

Evolución de las regiones portuarias e infraestructura en el Pacífico de Costa Rica

1865-1960

Christian Alban Vega Chaves¹

Resumen

Con la relevancia que tuvo el uso de la ruta cafetarela a la costa Pacífica en el siglo XIX y del ferrocarril en el siglo XX, el tráfico de mercaderías y de personas aumentó considerablemente, lo cual obligó a la administración central a crear políticas de fomento y mejora de las condiciones del puerto de Puntarenas, posteriormente de Caldera y de otros puertos o embarcaderos de mediana importancia ubicados en pequeños poblados agrícolas, que establecieron rutas marítimas o vías fluviales, como la mejor opción de transporte y comunicación costera, incluso como único acceso y salida para el comercio al Valle Central, hasta la mitad del siglo XX.

También como consecuencia de los deficientes caminos internos, fue necesario invertir en la infraestructura local y portuaria, la cual era muy criticada por sus condiciones naturales marcados deterioros propios de cada puerto. La importancia de estudiar la evolución de las condiciones locales de los puertos, permite analizar los alcances en la planificación, urbana, portuaria y los actores involucrados. Además de conocer los avances en la ingeniería portuaria y mercante desarrollada en Costa Rica desde finales del siglo XIX. Ese contexto, permite recrear la evolución de una época de oro en el uso del transporte y explotación marítima.

Palabras claves: Planificación estatal, puertos, embarcaderos, ingeniería portuaria, regionalización portuaria, tecnología mercante, condiciones ambientales.

¹Christian Alban Vega Chaves, Licenciado en Historia y estudiante del Posgrado Centroamericano de Historia de la Universidad de Costa Rica, es docente de la Escuela de Periodismo en la Universidad Latina, e-mail: christian.vega.chaves@una.cr/christian.vega1@ulatina.net

Introducción

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 de Nicoya 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, radicadas en los diferentes resguardos u oficinas. Las primeras medidas que el Estado tomó, fueron 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.

Para el presente artículo se tuvo como objetivo presentar en breve, la dinámica institucional y la evolución en la ingeniería de diseño y construcción de los muelles, atracaderos y embarcaderos; además de comprender las necesidades que las poblaciones en su contexto geográfico y social presentaban ante el comercio y el traslado de mercaderías. 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.

Estructura portuaria en las regiones costeras

Antes de la declaratoria de puerto franco a Puntarenas en 1847, la Secretaría de Hacienda había emitido avanzadas medidas para establecer un control del tráfico de mercaderías y de las embarcaciones así como de los respectivos servicios por parte de los barcos de cabotaje entre otros, como lo demuestra 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. (Briceño, 1959, p.166).

Debido al alto tránsito que se desarrolló en el Pacífico de Costa Rica, el puerto de Puntarenas estaba concentrando un gran volumen de tráfico marítimo y como se había dicho anteriormente se declaró como el principal puerto de Costa Rica en el Pacífico. Además con esa declaratoria, se enfocaba el control marítimo en el recaudo efectivo de impuestos al comercio así como el control del movimiento de personas, no solo en Puntarenas sino en todos aquellos puertos que se oficializaran como aptos para el arribo de embarcaciones.

Lo anterior colocaba al puerto de Puntarenas como uno de los de mayor importancia en Centroamérica por su ubicación geográfica, facilidades de arribo y zarpe, de ahí que sus instalaciones portuarias y urbanísticas debían facilitar el intercambio comercial, pues al final era la puerta de entrada y salida más relevante en el Pacífico. Su ordenamiento territorial se erigió mucho antes de la habilitación como puerto principal de la República, como lo menciona Valverde (2008):

El decreto de 26 de febrero de 1840, al rehabilitarse el puerto de Puntarenas, dividió a este en tres partes: la Oriental para la población pajiza; la interior o central, para almacenes y casas de teja, y las más inmediatas a la aguas o la Punta u Occidental, para edificios públicos; cada una de ellas separada de la siguiente por un espacio vacío de cien varas. Resulta evidente, pues, que a edificaciones públicas fue destinado la Punta, y no a cultivos, y que desde el decreto de rehabilitación del puerto hizo parte de la Ciudad Futura, no de la milla marítima (p. 53).

