,00	Italia
Pescados	5.775	1.402,00	Otras Naciones
Pez Rubia	304.579	1.373,00	Estados Unidos
Pez Rubia	5	2,00	Francia

Productos marinos importados			
Año 1907			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	5.718	2.162,00	Alemania
Bacalao	205	188,00	España
Pescado	6.576	7.882,00	Alemania
Pescado	24.815	10.424,00	España
Pescado	151.755	44.069,00	Estados Unidos
Pescado	1.385	1.403,00	Francia
Pescado	314	215,00	Hispanoamérica
Pescado	606	281,00	Italia
Pescado	6.473	2.167,00	Reino Unido

Productos marinos importados			
Año 1908			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	50.635	1.647.262,00	Alemania
Bacalao	147	7.425,00	España
Bacalao	299.702	9.166.230,00	Estados Unidos
Bacalao	3.835	144.169,00	Francia
Bacalao	168	3.655,00	Hispanoamérica
Pescado	329	253,00	N.D.
Pescado	30.307	1.447.010,00	Alemania
Pescado	1.425	101.316,00	Bélgica
Pescado	79.338	3.535.267,00	España
Pescado	107.222	3.101.818,00	Estados Unidos
Pescado	20.579	1.385.330,00	Francia
Pescado	230	18.490,00	Hispanoamérica
Pescado	363	34.176,00	Italia
Pescado	64.115	249.402,00	Reino Unido

Productos marinos importados			
Año 1910			
Producto.	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	554	25.909,00	Alemania
Aceite de Bacalao	1.884	206.614,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	980	84.715,00	Reino Unido
Conservas alimenticias	36.464.890	15.991.220,00	N.D
Conservas alimenticias	410	13.100,00	N.D
Conservas alimenticias	15.731.400	889.832,00	Alemania
Conservas alimenticias	25.081	1.358.395,00	España
Conservas alimenticias	266.106.400	10.544.663,00	Estados Unidos
Conservas alimenticias	14.543.400	1.013.595,00	Francia
Conservas alimenticias	11.831.500	789.334,00	Italia
Conservas alimenticias	28.865.200	1.266.086,00	Reino Unido
Conservas alimenticias	197	19.135,00	Hispanoamérica

Productos marinos importados			
Año 1911			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	35.196	13.363,00	Alemania
Bacalao	97	43,00	España
Bacalao	265.365	88.634,00	Estados Unidos
Bacalao	1.326	460,00	Francia
Bacalao	43.995	12.200,00	Reino Unido
Pescado Conservado	64.306	27.700,00	Alemania
Pescado Conservado	425	122,00	Bélgica
Pescado Conservado	101.275	40.247,00	España
Pescado Conservado	83.543	29.848,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	33.892	15.009,00	Francia
Pescado Conservado	2.436	1.174,00	Italia
Pescado Conservado	23.190	7.526,00	Reino Unido
Pescado Conservado	43	22,00	Japón
Pescado Seco	7.617	3.083,00	Alemania
Pescado Seco	114	34,00	España
Pescado Seco	52.166	24.138,00	Estados Unidos
Pescado Seco	12.229	4.195,00	Reino Unido
Pescado Seco	2	7,00	Japón
Pescado Seco	110	88,00	China

Productos marinos importados			
Año 1913			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	42.285	16.076,00	Alemania
Bacalao	542	145,00	Bélgica
Bacalao	45	34,00	España
Bacalao	2.288	75.755,00	Estados Unidos
Bacalao	93	64,00	Italia
Bacalao	84.669	26.562,00	Reino Unido
Bacalao	10.868	4.674,00	Panamá
Pescado Conservado	41.415	19.188,00	Alemania
Pescado Conservado	438	206,00	Bélgica
Pescado Conservado	56.661	22.438,00	España
Pescado Conservado	113.184	31.921,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	15.829	12.041,00	Francia
Pescado Conservado	125	133,00	Italia
Pescado Conservado	24.164	7.294,00	Reino Unido
Pescado Conservado	3.804	83.205,00	Panamá
Pescado Seco	7.171	1.106,00	Alemania
Pescado Seco	28.766	11.258,00	Estados Unidos
Pescado Seco	34	31,00	Francia
Pescado Seco	9.414	2.637,00	Reino Unido
Pescado Seco	57	25,00	Nicaragua
Pescado Seco	793	215,00	Panamá
Pescado Seco	451	739,00	China
Pescado Seco	307	406,00	Japón

Productos marinos importados			
Año 1914			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	221.642	77.146,00	Estados Unidos
Bacalao	46.775	18.880,00	Alemania
Bacalao	33	412,00	Francia
Bacalao	68.783	20.965,00	Reino Unido
Bacalao	19.463	8.819,00	Panamá
Ostras	16.598	9.758,00	Estados Unidos
Ostras	266	87,00	Reino Unido
Ostras	74	52,00	Italia
Ostras	855	836,00	España
Ostras	299	393,00	China
Ostras	684	329,00	Japón
Ostras	192	90,00	Panamá
Ostras	112	258,00	Nicaragua
Pescado Conservado	103.176	29.517,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	26.262	13.152,00	Alemania
Pescado Conservado	10.923	6.507,00	Francia
Pescado Conservado	23.800	6.795,00	Reino Unido
Pescado Conservado	573	462,00	Italia
Pescado Conservado	31.812	15.106,00	España
Pescado Conservado	865	503,00	China
Pescado Conservado	457	236,00	Dinamarca
Pescado Conservado	786	391,00	Suiza
Pescado Conservado	6.082	2.491,00	Panamá
Pescado Seco	18.384	8.359,00	Estados Unidos
Pescado Seco	155	177,00	Alemania
Pescado Seco	570	205,00	Reino Unido
Pescado Seco	150	59,00	España
Pescado Seco	182	346,00	China
Pescado Seco	45	25,00	Japón
Pescado Seco	936	675,00	Panamá
Pescado Seco	0.54	2,00	Nicaragua

Productos marinos importados			
Año 1915			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	224.060	75.452,00	Estados Unidos
Bacalao	13.781	5.787,00	Reino Unido
Bacalao	17.197	13.609,00	Panamá
Bacalao	5.220	1.939,00	Noruega
Bacalao	1.045	296,00	Dinamarca
Ostras	7.321	4.011,00	Estados Unidos
Ostras	86	122,00	España
Ostras	68	66,00	Francia
Ostras	11	5,00	Salvador
Ostras	1.517	706,00	Nicaragua
Ostras	141	163,00	Panamá
Ostras	144	440,00	China
Ostras	39	83,00	Japón
Pescado Conservado	19.722	6.920,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	2.680	1.050,00	Reino Unido
Pescado Conservado	156	124,00	Italia
Pescado Conservado	3.057	1.462,00	España
Pescado Conservado	2.178	1.221,00	Francia
Pescado Conservado	5.823	3.523,00	Panamá
Pescado Conservado	148	146,00	China
Pescado Conservado	4.378	2.012,00	Noruega
Pescado Conservado	23	155,00	Dinamarca
Pescado Seco	13.266	5.125,00	Estados Unidos
Pescado Seco	5.743	1.168,00	Reino Unido
Pescado Seco	76	61,00	Italia
Pescado Seco	33	23,00	España
Pescado Seco	28	16,00	Nicaragua
Pescado Seco	4.411	3.074,00	Panamá
Pescado Seco	249	774,00	China
Pescado Seco	56	47,00	Japón

Productos marinos importados			
Año 1916			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	1.515	1.479,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	297	432,00	Reino Unido
Bacalao	221.919	85.271,00	Estados Unidos
Bacalao	13.382	6.196,00	Reino Unido
Bacalao	264	181,00	España
Bacalao	3.902	2.027,00	Noruega
Bacalao	22.459	19.319,00	Panamá
Bacalao	503	279,00	Varias Naciones
Pescado Conservado	79.508	31.743,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	1.801	1.979,00	Reino Unido
Pescado Conservado	1.728	2.249,00	Francia
Pescado Conservado	15.273	6.711,00	España
Pescado Conservado	1.427	1.122,00	Noruega
Pescado Conservado	3.250	2.646,00	Panamá
Pescado Seco	19.648	6.301,00	Estados Unidos
Pescado Seco	5.509	1.963,00	Reino Unido
Pescado Seco	60	34,00	Francia
Pescado Seco	1	1,00	Italia
Pescado Seco	1.822	853,00	España
Pescado Seco	594	1.040,00	China
Pescado Seco	5.510	4.009,00	Panamá
Pescado Seco	25	30,00	Varias Naciones

