

## **LAS RELACIONES COMERCIALES DE COSTA RICA EN EL PACIFICO (1575-1821)**

*Juan Carlos Solórzano Fonseca\**

### **Los inicios de la colonización de Costa Rica y el comercio con Panamá**

En 1575 podemos situar los inicios de la sociedad colonial de Costa Rica y el fin del largo período de inestabilidad que caracterizó a la conquista. La colonización del interior del país se sustentó en el establecimiento del régimen de encomienda sobre la población indígena de gran parte de los habitantes originales del Valle Central del país, sobrevivientes a la catástrofe demográfica provocada por la conquista española.

Los cambios sustanciales que permiten el inicio de la colonización se producen a partir de la llegada del gobernador interino Alonso Anguciana de Gamboa (1573-1577).

---

\* Centro de Investigaciones Históricas de América Central (CIHAC)  
Universidad de Costa Rica.

El más importante de los cambios tiene que ver con el sometimiento de una población tributaria indígena de alrededor de 27.000 tributarios o cabezas de familia. A cada tributario se le impuso la obligación de labrar una milpa de una manzana e igualmente debía entregar a su encomendador español una manta de algodón de 3 por 2 varas, 9 y media libras de henequén, media libra de cabuya, tres cuartos de libra de cera de abeja, un cuartillo de sal y una pieza de cerámica. Además, cada 25 tributarios debían entregar una botija de miel y cultivar un frijolar de una manzana. Al igual que en el resto de Hispanoamérica, los tributos concentrados en manos de los encomenderos les garantizaba a estos apropiarse de un importante volumen de diversos productos comercializables en el exterior y susceptibles de generarles por ello pingües ganancias. Es así como un pequeño núcleo de encomenderos asentados en las poblaciones españolas de Cartago y de Esparza crean un espacio económico integrado a los intereses de los comerciantes españoles y encomenderos asentados en dichos centros de población. Este “espacio económico” lo constituyen los pueblos de indios creados por el colonialismo español y donde son concentrados los indígenas, así como las diversas estancias agrícolas que crean los españoles mediante la explotación de la mano de obra indígena. Los más importantes de estos pueblos se concentran en el interior del país (Barva, Pacaca, Aserrí, Curridabat en la vertiente del Pacífico y Cot, Quircot, Tobosi en la del Caribe) También fueron importantes los pueblos de indios de la región del Pacífico central: Bagasí, Chomes, Garabito. Muy pronto entoces se combinan actividades productivas de origen prehispánico, con las prácticas ganaderas y agrícolas hispánicas. Los indígenas son forzados tanto a entregar sus propias producciones, obligándoseles a producir más de lo que tradicionalmente realizaban. También constituyeron la mano de obra básica de las llamadas labranzas de “pan llevar”, donde se empezó a cultivar trigo para su conversión en harina y su exportación hacia Panamá, vía marítima, desde puerto Caldera en el Pacífico central.

En 1577, Artieda Chirinos, el primer gobernador oficial de Costa Rica, señalaba que había ordenado la fabricación de un molino de trigo, lo cual tendría como

consecuencia el desarrollo del cultivo de este cereal y su conversión en harina. No se equivocaba el gobernador al señalar que la instalación de dicho molino de trigo sería “causa de mucho caudal para esta tierra”.<sup>1</sup> Hacia 1630 había cinco molinos de trigo que empleaban fuerza hidráulica, localizados en el llamado río de los Molinos, en los alrededores de Cartago. En 1622, el Cabildo de la ciudad de Cartago informaba que la provincia de Costa Rica tenía “grandes cosechas de trigo” las cuales se exportaban hacia Panamá “en harinas y bizcochos”.<sup>2</sup> A principios de la década de 1660 había otros tres molinos en la vertiente del pacífico de la región central del país.

Podemos entonces señalar que el trigo se convirtió en uno de los principales productos de exportación, en su forma de harina y bizcocho, desde el interior del país, hacia la ciudad de Panamá. Pero el interior del país no solo suministra trigo, sino que otra serie de productos son concentrados en manos de los encomenderos y comercializados en Panamá, o bien empleados en la refacción de las embarcaciones que por esos años navegaban en el Pacífico. También el gobernador Artieda Chirinos introdujo el ganado de origen europeo al interior del país. El ganado de cerda pronto tuvo un lugar preeminente en las exportaciones hacia Panamá, ya sea que se le exportase en pie o en forma de sus derivados, especialmente la manteca.

Es posible afirmar que la colonización del interior de Costa Rica adquiere una dinámica expansiva que se sustenta en la explotación de los indígenas y que el crecimiento de la economía colonial depende de las exportaciones de los productos generados por la mano de obra indígena. Ocurrió, tal como años atrás ya lo indicara Pierre Chaunu, que hubo un incremento de las exportaciones casi ininterrumpido durante las tres últimas décadas del siglo dieciséis. Simultáneamente la población indígena inició su declive, víctima de la explotación y de las enfermedades de origen europeo.