Para lograr ese objetivo era necesario crear la infraestructura logística para el efectivo funcionamiento del puerto de Puntarenas, entre 1850 y 1890, el puerto de Puntarenas se configuró como el principal nodo comercial de la costa Pacífica de Costa Rica que junto con el auge comercial del café y sus efectos indirectos en la economía local y nacional, permitió el aumento en el trasiego de bienes conforme las embarcaciones arribaban al puerto, con una mayor variedad de artículos.

El Estado no tardó en emitir en 1848, un decreto que contemplaba la tasación de los bienes importados que serían gravados por el fisco y donde las aduanas jugarían un papel importante en la eficiente o deficiente recaudación de impuestos. 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 las siguientes administraciones y piedra angular del aparato estatal junto con la aplicación de legislación para la legitimar las acciones administrativas y territoriales.

El puerto de Puntarenas se convertía en el principal centro de referencia del Pacífico de Costa Rica, por lo cual su infraestructura debía responder a las exigencias de los visitantes que en reiteradas ocasiones daban una mala nota de las instalaciones portuarias, aduanales, de hospedaje y de salubridad. En los reportes de los cronistas del siglo XIX y viajeros denotaban el abandono en como encontraban el puerto a su arribo. Por ejemplo esta la crónica de viaje de Thomas Francis Meagher:

Puntarenas resulta hermoso, pero está bastante atrasado. No tiene malecón ni muelle, ni embarcadero nuevo ni viejo, ni nada que se le parezca....La carga hay que sacarla en partes y luego traerla a tierra en lanchones o gabarras. Esto es, por supuesto una operación molesta y cara, que impone gastos y ofrece no pocos riesgos....Puntarenas es el puerto principal de Costa Rica. A la verdad, puede decirse que actualmente es el único. En todo caso es el único de alguna importancia comercial. (Fernández, 2002, p. 282).

