

COSTA RICA: MOVIMIENTO MARÍTIMO Y LÍNEAS NAVIERAS EN EL PUERTO DE PUNTARENAS 1883-1930*

*Ana Cecilia Román Trigo***

El objetivo de la presente investigación es estudiar el movimiento marítimo y el tonelaje de las embarcaciones que visitaron el puerto de Puntarenas de 1883 a 1935. Asimismo, se ocupa de cuáles líneas navieras y en qué condiciones brindaron regularmente servicio por ese puerto.

El inicio del período se ubica en 1883, año en que la Dirección General de Estadística empezó a publicar sistemáticamente sus *Informes* con los datos de nuestro interés,¹ además, para entonces, ya se exportaban los dos principales artículos de la economía de exportación del país: el café y el banano. Hacia 1930, año en

* Este artículo, que apareció en el No. 43 de la Revista de Historia, se incluye de nuevo en este número porque por error se omitieron los mapas y gráficos. (Nota de la editora).

** Docente e investigadora. Escuela de Historia, Universidad de Costa Rica.

que finaliza este trabajo, la economía agroexportadora de Costa Rica se enfrentaba a una seria crisis, resultante de factores exógenos y endógenos.²

En los albores de la vida independiente Costa Rica era un naciente Estado caracterizado por una economía pobre y marginal y una escasa población que apenas alcanzaba los 70.000 habitantes, mayoritariamente localizados en las tierras altas del centro del país.³

Las escasas y poco importantes actividades económicas del período colonial no permitieron la construcción de obras de infraestructura importantes que solo se justificaron en el siglo XIX. Fue con el desarrollo de la producción de café a partir de 1830, cuando las gestiones y los recursos del naciente Estado nacional se destinaron a la apertura de una vía de exportación apta para el transporte de ese producto. La solución se dificultaba por el relieve particularmente irregular del país, pero sobre todo, por la situación de la principal y única zona productora de café existente en los años anteriores a 1935, ubicada en las tierras altas centrales, en un punto más o menos equidistante entre el litoral pacífico y el caribe.⁴

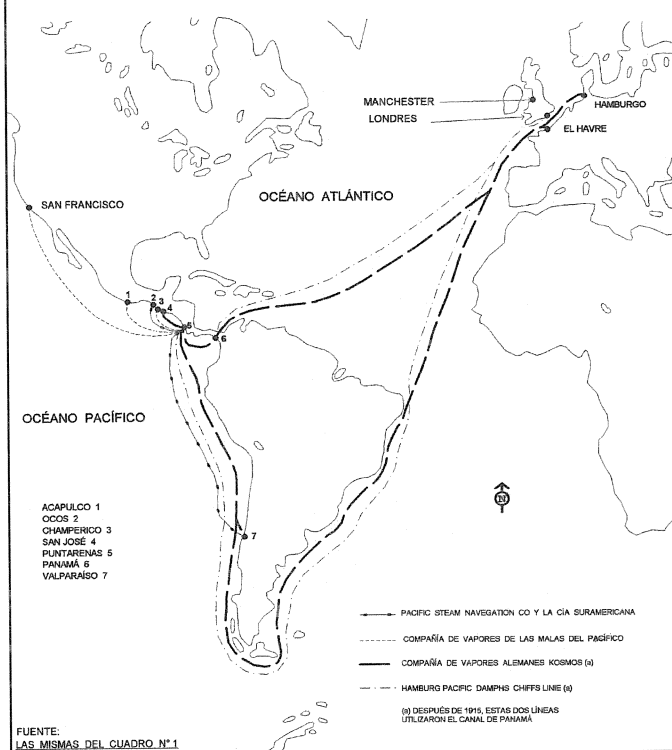
La construcción de un camino hacia el Atlántico era la alternativa más favorable, ya que hubiera permitido un acceso más directo y menos distante y costoso a los mercados europeos, los principales consumidores del café nacional. (Véase fig. 1) Sin embargo, esa alternativa fue irrealizable por los obstáculos de difícil salvación que se presentaron: una distancia mayor en un abrupto relieve, la presencia de lluvias fuertes y continuas y una espesa vegetación.⁵

Por su parte, la ruta por el Pacífico exigía bordear el cabo de Hornos, lo que implicaba un viaje mucho más largo, duradero y costoso, condiciones que ni siquiera el inicio del funcionamiento del Ferrocarril de Panamá en 1855 permitió evadir, por las altas tarifas que cobraban. Sin embargo, la distancia del centro del país al Pacífico era corta, la zona formaba parte del ecúmene desde la colonia, y las condiciones eran más favorables para la construcción de un camino.⁶

Desde 1765 las fuentes históricas mencionan el uso de Puntarenas como puerto.⁷ Sin embargo, fue a

Figura 1

RUTAS RECORRIDAS POR LAS COMPAÑÍAS QUE VISITARON
REGULARMENTE EL PUERTO DE PUNTARENAS
(1883-1930)



principios del siglo XIX cuando la necesidad de exportar el floreciente cultivo del café, convirtió a Puntarenas en la vía de exportación e importación por excelencia y en 1845 en el punto terminal de la recién construida “carretera nacional” que lo comunicaba con San José y sus alrededores, la principal zona cafetalera del país.

Este era un camino de tierra, adecuado únicamente para el tránsito de carretas y sus condiciones empeoraban

durante la estación lluviosa, sin embargo, constituyó la principal vía de comunicación entre San José y Puntarenas hasta la finalización del Ferrocarril al Pacífico en 1910.⁸

El movimiento marítimo

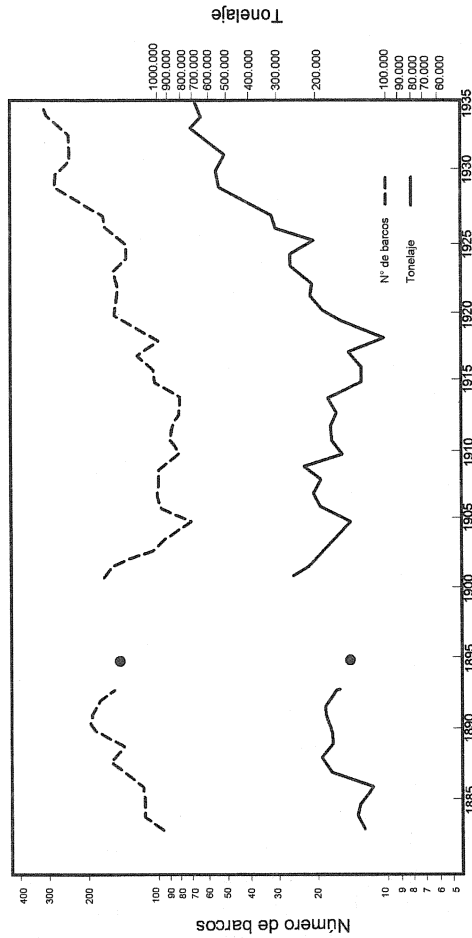
El puerto de Puntarenas fue la más importante vía de exportación e importación de Costa Rica hasta principios de la década de 1870 en que se habilitó el puerto de Limón en el Caribe y se empezó a construir el ferrocarril al Atlántico.⁹