Productos marinos importados			
Año 1917			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	2.657	3.867,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	1.228	2.394,00	Reino Unido
Bacalao	123.291	57.325,00	Estados Unidos
Bacalao	14.864	6.408,00	Reino Unido
Bacalao	233	149,00	España
Bacalao	353	262,00	Varias Naciones
Bacalao	22.495	20.068,00	Panamá
Ostras	12.542	7.509,00	Estados Unidos
Ostras	312	259,00	España
Ostras	399	1.225,00	Japón
Ostras	222	623,00	China
Ostras	3.463	1.840,00	Varias Naciones
Ostras	269	255,00	Panamá
Pescado Conservado	28.228	16.520,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	48	52,00	Reino Unido
Pescado Conservado	1.580	1.899,00	Francia
Pescado Conservado	16.100	7.063,00	España
Pescado Conservado	2.977	2.825,00	Panamá
Pescado Seco	7.267	4.100,00	Estados Unidos
Pescado Seco	871	194,00	Reino Unido
Pescado Seco	86	103,00	Francia
Pescado Seco	407	279,00	España
Pescado Seco	43	66,00	Japón
Pescado Seco	157	275,00	China
Pescado Seco	46	33,00	Varias Naciones
Pescado Seco	2.765	1.995,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1918			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Acete de Bacalao	1.591	1.885,00	Estados Unidos
Acete de Bacalao	612	1.139,00	Reino Unido
Bacalao	45.914	58.501,00	Estados Unidos
Bacalao	2.095	1.314,00	Reino Unido
Bacalao	12.553	15.858,00	Panamá
Bacalao	485	413,00	Varias Naciones
Ostras	1.629	1.995,00	Estados Unidos
Ostras	16	17,00	España
Ostras	180	331,00	Panamá
Ostras	60	118,00	China
Ostras	1.410	597,00	Varias Naciones
Pescado Conservado	9.273	6.484,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	1.473	1.722,00	Panamá
Pescado Conservado	21	21,00	China
Pescado Conservado	1	1,00	Varias Naciones
Pescado Seco	2.557	1.386,00	Estados Unidos
Pescado Seco	148	35,00	Reino Unido
Pescado Seco	37	120,00	España
Pescado Seco	4.082	3.171,00	Panamá
Pescado Seco	49	178,00	China
Pescado Seco	8	6,00	Varias Naciones

Productos marinos importados			
Año 1919			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	4.497	6.545,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	290	687,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	35	250,00	Francia
Aceite de bacalao	111	211,00	Japón
Bacalao	111.717	83.158,00	Estados Unidos
Bacalao	3.240	2.036,00	Reino Unido
Bacalao	300	466,00	Francia
Bacalao	59	45,00	China
Bacalao	17.201	20.541,00	Panamá
Ostras	5.433	5.682,00	Estados Unidos
Ostras	36	11,00	España
Ostras	307	785,00	China
Ostras	508	1.479,00	Japón
Ostras	60	140,00	Panamá
Ostras	272	153,00	Nicaragua
Pescado conservado	71.849	51.572,00	Estados Unidos
Pescado conservado	2.725	841,00	Reino Unido
Pescado conservado	34	174,00	Francia
Pescado conservado	2.503	2.674,00	España
Pescado conservado	372	374,00	China
Pescado conservado	1.589	2.212,00	Panamá
Pescado Seco	16.904	7.056,00	Estados Unidos
Pescado Seco	3.065	1.064,00	Reino Unido
Pescado Seco	62	68,00	España
Pescado Seco	382	1.241,00	China
Pescado Seco	6.569	5.248,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1920			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	10.932	13.861,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	1.352	3.463,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	72	751,00	Francia
Aceite de bacalao	58	271,00	Panamá
Bacalao	171.491	121.671,00	Estados Unidos
Bacalao	28.408	24.845,00	Reino Unido
Bacalao	590	579,00	España
Bacalao	113	176,00	Japón
Bacalao	23.794	24.688,00	Panamá
Pescado conservado	313.814	203.014,00	Estados Unidos
Pescado conservado	17.557	24.729,00	Reino Unido
Pescado conservado	7.398	11.531,00	Francia
Pescado conservado	138	332,00	Alemania
Pescado conservado	28.227	28.255,00	España
Pescado conservado	2.277	15.178,00	Italia
Pescado conservado	572	484,00	Holanda
Pescado conservado	625	955,00	China
Pescado conservado	167	426,00	Dinamarca
Pescado conservado	908	1.441,00	Noruega
Pescado conservado	746	967,00	Suecia
Pescado conservado	3.642	4.059,00	Panamá
Pescado Seco	32.197	25.746,00	Estados Unidos
Pescado Seco	26.494	9.598,00	Reino Unido
Pescado Seco	49	226,00	Italia
Pescado Seco	689	1.642,00	China
Pescado Seco	5.088	4.388,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1921			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	4.270	5.409,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	1.567	1.903,00	Reino Unido
Aceite de Bacalao	25	60,00	Francia
Aceite de Bacalao	120	15,00	Bélgica
Aceite de Bacalao	121	103,00	Holanda
Aceite de Bacalao	32	116,00	Panamá
Bacalao	123.315	61.163,00	Estados Unidos
Bacalao	72.515	27.473,00	Reino Unido
Bacalao	191	178,00	Francia
Bacalao	26	26,00	España
Bacalao	426	391,00	Japón
Bacalao	25.719	26.808,00	Panamá
Pescado Conservado	132.108	80.146,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	4.690	3.173,00	Reino Unido
Pescado Conservado	6.686	7.596,00	Francia
Pescado Conservado	150	245,00	Alemania
Pescado Conservado	9.217	9.733,00	España
Pescado Conservado	1.397	542,00	Italia
Pescado Conservado	718	860,00	China
Pescado Conservado	1.538	3.036,00	Dinamarca
Pescado Conservado	264	370,00	Holanda
Pescado Conservado	1.621	488,00	Japón
Pescado Conservado	647	370,00	Noruega
Pescado Conservado	3.994	4.132,00	Panamá
Pescado Seco	12.246	4.401,00	Estados Unidos
Pescado Seco	18.610	7.609,00	Reino Unido
Pescado Seco	486	356,00	España
Pescado Seco	865	1.400,00	China
Pescado Seco	5.525	5.300,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1922			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	2.254	3.328,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	965	1.578,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	120	84,00	España
Aceite de bacalao	910	795,00	Alemania
Aceite de bacalao	267	165,00	Bélgica
Aceite de bacalao	274	239,00	Noruega
Aceite de bacalao	240	49,00	Dinamarca
Bacalao	123.509	51.985,00	Estados Unidos
Bacalao	101	118,00	Francia
Bacalao	91.899	35.909,00	Reino Unido
Bacalao	20	9,00	Italia
Bacalao	122	200,00	España
Bacalao	43	2,00	Alemania
Bacalao	608	563,00	Noruega
Bacalao	33.481	32.621,00	Panamá
Pescado Conservado	230.453	81.208,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	4.055	3.898,00	Francia
Pescado Conservado	12.457	9.673,00	Reino Unido
Pescado Conservado	352	445,00	Italia
Pescado Conservado	7.099	6.790,00	España
Pescado Conservado	1.322	1.062,00	Alemania
Pescado Conservado	3.526	8.557,00	Portugal
Pescado Conservado	9.716	5.827,00	Noruega
Pescado Conservado	317	71,00	Dinamarca
Pescado Conservado	580	639,00	China
Pescado Conservado	1.275	415,00	Holanda
Pescado Conservado	326	237,00	Colombia
Pescado Conservado	4.164	3.752,00	Panamá
Pescado Seco	11.764	3.367,00	Estados Unidos
Pescado Seco	36	34,00	Francia
Pescado Seco	21.116	55.607,00	Reino Unido
Pescado Seco	174	256,00	España
Pescado Seco	205	290,00	Noruega
Pescado Seco	658	1.589,00	China
Pescado Seco	32	11,00	Holanda
Pescado Seco	3.146	2.079,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1923			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	4.169	4.902,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	1.662	2.251,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	568	381,00	Alemania
Aceite de bacalao	76	118,00	Francia
Aceite de bacalao	312	153,00	Noruega
Aceite de bacalao	120	80,00	Dinamarca
Aceite de bacalao	3	4,00	Panamá
Bacalao	136.675	52.909,00	Estados Unidos
Bacalao	99.683	35.873,00	Reino Unido
Bacalao	5	4,00	Alemania
Bacalao	1.187	768,00	Noruega
Bacalao	486	215,00	China
Bacalao	25.452	19.455,00	Panamá
Objetos de Carey	9	501,00	Reino Unido
Pescado Conservado	159.548	101.299,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	9.656	3.769,00	Reino Unido
Pescado Conservado	1.072	1.041,00	Alemania
Pescado Conservado	4.584	2.857,00	Francia
Pescado Conservado	11.202	6.665,00	España
Pescado Conservado	196	202,00	Italia
Pescado Conservado	36.607	15.875,00	Noruega
Pescado Conservado	2.238	2.429,00	Dinamarca
Pescado Conservado	905	890,00	China
Pescado Conservado	378	494,00	Holanda
Pescado Conservado	1.833	1.587,00	Panamá
Pescado Seco	5.257	1.787,00	Estados Unidos
Pescado Seco	23.679	6.231,00	Reino Unido
Pescado Seco	35	71,00	Francia
Pescado Seco	102	107,00	España
Pescado Seco	250	135,00	Noruega
Pescado Seco	787	1.769,00	China
Pescado Seco	936	632,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1924			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	5.975	11.856,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	1.838	3.528,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	570	2.096,00	Alemania
Aceite de bacalao	157	204,00	Francia
Aceite de bacalao	122	400,00	Dinamarca
Aceite de bacalao	605	652,00	Noruega
Aceite de bacalao	398	1.328,00	Holanda
Bacalao	123.396	100.492,00	Estados Unidos
Bacalao	106.377	81.616,00	Reino Unido
Bacalao	3.167	6.452,00	Alemania
Bacalao	13.093	17.928,00	Noruega
Bacalao	1.834	2.652,00	Japón
Bacalao	30	60,00	Holanda
Bacalao	29.812	39.880,00	Panamá
Pescado Conservado	215.035	163.056,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	14.383	9.616,00	Reino Unido
Pescado Conservado	1.565	3.132,00	Alemania
Pescado Conservado	7.311	10.264,00	Francia
Pescado Conservado	26.369	24.756,00	España
Pescado Conservado	379	1.576,00	Italia
Pescado Conservado	2.570	2.560,00	Dinamarca
Pescado Conservado	30.747	32.252,00	Noruega
Pescado Conservado	564	1.128,00	China
Pescado Conservado	22	80,00	Holanda
Pescado Conservado	1.403	2.292,00	Panamá
Pescado Seco	7.915	4.636,00	Estados Unidos
Pescado Seco	26.682	13.140,00	Reino Unido
Pescado Seco	3	24,00	España
Pescado Seco	647	2.000,00	China
Pescado Seco	1.971	2.731,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1925			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	6.073	12.540,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	1.697	5.176,00	Reino Unido
Aceite de Bacalao	1.820	6.604,00	Alemania
Aceite de Bacalao	307	1.128,00	Francia
Aceite de Bacalao	10	96,00	España
Aceite de Bacalao	15	60,00	Holanda
Aceite de Bacalao	240	224,00	Dinamarca
Aceite de Bacalao	722	764,00	Noruega
Aceite de coco	43.046	35.500,00	Estados Unidos
Aceite de coco	250	336,00	Nicaragua
Bacalao	115.271	110.472,00	Estados Unidos
Bacalao	142.541	118.868,00	Reino Unido
Bacalao	4.151	6.628,00	Alemania
Bacalao	46	232,00	Holanda
Bacalao	55	72,00	Dinamarca
Bacalao	9.802	14.420,00	Noruega
Bacalao	25.515	41.372,00	Panamá
Objetos de Carey	1	20,00	Estados Unidos
Objetos de Carey	9	1.140,00	Reino Unido
Pescado conservado	286.690	193.860,00	Estados Unidos
Pescado conservado	12.804	16.188,00	Reino Unido
Pescado conservado	3.351	4.144,00	Alemania
Pescado conservado	9.296	14.076,00	Francia
Pescado conservado	40.364	40.020,00	España
Pescado conservado	741	1.672,00	Italia
Pescado conservado	29	228,00	Holanda
Pescado conservado	4.022	5.124,00	Dinamarca
Pescado conservado	28.725	30.960,00	Noruega
Pescado conservado	1.324	2.704,00	China