Es necesario situar el “despegue económico” de la naciente sociedad colonial costarricense en el contexto del “gran salto adelante” que se produce en la economía hispanoamericana a comienzos de la década de 1570. Para esos años la introducción y rápida generalización del método de

extracción de plata llamado de “amalgama”, que requería del uso del mercurio, produjo un vertiginoso crecimiento de la producción de plata y su exportación hacia España. Dos centros se configuraron como los espacios económicos privilegiados de América: México y Perú. En el primer caso, las minas de plata del noroeste de México alimentaron la exportación de plata hacia España, mediante el uso exclusivo del puerto de Veracruz, en el Golfo de México. En cuanto a la plata peruana, esta tuvo que emprender la ruta marítima del Pacífico, que enlazaba el puerto de El Callao en Lima, con el puerto de Panamá, en el istmo del mismo nombre. En el siglo dieciséis quedó establecida la llamada “Armada del Sur”, conjunto de embarcaciones que en un viaje colectivo establecían la comunicación entre los puertos mencionados. Panamá había sido escogido por la Corona española, desde 1519, como lugar de enlace entre el espacio económico peruano, orientado hacia el Pacífico y las ramificaciones comerciales del espacio Atlántico europeo. En el Caribe panameño, primero Nombre de Dios y más tarde Portobelo, constituían el punto de llegada de los galeones que procedían de España. Allí se recogía la plata que en mula se traía desde Panamá, utilizando el corto espacio territorial que el istmo garantizaba entre ambos océanos (alrededor de 100 kilómetros entre Panamá y Portobelo)

Pierre Chaunu ha estudiado las estadísticas del movimiento comercial en Portobelo en las décadas finales del siglo dieciséis y primeras del diecisiete. Deja patente como el volumen del tráfico comercial en el istmo se incrementa entre 1571 y 1591, para continuar de manera relativamente estable hasta mediados del siglo diecisiete. Así, los inicios de la colonización en el interior de Costa Rica y el desarrollo de un pequeño espacio agrícola-ganadero en el valle de Landeche, próximo del villorio de Esparza en la región del Pacífico central y en los valles de Barva, Curridabat, Aserri y del Guarco en el interior del país, ocurren justo en esos años. Los testimonios dan cuenta de un acelerado desarrollo de cultivos comercializables en Panamá, en especial el trigo.

Chaunu se atreve a afirmar que la colonización de Costa Rica “nace” como un pequeño enclave destinado a aprovisionar los puertos de Panamá y Portobelo, situados

en lugares poco adecuados para el desarrollo de la agricultura.<sup>3</sup> Conviene recordar que su ubicación se debía a razones estratégicas, pues eran los puntos de mayor cercanía entre ambas costas, a su vez que constituían apropiados puntos para el anclaje de embarcaciones procedentes de Perú, Chile, puertos centroamericanos y México en el caso de Panamá y de España en Portobelo. Es decir, la mejor ruta terrestre en la selva tropical del istmo panameño para enlazar el Pacífico con el Caribe, tenía como puntos terminales a la ciudad de Panamá y al puerto y bahía de Portobelo.

Como podremos analizarlo en este trabajo, Panamá mantuvo un papel de fundamental importancia para los intereses comerciales de los colonos costarricenses asentados en el interior del país, prácticamente durante toda la época colonial.

## **El comercio marítimo de Costa Rica en el Pacífico entre 1570 y 1690**

Podemos agrupar las actividades comerciales en el Pacífico en un primer ciclo que se inicia justo al comenzar la década de 1570. Como mencionamos atrás, diversas investigaciones han demostrado que la colonización americana se establece de manera estable a partir de dichos años, como consecuencia del extraordinario desarrollo de la producción y exportación de la plata peruana y mexicana hacia España. En el caso de Costa Rica, la colonización del interior del país se vuelve un asunto imperioso, en la medida que Panamá debe ser abastecida en provisiones, lo mismo que la numerosa tripulación y comerciantes que anualmente y de manera regular se presentan en Panamá, tanto de Lima como de España. Las ricas tierras fértiles y el clima de altitud del interior de Costa Rica garantizan la producción de artículos de origen mediterráneo, entre ellos el bizcocho, que soporta mucho tiempo almacenado y por ello es vital en la alimentación de las tripulaciones y pasajeros de los barcos de esos años.