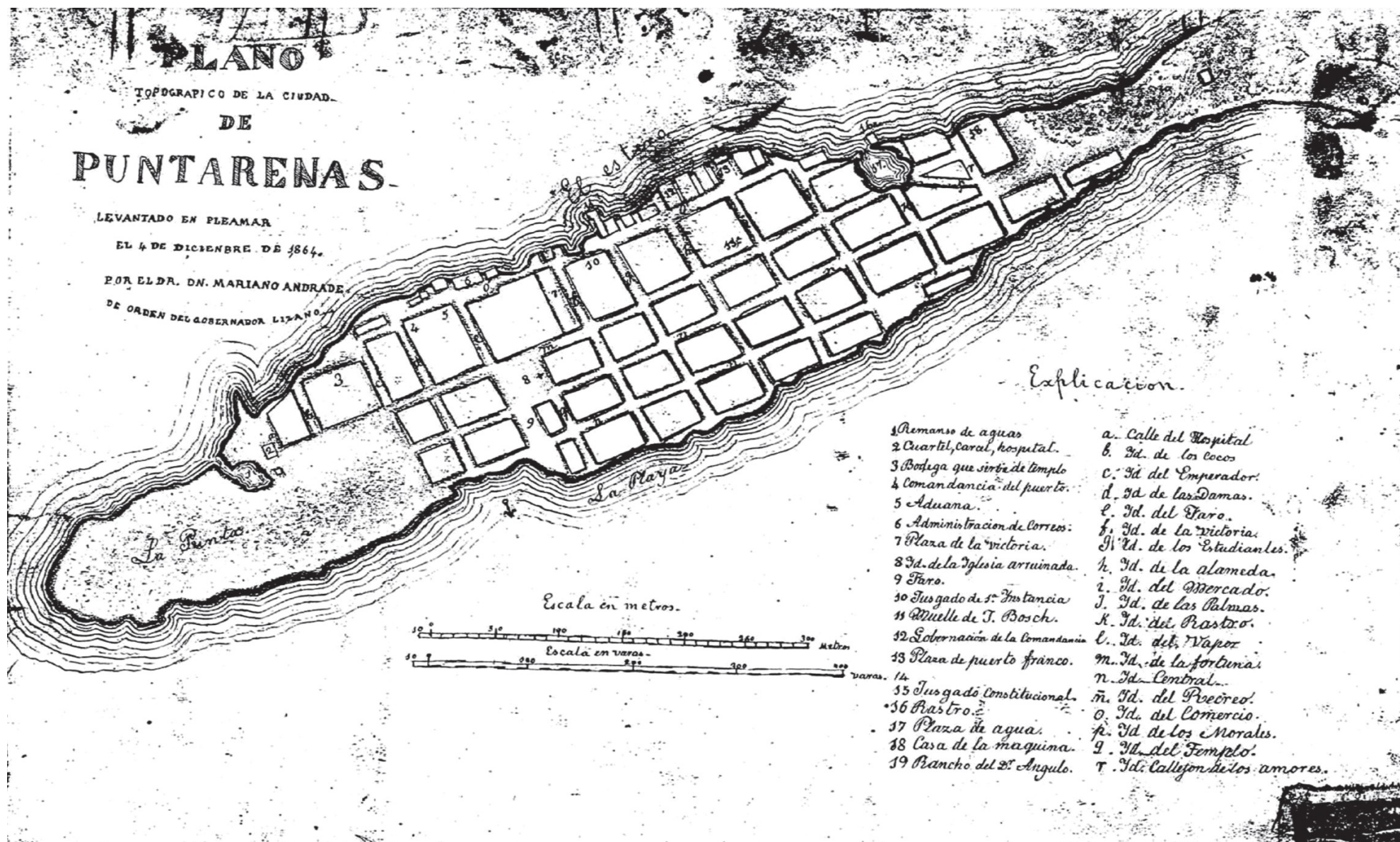
Sin embargo el mismo Meagher, destacaba inmediatamente en su alocución que la Bahía de Salinas no es frecuentada y lo mismo sucede con el Golfo Dulce y que ambos estaban esperando, “en su grandeza solitaria, la invasión del desierto que los rodea de muchas y muchas millas” (Fernández, 2002, p. 282). Lo anterior señala lo deshabitadas que ambas regiones estaban, esto se retomará más adelante. El puerto de Puntarenas aún con sus defectos presentaba un ordenamiento

lógico y una disposición a convertirse en un puerto modelo para los demás de la región Pacífica de Costa Rica, en el plano número 1 de la ciudad de Puntarenas, se puede visualizar la distribución de las diferentes estructurales civiles y oficiales del Estado, el ordenamiento espacial de la oficinas de gobierno entre las que destacaban, la comandancia junto a la aduana donde era obvia su ubicación conjunta, el juzgado de instancia, la gobernación de la comandancia, el rastro y el callejón de los amores.

Para 1865 se crea el reglamento sobre embarcaciones menores en el Golfo de Nicoya, el crecimiento en el tráfico de lanchas, bongos, barcos de vela, superaba las expectativas de la administración central cuya preocupación se centraba en regular el trasiego de las mercadería y realizar los registros de zarpe así como los manifiestos de cargas, por lo cual es posible imaginarse al golfo con un tránsito espectacular de botes surcando las costas y adentrándose en los ríos que llevaban mercadería a Guanacaste y viceversa. En enero de 1870, se emitió un acuerdo, para advertir y prevenir los fraudes contra los intereses del fisco. Donde se expresaba 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 integro. Además, muchos de estos productos se comercializaban en otras regiones del golfo Nicoya, de ahí que en los resguardos marítimos exigieran 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. 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.

PLANO 1
DISTRIBUCIÓN DE LA CIUDAD DE PUNTARENAS, 1864



Fuente: Plano topográfico de la ciudad de Puntarenas y su pleamar. (1864). Imagen facilitada por el señor Marvin Solano, funcionario del Departamento División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Y era pensable que la estructura administrativa tuviese sus contratiempos en la descarga y carga de mercaderías además de la constantes denuncias por las pésimas condiciones de hacinamiento que los bienes importados soportaban en la deteriorada aduana, las denuncias de robos de licores y cigarros y los frecuentes actos de corrupción por parte de los capitanes de las embarcaciones por no declarar correctamente los manifiestos de carga y de los mismos guardas de aduana que se prestaban para actos de soborno y evasión fiscal.