Productos marinos importados			
Año 1925			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Pescado conservado	2.275	1.296,00	Japón
Pescado conservado	271	400,00	Portugal
Pescado conservado	46	52,00	Panamá
Pescado conservado	333	396,00	Nicaragua
Pescado seco	6.385	3.580,00	Estados Unidos
Pescado seco	34.795	19.732,00	Reino Unido
Pescado seco	60	280,00	Alemania
Pescado seco	306	452,00	Francia
Pescado seco	9	8,00	Holanda
Pescado seco	1.250	2.964,00	China
Pescado seco	383	564,00	Panamá
Pescado seco	1	4,00	Nicaragua

Productos marinos importados			
Año 1926			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	6.546	13.760,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	2.649	4.720,00	Reino Unido
Aceite de Bacalao	1824	5.920,00	Alemania
Aceite de Bacalao	237	820,00	Francia
Aceite de Bacalao	137	244,00	Italia
Aceite de Bacalao	1.444	1.828,00	Dinamarca
Aceite de Bacalao	598	832,00	Noruega
Aceite de coco	76.899	68.676,00	Estados Unidos
Aceite de coco	5.267	2.888,00	Reino Unido
Bacalao	127.234	103.456,00	Estados Unidos
Bacalao	134.290	97.232,00	Reino Unido
Bacalao	8.262	13.524,00	Alemania
Bacalao	50	128,00	España
Bacalao	1.386	2.132,00	Dinamarca
Bacalao	9.396	12.556,00	Noruega
Bacalao	23.342	42.060,00	Panamá
Objetos de carey	1	40,00	Estados Unidos
Objetos de carey	12	2.032,00	Reino Unido
Pescado conservado	306.971	212.496,00	Estados Unidos
Pescado conservado	8.857	9.792,00	Reino Unido
Pescado conservado	2.801	6.120,00	Alemania
Pescado conservado	8.171	14.152,00	Francia
Pescado conservado	27.361	35.576,00	España
Pescado conservado	1.011	2.948,00	Italia
Pescado conservado	858	2.248,00	Bélgica
Pescado conservado	1.695	1.924,00	Holanda
Pescado conservado	30.792	41.376,00	Noruega
Pescado conservado	1.027	1.620,00	China
Pescado conservado	4	4,00	Cuba
Pescado conservado	191	148,00	Panamá
Pescado seco	5.518	3.412,00	Estados Unidos
Pescado seco	26.388	15.436,00	Reino Unido
Pescado seco	221	568,00	Alemania
Pescado seco	1	4,00	España
Pescado seco	90	80,00	Dinamarca
Pescado seco	763	3.148,00	China
Pescado seco	530	596,00	Panamá
Pescado seco	2	12,00	Nicaragua