Cabe recordar que aún a finales de la década de 1560, el territorio central de Costa Rica no había sido sometido a la

dominación hispánica. Una de las principales razones de lo anterior se relacionaba con la imposibilidad legal que tenían los españoles para establecer el viejo sistema de encomienda que tantas ventajas les había producido a ellos, y a su vez, tantas desgracias a los indígenas. Pero las Leyes Nuevas de mediados de siglo habían prohibido estrictamente la repartición de indígenas en encomienda. No obstante, las “necesidades económicas” de esos años señalaban la “desuetud” de las Leyes Nuevas. Tal como lo comprendió el Virrey Toledo en el Perú, quien reimplantó la mita o trabajo compulsivo de los indígenas en la producción minera potosina, la economía requería de la imposición del trabajo obligatorio no renumerado de los indígenas. En Costa Rica fue el gobernador Perafán de Ribera (1568-1573) quien violó las prohibiciones legales y “repartió la tierra”, es decir, procedió a repartir las poblaciones indígenas del país entre los colonos españoles. Así se impusieron las encomiendas y los más afortunados encomenderos dispusieron de una considerable población a la cual se forzó a entregar productos y a trabajar en el desarrollo de cultivos totalmente nuevos para los indígenas. También adquirió desarrollo la ganadería, de especial importancia la cría de mulas, dado su alto valor en Panamá, pues miles de ellas se requerían anualmente en el transporte de plata y mercancías entre los puertos de Portobelo en el Caribe y Panamá en el Pacífico.

Dos espacios económicos se conforman a partir del reparto de indígenas en encomienda en el año de 1569, el primero alrededor de la ciudad de Espíritu Santo y más tarde Esparza y cercanías de Cartago, en los valles donde se concentraban las poblaciones indígenas del interior del país. Los encomenderos se afincan en la ciudad de Cartago y desde allí realizan sus negocios. Los indígenas deben aportar los productos que se les exige como tributo y presentarse para su distribución en las propiedades agrícolas que desarrollan los encomenderos en las enormes heredades que les concede la Corona como “mercedes de tierra”.

En la década de 1570 también los encomenderos proceden a transformar las comunicaciones en el interior del país con la introducción del ganado mular para el transporte de los productos obtenidos en los valles del interior. Se

abre la llamada ruta de los encomenderos, que des- go conduce hacia Esparza y su puerto de Caldera (1577). Con la exportación de diversas provisiones y mercancías que obtienen de los indígenas, los encomenderos desde Panamá productos que ellos consideran como para su modo de vida “a la española”. Desde el im- dible papel para la burocracia y llevar bien las cuen- ta el vino y el aceite de oliva. También indispensable importación de metal, por lo general en platinas, mentaban a los escasos herreros de Cartago. Estos hacían los arreos para los caballos y las mulas y hacían cucl

A partir de comienzos de la década de 1570 p señalar el momento en que se inician las comunic- marítimas regulares entre Costa Rica y Panamá. El v moraba de ocho a catorce días y así el Pacífico centr fo de Nicoya) quedó unido a la red de comunicacion- timas que los españoles establecieron en esos años. Océano Pacífico y que llegó a comunicar el lejano –por medio del galeón de Manila que unía a Filipin- Acapulco en México– con los meridionales puertos ch

Al principio son las producciones de origen in- las que predominan en las exportaciones hacia Panam ejemplo, en 1571, la “primera milpa de comunidad” son forzados los indígenas a cultivar en el pueblo in- de Garabito, termina por beneficiar al alcalde espa- Esparza, quien se apropia de las 200 fanegas de maí- nidas en dicha milpa comunitaria. Dicho maíz fue ver- un barco situado en la costa.<sup>4</sup>

En 1579 un barco que viaja entre Caldera y F- conduce maíz, miel, zarzaparrilla y tablones, para “el- de Panamá”. Es decir, son productos que se podían c- de los indígenas. La zarzaparrilla probablemente de- silvestre, debía ser recogida por los indígenas. Al- siguiente, Alonso Cubillo, tesorero de Costa Rica escri- Rey en una carta, que con frecuencia habrá barcos- dentes de Panamá y que estos venían a cargar: miel- manteca, zarzaparrilla, aves y madera. Indicaba que ta- se embarcaban caballos y mulas.<sup>5</sup> La necesidad de e- mercio para la vida tal como la entendían los esp- queda claramente explícito en el informe que el gobe-

Artieda Chirinos le escribiera al Rey en 1581 señalándole que “los españoles estaban muy contentos porque por los puertos de Esparza les venía ropa de Panamá y lo demás necesario a la vida humana”.<sup>6</sup> También indicaba que se estaban haciendo sementeras de trigo, de zarzaparrilla y de otros mantenimientos “en cantidad”. Este mismo gobernador señalaba el poder que en su opinión habían adquirido los frailes franciscanos, encargados de la evangelización y doctrina de los indígenas reducidos al dominio hispánico. En los pueblos de indios que no se adjudicaron a los encomenderos, tal como el de Pacaca, que quedó para beneficio de la Real Corona y su tesorería, los frailes lograron implantar su dominio, obligando a los indígenas a producir artesanías que luego eran exportadas hacia Panamá. En especial se mencionan las petacas, petaquillas y petates, las cuales no solo se enviaban hacia Panamá, pues en el caso de las petacas estas eran empleadas localmente para el enfardaje de diversos artículos exportados.<sup>7</sup>

