

## **De la exploración a la tradición del navegante: la experiencia de vida del marinero en Costa Rica 1865-1950**

Christian Alban Vega Chaves<sup>1</sup>

### **Resumen**

La historia del navegante en Costa Rica tiene un valor primordial ya que este se convirtió en peón de brazo y pulmón, el cual aprendió las técnicas de la navegación de forma rudimentaria a las técnicas de orientación navegación moderna. La experiencia del navegante es una fuente importante para conocer desde lo individual hasta el contexto de sus labores en el mar, su ambiente y particularidades del oficio. El tipo de organización que concentraba este gremio y las diferencias, los derechos, desigualdades consecuencias físicas entre las actividades marítimas y las labores realizadas en tierra. Los pescadores, capitanes, marineros entre otros se convirtieron en la estampa viva de un tipo de trabajador muy diferente al que se había conocido en la Costa Rica colonial, se terminó por afianzar durante el período republicano y contemporáneo. La exploración y conocimiento de la fauna marina fueron procesos mucho más lentos que el conocimiento adquirido en tierra, pero llegado el siglo XX la exploración y explotación de los mares creció de forma nunca antes vista. También se puede rescatar una mitología del navegante, llena de historias y leyendas, que fueron y son parte su memoria personal y colectiva. Conocer la experiencia del marinero es una oportunidad para aprender de su pasado y las diferencias con el presente, en las nuevas técnicas de navegación, las repercusiones laborales y de salud derivadas de las actividades en el mar. También es primordial conocer los cambios que le han ocurrido a la población dedicada a estas labores y su lugar en el desarrollo socioeconómico regional. Por lo que dos objetivos de esta propuesta es rescatar y exponer la memoria individual y colectiva de este grupo sociolaboral.

**Palabras claves:** Navegante, navegación, trabajo en el mar, mitos.

---

<sup>1</sup> Lic. Christian Alban Vega Chaves, Estudiante egresado de la Maestría Académica en Historia en el Posgrado Centroamericano de Historia de la Universidad de Costa Rica. Actualmente se encuentra investigando para el tema de tesis titulado: *Las políticas de planificación del Estado costarricense en sus regiones portuarias, costeras y marinas: implicaciones socioeconómicas y ambientales, 1940-2016.*

## **Introducción**

Se presentará en brevedad lo estudiado acerca de las labores de los marineros en el contexto del desarrollo de la navegación y explotación del mar entre el siglo XIX y XX. Es a partir de la segunda mitad del siglo XIX, que los intereses del Estado costarricense apuntan por vez primera al mar y los marineros empezaron a ser protagonistas. Sin embargo este artículo no se enfocará en figuras de relevancia para el desarrollo marítimo nacional, como los capitanes que arrivaban a las costas del Pacífico con mercancías. La intención tratar de visualizar la figura del navegante nacional involucrado y como este participó en la construcción de un mapa regional de comunicación marina y costera en el Pacífico de Costa Rica.

El navegante se desarrolló en varias funciones como piloto, maquinista, cocinero, marino y capitán todas las funciones dentro de un rol específico y de ambiente de trabajo que podía extenderse durante varios días sobre el mar e incluso semanas. El navegante se convirtió en el guía para el traslado de mercaderías y sirvió de contacto de para comunicar las regiones del Valle Central.

Esto trajo como consecuencia un mayor flujo de mercaderías y expandió la explotación de los recursos naturales costeros. Aunque desde la colonia se explotaban la madre perla, el tinte de caracol cuya extracción se extendió hasta los primeros años del siglo XX, todavía el litoral Pacífico no había sido explotado en su totalidad, es hasta la década de 1920 que empiezan a realizarse actividades comerciales, sobre los recursos marinos, donde también se mezclaba las actividades agrícolas con las marinas. 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.

Para las autoridades de la Secretaría de Hacienda por ejemplo, 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 notarse que el interés comercial privaba, sobre las consecuencias negativas en el ambiente marino, apoyado de las

limitadas herramientas legales y logísticas para fiscalizar la explotación marítima, el marino sería el peon en las faenas de extracción de los recursos marinos y el primer afectado de las consecuencias de la actividad pesquera. Finalmente el navegante construyó las bases de la historia local y regional portuaria, mediante sus mitos, leyendas, cartas nauticas establecimiento de redes de comercio, transporte y exploración del mar.