Productos marinos importados			
Año 1928			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	4.444	11.960,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	2.668	8.248,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	1.962	9.212,00	Alemania
Aceite de bacalao	896	2.516,00	Francia
Aceite de bacalao	91	352,00	Holanda
Aceite de bacalao	1.867	3.004,00	Dinamarca
Aceite de bacalao	1.088	1.560,00	Noruega
Aceite de bacalao	275	816,00	Suiza
Aceite de bacalao	9	36,00	Panamá
Bacalao	120.810	109.804,00	Estados Unidos
Bacalao	166.859	123.872,00	Reino Unido
Bacalao	13.318	13.612,00	Alemania
Bacalao	492	356,00	Italia
Bacalao	6.844	7.840,00	Noruega
Bacalao	12.314	20.300,00	Panamá
Ostras	25.006	46.788,00	Estados Unidos
Ostras	71	40,00	Reino Unido
Ostras	691	1.284,00	España
Ostras	1.646	2.844,00	Japón
Ostras	778	2.292,00	China
Ostras	596	1.736,00	Panamá
Ostras	10	20,00	Nicaragua
Pescado Conservado	299.883	206.696,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	17.190	14.380,00	Reino Unido
Pescado Conservado	8.115	16.184,00	Alemania
Pescado Conservado	4.661	8.888,00	Francia
Pescado Conservado	1.217	2.304,00	Italia
Pescado Conservado	35.532	48.392,00	España
Pescado Conservado	1.206	2.096,00	Bélgica
Pescado Conservado	206	272,00	Dinamarca
Pescado Conservado	15.918	17.908,00	Noruega
Pescado Conservado	1.168	1.024,00	Suecia
Pescado Conservado	2.788	2.284,00	Japón
Pescado Conservado	1.314	2.308,00	China
Pescado Conservado	926	1.224,00	Panamá
Pescado Seco	6.049	4.364,00	Estados Unidos
Pescado Seco	31.636	14.624,00	Reino Unido
Pescado Seco	727	332,00	Alemania
Pescado Seco	2	80,00	España
Pescado Seco	210	628,00	Italia
Pescado Seco	171	220,00	Japón
Pescado Seco	718	3.216,00	China
Pescado Seco	1	4,00	México
Pescado Seco	606	604,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1929			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	5.979	13.396,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	2.736	6.124,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	1.110	4.560,00	Alemania
Aceite de bacalao	836	2.376,00	Francia
Aceite de bacalao	95	632,00	Italia
Aceite de bacalao	3.937	5.420,00	Noruega
Aceite de bacalao	10	44,00	Panamá
Bacalao	117.447	119.532,00	Estados Unidos
Bacalao	148.218	112.560,00	Reino Unido
Bacalao	11.847	15.544,00	Alemania
Bacalao	203	552,00	España
Bacalao	36	96,00	Italia
Bacalao	6.280	7.996,00	Noruega
Bacalao	10.787	17.588,00	Panamá
Ostras	31.623	56.000,00	Estados Unidos
Ostras	379	1.064,00	Reino Unido
Ostras	453	1.108,00	España
Ostras	655	4.100,00	China
Ostras	1.206	2.664,00	Japón
Ostras	13	16,00	Nicaragua
Ostras	214	724,00	Panamá
Pescado Conservado	261.535	207.152,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	46.670	40.360,00	Reino Unido
Pescado Conservado	5.260	6.040,00	Alemania
Pescado Conservado	10.049	22.616,00	Francia
Pescado Conservado	44.595	48.272,00	España
Pescado Conservado	552	1.204,00	Italia
Pescado Conservado	3.294	16.284,00	Bélgica
Pescado Conservado	759	624,00	Holanda
Pescado Conservado	17.347	16.808,00	Noruega
Pescado Conservado	980	2.380,00	China
Pescado Conservado	54	80,00	Nicaragua
Pescado Fresco	146	164,00	Panamá
Pescado Seco	7.614	4.160,00	Estados Unidos
Pescado Seco	25.804	12.044,00	Reino Unido
Pescado Seco	31	40,00	España
Pescado Seco	156	244,00	Italia
Pescado Seco	937	4.544,00	China
Pescado Seco	1	4,00	Nicaragua
Pescado Seco	1.237	1.728,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1930			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	2.080	4.736,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	1.257	3.940,00	Reino Unido
Aceite de bacalao	2.111	3.492,00	Alemania
Aceite de bacalao	574	2.128,00	Francia
Aceite de bacalao	36	296,00	Italia
Aceite de bacalao	8	60,00	Holanda
Aceite de bacalao	730	2.928,00	Dinamarca
Aceite de bacalao	691	808,00	Noruega
Aceite de bacalao	7	24,00	Panamá
Aceite de coco	70.880	44.456,00	Estados Unidos
Aceite de coco	5.672	3.764,00	Alemania
Bacalao	111.127	104.584,00	Estados Unidos
Bacalao	99.985	78.984,00	Reino Unido
Bacalao	11.749	13.876,00	Alemania
Bacalao	5	152,00	Francia
Bacalao	50	124,00	Italia
Bacalao	24.840	22.884,00	Noruega
Bacalao	7.800	12.884,00	Panamá
Objetos de Carey	4	580,00	Reino Unido
Objetos de Carey	7	776,00	Italia
Pescado conservado	157.988	93.148,00	Estados Unidos
Pescado conservado	23.140	18.544,00	Reino Unido
Pescado conservado	260	648,00	Alemania
Pescado conservado	8.490	20.916,00	Francia
Pescado conservado	17.758	19.196,00	España
Pescado conservado	51	92,00	Italia
Pescado conservado	7.222	7.488,00	Noruega
Pescado conservado	696	1.608,00	China

Productos marinos importados			
Año 1930			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Pescado conservado	586	1.420,00	Portugal
Pescado conservado	841	1.036,00	Panamá
Pescado fresco	363	308,00	Estados Unidos
Pescado seco	7.596	4.380,00	Estados Unidos
Pescado seco	24.475	11.576,00	Reino Unido
Pescado seco	73	220,00	Italia
Pescado seco	747	3.292,00	China
Pescado seco	734	844,00	Panamá
Pescado seco	39	56,00	Nicaragua

Productos marinos importados			
Año 1931			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de Bacalao	2.427	4.452,00	Alemania
Aceite de Bacalao	3.135	7.394,00	Estados Unidos
Aceite de Bacalao	740	2.105,00	Francia
Aceite de Bacalao	2.046	5.570,00	Inglaterra
Aceite de Bacalao	793	1.192,00	Italia
Aceite de Bacalao	1.228	1.315,00	Noruega
Aceite de coco	10.928	6.893,00	Alemania
Aceite de coco	78.765	36.732,00	Estados Unidos
Bacalao	4.129	4.153,00	Alemania
Bacalao	53.632	34.629,00	Canadá
Bacalao	94.654	64.212,00	Estados Unidos
Bacalao	1.032	906,00	Inglaterra
Bacalao	50	57,00	Italia
Bacalao	47.957	41.865,00	Noruega
Bacalao	6.743	11.008,00	Panamá
Peces vivos	55	294,00	Estados Unidos
Pescado conservado	83	296,00	Alemania
Pescado conservado	627	1.352,00	China
Pescado conservado	5.152	3.884,00	España
Pescado conservado	65.391	34.608,00	Estados Unidos
Pescado conservado	538	1.813,00	Francia
Pescado conservado	1.080	950,00	Holanda
Pescado conservado	279	517,00	Inglaterra
Pescado conservado	11	50,00	Italia
Pescado conservado	1.955	2.148,00	Noruega
Pescado fresco	232	197,00	Estados Unidos
Pescado seco	33	27,00	Alemania
Pescado seco	16.659	8.424,00	Canadá
Pescado seco	1.172	4.568,00	China
Pescado seco	41	103,00	España
Pescado seco	2.488	1.247,00	Estados Unidos
Pescado seco	125	130,00	Italia
Pescado seco	2.384	1.589,00	Noruega
Pescado seco	495	612,00	Panamá

Productos marinos importados			
Año 1933			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Bacalao	821	530,00	Alemania
Bacalao	26.097	12.097,00	Canadá
Bacalao	1.181	1.144,00	Dinamarca
Bacalao	58.178	30.025,00	Estados Unidos
Bacalao	3.242	2.748,00	Holanda
Bacalao	54.142	22.470,00	Inglaterra
Bacalao	56.462	38.865,00	Noruega
Bacalao	1.168	2.215,00	Panamá
Pescado conservado	129	615,00	Alemania
Pescado conservado	1.378	2.682,00	Bélgica
Pescado conservado	239	362,00	Canadá
Pescado conservado	27.252	25.435,00	China
Pescado conservado	104.885.400	56.186,00	España
Pescado conservado	4.125	12.262,00	Estados Unidos
Pescado conservado	1.425	3.169,00	Francia
Pescado conservado	204.800	612,00	Inglaterra
Pescado conservado	71	186,00	Italia
Pescado conservado	2.670	2.214,00	Japón
Pescado conservado	997	2.502,00	Noruega
Pescado conservado	34.200	45,00	Portugal
Pescado fresco	26	28,00	Estados Unidos
Pescado seco	5.707	1.902,00	Canadá
Pescado seco	515	1.674,00	China
Pescado seco	11	10,00	España
Pescado seco	2.755.300	1.299,00	Estados Unidos
Pescado seco	138	135,00	Inglaterra
Pescado seco	63	121,00	Italia
Pescado seco	7.300	17,00	México
Pescado seco	1.422	733,00	Noruega
Peces vivos	95	35,00	Varias naciones

Productos marinos importados			
Año 1934			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de coco	98.971	37.982,00	Alemania
Aceite de coco	42.052	14.381,00	N.D
Aceite de coco	531.575	184.617,00	Estados Unidos
Aceite de coco	7.489	2.538,00	Holanda
Aceite de coco	9.532	3.498,00	India
Aceite de coco	23.972	8.977,00	Inglaterra
Aceite de bacalao	2.392.500	6.129,00	Alemania
Aceite de bacalao	3.007.800	5.921,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	68	882,00	Francia
Aceite de bacalao	1.033.700	2.490,00	Inglaterra
Aceite de bacalao	210	1.189,00	Italia
Aceite de bacalao	4.708	4.669,00	Noruega
Aceite de bacalao	4.700	13,00	Panamá
Aceite de ballena	1.189	614,00	Alemania
Aceite de ballena	91	128,00	Estados Unidos
Aceite de ballena	415	225,00	Inglaterra
Bacalao	1.355	1.365,00	Alemania
Bacalao	49.705	26.203,00	Canadá
Bacalao	18.597	10.736,00	Estados Unidos
Bacalao	1.075	1.003,00	Holanda
Bacalao	75.856	39.987,00	Inglaterra
Bacalao	41.921	39.044,00	Noruega
Bacalao	7.200	13,00	Panamá
Pescado conservado	228.500	582,00	Alemania
Pescado conservado	524	249,00	Canadá
Pescado conservado	121	283,00	China
Pescado conservado	32.280.800	36.846,00	España
Pescado conservado	162.507.800	83.319,00	Estados Unidos
Pescado conservado	3.084	11.469,00	Francia
Pescado conservado	1.486	833,00	Inglaterra
Pescado conservado	51.900	86,00	Italia
Pescado conservado	247	741,00	Japón
Pescado conservado	1.778	1.420,00	Noruega
Pescado conservado	16.500	30,00	Panamá
Pescado conservado	918	1.786,00	Portugal
Pescado conservado	12	105,00	Rusia
Pescado seco	35.800	72,00	Alemania
Pescado seco	3.553	1.483,00	Canadá
Pescado seco	575	1.855,00	China
Pescado seco	6.648.500	3.765,00	Estados Unidos
Pescado seco	5.801	3.122,00	Inglaterra