Pero los indígenas de Pacaca fueron igualmente obligados a desarrollar cultivos de diversos productos propiedad de encomenderos o de funcionarios coloniales. Se conserva un memorial de los indígenas de Pacaca, del 10 de febrero de 1607, en el cual denuncian al gobernador de Costa Rica por obligarlos a laborar en cultivos de trigo, maíz, ajos y anís. Señalan que ya ellos eran pocos indios, habiendo muerto muchos “con el trabajo excesivo y no dejarnos descansar, nos vamos acabando; y si V.A. (el presidente de la Audiencia de Guatemala) no lo remedia nos acabaremos”.<sup>8</sup>

La explotación de los indios también abarcó la entrega de pita y cabuya hilada, la cual era fundamental en la fabricación de las jarcias, es decir, todo el cordaje que empleaban los veleros de la época. Entonces se exigió gran cantidad de este producto a los indígenas para su venta en los puertos del Golfo de Nicoya. También se enjarcieron embarcaciones en estos puertos e inclusive se llegó a fabricar algunos barcos en la década de 1590. De acuerdo con un documento de 1607 se exportaba hacia Panamá: puercos cebados y de sabana, capirotos (especie de capa), trigo, maíz, miel y “pita al huso del muslo”.<sup>9</sup> Un documento del año de 1608 indica otros productos enviados hacia Panamá:



“cueros de venado, coladores de cañamazo para obrajes de añil, manojos de tabaco”.<sup>10</sup>

La explotación a la que fueron sometidos los indígenas y la propagación de enfermedades entre ellos, provocó lo que los indígenas de Pacaca mencionaban en 1607, es decir se estaban acabando. Claudia Quirós señala que ocurrió un descenso demográfico de la población indígena, entre 1569 y 1610, del orden del 89,74% de la población tributaria. Es decir, respecto de los 69.875 indígenas sometidos al régimen de encomienda en dicho año, solo quedaban 7.168 en 1610.<sup>11</sup> Frente al descenso de la mano de obra, las autoridades coloniales promovieron el desarrollo de un sistema de explotación de los indígenas sobrevivientes que permitía su distribución en el trabajo de las labores pertenecientes a las familias encomenderas consideradas como “principales”. De esa forma, una pequeña elite de encomenderos monopolizó la mano de obra de la población indígena sobreviviente. Esta elite constantemente se querellaba con los funcionarios coloniales y con los frailes franciscanos, todos los cuales deseaban explotarlos para su propio beneficio. Gracias a las exportaciones basadas en los productos que se sustrajo a los indígenas se trajeron hacia Costa Rica productos de lujo.

En 1637, de acuerdo con el testimonio de Thomas Gage, se exportaba regularmente, de los puertos del Golfo de Nicoya hacia Panamá: sal, miel, trigo, aves, así como “hilo púrpura”, hilo de algodón teñido con tinte de múrice que tenía gran valor.<sup>12</sup> Un documento del mismo año, denominado Memorial y rexistro de fregata que vino de la ciudad de Panama el ano de 1637, establece que Ambrosio Vázquez, “vezino de esta ciudad (de Panama) y dueño de la fregata nombrada San antonio”, se encontraba presto a realizar viaje entre Panamá y Caldera a fin de “cargar harina y otras legumbres para esta ciudad (de Panama)”<sup>13</sup>. No obstante, ya para esos años, el comercio con Panamá se había reducido considerablemente. Cabe mencionar que en el año de 1635 fue suprimido el oficio de tesorero en Cartago y cerrada la oficina de la Real Contaduría, cuyos archivos fueron enviados a la ciudad de Granada.<sup>14</sup> En una información elaborada por el procurador síndico de la ciudad de Cartago en los años de 1631 y 1632 diversos testigos opinaban que