### **Contexto de los marineros en Costa Rica y su participación junto al Estado**

A inicios del siglo XIX, el conocimiento que tenían los navegantes acerca de la estructura geomorfológica de las costas y los mares que rodeaban el país era muy limitado, sin embargo para la segunda mitad de ese siglo, se pueden puntualizar varias preocupaciones, que el Estado empezó a mostrar como la construcción de una cartografía costero-marina, la vigilancia en la navegación, el trasiego de mercaderías y posteriormente la explotación de los recursos. Para la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Fomento, la Secretaría de Guerra y Marina, era fundamental la aplicación de mecanismos para lograr una mayor vigilancia del Estado en estas regiones del Pacífico y del Caribe. Se puede observar 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, en la regulación de su funcionamiento por parte del 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” (Cruz, 1959, p.166) <sup>2</sup>

En 1865 existía un reglamento sobre embarcaciones menores y de cabotaje, para regular su tránsito y posteriormente el levantamiento de mapas sobre las costas, desembocaduras de los ríos. 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 o de regiones alejadas, sin la autorización de la Secretaria de Hacienda. Como consecuencia de esto, las embarcaciones que no cumplían con la reglamentación para navegar, se exponían a multas por realizar contrabando, los que mejor realizaban el contrabando eran los navegantes y marineros pues su conocimiento de atracaderos clandestinos, muelles ocultos les permitía realizar los recorridos a puntos específicos.

“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” (Fradín, 1892, p.33).<sup>3</sup>

---

2Jorge 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 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).

3Eliseo 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.

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 del presidente guatemalteco Justo Rufino Barrios (1885), 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) que pusieron a prueba la soberanía del país en su limitada capacidad naval. Sin embargo, de los pocos indicios registrados de actividad marítima nacional fuera de las doce millas, cabe resaltar el decreto de rescate de náufragos chilenos en la isla del Coco en 1832, expediciones cartográficas a diferentes puntos de ambas costas y las expedición realizada por Henri Pittier en 1898 a la isla del Coco, a finales del siglo XIX. También, se puso en evidencia que aún con la poca vigilancia de las costas, esta fue fundamental contra la piratería todavía vigente en el siglo XIX, el contrabando que se generó 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, de acuerdo con Botey (2010):

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 (p. 23).

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, eran conocidos por los marinos y navegantes de las pequeñas lanchas. Esto fue un proceso comercial iniciado décadas antes. Como se dijo anteriormente para 1865, se buscó regular 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. En el capítulo II de ese reglamento se estipulaba que el piloto de una embarcación debía demostrar, conocimiento en las maniobras de mar, de las corrientes y viento, ese conocimiento sería certificado bajo un título otorgado por la capitanía de puerto. El piloto a la vez se convertía en el capitán de la embarcación y solo a él se le debía obedecer. En el caso de los marineros estos debían presentar testigos que diesen fé de la honradez y pertinencia en las labores como marinero. Además se utilizaban pequeñas embarcaciones para la descarga y carga de materiales de los vapores y veleros cerca del estero, también ayudaban en el traslado de las mercaderías y pasajeros hasta el muelle.

Los navegantes también oficiaban de agentes comerciales, los cuales debían obtener la correspondiente 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 de las mercaderías transportadas. Los veleros o vapores anclaban fuera del muelle debido a su poca profundidad, lo que convirtió a las pequeñas embarcaciones en esenciales para dinamizar el flujo comercial del puerto de Puntarenas. También era claro el descuido que tuvo el Estado con las embarcaciones de cabotaje, lo que generaba altos gastos en su presupuesto. El Estado, 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.

### **Elaboración de una cartografía oficial**

Para 1892 se le asigna a cartógrafo Eliseo Fradin, una descripción de las costas al Oeste del país. 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, 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 de ese año, lo que el Estado buscaba era abrir nuevas rutas de comercio y transporte de las mercaderías ante la escasez de vías en buenas condiciones 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” (Congreso, 1892, p.298) <sup>4</sup>

Sí, en 1892 con Eliseo Fradín, 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 importante 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, según Fradín (1892):

“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” (p.4).<sup>5</sup>

---

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

5 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):4.