A partir de 1850, las rutas marítimas, fueron las formas más eficientes de comunicación con otras ciudades del continente Americano, Europa y a nivel regional. Sin embargo 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 de la región sur y el Caribe, darían cuenta de la escasa presencia de agentes del gobierno para la administración de esos territorios, excepto por las compañías de navegación las cuales solo por intereses económicos a ciertos productos, las tomaban en cuenta en sus rutas de paso para sacar los productos agrícolas.

De ahí que construir y mantener una mínima infraestructura portuaria, fue el reto para varias comunidades costeras y fluviales. Muchos de los productores optaron por construir sus propios embarcaderos y estos eran compartidos con las comunidades cercanas, pero también productores que construyeron embarcaderos y bodegas solo para uso exclusivo de sus productos y traslado aun cuando dejase a otro poblado a días para salir a comerciar sus productos por otros embarcaderos más lejanos, esto era a raíz de la competencia entre productores agrícolas o ganaderos.

Para finales la década de 1890 con el esperado uso de los puertos de Limón y Puntarenas y la actividad de descarga, carga de barcos, arribo y salida de pasajeros, tomó más relevancia para el Estado y la construcción de un 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 tenía el país y es aquí donde nace el interés de esta pequeña investigación, como a la luz de una débil estructura marítima, las regiones costeras o fluviales desarrollaron la infraestructura mínima para la entrada y salida de productos hacia Puntarenas y desde Puntarenas, hacia el Valle Central. A parte del puerto de Puntarenas ya se habían contemplado otros puertos con mayor capacidad de

ataque y de recibo de embarcaciones, por lo cual para 1891, se encarga al marino y cartógrafo francés Eliseo Fradín, realizar una serie de viajes por ríos y principalmente por las costas del Pacífico de Costa Rica y establecer con más certeza otros puertos con mejores condiciones que Puntarenas. Del informe de Fradín se pueden rescatar sus apreciaciones sobre la posibilidad de habilitación de nuevos puertos en el Pacífico.

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. (Fradín, 1891, p.13).

Los informes de Eliseo Fradín dieron cuentas de las perfectas condiciones de la geografía marina y oceánicas que ofrecía el golfo de Culebra para albergar puertos, atracaderos para el fondeo de embarcaciones de gran calado. Y señalaba la importancia para las potencias industriales europeas como Alemania y de los Estados Unidos en sus expediciones por el continente americano de establecer bases navales en Centroamérica.

Como se dijo con anterioridad el Estado costarricense tenía en su plan de expansión administrativa la construcción de otros puertos y para lograr ese objetivo existían dos vías la primera era tomar del presupuesto nacional y construirlo por su cuenta la segunda realizar contratos con inversionistas nacionales o en su mayoría extranjeros para la concesión de una terminal portuaria, estas herramientas de desarrollo al fomento para una obra de tal magnitud no era nueva, se habían realizado contratos para la apertura de nuevas terrestres, para el ferrocarril, para la colonización de tierras. Sin embargo muchos de los contratos que se establecieron con inversionistas quedan en el papel o simplemente se rescindían por la imposibilidad de adquirir el capital necesario y segundo mantener el funcionamiento de una terminal portuaria

En 1867 Adolfo Knöhr junto a Fernando Párraga y otros socios habían hecho las siguientes propuestas: 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 y libre de impuestos. El Estado debía

habilitar una 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 (ANCR Fomento, 1867, p. 625).

Posteriormente, en 1871 se firmó otro contrato entre Adolfo Knöhr y un socio peruano de apellido Vallerriestra, quien fuese capitán de barco en la Campaña Nacional contra los filibusteros, ellos dos le proponían al Estado costarricense la administración del muelle de Puntarenas, incluso por dos motivos en los contratos se estipulaba la creación de un puerto libre de comercio donde los impuestos fueran lo mínimo de gastos para las compañías importadoras y de costos de atraque para los barcos, por otra parte el Estado debía permitir el ingreso a los inversionistas de diez mil quintales anuales de mercadería.