A partir de esa fecha ambos puertos empezaron a competir por el tráfico de exportación e importación y hacia 1891 un año después de la finalización del ferrocarril al Atlántico, el número de barcos que entraron a Puntarenas no se volvió a superar sino hasta en los años de 1925 y 1926, lo que muestra el triunfo de la vía por Limón. (Véase fig. 2) A partir de entonces este puerto absorbió gran parte de la exportación de café y la totalidad de la de bananos, cuya área de explotación se encontraba ubicada exclusivamente en el litoral atlántico hasta 1930.

El puerto de Puntarenas, por su parte, absorbió principalmente la exportación de algunos productos como la madera, los cueros, el oro, la concha perla, etc., actividades todas localizadas en el litoral pacífico de Costa Rica,¹⁰ y sólo secundariamente la exportación de café, ya fuera el grano producido hacia el oeste del Valle Central, o parte importante del resto de la producción, especialmente cuando por alguna circunstancia se hacía imposible su salida por el Atlántico como sucedió en 1928 en que se interrumpió ese ferrocarril.

La existencia de un tráfico marítimo mayor, con un ritmo de crecimiento más acelerado, en el caso de Limón que en el de Puntarenas, obedeció a que el primero contaba con una buena línea de comunicación con el interior del país, el ferrocarril al Atlántico, junto con una estratégica ubicación en relación con los principales mercados y centros industriales internacionales, y por tanto a su condición de centro de despacho y recibo de

Figura 2
NÚMERO DE BARCOS Y TONELAJE RESPECTIVO QUE
ENTRARON AL PUERTO DE PUNTARENAS
(1833-1935)



Fuente: Dirección General de Estadística: *Memografía estadística* (San José, 1885); *Informe 1885-1908* (San José, 1908), *Anuarios Estadísticos* (San José, 1907-1935), *Informe* (San José, 1883-1893).

Nota: Falta información para los años de 1894 a 1900, con excepción de 1895.

volúmenes de carga mayores, lo que le aseguró un servicio regular de vapores más eficiente y frecuente. Además influyeron las condiciones naturales que hacían de Limón un buen puerto, complementadas por la existencia de unas instalaciones portuarias bastante completas.

Por su parte, Puntarenas contó con un volumen inferior del movimiento marítimo nacional de 1883 a 1930. Tanto su situación menos favorable en relación con los mercados y centros industriales, así como, sus vías de comunicación con el interior y la existencia de un servicio marítimo menos constante y eficiente, pero más caro, unidas a sus escasas condiciones naturales como puerto de altura y a su deficiente infraestructura portuaria como veremos luego, actuaron en el sentido de perjudicar sus actividades marítimas.¹¹

Durante nuestro período de estudio, la participación minoritaria del puerto del Pacífico en el movimiento marítimo del país, como se mencionó, se reflejó claramente en el número y el tonelaje de las embarcaciones que visitaron el puerto de Puntarenas. (Véase Fig. 2) Desde 1883 cuando entraron 95 barcos, se presentaron fluctuaciones resultado de la competencia establecida por Limón hasta alcanzar en 1905 la cifra más baja de todo el período en que visitaron Puntarenas solo 71 embarcaciones. A partir de ese año y hasta 1935 se inició el ascenso con fluctuaciones en el número de barcos que tocaron el puerto. La más marcada de las bajas correspondió a 1917, debido a los efectos de la Primera Guerra Mundial. La tendencia expansiva de 1905 a 1935 estuvo vinculada a la finalización del Ferrocarril al Pacífico en 1910, a su electrificación a fines de la década de 1920, a la apertura con fines comerciales del canal de Panamá a partir de 1919, así como el inicio de la actividad bananera en el litoral pacífico del país.

El tonelaje de los barcos que entraron a Puntarenas pasó, con fluctuaciones, de 126.240 toneladas en 1883 a más de medio millón hacia 1930. (Véase fig. 2) La relación entre el número de barcos y el tonelaje respectivo demuestra que eran en su mayoría de capacidad limitada como pequeños vapores, veleros, goletas, etc. y solo en menor cantidad vapores de gran tamaño.

La ruta por el Pacífico era menos ventajosa para el tráfico del comercio exterior, con excepción de las mercancías destinadas o provenientes de zonas orientadas hacia sus costas. Esa vía implicaba costos más elevados y de mayor duración, aún después de la apertura del canal de Panamá, a lo que se sumaba el hecho de que la comunicación con el interior del país era más ineficiente por la “carretera nacional”. Ni siquiera las ventajas que trajo la finalización del ferrocarril al Pacífico en 1910, lograron compensar las condiciones más favorables para este tráfico, que ofrecía el puerto de Limón.