Productos marinos importados			
Año 1934			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Pescado seco	91.400	165,00	Italia
Pescado seco	2.100	62,00	Japón
Pescado seco	1.287	483,00	Noruega
Pescado seco	2.400	31,00	Panamá

Productos marinos de importación			
Año 1935			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de coco	249.714	153.443,00	N.D
Aceite de bacalao	13.966	38.104,00	N.D
Bacalao	174.866	129.323,00	N.D
Pescado conservado	178.042	144.438,00	N.D
Pescado fresco	11	20,00	N.D
Pescado seco	11.835	10.631,00	N.D

Productos marinos de importación			
Año 1936			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite bacalao	20.622	5.912,00	N.D
Bacalao	189.361	24.151,00	N.D
Pescado conservado	173.924	27.662,00	N.D
Pescado seco	12.863	2.124,00	N.D

Productos marinos importados			
Año 1937			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Aceite de bacalao	23.660	7.515,00	N.D
Aceite de coco	633.427	93.039,00	N.D
Bacalao	204.035	26.664,00	N.D
Pescado conservado	263.569	46.319,00	N.D
Pescado fresco	27	12,00	N.D
Pescado seco	20.233	2.914,00	N.D

Productos marinos importados			
Año 1938			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de bacalao	13.464	4.535,00	N.D
Aceite de coco	657.317	70.914,00	N.D
Bacalao	205.561	28.986,00	N.D
Peces vivos	15	23,00	N.D
Pescado conservado	468.517	80.252,00	N.D
Pescado fresco	738	163,00	N.D
Pescado seco	14.839	2.402,00	N.D

Productos marinos importados			
Año 1939			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de bacalao	24.477	171.386,00	N.D.
Bacalao	228.128	29.743,00	N.D.
Pescado Conservado	399.153	63.346,00	N.D.
Pescado Fresco	2	1,00	N.D.
Pescado Seco	20.854	3.067,00	N.D.
Tortugas	1	3,00	N.D.

Productos marinos importados			
Año 1941			
Producto	Kilogramos	Precio dólares	País
Aceite de Bacalao	9288	6780	N.D.
Bacalao	132966	27028	N.D.
Ostras	41647	20129	N.D.
Pescado Conservado	342993	57342	N.D.
Pescado Fresco	6	5	N.D.
Pescado Seco	42957	5793	N.D.
Cantidad total			

Productos marinos importados			
Año 1942			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de bacalao	4.362	3.300,00	Estados Unidos
Bacalao	39.127	11.234,00	Canadá
Bacalao	19.326	6.800,00	Estados Unidos
Ostras	24.289	14.298,00	Estados Unidos
Ostras	26	43,00	Italia
Ostras	145	52,00	México
Ostras	158	70,00	Nicaragua
Ostras	197	325,00	Portugal
Peces vivos	15	19,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	2	1,00	Alemania
Pescado Conservado	27	15,00	Argentina
Pescado Conservado	2.707	848,00	Canadá
Pescado Conservado	272.845	49.999,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	112	48,00	México
Pescado Fresco	7	2,00	Estados Unidos
Pescado Seco	33	140,00	China
Pescado Seco	22.808	3.797,00	Estados Unidos

Productos marinos importados			
Año 1943			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de bacalao	1.219	2.220,00	Canadá
Aceite de bacalao	9.083	8.564,00	Estados Unidos
Aceite de bacalao	7	44,00	México
Aceite de bacalao	26	36,00	Noruega
Bacalao	10.231	5.645,00	Canadá
Bacalao	11.829	3.377,00	Estados Unidos
Bacalao	297	146,00	México
Ostras	2.101	2.559,00	Argentina
Ostras	16	51,00	Canadá
Ostras	130	153,00	Cuba
Ostras	6.788	4.173,00	Estados Unidos
Ostras	11.435	6.057,00	México
Ostras	63	35,00	Nicaragua
Ostras	1.270	1.664,00	Portugal
Pescado Conservado	25.484	22.699,00	Argentina
Pescado Conservado	21.368	5.990,00	Canadá
Pescado Conservado	2	1,00	El Salvador
Pescado Conservado	275	194,00	España
Pescado Conservado	89.521	25.222,00	Estados Unidos
Pescado Conservado	3.038	1.643,00	México
Pescado Conservado	772	1.126,00	Portugal
Pescado Seco	125	102,00	Estados Unidos
Pescado Seco	4	11,00	Hong Kong
Pescado Seco	3.786	2.029,00	México

Productos marinos importados			
Año 1949			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Pescado Conservado	503.611	215.439,00	N.D.

Productos marinos importados			
Año 1950			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de hígado de bacalao para animales	696	333,00	Estados Unidos
Aceite de hígado de bacalao para animales	2.160	879,00	Noruega
Aceite de hígado de bacalao	12	90,00	Canadá
Aceite de hígado de bacalao	4.961	4.063,00	Estados Unidos
Aceite de hígado de bacalao	315	148,00	Holanda
Aceite de hígado de bacalao	13	66,00	Inglaterra
Aceite de hígado de bacalao	16.075	6.408,00	Noruega
Aceite de pez hipogloso	254	122,00	Estados Unidos
Bacalao seco o en salmuera	18.669	11.335,00	Canadá
Bacalao seco o en salmuera	2.250	1.115,00	Estados Unidos
Bacalao seco o en salmuera	21.956	7.297,00	Inglaterra
Bacalao seco o en salmuera	13.241	5.491,00	Noruega
Camarones conservados en lata	43	45,00	China
Camarones conservados en lata	3.887	4.542,00	Estados Unidos
Camarones secos	1.996	2.533,00	Estados Unidos
Camarones secos	34	8,00	Holanda
Camarones secos	312	208,00	Nicaragua
Camarones secos	645	322,00	Panamá
Ostiones conservados	16	8,00	China
Ostiones conservados	761	877,00	Estados Unidos
Ostiones secos	16	29,00	China
Ostiones secos	80	54,00	Estados Unidos
Ostiones secos	16	6,00	Japón
Pescado conservado en latas	335	151,00	China
Pescado conservado en latas	1.193	1.154,00	España
Pescado conservado en latas	346	325,00	Estados Unidos
Pescado conservado en latas	103	26,00	Holanda
Pescado conservado en latas	117	45,00	Inglaterra
Pescado conservado en latas	84	87,00	Portugal
Pescado fresco	30	43,00	Estados Unidos
Pescado fresco	368	148,00	Panamá
Pescado seco	45	17,00	China
Pescado seco	380	352,00	Estados Unidos
Pez rubia	155.650	23.236,00	Estados Unidos
Pez rubia	8.441	940,00	Honduras

ANEXO 2

PRODUCTOS MARINOS EXPORTADOS
 Datos extraídos de los Anuarios Estadísticos de 1883-1950

Productos marinos exportados			
Año 1883			
Producto	Unidad de peso Libras	Precio en dólares	País
Carey	1.064	3.192,00	N.D
Concha Perla	48.500	4850,00	N.D
Carne de Tortuga	425	8,00	N.D

N.D= No hay Dato

Productos marinos exportados			
Año 1884			
Producto	Unidad de peso Libras	Precio en pesos	País
Carey	673	1.785,00	N.D
Concha Perla	24.174	220.540,00	N.D
Tortugas	N.D	100,00	N.D

Productos marinos exportados			
Año 1886			
Producto	Kilogramos	Precio en pesos	País
Carey	21	135,00	Centro América

Productos marinos exportados			
Año 1887			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	459	2.885,00	N.D
Carey	15	97,00	Nueva York
Carey	41	169,00	Centro América
Carey	1.470	21.540,00	N.D
Carey	1.606	21.390,00	N.D
Carey	1.454	18.512,00	N.D
Concha Perla	151.657	20.032,00	N.D
Concha Perla	5.983	800,00	San Francisco de California
Concha Perla	20.039	3.887,00	México
Concha Perla	9.994	793,00	Alemania
Concha Perla	31.453	2.900,00	Estados Unidos
Concha Perla	11.756	1.853,00	Francia
Concha Perla	43.006	3.063,00	Reino Unido
Concha Perla	116.026	10.590,00	N.D
Concha Perla	55.732	4.957,00	Alemania
Concha Perla	188.068	34.458,00	N.D
Concha Perla	282.074	46.878,00	N.D
Tortugas	1.106	60,00	N.D
Tortugas	10.420	1.340,00	Estados Unidos
Tortugas	24.600	4.232,00	N.D
Tortugas	41.000	7.500,00	N.D

N.D= No hay Dato

Productos marinos exportados			
Año 1888			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	714	4.568,00	Nueva York
Concha Perla	70.871	9.213,00	Alemania
Concha Perla	91.235	9.177,00	Nueva York'

Productos marinos exportados			
Año 1889			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	581	815,00	Inglaterra
Carey	197	276,00	Estados Unidos
Tortugas	3.589	807,00	Inglaterra
Concha Perla	40.007	10.002,00	Alemania

Productos marinos exportados			
Año 1890			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Tortuga	377	113,00	N.D
Concha Perla	1.164	220,00	N.D
Carey	693	3.210,00	N.D

N.D= No hay Dato

Productos marinos exportados			
Año 1891			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	596	596,00	Inglaterra
Carey	568	568,00	Estados Unidos
Carey	33	33,00	Colombia
Carey	27	27,00	Centroamérica
Carne de tortuga	16.894	5.068,00	Inglaterra
Tortugas	23.750	7.125,00	Inglaterra
Tortugas	2.447	734,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1893			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	320	641,00	Inglaterra
Tortugas	N.D	340,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1897			
Producto	Unidad de peso Libras	Precio en colones	País
Bacalao	20	15,00	N.D.
Carey	521	9.305,00	N.D.
Concha Perla	23.079	4.506,00	N.D.
Mariscos	146	30,00	N.D.
Sardinias	170	47,00	N.D.
Sardinias	32	26,00	N.D.
Tortugas	17.918	1.420,00	N.D.