Ninguna de las dos condiciones tuvo el efecto deseado era casi imposible sostener las operaciones del muelle sin cobrar los impuestos reales a todas las compañías de navegación y el tráfico de mercaderías en realidad no era lo esperado en cuanto a la importación de mercaderías, las embarcaciones arribaban al país para recoger café y madera por el puerto de Puntarenas estos eran los principales productos que originaban un tráfico de bienes en importancia, pero la oferta de bienes no era rentable hay que recordar que el impuesto a las importaciones era diferenciado según el bien de consumo y la cantidad de este.

La búsqueda de proyectos no cesó y por el contrario fueron los poblados los que se organizaron para exigirle al Estado el acondicionamiento de instalaciones portuarias para sacar la variedad de productos que a nivel regional tenía una mayor demanda y por ende un alto tráfico de mercaderías. Por lo cual construcción y habilitación de muelles, atracaderos o embarcaderos se volvió fundamental a finales del siglo XIX y para el Estado costarricense en un reto, pues debía llegar por mar a regiones que no tenían acceso por tierra, siendo esto real pues es notable la cantidad de solicitudes que se le hacía a la Secretaría de Fomento para la habilitación de caminos que se dirigieran a las comunidades costeras.

A inicios del siglo XX, la construcción de muelles fluviales fue relevante, pues en el caso de Guanacaste los ríos Tempisque y Bebedero, unían a las comunidades de lo que hoy Ortega y Bolsón, con puerto Ballena, puerto Humo. Sin embargo la construcción de esta infraestructura era sumamente rústica y a penas servía para el recibo y descarga de productos agrícolas a

Puntarenas y al Pacífico Sur y especialmente para el traslado de pobladores que debía dirigirse al Valle Central.

Los materiales básicos para construir estas estructuras eran a partir de madera obtenida de las propias haciendas ganaderas y agrícolas. 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 requerían para la región, transporte de cultivos, transporte de pasajeros y comunicación por medio del correo. 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. (ANCR, 1913, Serie Fomento 7079).

En la misma licitación de contrato de transporte marítimo en nota hecha en Cañas el 4 de abril de 1913, la nota fue firmada por 33 pobladores de la comunidad, 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. (ANCR, 1913, Serie Fomento 7079).