eran pocos los mercaderes que venían a la provincia y que con ellos trocaban harina y bizcocho a cambio de alguna ropa para poderse vestir, pero que la mayoría se encontraban “empeñados y rotos” y que vivían en “suma miseria y pobreza”. Sin embargo, no podemos creer completamente esta información ya que proviene de un memorial para justificar el no pago de la alcabala.<sup>15</sup> En todo caso, el comercio de exportación de abastos hacia Panamá dependía de la prosperidad del istmo panameño. Cabe recordar que hacia 1640 es evidente la crisis del sistema comercial español. Es sabido cómo, hacia 1640, el Sistema de Navegación español, que se sustentaba en el envío regular de flotas de galeones hacia Veracruz y Portobelo, se encuentra en franca crisis. Una combinación de factores provocó el descenso de los intercambios comerciales entre España y sus colonias americanas. Algunos señalan el inicio de una sustitución de importaciones españolas por productos ahora generados en tierras americanas, tales como el vino y el aceite de origen sudamericano. En cuanto a productos de lujo, estos comenzaron a traerse subrepticamente, pero con la venia de las máximas autoridades coloniales, desde naciones enemigas de España, tales como Francia, Holanda y más tarde Inglaterra. También aumentó el consumo de artículos de hierro manufacturados en México, tales como los famosos machetes poblanos (de Puebla, al sur de la ciudad de México) y se incrementaron los productos de lujo procedentes de Oriente, vía el Galeón de Manila, que enlazaba a Acapulco con Manila, Filipinas y de allí con el resto del Extremo Oriente.

Consecuencia de todo lo anterior fue la pérdida de Panamá como plaza fuerte del comercio transistmico. Particularmente, las ciudades portuarias de América sufrieron en estos años los ataques devastadores de los llamados filibusteros o piratas, aventureros de toda Europa que se habían instalado en varias islas del Caribe, como la Isla Tortuga frente a la Española, la isla de Providencia y otros puntos tales como la ciudad de Port Royal fundada por los ingleses en Jamaica. Panamá fue tomada por las huestes de Morgan en la década de 1660 y la ciudad incendiada. Años más tarde los piratas atacaron y saquearon la pequeña población de Esparza en el Pacífico de Costa Rica. La combinación de

esos ataques con el descenso del comercio transistmico, se produjo la demanda de víveres y otros artículos que se traían desde Costa Rica, vía marítima hacia Panamá.

Aunque la ruta transistmica panameña fue muy importante durante la segunda mitad del siglo diecisiete y principios de la primera mitad de dicha centuria, no por ello disminuyó el comercio en el Pacífico americano. Miles Wortman ha señalado el desarrollo de astilleros en Nicaragua y otros puertos también del desarrollo de astilleros en Guayaquil durante estos años. Fue también la época de esplendor del Galeón de Manila, que enlazaba la Nueva España con Manila y el extremo Oriente.<sup>16</sup>

De acuerdo con Miles Wortman, Centroamérica aumentó sus exportaciones hacia Sudamérica, en especial durante el año salvadoreño, empleado en los diversos trabajos de los pueblos indígenas de la Sierra Andina. También existía una gran demanda la resina o alquitrán de Nicaragua y el caucho negro, muy apreciado en la imaginería religiosa de las culturas andinas.<sup>17</sup> Por otro lado, el sebo extraído del animal sacrificado en gran número sólo para este fin, se exportaba regularmente desde las haciendas de Nicoya, aprovechando la demanda regular desde Panamá, que se materializaba con el arribo frecuente de fragatas que remontaban el río Chiriquí hasta el llamado "puerto Alvarado". Allí se embarcaba hasta cargar buenas cantidades de sebo, a veces se embarcaba también madera y añiles procedentes del sur de Nicaragua.

Por otro lado, las embarcaciones que navegaban por el Pacífico también se detenían en Caldera a recoger provisiones y agua antes de proseguir viaje hacia Panamá y los puertos de Guayaquil, Callao y Paita entre otros. En su viaje hacia el norte, los barcos sudamericanos transportaban mercancías de vino y aceite, así como ropa. Desde la década de 1650 empieza a importar el cacao de Guayaquil, el cual se transporta a Centroamérica al tiempo que se hunde la producción cacaotera del Pacífico de Guatemala y El Salvador.

En cuanto a las embarcaciones que navegaban por el Pacífico en esos años, el historiador Castellero nos brinda la siguiente información: Ya para esos años no se empleaban los navíos del descubrimiento y la conquista, es decir, los carabelas y los bergantines. Se utilizaban los "barcos

por lo general desplazaban cerca de 25 toneladas. Luego las “fragatas”, de unas 80 toneladas.<sup>18</sup> Pero aparte de estas embarcaciones que requerían de tripulaciones de marineros, también se recurría muy frecuentemente a las canoas. Por lo general construidas de un solo árbol y que para su navegación necesitaban de varios remeros, si bien también una vela se izaba en el medio, gracias a un mástil desmontable. Estas canoas efectuaban regularmente viajes entre distintos puntos a lo largo de las costas de estos tres países, asegurando también el enlace entre sitios distantes dentro de un solo país, como en Costa Rica entre los puertos del Golfo de Nicoya y el pueblo de indígenas bajo control franciscano de Boruca en el sur. Una actividad que se mantuvo desde los inicios de la colonización fue la obtención del llamado “tinte del caracol”, es decir, el teñido de hilo de algodón por medio del tinte murex extraído de un tipo de moluscos que abundaban en las peñas marinas del sur del país y norte de Panamá. Los frailes franciscanos que se asientan entre los borucas y fundan los pueblos de San Bernardino de Quepo y de Boruca fueron quienes más se beneficiaron con la explotación del hilo morado. Este hilo era altamente valorado y se pagaba muy bien tanto en Panamá como en las plazas comerciales de Granada y León, por lo que los frailes obtenían grandes ganancias. Los frailes monopolizaban varias canoas y disponían de indígenas marineros, quienes navegaban entre Nicoya y Boruca.