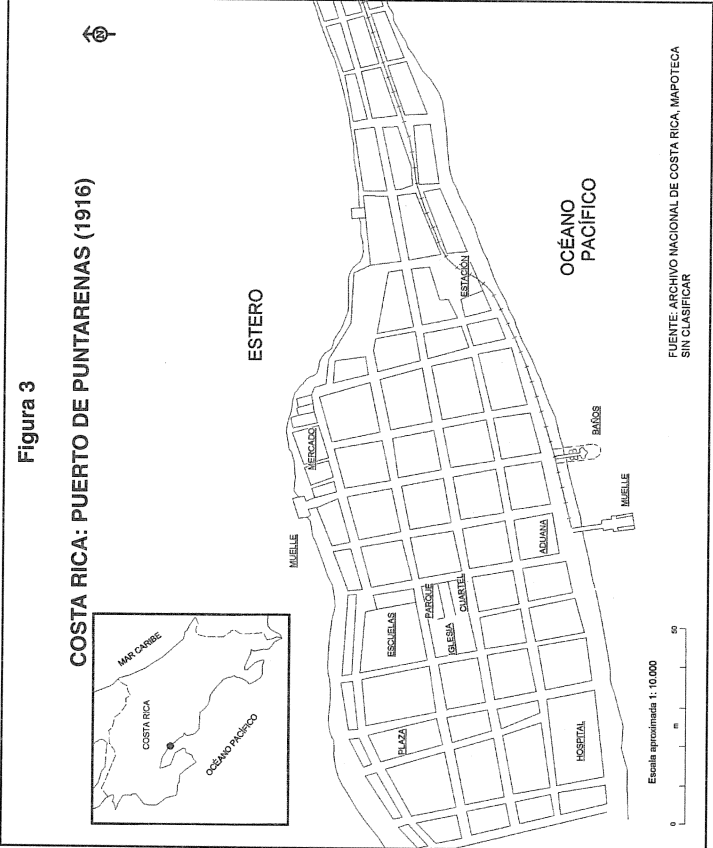
Por otra parte, Puntarenas no reunía las condiciones ni las instalaciones necesarias para ser un buen puerto. Estaba sometido a la acción de los vientos fuertes y de las mareas. Además, la escasa profundidad del agua en los alrededores del muelle imposibilitaba el atraque de grandes embarcaciones, que se veían obligadas a anclar en un fondeadero más afuera, razón por lo que las operaciones de carga y descarga tenían que realizarse a través de pequeñas embarcaciones. Los factores mencionados, determinaron que después de 1880 se presentara la posibilidad, como había sucedido antes de esa fecha, de trasladar el puerto del Pacífico a Caldera, Tivives o Pital, en busca de mejores condiciones tales como una bahía más abrigada, más profunda y segura.¹² (Véase Fig. 3)

A pesar de que Puntarenas en la década de 1880 era un centro comercial relativamente importante y dinámico,¹³ la situación anteriormente citada, así como “la terminación del ferrocarril de Limón trajo como consecuencia inmediata el decaimiento de la ciudad...” “y el Puerto tuvo que llevar vida anémica en forma tal...” “que el espíritu de construcción desapareció y la depreciación de la propiedad urbana llegó a sus límites.”¹⁴ Para contrarrestar esa situación se instauró la franquicia a la importación de maderas de construcción en 1890, por un período de dos años.¹⁵

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.; en tal

Figura 3

COSTA RICA: PUERTO DE PUNTARENAS (1916)



FUENTE: ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA, MAPOTECA SIN CLASIFICAR

forma, que aseguraba en 1899 el diputado, por esa provincia: "Puntarenas es una ciudad que tiene vida propia como lo demuestran las construcciones que constantemente se llevan a cabo y el ensanche que su comercio y la agricultura han tomado justamente cuando se esperaba, que decayera por completo."¹⁶

Aunque el crecimiento del puerto fue relativamente lento, y la población de toda la provincia pasó de concentrar el 4,2% del total de la población del país en 1883, el 5,1% en 1927,¹⁷ Puntarenas no ofrecía problemas graves de sanidad y tuvo acceso a los servicios públicos indispensables.

Los principales problemas de sanidad de la ciudad fueron solucionados mediante la construcción del taje-mar en 1902, con el objeto de evitar los efectos de las fuertes marejadas. En 1904 fue prolongado, de manera que protegiera todo el cuadrante del lado del estero.¹⁸ Contribuyeron además, las importantes obras realizadas en este campo en 1905, que culminaron con la instalación del servicio de cloacas hacia 1920. En la última década del siglo XIX la población contó con el servicio de cañería y en la primera del siguiente con luz eléctrica.¹⁹

Hacia 1928, relacionado con la electrificación del ferrocarril y los progresos en la infraestructura portuaria, se inició la construcción de diversas obras públicas que beneficiaron notablemente a la población de Puntarenas. Se dotó definitivamente a la ciudad de agua potable, se construyeron el mercado, el rastro y el cementerio, y se repararon las calles.²⁰

El puerto de Puntarenas contó con servicio telegráfico desde 1869. Hacia 1926 se intentó establecer el servicio telegráfico sin hilos, para obtener inmediata comunicación con las naves que surcaban las aguas del Pacífico. Las estaciones para las comunicaciones telefónicas y telegráficas fueron establecidas después de 1928.²¹

El crecimiento de la ciudad de Puntarenas y la existencia de ciertos servicios públicos fue más lento que en Limón, no obstante, hacia 1930 los avances experimentados eran satisfactorios y se iniciaría a partir de entonces un crecimiento más acelerado.

Las instalaciones y los servicios portuarios

Las instalaciones del puerto de Puntarenas, en términos generales, fueron menos completas y más deficientes que las del puerto de Limón. La situación ventajosa que presentaba este último en relación con el primero, para el movimiento de importación y exportación, atrajo en mayor medida los de por sí, escasos recursos estatales. En el caso del puerto del Pacífico las principales obras de infraestructura: muelles, capitanía y aduana fueron y son actualmente propiedad nacional.

A principios de la década de 1880, Puntarenas contaba con un muelle construido en los albores de la anterior e inaugurado en 1872, ubicado frente al también recién construido edificio de la aduana, el cual prestó sus servicios hasta 1929. (Véase Fig. 3)

Este muelle se proyectaba en el mar hasta alcanzar una profundidad de 12 pies, y poseía un atracadero con las medidas necesarias, para permitir el embarque y desembarque de tres lanchones al mismo tiempo. Los pilares y el techo estaban contruidos de hierro, y el piso de madera. Para el transporte de la mercadería a las bodegas nacionales, se utilizó una línea de carretas.²²

A pesar de la reciente construcción del muelle de Puntarenas, desde 1883 se empezó a observar la creciente sedimentación del lugar donde se encontraba ubicado, lo que provocaba dificultades en la carga y descarga de artículos en marea baja, y a veces la imposibilitaba totalmente.²³ Para solucionar el problema, radicado aparentemente en que la estructura final del muelle contribuía a detener arena en su base, se prolongó la longitud inicial de 434 pies con 120 más en 1885, con la ventaja de que los estudios de nivelación y sondeo habían demostrado que a partir de la finalización del muelle, el desnivel era más acelerado y por tanto, la profundidad mayor.²⁴ Hacia 1895, la creciente formación de bancos de arena cercanos al muelle tendió a paralizar-se.²⁵ Sin embargo, el problema se mantuvo. Con el objeto de solucionarlo se estudiaron las corrientes y la profundidad de la bahía, para poder recomendar con un criterio autorizado, el lugar más indicado para que anclaran los barcos.