Productos marinos exportados			
Año 1904			
Producto	Kilogramos	Precio en pesos	País
Carey	141	116,00	Alemania
Carey	1	7,00	Francia
Carey	1.593	10.740,00	Gran Bretaña
Carey	32	169,00	España
Concha Perla	55.783	3.813,00	Alemania
Concha Perla	77.756	6.091,00	Estados Unidos
Concha Perla	76.604	4.396,00	Francia
Concha Perla	23.981	1.324,00	Gran Bretaña
Concha Perla	11.283	478,00	España
Concha Perla	6.319	288,00	Italia
Tortugas Vivas	9.750	687,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	1.850	116,00	Gran Bretaña

Productos marinos exportados			
Año 1906			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.327	17.148,00	N.D.
Concha Perla	10.074	2.178,00	N.D.
Tortugas vivas	29.664	3.480,00	N.D.

Productos marinos exportados			
Año 1911			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.425	17.344,00	N.D
Concha Perla	188.816	17.372,00	N.D
Tortugas Vivas	40.700	4.420,00	N.D

Productos marinos exportados			
Año 1913			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.488	19.100,00	Reino Unido
Concha Perla	126.925	17.401,00	Alemania
Concha Perla	2.379	300,00	Estados Unidos
Tortugas	6.100	610,00	Estados Unidos
Tortugas	15.600	1.560,00	Hispanoamérica
Tortugas	43.300	5.330,00	Reino Unido

Productos marinos exportados			
Año 1914			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	185	1.350,00	Estados Unidos
Carey	64	290,00	Italia
Carey	462	6.155,00	Reino Unido
Concha Perla	41.486	6.210,00	Alemania
Concha Perla	2.530	400,00	España
Tortugas	20.000	1.600,00	Nicaragua
Tortugas	7.000	580,00	Panamá
Tortugas	10.600	1.260,00	Reino Unido

Productos marinos exportados			
Año 1915			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.287	7.205,00	Reino Unido
Concha Perla	45.163	5.690,00	España
Tortugas Vivas	31.300	3.173,00	Reino Unido
Tortugas Vivas	17.100	1.368,00	Panamá
Tortugas Vivas	4.000	400,00	Honduras
Tortugas Vivas	3.000	240,00	Nicaragua

Productos marinos exportados			
Año 1916			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.431	10.307,00	Estados Unidos
Concha Perla	8.221	915,00	Estados Unidos
Tortugas Vivas	6.500	520,00	Estados Unidos
Tortugas Vivas	31.400	2.672,00	Reino Unido
Tortugas Vivas	27.500	2.200,00	Panamá
Tortugas Vivas	3.000	280,00	Nicaragua

Productos marinos exportados			
Año 1917			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	863	5.093,00	Estados Unidos
Carey	118	660,00	Reino Unido
Carey	64	405,00	Francia
Carey	56	326,00	Panamá
Concha Perla	1.682	86,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	11.900	595,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	39.100	3.760,00	Cuba
Tortugas vivas	2.500	125,00	Colombia
Tortugas vivas	700	35,00	Panamá

Productos marinos exportados			
Año 1918			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	522	6.859,00	Estados Unidos
Concha Perla	3.730	215,00	Estados Unidos
Mollejones	1.150	81,00	Panamá
Mollejones	83.336	5.787,00	Nicaragua
Mollejones	4.872	342,00	Salvador
Tortugas vivas	29.500	2.360,00	Cuba
Tortugas vivas	18.072	1.453,00	Panamá
Tortugas vivas	8.000	640,00	Colombia
Tortugas vivas	2.500	200,00	Nicaragua

Productos marinos exportados			
Año 1919			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.035	11.934,00	Estados Unidos
Carey	112	1.672,00	Reino Unido
Carey	88	1.145,00	Panamá
Tortugas vivas	16.500	1.274,00	Panamá
Tortugas vivas	15.400	1.232,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	19.000	1.519,00	Nicaragua

Productos marinos exportados			
Año 1920			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	388	3.938,00	Estados Unidos
Carey	600	5.762,00	Holanda
Carey	70	669,00	Francia
Concha Perla	6.903	502,00	Estados Unidos
Concha Perla	6.907	645,00	Alemania
Tortugas vivas	3.200	256,00	Nicaragua
Tortugas vivas	25.200	2.015,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	8.100	647,00	Panamá
Tortugas vivas	500	40,00	Colombia

Productos marinos exportados			
Año 1921			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	59	645,00	Holanda
Carey	1.242	12.124,00	Estados Unidos
Concha Perla	23.491	770,00	Panamá
Concha Perla	2.570	300,00	Alemania
Concha Perla	19.389	906,00	Italia
Tortugas vivas	8.500	672,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	6.600	541,00	Panamá
Tortugas vivas	2.000	160,00	Cuba
Tortugas vivas	760	64,00	Nicaragua

Productos marinos exportados		
Año 1924		
Producto	Kilogramos	Precio en colones
Tortugas vivas	2.300	1.358,00
Tortugas vivas	4.600	2.331,00
Concha Perla	1.000	5.440,00
Concha Perla	25.369	6.880,00
Concha Perla	10.118	3.401,00
Concha Perla	8.080	2.102,00
Concha Perla	15.000	15.031,00
Concha Perla	68.213	15.031,00
Carey	44	1.000,00
Carey	979	21.225,00
Pais		

Productos marinos exportados		
Año 1923		
Producto	Kilogramos	Precio en colones
Tortugas vivas	3.000	350,00
Concha Perla	4.950	691,00
Concha Perla	912	108,00
Concha Perla	9.130	804,00
Concha Perla	11.951	239,00
Carey	164	1.750,00
Carey	335	6.440,00
Carey	15	244,00
Pais		

Productos marinos exportados		
Año 1922		
Producto	Kilogramos	Precio en colones
Tortugas	4.300	344,00
Tortugas	1.000	80,00
Tortugas	1.700	136,00
Tortugas	11.500	920,00
Concha Perla	58.538	7.491,00
Concha Perla	151	10,00
Concha Perla	78.341	7.194,00
Concha Perla	51.044	2.861,00
Carey	35	726,00
Carey	782	9.311,00
Pais		

Productos marinos exportados			
Año 1925			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	100	800,00	Francia
Carey	1.583	29.805,00	Reino Unido
Concha perla	30.000	3.840,00	Reino Unido
Concha perla	34.590	4.156,00	Alemania
Concha perla	10.395	2.720,00	Estados Unidos
Concha perla	40.000	4.100,00	Francia
Concha perla	2.391	1.014,00	Italia
Tortugas vivas	81.796	18.105,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	460	300,00	Panamá
Tortugas vivas	6.300	1.110,00	Reino Unido

Productos marinos exportados			
Año 1926			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.527	26.558,00	Reino Unido
Concha Perla	11.546	2.176,00	Italia
Concha Perla	15.019	1.770,00	Alemania
Concha Perla	39.167	4.800,00	Francia
Tortugas vivas	84.400	17.060,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	3.000	600,00	Reino Unido
Tortugas vivas	3.420	720,00	Colombia

Productos marinos exportados			
Año 1928			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.705	36.580,00	Reino Unido
Carey	56	612,00	Estados Unidos
Concha Perla	28.376	5.720,00	Alemania
Concha Perla	63.765	11.056,00	Francia
Concha Perla	2.484	640,00	Holanda
Concha Perla	736	200,00	España
Tortugas vivas	95.480	30.655,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	1.500	300,00	Nicaragua
Tortugas vivas	1.000	230,00	Perú