Mapas y planos 1961



FOTOGRAFIA 1
MUELLE DE PUERTO HUMO, 1959



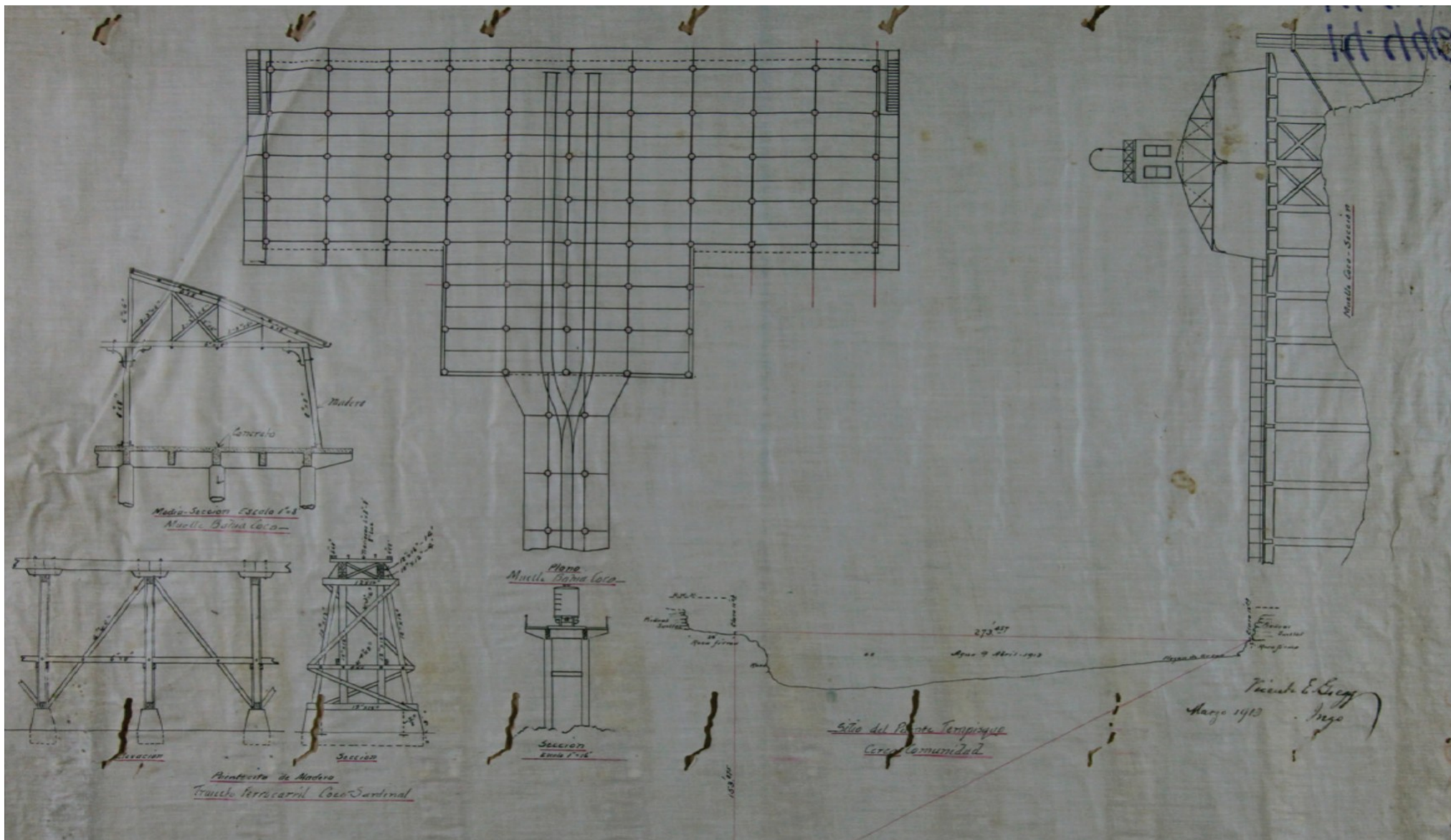
Fuente: Jorge Arturo Cruz Briceño. “El golfo de Nicoya a través del Tiempo”. (Tesis de grado. Universidad de Costa Rica, 1959): foto n° 22.

En la fotografía 1 se presenta el muelle de Puerto Humo, Nicoya en las riberas del río Tempisque, este se componía de dos bodegas muy rústicas que al igual que 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 1912 de la fotografía número 2. El plano del muelle fue diseñado por Roberto Ortiz el 9 de diciembre de 1912. El diseño del plano se realizó sobre una hoja cuadriculada, permitiendo observar lo básico en estructura de este muelle. Las autoridades fiscales tenían un agente de la aduana para levantar registros de los movimientos de

mercadería, que por lo general se basaba en granos, como arroz, maíz, tubérculos, frijoles. Un año después de levantado el proyecto del muelle de puerto Humo, en el Pacífico de Costa Rica, se estaba diseñando el muelle de playas del Coco, lo importante de este muelle radica en el uso al que estaba destinado, desde finales del siglo XIX, se descubrió la riqueza marina con la cual contaba Costa Rica, en el caso de Bahía el Coco, la pesca y la extracción de madre perla tenía mucha relevancia, para los pobladores, sin embargo fue la pesca la que le dio fama a esta Bahía y los cargamentos de pescado empezaron a aumentar. En el plano número 3, se presentan los diseños constructivos y detalles del muelle de bahía de Cocos (actual playas del Coco).