Además del muelle de la playa, existían hacia 1880 dos muelles en el estero. Por una parte, el muelle del Resguardo, de reciente construcción y de reducidas dimensiones, de hierro casi en su totalidad; y por otra, uno en condiciones bastante deplorables propiedad de la Compañía de Agencias de Costa Rica. Entre 1910 y 1914 se construyó un muelle de cemento armado, para sustituir al primero, que contenía las oficinas del Resguardo y de las compañías de navegación. (Véase fig. 3) También se intentó infructuosamente el levantamiento de un muelle en la estación nueva del ferrocarril, con el objeto de cargar directamente los carros.²⁶

El servicio tan defectuoso prestado por el muelle de la playa promovió la construcción de un nuevo muelle que contara con los requisitos, ya que: "Una de las necesidades públicas más sentidas es la dotar a nuestro puerto del Pacífico de un muelle que evite las graves molestias que ocasiona el transporte de las mercancías que se embarcan y desembarcan desde el muellecito actual al lugar donde anclan las embarcaciones de gran calado y que lo ponga en las condiciones que exige el aumento comercial y el incremento que día a día toma la importación y la exportación actuales."²⁷ Aún cuando había sido objeto de varias reparaciones superficiales, hacia 1926, las condiciones del muelle eran tan precarias, que se recomendaba la demolición de la estructura. Finalmente, en 1927 se inició la construcción del muelle de Puntarenas y de las bodegas adyacentes, especialmente para el almacenamiento del café. El muelle contaba con 330 metros de longitud y en la parte más profunda, alcanzaba los 18 metros.²⁸ La realización de estas obras benefició notablemente al puerto y a la ciudad de Puntarenas, especialmente a partir de la electrificación del ferrocarril.²⁹

Los edificios de la aduana y la capitanía del puerto se mantuvieron en condiciones similares a las del muelle. En 1871 se construyeron la aduana y las bodegas nacionales, frente a la playa y al muelle.³⁰ La capitanía se mantuvo en un estado deplorable durante todo el período, pero no fue sino hacia finales de la década de los 20, que ambos edificios se edificaron de nuevo. La aduana en el mismo lugar y la capitanía en la entrada del muelle grande.³¹

El servicio de muelle que se brindaba en el puerto de Puntarenas era muy precario y riesgoso, ya que como lo hemos mencionado, los barcos de gran calado no podían atracar en él, por la escasa profundidad del fondeadero. Para el servicio de carga y descarga se utilizaban lanchas que funcionaban únicamente durante el día.³² Las líneas del ferrocarril no entraban al muelle, lo que obligaba a emplear faquines o carretones para el transporte de la carga desde la estación ubicada en las cercanías del muelle hasta este, en el caso de la exportación, del mismo a la aduana en el caso de la importación.³³

Las condiciones y la capacidad de la aduana de ese puerto provocaron constantemente pérdidas al comercio y al gobierno. Desde 1891 se protestaba por la incapacidad de las bodegas nacionales del puerto de Puntarenas para almacenar la mercadería. Razón por la cual se depositaba en las calles cercanas a la aduana, en los patios de la misma, etc. Esta situación implicaba grandes riesgos para la conservación de los bienes en buen estado. En 1897 se fijó un tiempo límite de cuatro meses para retirar las mercaderías almacenadas bajo pretexto de venderlas públicamente en caso contrario.³⁴

La construcción del nuevo muelle en 1927, permitió el atraque de los barcos, la carga y descarga directamente de o en los carros del ferrocarril y el abastecimiento de los primeros mediante un tanque de agua potable.³⁵ El horario regular de ambos puertos, fijaba la apertura de los muelles a las 6 a.m. y su clausura a las 6 p.m. Algunas compañías navieras que hacían servicio regular tuvieron el privilegio, como lo veremos luego, de no estar sujetas a dichas regulaciones.³⁶

Tanto en el puerto de Puntarenas como en el de Limón, se ofrecieron bajo administración nacional otros servicios relacionados con el tráfico marítimo tales como los faros, las boyas y las lanchas de las capitanías que eran utilizadas por las autoridades para visitar las embarcaciones que arribaban. No obstante, el esfuerzo hecho por el gobierno a fin de equipar debidamente sus puertos, especialmente al del Atlántico, no dio los resultados esperados. En general los servicios prestados fueron bastante

deficientes y esta situación provocó quejas constantes de parte de los capitanes de los buques.³⁷ Esta situación trajo consecuencias lamentables en Puntarenas donde unidas a las desfavorables condiciones naturales para la navegación, causaron frecuentemente accidentes y naufragios.³⁸

Las líneas navieras

El crecimiento de las actividades de exportación e importación demandó un desarrollo paralelo de las comunicaciones con el exterior, y especialmente del transporte marítimo, cuyos servicios eran imprescindibles para el exitoso desenvolvimiento del comercio internacional. Antes de 1890, únicamente una línea naviera, la Pacific Mail Steam Ship Co., prestaba servicios regulares en el puerto de Puntarenas con un itinerario y con tarifas previamente establecidas según contrato firmado con el Gobierno.³⁹

Los contratos

A partir del último cuarto del siglo XIX y hasta 1930, proliferaron los contratos entre el gobierno y las diferentes compañías de vapores con el objeto de lograr un eficiente servicio de transporte entre los puertos nacionales y los del extranjero, pues “nada se ha omitido para mantener en nuestros puertos un buen servicio periódico de vapores, que facilite y normalice las comunicaciones con el exterior y favorezca las transacciones comerciales.”⁴⁰ (Véase cuadro 1).

A continuación analizaremos las disposiciones establecidas en los contratos suscritos para asegurar el servicio marítimo en el puerto de Puntarenas.