La documentación relativa al comercio durante el siglo diecisiete es muy fragmentaria. No podemos establecer un estimado del monto y regularidad de las exportaciones realizadas por los puertos del Pacífico de Costa Rica. Lo mismo vale respecto de las importaciones. Algunos documentos de la década de 1630 nos dan una idea de los productos que aún eran cargados en los barcos que llegaban a Caldera. La harina empaquetada en los llamados “chicubites” o “jicubites” fabricados con pita por los indígenas, el bizcocho “empetacado”, o sea, en fardos o petacas. También se empaquetaban ajos y anís en estos “chicubites”, especie de canastos con tapas. Se exportaba también manojos de tabaco.<sup>19</sup> Algunas de los envíos de estos productos eran empleados para comprar esclavos en Panamá.<sup>20</sup> Por

otro lado, en la década de 1670 ocurren numerosas acusaciones de que diversos individuos de la ciudad de Cartago compraban vino peruano a los barcos que llegan a Caldera y de no pagar los impuestos estipulados a dichas importaciones. Se descubre que las botijas de vino eran declaradas como de vinagre y aceitunas para evadir los gravámenes que pesaban fuertemente sobre el vino americano, a fin de proteger los intereses de los productores de vino españoles. También en esos años se llevan a cabo exportaciones de otra serie de productos. Así, por ejemplo, en 1678 se exporta un cargamento de mora y algunos años antes se envía madera hacia el Callao, a la vez que se ponen esperanzas de alentar la venta de madera de cedro y de cocobola en dicho puerto.<sup>21</sup>

En la década de 1680, con el arribo de piratas en las costas del Pacífico, los pueblos indígenas de la península de Nicoya se vieron afectados, así como la pequeña ciudad de Esparza, que fue atacada, saquada e incendiada en 1684 y de nuevo en 1685.<sup>22</sup> Los años finales del siglo diecisiete se caracterizan por el total declive del comercio transistmico y la crisis final del sistema de galeones que con anterioridad comunicaba con regularidad el eje Portobelo-Panamá-Callao-Lima.

La disminución de las actividades mercantiles en el istmo de Panamá desde finales del siglo diecisiete repercutió negativamente en el movimiento del comercio exterior de Costa Rica. Hacia 1700, las ferias de Portobelo habían prácticamente desaparecido. En estos años, embarcaciones procedentes de otras naciones europeas comenzaron a abastecer el virreinato peruano con mercancías más baratas que las de procedencia española. Fue así como los comerciantes españoles, al llegar a Portobelo, encontraban que sus productos no tenían salida, decidiendo entonces no volver. Entre 1712 y 1720 no se realizó ninguna feria en el istmo. La interrupción de las ferias comerciales en Portobelo causaría el descenso del intercambio comercial de las provincias meridionales de Centroamérica con Panamá.<sup>23</sup>

## El comercio marítimo en el Pacífico, 1690-1750

Desde fines del siglo diecisiete empezaría a declinar la exportación de abastos de Costa Rica hacia los puertos panameños del Pacífico, como consecuencia del declive comercial en el istmo panameño, así como por el hecho de que, desde 1685, Perú quedó autorizado a enviar alimentos hacia los puertos panameños. A pesar de esto, el comercio entre Costa Rica y Panamá no llegó a desaparecer completamente. Según la documentación disponible, entre 1710 y 1719 arribaron ocho embarcaciones a las costas del Pacífico de Costa Rica procedentes de Panamá y entre 1710 y 1719, 24 embarcaciones. Por último, entre 1720 y 1729 se registraron 36 barcos, así como 24 embarcaciones, más nueve canoas, en la década 1730-1739.