Productos marinos exportados			
Año 1929			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.989	43.354,00	Reino Unido
Carey	178	7.420,00	Estados Unidos
Concha Perla	48.349	9.912,00	Alemania
Tortugas vivas	8.640	3.800,00	Chile
Tortugas vivas	43.690	13.500,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	11.500	3.600,00	Reino Unido

Productos marinos exportados			
Año 1930			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	1.664	29.960,00	Reino Unido
Concha Perla	114.805	19.556,00	Alemania
Tortugas vivas	7.820	1.700,00	Reino Unido
Tortugas vivas	95.554	20.864,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1931			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	2.081	31.683,00	Reino Unido
Concha Perla	136.022	31.898,00	Alemania
Concha Perla	630	200,00	Francia
Tortugas vivas	46.488	9.840,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	24	50,00	Alemania

Productos marinos exportados			
Año 1933			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	2053	3.210,00	Inglaterra
Concha Perla	3.2673	835,00	Alemania
Tortugas vivas	3.3972	764,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	900	20,00	Jamaica
Tortugas vivas	360	8,00	Colombia

Productos marinos exportados			
Año 1934			
Producto	Kilogramos	Precio en colones	País
Carey	19.644	204.711,00	Inglaterra
Concha Perla	42.288	6.433,00	Alemania
Concha Perla	88	11,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	758.400	151.500,00	Estados Unidos

Producto marinos exportados			
Año 1935			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	9	100,00	Estados Unidos
Carey	2.187	25.650,00	Inglaterra
Concha Perla	8.403	1.680,00	Alemania
Tortugas vivas	1.980	440,00	Colombia
Tortugas vivas	68.180	14.900,00	Estados Unidos

Producto marinos exportados			
Año 1936			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	2.068	837.974,00	Inglaterra
Concha Perla	1.869	7.800,00	Nicaragua
Tortugas vivas	77.450	302.996,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1937			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	87	107,00	Alemania
Carey	2.828	5.337,00	Inglaterra
Concha Perla	24.700	1.640,00	Alemania
Concha Perla	12.107	540,00	Inglaterra
Tortugas vivas	161.600	9.161,00	Estados Unidos
Atún	126.170	19.250,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1938			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	2.497	6.738,00	Inglaterra
Concha Perla	3.0998	2.528,00	Alemania
Tortugas vivas	10.8300	6.464,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	500	18,00	Panamá
Atún	230	30,00	Alemania
Atún	336.3737	45.375,007	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1939			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	1.571	2.197,00	Inglaterra
Tortugas vivas	12.750	622,00	Colombia
Tortugas vivas	150.143	7.956,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1940			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	215	116,00	Estados Unidos
Carey	771	1.270,00	Inglaterra
Tortugas vivas	112.100	3.690,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	300	16,00	Panamá
Tortugas vivas	1.000	53,00	Colombia

Productos marinos exportados			
Año 1941			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	75	72,00	Estados Unidos
Concha Perla	169	11,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	169.400	6.072,00	Estados Unidos
Tortugas vivas	7.100	229,00	Colombia

Productos marinos exportados			
Año 1942			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Carey	1	10,00	Estados Unidos
Carey	1	19,00	Panamá
Tortugas vivas	5.000	900,00	Estados Unidos

Productos marinos exportados			
Año 1943			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Atún	450.673	73.078,00	Estados Unidos
Atún en conserva	277	150,00	Nicaragua
Atún en conserva	8.610	6.738,00	Panamá
Tortugas vivas	2.900	96,00	Colombia
Tortugas vivas	17.800	958,00	Panamá

Productos marinos exportados			
Año 1945			
Producto	Kg	Precio**	País
Atún	633.910	98.586,00	Estados Unidos
Atún en conserva	2.560	2.221,00	Guatemala
Atún en conserva	3.469	3.034,00	El Salvador
Atún en conserva	640	700,00	Honduras
Atún en conserva	6.899	5.383,00	Nicaragua
Atún en conserva	6.400	5.500,00	Panamá
Atún en conserva	256	225,00	Perú
Atún en conserva	1.700	1.112,00	Venezuela
Carey	127	72	Estados Unidos
Tortugas vivas	33.800	2.461,00	Colombia
Tortugas vivas	1.7501	840	Estados Unidos
Tortugas vivas	97.000	4.678,00	Panamá

Productos marinos exportados			
Año 1948			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de hígado de pescado	3.729	2.596,00	N.D.
Aletas de tiburón	4.002	1.077,00	N.D.
Atún	2.758.867	676.665,00	N.D.
Atún en conserva	106.321	131.395,00	N.D.
Carey en bruto	543	4.793,00	N.D.
Hígado de pescado	10.640	11.728,00	N.D.
Hígado de tiburón	60.330	42.753,00	N.D.
Tortugas vivas	83.100	4.126,00	N.D.

Productos marinos exportados			
Año 1949			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aletas de Tiburón secas	733	445,00	N.D.
Atún enlatado	68.345	96.539,00	N.D.
Concha de Carey	300	93,00	N.D.
Hígado de Pescado	5.353	5.632,00	N.D.
Hígado de Tiburón	36.675	35.165,00	N.D.
Tortugas vivas	89.160	6.394,00	N.D.

Productos marinos exportados			
Año 1950			
Producto	Kilogramos	Precio en dólares	País
Aceite de hígado de tiburón	351	43,00	Nicaragua
Atún enlatado	11	15,00	Curacao
Atún enlatado	64	80,00	Honduras
Atún enlatado	221	254,00	Nicaragua
Atún enlatado	195	248,00	Panamá
Atún enlatado	598	758,00	Uruguay
Atún enlatado	50.600	7.1397,00	Venezuela
Atún enlatado	12.632	14.976,00	Zona del canal
Hígado de Tiburón	3.610	2.500,00	Estados Unidos
Pescado	4.486.452	980.407,00	Estados Unidos
Ostras	4.756	2.370,00	N.D.
Tortugas vivas	1.130	50,00	Colombia
Tortugas vivas	90.390	3.930,00	Zona del canal

ANEXO 3: Entrevista 1, Señor, Luis Lostalo Francheschi.

1. ¿Cómo se desarrolló la pesca en el puerto de Puntarenas?
2. ¿Cuáles lugares del Pacífico utilizó para pescar?
3. ¿Existía financiamiento para desarrollar la pesca en Puntarenas?
4. ¿Qué tipo de peces se capturaban para comercializaban en el Valle Central?
5. ¿Qué tipo de artes utilizaba para realizar la pesca?
6. ¿Cómo participaba la familia en las labores de pesca.?

Sábado 25 febrero, 2012
Universidad de Costa Rica
Sede Rodrigo Facio

Facultad de Ciencias Sociales
Señores Escuela de Historia:

Yo, Luis Lostalo Francheschi, vecino de la ciudad de Puntarenas, pensionado y en su momento dedicado a las labores de la pesca, informo de mi consentimiento para brindar información pertinente, al estudiante Christian Albán Vega Chaves carne A13876, estudiante de la Licenciatura en Historia.

Quien está actualmente desarrollando su Trabajo Final de Graduación, titulado: *"Concesiones y explotación comercial en el Pacífico costarricense: Un estudio de las compañías de explotación marítima (1850-1950)*. Apegándose a los artículo 7 sobre consentimiento informado y el artículo 8 sobre consentimiento voluntario del Reglamento ético científico de la Universidad de Costa Rica para las investigaciones en las que participan seres humanos.

Doy fe de que se me realizarán dos entrevistas de manera personal, el sábado 25 de febrero y el sábado 3 de marzo del 2012, en mi casa de habitación, las cuales tendrán una duración de hora y media, para ser grabadas de forma digital y además facilitaré fuentes fotográficas de índole familiar.


Luis Lostalo Francheschi

Cédula 6-043-139

ANEXO 4: Entrevista 2, Señor, Eulogio Sequeira Sequeira.

1. ¿Cómo se desarrolló la pesca en el puerto Playas del Coco?
2. ¿Cuáles lugares del Pacífico utilizó para pescar?
3. ¿Existía financiamiento para desarrollar la pesca en Playas del Coco?
4. ¿Qué tipo de peces se capturaban para comercializaban en el Valle Central?
5. ¿Qué tipo de artes utilizaba para realizar la pesca?
6. ¿Cómo participaba la familia en las labores de pesca?

Sábado 21 de julio, 2012
Universidad de Costa Rica
Sede Rodrigo Facio

Facultad de Ciencias Sociales
Señores Escuela de Historia

Yo, Eulogio Sequeira Sequeira, vecino del distrito de Sardinal en el cantón de Carrillo, Guanacaste y funcionario del Parque Nacional Santa Rosa, anteriormente dedicado a las labores de pesca de concha perla en playas del Coco y a la pesca de Langosta en el Caribe y pesca en el Pacífico de Costa Rica, les comunico de mi consentimiento para brindar información pertinente, al estudiante Christian Alban Vega Chaves carné A13876, estudiante de la Licenciatura en Historia.