Las líneas navieras se comprometieron a visitar regularmente ese puerto, y a permanecer en él el tiempo necesario para realizar las operaciones de carga y descarga, que no debía exceder del término de 24 horas, excepto si la compañía lo consentía, ni ser inferior al de 12 horas luz cuando el gobierno lo exigiera. En algunos períodos

Cuadro No. 1

LÍNEAS NAVIERAS QUE VISITARON EL PUERTO DE PUNTARENAS

Nombre de la compañía	Año en que inició sus servicios	Nacionalidad	Agentes	Rutas	Regularidad
Pacific Mail Steam Ship Co.	1856	Norteamericana	Cía. De Agencias de Costa Rica	Directa: Panamá – San Francisco.	1 vapor al mes ida y vuelta.
Cía. de vapores de las malas del Pacífico			Felipe J. Alvarado y Cía.	Mexicana: Panamá – Acapulco.	1 vapor al mes ida y vuelta.
Cía. de vapores Alemanes Kosmos	1884	Alemana	De la misma Cía.	Centroamericana: Panamá – Champerico. Hamburgo- Puerto Inglés- Centroamérica.	1 vapor al mes ida y vuelta. (a) 1 vapor ida y vuelta, en los 5 primeros meses del año.
			Luján y Mata	Hamburgo- Londres- Havre- América del Sur- San José de Guatemala.	4 vapores ida y vuelta en los 5 primeros meses del año.
				Valparaiso- Centroamérica- San José de Guatemala.	3 vapores ida y vuelta en el resto del año. (b)

Continúa...

Nombre de la compañía	Año en que inició sus servicios	Nacionalidad	Agentes	Rutas	Regularidad
Hamburgo Pacific Damphs Chiffs Linie	1889	Alemana	G. Herrera y Cia. Rohrmoser y Cia.	Hamburgo- Londres- Centroamérica.	3 vapores al mes ida y vuelta. (c)
Pacific Steam Navigation Co. y Cía. Suramericana.	1898	Inglesa	Rohrmoser y Cía. Felipe J. Alvarado y Cía.	Valparaíso- Pro. Ocos, Guatemala	2 vapores al mes ida y vuelta.

(a) Esta compañía generalmente hacía correr vapores adicionales en el período de la exportación de café.

(b) Queda a discreción de la compañía tocar a la vuelta, si la carga es inferior a 50 toneladas.

(c) No tocarán al regresar si la carga es inferior a 50 toneladas.

Fuente: Contratos con las líneas navieras. Véase nota 41.

se le permitió a los vapores de línea directa de la Pacific Mail Steam Ship Co. permanecer únicamente 6 horas luz en el puerto.⁴¹

Además, los vapores de estas compañías navieras tenían que transportar gratuitamente la correspondencia de y para Costa Rica, conforme lo estipulaba el reglamento, y estaban obligados a ceder al gobierno, sin pago alguno por parte de este, un número de pasajes que osciló entre 2-4 y 6 para uso de sus agentes diplomáticos y sus funcionarios.⁴²

Asimismo, se estipuló que la tarifa de fletes no podía variarse en el período de vigencia del contrato y que el itinerario de los vapores y cualquier cambio que este sufriera, debía de ser comunicado al gobierno y al público, para lograr en esta forma, una utilización efectiva del servicio.

Cuando los gobiernos atravesaban una situación política conflictiva, se prohibía a las compañías, trasladar a los puertos de la república, tropas, armamento o individuos, cuya inmigración estuviera vedada por la legislación nacional, sin la previa autorización del gobierno.

Como una compensación a los servicios prestados por las compañías, el gobierno otorgó la exención total de los derechos del puerto a sus vapores, a excepción del de fardo, que no sería superior a \$10 por cada vapor. La Pacific Mail Steam Ship Co., la Pacific Steam Navigation Co. y la Cía. Sudamericana⁴³ disfrutaron durante la vigencia de sus contratos de este beneficio, y por un lapso menor la Cía. de Vapores Alemanes Kosmos.

En 1887 se firmó un contrato con la Cía. de Vapores del Marqués del Campo y con D. Pedro Terres⁴⁴ —propietario independiente de algunos buques— para que prestaran sus servicios en el puerto de Puntarenas. Dichos contratos establecían el goce de ciertos privilegios por parte de estas compañías. La escasa importancia de la del señor Terres, convirtió prácticamente a la del Campo en la única autorizada para reducir el 5% de los derechos de aduana de las mercaderías transportadas en todos los buques de su propiedad.

Obviamente, tal situación colocaba en una desventajosa posición a la Pacific Mail Steam Ship Co., que era la principal empresa prestataria del servicio en el puerto del Pacífico, con marcados caracteres monopolistas. La reacción no se hizo esperar y se recibieron enérgicas protestas de los funcionarios de la compañía y del gobierno de Estados Unidos, que además de proteger los intereses de su flota mercante consideraban que la disposición citada, creaba condiciones perjudiciales para las importaciones de mercaderías de su país que vinieran a través de esa línea naviera.

En relación con lo anterior, comentaba Henry C. Hall, Cónsul de Estados Unidos en Centroamérica. “La estipulación cierra prácticamente el comercio importador de los puertos del Pacífico de Costa Rica a los veleros americanos por un período de diez años, los excluye también de la participación en el mismo comercio importador de San Francisco y otros puertos de Estados Unidos en el Pacífico.”⁴⁵

Consecuentemente, el Gobierno norteamericano decidió aplicar medidas igualmente discriminatorias “y por consiguiente los cargamentos de buques costarricenses que entren en aquella nación quedarán sujetos a los derechos diferenciales señalados...”⁴⁶ y “es de esperar que el Gobierno de Costa Rica haga algunos arreglos para impedir que estas hostilidades sean puestas en práctica.”⁴⁷ Evidentemente, estas disposiciones no perjudicaban al país directamente, pues carecía de una flota mercante. Sin lugar a dudas, la línea de la Cía. de Vapores del Marqués del Campo, perjudicó en gran medida⁴⁸ los intereses de la Pacific Mail, ya que como lo expresa Mr. Leverich, Agente de la compañía en una carta al cónsul norteamericano: “Yo traigo este problema a su atención para mostrarle lo imposible que es para esta compañía competir con la del Campo, mientras las tarifas aduaneras discriminatorias estén vigentes.”⁴⁹ En cambio, los vapores de D. Pedro Terres eran pocos, de dimensiones muy reducidas, e incapaces de establecer una competencia efectiva.