El muelle se proyectó con pilotes o bases de concreto y la estructura superior en madera, además este muelle estaba proyectado para recibir al ferrocarril del Coco-Sardinal, una obra bastante avanzada para la época, la cual se financió con un impuesto al licor y muy posiblemente con los ingresos municipales de la extracción de la madre perla. Este Aparte de servir como muelle para descarga y carga de mercadería, sirvió como uno de los primeros en descarga de pescado para consumo local, el diseño corresponde a marzo de 1913, elaborado por el ingeniero Vicente E. Gegg. Para 1913 las comunicaciones fueron tan relevantes que la Secretaría de fomento, gobernación e incluso el Congreso tenía que intervenir para regular el servicio de cabotaje y de tráfico de embarcaciones extranjeras.

PLANO 3
MUELLE DEL PUERTO DE BAHÍA DE COCOS, 1913
(Playas del Coco)



Fuente: ANCR. Serie Mapas y Planos, 1446. (1913).

Lo anterior para evitar el contrabando de bienes generalizado por toda la costa Pacífica, el problema radicaba en que muchos de los muelles eran de “propiedad privada”, hay que recordar que el Estado era muy celoso del uso de la milla marítima, pero la extensión de las costas y las distorsiones del clima dificultaban llegar con las autoridades a los lugares donde se denunciaba actos contra la libertad de comercio o de tránsito de los pequeños agricultores. Los contratos entre el Estado y los empresarios de cabotaje sufrían de muchas alteraciones por parte de los segundos lo que provocaba la queja de los pobladores locales por los abusos cometidos, precios y deficiencias del servicio. Además de la pobres y rústicas instalaciones portuarias, donde solo sobresalía el muelle de puerto Quepos propiedad de la Compañía bananera de Costa Rica, lo que daba muestras de las serias dificultades que tuvieron las diferentes administraciones, para establecer una comunicación efectiva con los pobladores del Sur, tal como lo menciona Sibaja (1969):

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 cicales de la costa entre Coto y Burica. Sin embargo, el negocio no debía ser muy lucrativo, puesto que al rematarse la concesión de esos cicales 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, 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 (p.11).

CUADRO 1
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).

Expansión portuaria hacia el Sur-Sur

En el siglo XIX, las comunicaciones hacia las costas del Pacífico Central y Sur eran muy rudimentarias, los caminos exceptuando el que llevaba a Panamá era prácticamente la única ruta de acceso. Sin embargo para la segunda década del siglo XX, las rutas costeras se incrementaron por la alta colonización agrícola y las expectativas de convertir a la región del Sur como la nueva región agrícola.

CUADRO 2
RUTAS Y TARIFAS A PUERTOS DEL SUR POR LA EMPRESA DE
TRANSPORTES MARÍTIMOS DEL GOLFO DE NICOYA, 1915
(Precios en colones)

| | |
|--|--------------------|
| De Puntarenas a: | De Damas a: |
| Damas.....2.50* | Dominical.....2.00 |
| Dominical.....3.00 | Uvita.....4.00 |
| Uvita.....4.00 | Pozo.....3.00 |
| Pozo.....6.00 | Conte.....9.00 |
| Golfo.....8.00 | |
| Conte.....10.00 | |
| De Dominical a: | De Uvita a: |
| Uvita.....1.00 | Pozo.....2.00 |
| Pozo.....2.50 | Golfo.....6.00 |
| Golfo.....6.50 | Conte.....8.00 |
| Conte.....8.50 | |
| De Pozo a: | De Golfo a: |
| Golfo.....6.00 | Conte.....2.00 |
| Conte.....8.00 | |
| Los niños menores de 10 años solo pagaban medio pasaje | |

Fuente: ANCR. Serie Fomento 10092. (1915)

Para comprender el cambio en la geopolítica de los mares que sufrió Costa Rica entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, se pueden comparar los datos extraídos de los Anuarios Estadísticos sobre movimiento marítimo de dos de las principales potencias marítimas, antes de la Primera y posterior a la Segunda Guerra Mundial, por ejemplo por ambos puertos [Limón y Puntarenas] de Inglaterra en 1887 ingresaron un total de 132 naves, 193 en 1908, 68 en 1940 y 18 en 1950, en el mismo período ingresaron de los Estados Unidos 11 naves en 1887, 80 en 1908, 232 en 1940 y 478 en 1950.