Para el mismo estudio, Fradin se sorprendió por la geografía que tenían las costas del Pacífico de Costa Rica, del golfo de Culebra 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” (Fradin, 1892,p.5)

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. De acuerdo con Viales (2000), mucha de las mercadería y comercio como el ganado, cerdo, caballo, aves de corral, entre otros, fue facilitada por su transporte en embarcaciones desde haciendas ganaderas ubicadas en Pacífico Sur, para ser reembarcadas en Puntarenas hasta los puertos o muelles de Guanacaste, así también eran introducidas desde Chiriquí.<sup>6</sup> Los navegantes fueron fundamentales para recorrer y mandar informes acerca del estado de los afluentes, bocas de ríos entre otro y prever algún cambio de curso de los ríos.

Para el siglo XX, las embarcaciones del Estado y de muchas compañías operaban en el golfo de Nicoya con combustible, su estructura constructiva era diferente, a de los buques que operaban con carbón y a de 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, el volumen de transporte de mercaderías era mayor por lo que eran también más potentes. Por lo cual era común ver 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.

---

<sup>6</sup>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): 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).



A partir del informe de Eliseo Fradin, empieza a desarrollarse en el país un conocimiento de las condiciones naturales de la geografía marina 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 se dinamizó paulatinamente conforme la presencia de las compañías (sobre todo, de las extranjeras) tuvieran acceso a la extracción de los recursos, otorgado de manera exclusiva por parte de los gobiernos, por ejemplo con Tomás Guardia la política de exclusividad en los contratos a las compañías se siguió como un modelo para atraerlas.

### **La navegación en la primera mitad del siglo XX**

La conexión de los litorales con el Valle Central, se desarrolló en todo el siglo XIX, pero se reforzará aún más en la primera mitad del siglo XX, ya que el gobierno instaba y premiaba aquellos que encontrasen nuevas rutas de comunicación, por lo cual los contratos de colonización de tierras buscaban ese fin y los contratos para desarrollar medios de transporte tenían el mismo objetivo.

Posterior a 1880, el Estado se convirtió en un facilitador de la creación de la libre empresa con la exoneración de impuestos a los materiales para el desarrollo de la actividad marítima. Pero mantuvo el recargo de los impuestos a las mercaderías que ingresaban por Puntarenas, así fue como se favoreció con los ingresos fiscales, los demás poblados se beneficiaron en principio por el aumento del comercio de bienes con otras regiones del Pacífico, situación que sería constante en todo el período en estudio.

El combustible para las gasolinas (lanchas) como se les conocía a inicios del siglo XX, utilizaban combustibles el cual era distribuido en barriles y era como lo es hoy un monopolio del Estado para recaudar la renta sobre este bien. El combustible era adquirido por las compañías al precio de venta que las autoridades estipulaban junto con el impuesto respectivo, por lo que el Estado en su afán de mejorar la condiciones de empresa procuró brindar en los contratos de servicio de las compañías de vapores 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 se les reconocía, la calidad del servicio y cumplimiento del itinerario, así como la capacidad financiera, para renovarles los contratos estos controles los llevaba el patrón de la embarcación. 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, tal como se expresa en el Archivo Nacional (1913):

“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”<sup>7</sup>.

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 se 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, tal como se observa en el Archivo Nacional (1913), indicaban las siguientes distancias: Manzanillo veinte millas, a Puerto Jesús treinta y cinco millas, a Bebedero 65 millas y Ballena 82 millas.<sup>8</sup> Aunque no se tenía conocimiento oficial 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

---

7 ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

8 ANCR. Serie Fomento.7079. (1913).

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 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” (Archivo Nacional, 1915, párr. 5).<sup>9</sup>

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

---

9 ANCR. Serie Fomento. 10092. (1915).

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.

En el caso del golfo de Nicoya hubo una licitación en 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 realizados por los marineros, para tener un detalle de 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.

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, según Cortés (2010) se evidenció 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.<sup>10</sup> Según las primeras investigaciones sobre el desarrollo de la explotación marina en Costa Rica con fines comerciales, se marca el inicio de la pesca artesanal en la década de 1920. Pero los marineros no conocían la fauna marina y el pescado de agua salada apenas era conocido como un potencial alimento. 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, 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,

---

10Jorge 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.

se 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 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.