Probablemente, las presiones y amenazas profesadas por el gobierno de Estados Unidos, así como el

progresivo incumplimiento del itinerario por parte de la línea de vapores del Marqués del Campo, llevaron al gobierno de Costa Rica a rescindir el contrato con esa compañía, hecho que favoreció a la Pacific Mail Steam Ship Co.⁵⁰

El estado se obligaba en los contratos a subvencionar a algunas líneas de vapores pagando por sus servicios y a permitir la libre exportación de esa suma. De los vapores que visitaban el Pacífico tuvieron acceso a ella, la Pacific Mail Steam Ship Co., a la que le correspondieron las sumas de \$18.000, \$12.000 y \$9.000 anualmente, según lo indicado en los contratos de 1881, 1884 y 1910 respectivamente.⁵¹

A partir de 1919 no se firmaron más contratos con esa empresa, por considerar el estado que resultaban perjudiciales a sus intereses, y el servicio se rigió entonces, por un acuerdo provisional. Sin embargo, todavía en 1924 se la pagaron a la Pacific Mail Steam Ship las anualidades atrasadas desde 1916.⁵² Por un período corto, conforme a la vigencia de sus contratos, la compañía del Marqués del Campo recibió la suma de \$10.000 por año, y la Pacific Steam Navigation Co. y la Compañía Suramericana, \$5.000 correspondientes a cada anualidad.⁵³

Así, a pesar de lo gravosa que esta contribución era para el fisco, y para la reserva de divisas del país, la necesidad de servicios regulares y seguros de transporte marítimo en los puertos nacionales, que únicamente esas compañías dominadas externamente podían ofrecer, explica el otorgamiento de tales privilegios.

La duración y el monto de la subvención para la PMSS Co. y para otras compañías que sirvieron en el puerto del Pacífico, con el objeto de ponerlas a competir con la primera, reflejan la naturaleza monopolista del servicio prestado. Con respecto a esto se comentaba en la Comisión de Marina del Congreso: “fuerte es sin duda la subvención estipulada... pero las necesidades del comercio y la falta de otras líneas que establezcan la competencia la obligan a hacer este desembolso indispensable por ahora.”⁵⁴

La práctica de contratar compañías navieras con el objeto de asegurar un servicio marítimo regular en los

puertos nacionales, muy difundida en el siglo XIX, perdió vigencia en el actual. En el caso del puerto de Puntarenas ese procedimiento se utilizó hasta la década de 1930, pues se firmaron frecuentes contratos con la Pacific Mail Steam Ship Co., y la Pacific Mail Steam Navigation Co.

Los itinerarios

En términos generales los servicios de transporte marítimo para la exportación y la importación ofrecidos en el puerto de Limón, presentaron mayor periodicidad y más variedad en sus líneas, que los dispensados por Puntarenas.

Esta situación obedeció a la ubicación privilegiada de puerto Limón en relación con los mercados, que permitía una conexión directa, rápida, y por tanto, menos costosa, a la existencia de comunicación por ferrocarril con el interior del país en fecha relativamente temprana si se compara con el Pacífico y al concurso de mejores condiciones e instalaciones portuarias. Estos factores le aseguraron un servicio más numeroso de compañías de vapores al puerto del Atlántico, en comparación al de Puntarenas. La exportación y la importación por esta última vía exigía una mayor duración y manipulación de los artículos transportados.

En el caso de Puntarenas, solo pocas empresas de vapores suscribieron contratos con el gobierno. Tres de las ocho rutas recorridas conectaron con Europa y puertos americanos, proporcionando tres vapores de ida y vuelta durante el año, y uno en cada uno de los primeros meses del mismo. Las otras cinco líneas vincularon con puertos americanos exclusivamente, a un ritmo de cinco vapores al mes de ida y vuelta distribuidos a lo largo del año y tres más en la totalidad del mismo (Véase fig. 1 y cuadro 1)

Los intereses de las compañías de vapores estuvieron representados, en nuestro país, por sucursales de la compañía misma, o por casas especializadas, dedicadas a la consignación de navíos en general, y a las actividades complementarias al tráfico de exportación e importación,

en la mayoría de los casos como lo demuestran los cuadros mencionados. Generalmente, estas empresas tenían un local en el puerto, en el que tocaba la línea naviera de su representación o en ambos puertos y en la capital, según su importancia.⁵⁵

El servicio y las tarifas

Los contratos con las diferentes compañías destacaban la obligación, por parte de estas, de prestar un servicio rápido y regular en el puerto de Puntarenas, y únicamente causas fuera del control de las respectivas empresas podían justificar el incumplimiento del itinerario. En este caso, se estipulaban rebajas proporcionales a la suma que se daba como subsidio a algunas compañías y al resto, el pago de la totalidad de los derechos de puerto más el doble, por concepto de multa en su próxima visita. Si el retraso o la ausencia del arribo del vapor era justificado, cada compañía debía arreglar los contratos con vapores propios o de otra firma, para el traslado, sin retraso, de la carga y de los pasajeros a los puertos de la República, su destino final.⁵⁶

Desde muy temprano, el transporte marítimo por Puntarenas estuvo básicamente controlado por la Pacific Mail Steam Ship Co. Esta situación de dependencia de una única compañía, se manifestó en una prestación deficiente e irregular de los servicios por ese puerto y en la existencia de fletes elevados.

Desde 1896, el Secretario en el Despacho de Guerra y Marina protestaba por el servicio, ya que los vapores de la compañía desde hacía varios meses “no dan exacto cumplimiento al itinerario establecido, pues arriban al puerto de Puntarenas con irregularidad tal, que el público y especialmente el comercio se quejan de los perjuicios que sufren en sus relaciones comerciales y en las de transporte.”⁵⁷ En el mismo sentido, se sucedieron las protestas del Estado y del público. Sin embargo, los servicios no mejoraron y el gobierno se vio obligado a utilizar, en los años de 1882 y 1905, medidas correctivas

estipuladas en el contrato, en vista del incumplimiento del itinerario obligado de la compañía.⁵⁸

La insuficiencia de los servicios por Puntarenas, así como la elevada tarifa de los fletes, llevó al estado a conceder sendos privilegios a compañías que intentaron el establecimiento de servicios regulares por ese puerto, con resultados negativos.⁵⁹ A la línea de vapores hispano-centroamericana, cuyo contrato firmado en 1886 caducó definitivamente en 1887, se le concedió, a cambio de la reducción en un 20% de las tarifas de la Pacific Mail Steam Ship Co., la exención total de los derechos de aduana a las mercaderías que se importaron en esa línea.⁶⁰ Por otra parte, a la compañía de vapores del Marqués del Campo, según contrato de 1887, se le adjudicó, como lo hemos señalado, en compensación por concesiones semejantes en las tarifas de fletes, una subvención de \$10.000 anuales y la reducción de un 5% en los derechos de aduana.⁶¹

El inicio de la prestación de servicios por parte de la Compañía Suramericana y de la Pacific Steam Navigation Co. por un corto período, fue visto con muy buenos ojos, porque “establecía la competencia a la compañía monopolizadora, y se esperan efectos positivos de tal situación. Además, se tiende a disminuir el precio de los fletes y pasajes por la competencia beneficiadora establecida con la Compañía de las Malas del Pacífico, que, dueña única del negocio antes, imponía de modo irremediable sus altas tarifas y demás onerosas condiciones.”⁶² En realidad, estas compañías no constituyeron una amenaza efectiva al control ejercido por la Pacific Mail Steam Ship Co. durante este período, pues su servicio duró muy poco tiempo y no se restableció sino hasta fines de la década de 1920. Por otra parte, la Compañía de Vapores Kosmos visitó durante la mayor parte del tiempo, sin itinerario fijo, el puerto de Puntarenas.