Quien esta actualmente desarrollando su Trabajo Final de Graduación, titulado: Concesiones y explotación comercial en el Pacífico costarricense:Un estudio de las compañías de explotación marítima (1850-1950). Apegándose al artículo 7 sobre consentimiento informado y al artículo 8 sobre consentimiento voluntario del Reglamento ético científico de la Universidad de Costa Rica para las investigaciones en las que participan seres humanos.

Doy fe de que se me realizaron dos entrevistas de manera personal, el sábado 14 de julio y el sábado 21 de febrero del 2012, en mi casa de habitación, las cuales tuvieron una duración de hora y media, para ser grabados de forma digital y para uso exclusivo de la investigación.

Atentamente,

Eulogio Sequeira Sequeira

ANEXO 5:

CUADRO DE LAS COMPAÑÍAS ANALIZADAS EN ENTRE 1850-1950

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1849	Compañía Mora y Simmons	Costa Rica	Diseño y construcción de vías de comunicación	Barco de Vapor	Concesión por contrato	Puerto de Puntarenas	Concesión para la construcción de un canal fluvial desde el río Barranca hasta el Estero de Puntarenas	Decreto XXX, febrero 1849
1849	Compañía de Gabriel Lafond de Paris	Francia	Diseño y construcción de vías de comunicación	Ferrocarril y Barco de Vapor	Concesión por contrato	No se menciona	Contrato para la apertura de una vías interoceánica entre Golfo Dulce y Bocas del Toro	Decreto LXXXIII, junio 1850
1854	Compañía Bayer, Mosón y Cañas	Costa Rica	Extracción de peces y concha perla	Botes de Sumersión	Concesión por contrato	Puertos de Pacífico	Extracción de peces y concha Perla en el Pacífico	Decreto XXXI de Julio 1854

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1875	Pedro Gutiérrez	Costa Rica	Transporte de pasajeros/ mercaderías/correos	Barco a vapor	Concesión por contrato	N.D.	N.D.	Acuerdo IX del 10 de mayo
1875	Compañía Mala Real Británica	Inglaterra	Transporte de pasajeros/ mercaderías/correos	Baco a vapor	Concesión por contrato	Atlántico	N.D.	Decreto XXXIII del 12 de julio ratificado con el decreto LXII el 26 de octubre, ver disposición VIII del 23 de diciembre
1876	Prospero Fernández	Costa Rica	Extracción de concha perla	Barco de vapor	Concesión por contrato	Pacífico	Se concede privilegio por cinco años a don Prospero Fernández para extraer concha perla en el litoral del Pacífico	Decreto XXIX del 30 de mayo

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1881	Compañía de vapores Malas del Pacífico	Estados Unidos	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco a vapor	Concesión por contrato	Pacífico	Transporte de correo	Acuerdo nº LXIII, 1881
1884	Compañías de vapores Malas del Pacífico	Estados Unidos	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco de Vapor	Concesión por contrato	Puntarenas	Se aprueba el contrato con la compañía de navegación Malas del Pacífico Ratifica	Decreto VIII de mayo 1884
1884	Compañía General Trasatlántica	N.D.	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco de Vapor	Contrato	Puerto Limón	convenio con la Compañía General Trasatlántica	Decreto XII de mayo 1884

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1884	Compañía de vapores Kosmos	Alemania	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco de Vapor	Contrato	Atlántico	Aprueba un contrato con la Compañía de vapores Kosmos	Decreto XXXV, 1884
1885	Compañía de vapores Atlas	Estados Unidos	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco de Vapor	Contrato	Atlántico	N.D.	Contrato nº 1 Secretaría de Marina
1902	Compañía Butler and Hamilton	Estados Unidos	Transporte de pasajeros/mercaderías/correos	Barco de vapor	Concesión por contrato	Puerto de Puntarenas, Puerto en Golfo Dulce y Boruca dos veces por mes	Dos veces por mes arribará a la región Sur, transportará a dos agentes fiscales y dará alimentación, el correo del Estado	Decreto nº 22 de junio 1903 Aprobado contrato de navegación y cabotaje entre el señor secretario de Estado en el despacho de fomento y los suscritos Serie Congreso 2901 del 15 de noviembre, 1902 al 2 junio de 1903.

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1903	Compañía Manuel Barahona	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Barco de vapor	Concesión por contrato	Golfo de Nicoya y sus afluentes, Bebedero, Manzanillo, Bolsón y Ballena, Astillero de Nicoya y San Lucas	Se encargará del mantenimiento de los muelles, de las embarcaciones del Estado y aportará tres embarcaciones propias, 16 viajes al mes	Decreto n° 45 aprobado contrato de cabotaje entre el señor secretario de Estado en el despacho de fomento y el suscrito el 15 de julio de 1903
1913	Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Lanchas de gasolina	Concesión por contrato	Puertos del golfo de Nicoya	Sé aprueba contrato con la secretaria de Fomento que celebro Henry Thomas Purdy, como administrador de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya	Ley n° 4 del 24 de noviembre
1938	Compañía de Limón	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Concesión por contrato	Limón, Cahuita, Puerto Viejo, Barra del Colorado	Hará dos viajes dos veces por semana a Cahuita, Puerto Viejo, de Limón a Barra del Colorado uno por semana y de Limón a Sixaola uno por mes.	Concesión por contrato	Decreto n° 12 aprobado el contrato el veinte y nueve de marzo 1938
1938	Sociedad naviera del Pacífico S.A.	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Concesión por contrato	Puntarenas, Boca Naranjo, Dominical, La Uvita, Zacate, El Pozo, Jiménez, Coto	Hará siete viajes ida vuelta cada mes, los viajes de ida serán el 1 y el 15 y los viajes de vuelta el día 8 y el 22	Concesión por contrato Contrato n° 17 aprobado el dos de julio de 1938	Contrato n° 17 aprobado el dos de julio de 1938

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1935	Pacific Refrigeration Company	Estados Unidos	Pesca de atún y otros peces	Buque pesquero/Diésel	Concesión de pesca de atún y otros peces en el Pacífico de Costa Rica	Puerto de Puntarenas	Concesión de pesca, almacenamiento, venta y exportación de atún congelado y enlatado al mercado nacional	Contrato firmado el 3 de octubre de 1935
1944	Compañía Naviera de Golfo Dulce	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Lanchas de gasolina	Concesión por contrato de transporte marítimo	Golfo Dulce	Contrato por concesión de transporte marítimo desde el cabo de Matapalo al cabo de punta Bancos, con escala en el puerto de Golfito, puerto Jiménez, Rincón, punta de Zancudo y Coto tres veces por semana con una subvención anual de 1500,00 colones	Contrato n° 15 del 9 de diciembre de 1944 Cartera de Hacienda y Comercio
1944	Compañía de transporte Lotalo	Costa Rica	Transporte de pasajeros/mercaderías/correo	Lanchas de gasolina	Concesión por contrato para transporte marítimo	Puerto de Puntarenas, Jacó-Herradura y las Agujas	Contrato por concesión de transporte marítimo una vez al mes del puerto de Puntarenas a Jacó, Herradura y las Agujas con una subvención de 200,00 colones	Contrato firmado en 1944 y renovado en 1945 por un año más bajo el contrato n° 4 del 25 de julio

Año	Nombre de la Compañía	Nacionalidad	Principal Actividad Económica	Nivel Tecnológico	Tipo de otorgamiento legal	Puertos de Arribo en :	Observaciones	Decreto
1945	Compañía Costarricense de Servicio Marítimo	Estados Unidos	Construcción y Reparación de embarcaciones	Astillero de barcos a vapor	Contrato para la reparación, modificación y construcción de barcos, botes y lanchas	Puerto de Puntarenas	Contrato para la reparación de embarcaciones prorrogado por falta de condiciones industriales y marítimas para importar los materiales desde los Estados Unidos, rescindido en 1949.	Contrato n° 19 del 13 de julio de 1945 y prorrogado el 8 de febrero de 1947, bajo el decreto n° 1 de la Cartera de Agricultura e Industrias y posteriormente rescindido por falta de cumplimiento.
1949	Compañía de pesca de arrastre	España	Pesca de arrastre	Capacitación pesquera	Contrato para la fabricación, capacitación a pescadores nacionales de la pesca de arrastre	Puerto de Puntarenas	Contrato del 30 de agosto al 30 de octubre en la capacitación en artes de pesca de arrastre a pescadores nacionales el Estado aportó la embarcación "Piola" y un pago por adelantado de 668,00 colones	Contrato n° 13 del 8 de junio de 1949
1950	Costa Rica Marine Products Company	Estados Unidos	Pesca de atún y otros peces	Buque pesquero/ Diesel	Concesión de pesca de atún y otros peces en el Pacífico de Costa Rica	Puerto de Puntarenas	Contrato para la instalación de una Planta Frigorífica en el puerto de Puntarenas para el almacenamiento, procesamiento y reembarque de atún congelado	