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 una industria alrededor de la pesca. Tal como lo señalan Ingo, Werthmann y Cortés (2009), 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.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup> Según Ingo, Werthmann y Cortés (2009), se realizaron otras expediciones científicas 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.<sup>13</sup>

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. Muchos de los marineros desconocían la función

---

11 Ingo S. Werthmann y Jorge Cortés. *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. (San José, Costa Rica: Springer Science, 2009):51-52.

12 *Memoria de Fomento 1899*. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1899):151.

13 Ingo S. Werthmann y Jorge Cortés. *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. (San José, Costa Rica: Springer Science, 2009):51-52.

biológica de la fauna marina, sobre todo de especies grandes o predadoras y la pesca fue una actividad sin control. Es hasta la década de 1940 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.

“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 mandatario utilizar el pescado completo (Archivo Nacional, 1622, párr. 8).<sup>14</sup>

Hacia la década de 1960, la composición de la tripulación de un barco de cabotaje a una de pesca, no difería mucho entre, si, no así en sus funciones. Por ejemplo en la empresa de navegación de Rafael Barrantes y Compañía, se describía al personal de la lancha La Erzy, con un piloto, un maquinista, ayudante de maquinista, ayudante de maquinista y marinero. Muchas de las embarcaciones nacionales y sus 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. Sin embargo desde la década de 1930 barcos pesqueros internacionales le suministraba parte del pescado capturado a la Pacific Refrigeration Company.

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

---

<sup>14</sup>ANCR. Serie Agricultura.1622. (1947).

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...”(Archivo Nacional, 1932, p.79) <sup>15</sup>

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 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

---

15ANCR. Serie Agricultura. 394. Folios, 77-79. (1932).

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 víveres, 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” (Archivo Nacional, 1950,párr.19).<sup>16</sup>

Las cifras que el auditor brindaba 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, de acuerdo con la Dirección General de Estadística y Censos (1950), 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.<sup>17</sup>

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.

---

16ANCR. Serie Economía. 2035. (1950).

17Dirección 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).



“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, escombros 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” (Archivo Nacional, 1947, párr. 8).<sup>18</sup>

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 capitánía, 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

---

18ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

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” (Archivo Nacional, 1947, párr. 12).<sup>19</sup>

### **El mito y la leyenda como riqueza de la identidad en la colectividad portuaria**

A pesar de los adelantos en el conocimiento del mar, los navegantes en Costa Rica no escaparon de la experiencia de los mitos desde la tradición oral llevada desde el mar adentro a la costa. Es claro que el empirismo en la primera mitad del siglo XX, fue el marco de enseñanza para los marineros, la identificación de especies comestibles se logró más a la experimentación de sus calidades alimenticias que al estudio integral de la especie capturada. Anastasio Alfaro (s.f.) en sus expediciones científicas de la costa e interior del país hizo una pequeña descripción de algunos peces. Según algunos documentos, desde el siglo XIX hasta la primera mitad del siglo XX el pez Bobo (*Joturus pichardi*) era la especie más capturada del interior del país, por su carne y facilidad de reproducción, sin embargo el desconocimiento de las consecuencias de los métodos de captura hicieron de las poblaciones, más difícil de hallar en su etapa adulta, otras especies estudiadas fueron el tepemenchín (*Agosnostomus monticola Bancroft*), el robalo (*Centropomus pectinatus*, Poey), el guapote (*Cichlasoma dovii Günther*), la mojarra de la cual se conocían doce especies en ambos litorales.<sup>20</sup>

---

19ANCR. Serie Economía. 1622. (1947).

20 Anastasio Alfaro. Peces de río y costeros. *Repertorio Americano*, pp.285-286.

El clima y el mar fueron los guías de los marineros sin tecnología al igual que lo fue del campesino la mirada de las estaciones climatológicas. Las mareas, la luna llena, la hora de pesca y la ubicación detallada de los bancos de peces fueron el manual personal y familiar para continuar las labores. Independientemente de la esfera laboral del navegante la leyenda sobre bestias marinas y sirenas respondía más al desconocimiento y miedo de la fauna costera.<sup>21</sup> Los mitos mezclados con hechos reales, como la aparición de mareas rojas, talvez imposibilitaron la pesca y su consumo a gran escala sería posterior a la década de 1960, que el consumo de pescado se acentuaría en el país dentro de la dieta del habitante del Valle Central, donde el período anual de mayor consumo de pescado, sin duda alguna fueron los días jueves y viernes Santo.