Veamos ahora cómo se desarrolló este comercio de los colonos de Costa Rica con los comerciantes panameños. En las primeras décadas del siglo dieciocho se traían diversas mercancías desde Panamá, entre estas se encontraban los esclavos de origen africano, considerados como mera mercancía entonces. Según la documentación, en 1700 se trajeron desde Panamá alrededor de 41 esclavos. Es probable que el drástico descenso de la población indígena en el interior de Costa Rica llevase a los productores de abastos en el interior del país a tratar de procurarse esclavos. Estos 41 esclavos llegaron al puerto de La Caldera en una fragata, la cual —según testimonio de su tripulación— se vio obligada a detenerse en este puerto luego de perder el rumbo cuando realizaba un viaje entre Panamá y el Callao en Perú. Pero los esclavos fueron decomisados y vendidos en almoneda pública en La Caldera.<sup>24</sup>

En lo que respecta a las exportaciones, un documento del año de 1725 menciona los productos del Valle Central que eran exportados hacia la ciudad de Panamá: culantro, "pita torcida", ajos, sebo, cacao, azúcar, tabaco elaborado y panela.<sup>25</sup> El cacao procedía del Valle de Matina, en tanto que el sebo era extraído de las reses de los hatos ganaderos de los valles de Cañas y Bagaces (banda oriental del Golfo de Nicoya). Pero estas exportaciones eran esporádicas, debido a la dificultad de colocarlas en el reducido mercado de

abastos de la ciudad de Panamá. No obstante, en las décadas de 1720 y 1730 aumentó considerablemente el número de barcos que se presentaron en el puerto de La Caldera. Pero es muy probable que las embarcaciones que se detenían en este puerto vinieran solamente a cargar sebo, o a conseguir agua y alimentos. Como dijimos anteriormente, desde el año de 1685, la Corona había autorizado el comercio restringido entre los puertos de Centroamérica y los del Perú, lo que dio lugar a un movimiento de embarcaciones entre el puerto de El Realejo de Nicaragua y los puertos de Panamá, Guayaquil y el Callao en el virreinato peruano. Así, por ejemplo, en el año de 1708 el barco "Nuestra Señora de Guadalupe" se detuvo en La Caldera, declarando su capitán que la embarcación realizaba el viaje desde El Realejo con destino al puerto de Tasca en Panamá, transportando mercancías por valor de 4.565 pesos.<sup>26</sup>

Es probable que la carga de la embarcación "Nuestra Señora de Guadalupe", aunque iba rumbo a Panamá, estuviera destinada al Perú, puesto que era allí donde estos productos tenían grandes posibilidades para su venta. En 1733, un detallado informe elaborado por el ex-gobernador de Costa Rica don Diego de la Haya Fernández, sobre el comercio entre Centroamérica y el Virreinato del Perú, señala claramente las características del comercio marítimo entre estos dos territorios:

"....aquellos dos navíos de permiso de caldos y frutos, que todos los años pasaban del Callao, a dichos puertos (El Realejo y Acajutla), con el motibo de llevar ellos, dichos frutos; y de traer (sic) de retorno brea, alquitrán, palo brasil, tinta añil, y otras cosas que son precisas para hacer navegables las embarcaciones del Mar del Sur, por no haver [...] otra parte de donde proveherse sirbiendo asimismo la dicha tinta y palo para dar color a los pañetes, paños tocuyos, bayetas de la tierra, y para otros texidos groseros, que se labran en la Provincia de Quito, y sus contiguadas (sic), que corren mui dilatadas por la sierra arriba..."<sup>27</sup>

De acuerdo con este informe, la brea y el alquitrán obtenidos en el puerto El Realejo eran empleados para embadurnar los cascos de las embarcaciones y así evitar que la broma (un molusco) se comiera la madera de los barcos.

Respecto al añil, este procedía principalmente de la Alcaldía mayor de San Salvador y tenía gran demanda en los telares de Quito así como entre las poblaciones de tejedores en la sierra andina ecuatoriana. Por su parte el palo brasil procedía probablemente de la península de Nicoya en Costa Rica.

En el transcurso de la primera mitad del siglo dieciocho tuvo lugar una frecuente movilización de embarcaciones entre Sudamérica y Centroamérica, transportando los productos mencionados en este documento. Aunque en este informe se indica que sólo dos navíos tenían permiso para realizar este comercio, gran número de barcos de menor tamaño, tales como el de "Nuestra Señora de Guadalupe" que mencionamos, llevaban productos desde Sonsonate y El Realejo a Panamá. Allí eran transbordados a embarcaciones mayores, encargadas de llevar carga hacia los puertos de Guayaquil y el Callao. Pero también había embarcaciones, que venían expresamente a los puertos de Costa Rica en busca de productos locales, tal como se menciona en el siguiente documento, que data de fines del siglo diecisiete:

"Caldera [...] donde siempre dan fondo todas las embarcaciones de menor y mayor porte que vienen de dicho reino de Tierra Firme y hacen la visita de las mercaderías que traen los pasajeros y pagan los derechos de entrada; y de allí pasan á la costa de Nicoya, donde suelen cargar sebo, que es el género ordinario de aquella provincia y hatos de los dichos don Antonio Ramiro, capitán Nicolás Gutiérrez y Rodrigo Vázquez, que son los más cuantiosos y de allí vuelven á él (Caldera) á cargar harina, biscocho, capados, sebo, azúcar, tabaco, ajos, cacao y otros géneros".<sup>28</sup>