Los fracasos resultantes de los intentos promovidos por el gobierno para establecer una competencia efectiva a la Pacific Mail Steam Ship Co., determinaron la presentación al Congreso en 1921 de un proyecto innovador que tampoco prosperó, sobre la adquisición por parte del Estado de dos barcos mayores de 1000 toneladas, para

que prestaran el servicio de carga y de pasajeros entre el puerto de Puntarenas y los puertos extranjeros, justificada por el hecho de que en materia de comunicaciones marítimas "...solamente hemos tenido lo que el mismo extranjero nos ha brindado al precio que él ha querido fijarnos y en la forma que a él le ha convenido dárnosla, a veces en exceso deficiente."⁶³

En materia de fletes, el tráfico de exportación e importación contaba con mayores ventajas por la vía del Atlántico, que por la del Pacífico, debido a la situación privilegiada del puerto de Limón. Así en 1883, la Mala Real Inglesa cobraba £ 2,15 por cada tonelada de café (2.240 lbs.) con 5% de capa, lo que elevaba un poco el precio, transportada a los puertos de Londres, Havre, Hamburgo y Bremen,⁶⁴ mientras que ese mismo año la Pacific Mail Steam Ship Co., haciendo conexión con el Ferrocarril de Panamá y otras líneas en el Atlántico, cargaba hacia los mismos puertos, pero sin capa, £ 4,10.⁶⁵ La apertura del canal de Panamá al tráfico comercial en 1919, aunque redujo la duración de la travesía para los artículos provenientes del exterior o destinados al puerto de Puntarenas, no parece haber tenido mayor trascendencia en materia de fletes.

En esta forma, a partir de la posición dominante adquirida por la flota de la United Fruit Company en relación con el servicio en puerto Limón, junto al control ejercido por la Pacific Mail Steam Ship Co. en el Pacífico, se consolidó el monopolio extranjero del servicio marítimo para la exportación del país. El hecho de que las empresas fueran de la misma nacionalidad, agravó la situación, pues contaban en su país con un organismo, la Junta de navegación de Estados Unidos, que permitió la cohesión y la defensa de sus intereses.⁶⁶

Notas

1. Dirección General de Estadística. *Informes y Anuarios*. San José. Imprenta Nacional. Hay una laguna en la información de 1894 a 1900 con excepción de 1895.

2. Ana Cecilia Román Trigo. *El comercio exterior de Costa Rica 1883-1930*. Tesis de Grado. UCR. 1978.
3. Véase Iván Molina. "Del legado colonial al modelo agroexportador Costa Rica (1821-1914)". En: *Costa Rica: de las sociedades antiguas a 1914*. San José, Costa Rica: Editorial UCR. 1999.
4. Carolyn Hall. *El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica y Universidad Nacional. 1976, pp. 59-61.
5. Héctor Pérez Brignoli. "The economies of Central America, 1860-1940". En: *An Economic History of Twentieth Century Latin America*. Oxford. 2000, p. 86.
6. Véase Héctor Pérez Brignoli. *Breve historia contemporánea de Costa Rica*. San José: pp. 16-18. La vía de comunicación más importante de la colonia, el Camino Real, abierto en 1601 recorría gran parte del litoral pacífico.
7. Elizabeth Fonseca y Claudia Quirós. *Economía colonial y formación de las estructuras agrarias*. San José: Publicaciones de la Cátedra de Historia de las Instituciones, pp. 20-22.
8. Francisco María Núñez. *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica*. San José, Imprenta Nacional. 1924, pp. 17, 30-38, 55.
9. Ana Cecilia Román Trigo. *Op. Cit.*, pp. 104-118.
10. Véase Marc Edelman. *La lógica del latifundio*. San José: Editorial de la UCR y Stanford University Press. 1998.
11. Ana Cecilia Román Trigo. *Op. Cit.*, pp. 229-243.
12. Cleto González Víquez. *El Puerto de Puntarenas algo de su historia*. San José: Imprenta Gutemberg. 1933, pp. 23-36.
13. Joaquín Bernardo Calvo. *Apuntamientos estadísticos, geográficos e históricos*. San José: Imprenta Nacional. 1887, p. 125.
14. Francisco de Paula Amador. *Pro-Puntarenas*. San José: Imprenta y Papelería Moderna. 1914, pp. 21-22.
15. ANCR, SH, Congreso, N° 9.544. 1890.
16. AN CR, SH, Congreso, N° 2.490. 1899.

17. Mario Fernández y Anabel Smicht. *La población de Costa Rica*. Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. 1976, p. 76.
18. Ministerio de Guerra. *Memoria*. San José. 1902. p. 35; ANCR, SH, Gobernación, N° 27 (1904) f. 100.
19. ANCR, SH, Congreso, N° 2490 (1899). Gobernación, N° 3295. 1907.
20. ANCR, SH, Congreso, N° 15.081 (1928).
21. ANCR, SH, Congreso, N° 14.567 (1926), 15.002 (1928), J. B. Calvo. op. cit. p. 135; F. M. Núñez. *Op. Cit.*, pp. 170-172.
22. J. Romagosa. *Ibid.*, p. 10.
23. ANCR, SH, Congreso, N° 8979 (1883), F. de P. Amador. *Op. Cit.*, p. 12.
24. ANCR, SH, Fomento, número 815 (1885). ANCR, SH, Congreso, número 8.979, *Doc. Cit.* esa prolongación se realizó por orden del dto. número 19 de enero 28 de 1884, sancionado por el Ejecutivo, y aprobado por dto. número XLIV de julio 25 de 1884 del Congreso Constitucional.
25. Eliseo Fradín. *Puntarenas y Tivives*. San José: Tipografía Nacional. 1903, pp. 12-13.
26. Ministerio de Guerra, *Memorias*. San José. 1913. p. 240; ANCR, SH, Congreso, números 10.155. (1913); 11.640. 1916.
27. ANCR, SH, Congreso, N° 11.708 (1920), s.f.
28. ANCR, SH, Congreso, N° 15.089 (1928), 15.455 (1929); Ministerio de Guerra, *Memorias* (San José, 1919) p. 369; (1920) p. 284 (1925) p. 22 (1926) p. 158.
29. J. Romagosa. *Op. Cit.*, p. 11.
30. OF. de Amador, P. *Op. Cit.*, p. 12, C. González. *Op. Cit.* p. 71, ANCR, SH, Fomento, N° 1298 (1889), 1317 (1890).
31. Ministerio de Guerra. *Memorias*. San José, 1883, pp. 6, 16, anexo 4, N° 88; (1886) anexo N° 84, p. 2; (1901) p. 33 (1919) p. 369; (1925) p. 123; (1926) p. 157; (1929) p. 144.