Sin embargo, a los demás puertos del Pacífico de Guanacaste como Bahía Salinas y el Coco o Golfito en el Pacífico del Sur de Costa Rica, los cuales con anterioridad se perfilaban como puertos de altura, por las excelentes condiciones para la salida de productos y de los pobladores locales los utilizaron como la principal vía de comunicación. Sin embargo con la finalización de la Carretera Interamericana, los puertos regionales o locales perdieron atractivo de inversión y no pudieron despegar del letargo comercial en el cual habían quedado. Para mediados de la década de 1950, la mayoría de los 66 puertos oficiales del Estado ubicados en el Pacífico de Costa Rica, habían perdido por completo su predominio en su uso como terminales de transporte de pasajeros, mercaderías y turístico.

Conclusiones

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. Con el establecimiento de nuevas reglas para la recaudación de impuestos sobre las mercaderías que ingresaban y salían por Puntarenas, así también de los resguardos costeros distribuidos a lo largo del Pacífico. Lo que le favoreció en el recaudo de nuevos ingresos fiscales.

Los poblados costeros se beneficiaron en principio por el aumento del comercio de bienes con otras regiones del Pacífico, lo que obligó a la construcción de muelles, atracaderos y embarcaderos costeros y fluviales, ya fuera por la administración central del gobierno de turno, por la voluntad de los productores o hacendados o por presiones políticas de los dirigentes comunales o del congreso para habilitar nuevos puertos.

Para la construcción de nuevos muelles, el Estado recurrió a inversionistas nacionales o extranjeros y fue por la figura del contrato y posterior licitación que se otorgaban permisos de navegación y uso de las instalaciones portuarias locales.

Los contratos que se firmaban ya fuera con nacionales o extranjeros, les permitía a esos inversores 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 tanto 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. Sin embargo, muchos de estos contratos no vieron la luz por rompimiento de las partes debido a su incumplimiento o incapacidad financiera.

La infraestructura portuaria regional y local, se concibió para establecer contactos permanentes con otras regiones, sin embargo las políticas portuarias posterior a la década de 1950 decayeron, no sería hasta la nacionalización de los ferrocarriles en la década de 1960 que se vuelve a crear por medio de las instituciones del Estado como la antigua FECOSA, INCOP y JAPDEVA, la necesidad de reactivar la calidad y condiciones en la infraestructura portuaria de Costa Rica.

Fuentes documentales

Archivo Nacional de Costa Rica. (1867). Correspondencia de la Secretaría de Fomento. (Serie Fomento. 625 folios: 1-4). San José, Costa Rica.

Archivo Nacional de Costa Rica. (1913). Correspondencia de la Secretaría de Fomento. (Serie Fomento, 7079). San José, Costa Rica.

Archivo Nacional de Costa Rica. (1913). Plano del muelle de Bahía Cocos, Sardinal Guanacaste. (Serie Mapas y planos, 1446). San José, Costa Rica.

Archivo Nacional de Costa Rica. (1912). Plano del muelle de puerto Humo, Nicoya Guanacaste. Acuerdos de cobro de impuestos municipales. (Serie Mapas y planos, 1961).

Archivo Nacional de Costa Rica. (1915) Correspondencia de la Secretaría de Fomento. (Serie Fomento 10092. (1915). San José, Costa Rica.

Referencias bibliográficas

Briceño-Cruz. Jorge (1959). “El Golfo de Nicoya a Través del Tiempo”. Tesis de grado: Universidad de Costa Rica.

Fernández-Guardia, Ricardo (2002). Costa Rica en el siglo XIX: antología de viajeros. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Fradín. Eliseo P. (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.

Síbaja-Luis Fernando (1969). 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.

Valverde-Espinoza, Arabela (2008). La Ciudad de Puntarenas: Un aproximación a su historia económica y social 1858-1930. San José, Costa Rica: Sede del Pacífico-Centro de investigaciones históricas de América Central.