---

<sup>21</sup> Están volviendo a salir las sirenas en el Golfo de Nicoya? *Costa Rica de ayer y hoy*, n° 44.1957, pp.14-15.

## **Conclusiones**

Es fundamental elaborar un recorrido por la vida de los miles de marineros que surcaron los mares de Costa Rica, en especial de la costa Pacífica. Aunque el Estado aporte elementos de valor para generar una conocimiento de su historia marítima. Los marineros pusieron su valor y habilidad para la labores del mar en pro de mejorar las condiciones de vida.

El conocimiento empírico junto con el crecimiento de la cartografía ayudaron a ampliar el panorama costero y marino del país, sin duda alguna desde el siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX los navegante en sus pequeñas lanchas fueron los precursores de abrir nuevos caminos desde el mar a tierra adentro. Su conocimiento de las costas, ríos corrientes y clima marino facilitaron el establecimiento de poblados, rutas de comercio. Posteriormente la navegación con fines de investigación biológica y de comercio lanzaron a los marineros costarricense en la aventura de conocer las riquezas alimenticias del pescado de agua salada.

Las leyendas y mitos son una buena fuente para contar y reconstruir la historia del marineron y del mar en Costa Rica, pero desde sus experiencia de vida. La vida de un navegante es fascinante y a la vez llena de detalles de análisis de su condición de vida, donde el alcoholismo, la vida nocturna, el estilo de vida libre, parecieran ser estigmas mal puestos y trae consigo otras características sobre la masculinidad, promiscuidad, así como valentía, agilidad y disciplina en las labores del mar. ¿Se podría hablar de clasificación de tipos de marineros? es muy aventurado realizar tal afirmación, faltan más estudios para definir los tipos de marineros que desarrollo Costa Rica en sus dos litorales.

## Referencias bibliográficas

- Alfaro, A. (s.f.). Peces de río y costeros. *Repertorio Americano*.
- Archivo Nacional de Costa Rica (1913). Serie de Fomento. 7079
- Archivo Nacional de Costa Rica (1915). Serie de Fomento. 10092
- Archivo Nacional de Costa Rica (1932). Serie de Fomento. 394
- Archivo Nacional de Costa Rica (1947). Serie de Fomento. 1622
- Archivo Nacional de Costa Rica (1950). Serie de Fomento. 2035
- Asamblea Legislativa (1892). *Colección de las disposiciones legislativas y administrativas, 1892*. San José, Costa Rica: Tipografía Nacional.
- Botey-Sobrado, A. (2010). *La definición del puerto de Puntarenas: una historia de vicisitudes*. Boletín AFEHC N°47, publicado el 04 diciembre 2010. Recuperado de [http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi\\_aff&id=2545](http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2545), [Consulta 12 jul. 2016]
- Cortés-Núñez, J. (2010). Investigaciones marinas en la Isla del Coco, Costa Rica. *Revista de biología tropical: international journal of tropical biology and conservation*. 56, (3), 1-18.
- Cruz-Briceño, J. (1959). *El Golfo de Nicoya a Través del Tiempo*. (Tesis de grado). Universidad de Costa Rica.
- Dirección General de Estadísticas y Censos (1950). Anuario Estadístico. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional.
- ¿Están volviendo a salir las sirenas en el Golfo de Nicoya? *Costa Rica de ayer y hoy*, n° 44.1957, pp.14-15.
- Fradin, E. (1892). *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.
- Ingo, S., Werthmann y Cortés, J. (2009). *Marine Biodiversity of Costa Rica, Central America*. San José, Costa Rica: Springer Science.
- Memoria de Fomento (1899)*. (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1899):151.
- Viales, R. (2000). Poblar, comunicar y buscar capitales: tres fundamentos de la política agraria liberal en Costa Rica entre 1870-1930. *Agromía costarricense*. Costa Rica. (24), 1.