32. Carolyn Hall. *Op. Cit.*, p. 62.
33. ANCR, SH, Gobernación, 3291, *Doc. Cit.*, J. Romagosa, *Op. Cit.*, p. 10.
34. ANCR, SH, Congreso, Nos. 3859, *Doc. Cit.* 2094, *Doc. Cit.* 2345, *Doc. Cit.*
35. Ana Cecilia Román Trigo. *Op. Cit.*, pp. 123-124.
36. ANCR, SH, G. y M., N° 5777 (1886), Hacienda, N° 3303 (1900), Ministerio de Guerra, *Memoria*. San José. 1887, anexo N° 6, p. 1, (1909), p. 196.
37. ANCR, SH, Guerra y Marina, N° 5932 (1882), Ministerio de Guerra, *Memoria*. San José, 1883, pp. 6-8, 16, anexo N° 4, p. 1; (1887), anexo N° 15, pp. 2, 14, (1895), p. 170, (1906), PP. 1, 11, *Informe de Marina* N° 1 (1908) pp. 186-187; (1919), pp. 367, (1920), pp. 281-282.
38. Ministerio de Guerra. *Memorias*. San José. 1894. p. 38, (1907) p. 301, ANCR, SH, Congreso Nos. 15.750 (1930), 11.063 (1918).
39. J. Romagosa. *Op. Cit.* p. 9, C. Cardoso. art. cit. p. 38, sostiene que el primer contrato con la Pacific Mail Co. se firmó en el gobierno de Don Juan Rafael Mora.
40. Ministerio de Guerra. *Memorias*. San José. 1887, pp. 11-13.
41. Compañía de Valores de Las Malas del Pacífico, ANCR, SH, Guerra Marina, números 5.321 (1881), 4465 (1888); 6.054 (1891); 2560 (1904); Congreso, N° 8.882 (1884) pp. 1-7; 9.293 (1887); 2074 (1891); 2.226 (1895); Ministerio de Guerra y Marina. *Memoria*. San José. 1887 anexo N° 4, p.p. 1-3; (1888) anexo N° 1, pp. 1-2, (1894) pp. 12-16; (1895) p. 162; (1899) p. 159; (1902) pp. 27-29; (1903) p. 67; (1909) pp. 195-197; (1919) p. 7; (1912) p. 55.
42. ANCR, SH, Guerra Marina, N° 4465. *Doc. Cit.*
43. Véase nota N° 41.
44. United States. Department of State. *Papers Relating to the Foreign Relations and the United States* (1884). Washington Printing Office, 1885, p.p. 83-86, 94-95 (la hace extensiva para el Pacífico). ANCR, SH, Congreso, número 9429 (1887). Se otorga la concesión para los buques que presten servicios en el Atlántico; número 9.427 (1887).

45. Dept. of State. *Ibíd*, p. 86.
46. Ministerio de Guerra Marina. *Memorias*. San José. 1888, anexo N° 147, cit. de Periódico "La Estrella de Panamá", 6 de octubre de 1888, N° 92.
47. *Ibíd*. Anexo número 147. Carta de Apolinar de Jesús Soto, Secret. de G. y M. al Ministerio de Relaciones Exteriores, de 18 de octubre de 1888.
48. Department of State. *Foreign Relations, Doc. Cit.*; anexo número 79, p. 97.
49. *Ibíd*. Anexo número 88, pp. 117-118.
50. *Ibíd*. Anexo número 112, p.155. Ministerio de Guerra y Marina. Memoria. San José. 1888, anexo N° 1.
51. Véase cita N° 41.
52. ANCR, SH, Congreso, N° 13334 (1924).
53. Department of State. *Doc. Cit.* 1887-1888, pp. 83-167. ANCR, SH, G. y M., número 2505 (1903). La casa de Felipe J. Alvarado y Compañía solicitó el pago de la subvención para esas compañías.
54. ANCR, SH, Congreso, número 9293. *Doc. Cit.*, s. f.
55. Véase Ana Cecilia Román Trigo. *Op. Cit.*, pp. 126-141.
56. ANCR, SH, Guerra y Marina, N° 4465. *Doc. Cit.* y los contratos respectivos.
57. Ministerio de Guerra y Marina. *Memorias*. San José. 1896-97. pp. 126-7. Cartas del Secretario Juan Bautista Quirós a Agentes de Las Malas del Pacífico.
58. ANCR, SH, Guerra y Marina, N° 2658 (1905); 6427 (1882), Ministerio de Guerra y Marina. *Memorias*. San José. 1906. Inf. de Marina N° 1, (1907) p. 209.
59. Ministerio de Guerra. *Memorias*. San José. 1889-1890, anexo número 118, respuesta del Secretario en el Despacho a los Agentes de la Compañía de Vapores del Pacífico ante el ofrecimiento de estos para aumentar el servicio y la subvención.

60. ANCR, SH, Congreso, números 9.224 (1886), 9421 (1887), Guerra y Marina, N° 5.336 (1886), Ministerio de Guerra. *Memorias*. San José, 1887, anexo N° 2, p. 1.
61. Departement of State. *Foreign Relations...*, *Doc. Cit.*, anexo N° 71, p. 83-86.
62. Ministerio de Guerra y Marina. *Memorias*. San José. 1899. p. XX.
63. ANCR, SH, Congreso, N° 12.166 (1921).
64. G. O., 25 de febrero de 1883, p. 213.
65. G. O., 16 de febrero de 1883. p. 174, 19 de agosto de 1883, p. 810.
66. C. D. Kepner Jr. y J. H. Soothill. *El imperio del banano*. México: Ediciones Caribe. 1949, pp. 183-185.