En el comercio marítimo mencionado participaban alrededor de ocho embarcaciones, las que anualmente se dedicaban sobre todo a transportar sebo. Algunos capitanes de las pequeñas embarcaciones dedicadas a este tráfico mercantil eran a su vez los propios dueños de los barcos por ellos piloteados. Estos individuos eran en realidad pequeños comerciantes que se aventuraban a traer mercancías desde Panamá a fin de venderlas en el interior de Costa Rica o en la región del Golfo de Nicoya. En ocasiones, estos hombres de mar carecían de tiempo para quedarse en



el país y entonces nombraban a agentes comerciales, por lo general residentes en la provincia de Costa Rica. Por ejemplo, en 1728 los capitanes Gregorio Yáñez y Francisco Farías, eran los propietarios de los barcos “Nuestra Señora de Regla y Nuestra Señora del Rosario, San José y las Animas”, así como de un tercero “que quedó por bienes de don José Bustamante, nombrado Nuestra Señora la Concepción”; este último fue rematado en Esparza en 4.130 pesos.<sup>29</sup>

En la década de 1720 comenzó a disminuir el comercio de exportación de sebo hacia Panamá. Por esta razón, el gobernador de Costa Rica tomó la decisión, en diciembre de 1729, de no sufragar más los gastos de manutención de aduana en el puerto de Caldera, por lo que emitió la siguiente orden:

“...por lo que mira a unas aduanas que se hacían en el puerto de la Caldera de dicha jurisdicción de Esparza, cuando esta provincia tenía comercio por ese puerto, que respecto de que éste ha desaparecido ya no tiene la ciudad el ingreso que le sufragaba dicho comercio. Que las hagan los dueños de los barcos que sólo son los que hoy trafican y sino quisiesen que no tengan ese alivio, pues por ellos no ha de tener desembolsos la Real Hacienda, ni los vecinos gastos que no son de su obligación ni beneficio...”<sup>30</sup>

En 1731, el teniente de oficiales reales informaba que, de ocho barcos que con anterioridad se dedicaban al comercio de exportación de sebo desde las costas de Costa Rica hacia Panamá, ya sólo quedaban en este año dos. El descenso de las exportaciones de sebo hacia el istmo panameño fue consecuencia de que en estos años para los hacendados ganaderos de la región del Golfo de Nicoya, era más rentable enviar el ganado en pie hacia Nicaragua que sacrificar las reses con el fin de aprovechar únicamente el sebo. De esta forma cesó la exportación de este producto hacia Panamá. En 1736, el teniente de oficiales reales, encargado del cobro de impuestos en la provincia de Costa Rica, afirmaba que:

“... los últimos barcos que vinieron (de Panamá) se volvieron desengañados de no haber dicho sebo, ni otra carga porque venir...”<sup>31</sup>

En los años siguientes unos pocos capitanes de embarcaciones transportaron aún esporádicos cargamentos de sebo y otros productos desde la región del Golfo de Nicoya hacia el istmo panameño. No obstante, hacia 1750 cesaron definitivamente las exportaciones de estos productos hacia Panamá. Por otra parte, al promediar esta centuria se había incrementado notablemente la demanda de ganado de pie en el norte de Centroamérica. Entonces, los ganaderos de Nicoya y de la región de la banda oriental del Golfo de Nicoya se dedicaron a exportar sus reses hacia Nicaragua.

En 1753, el valor de una vaca así como el de un novillo se calculaba en alrededor de cinco pesos, un precio más elevado de lo que anteriormente los ganaderos obtenían cuando sacrificaban las reses para obtener sebo, pues sólo recibían un peso por cada veinticinco libras de sebo, que era lo más que se lograba extraer de grasa de cada res.<sup>32</sup>

El cese de la demanda de productos de origen costarricense en Panamá es patente cuando se analiza el fracaso de una compañía comercial fundada en 1748 por dos socios, el gobernador de Costa Rica, Francisco Fernández de la Pastora y el comerciante Tomás López del Corral, originario de Nicaragua pero afincado en Costa Rica. Ambos adquirieron conjuntamente el barco "el Santísimo Sacramento", con el fin de intentar la reanudación del comercio de exportación de víveres y otros productos del interior del país hacia Panamá. En diciembre de 1749 este barco fue enviado desde La Caldera hacia Panamá, llevando la siguiente mercancía: 325 arrobas de azúcar en 65 tercios; 13 quintales de ajos; 7 quintales de culantro; 6 tercios de puerco salado; petates; "soyates"; "asientos de sillas"; hamacas y "guacales pintados"; 18 zurrones de sebo; 18 arrobas de cebada, así como una cantidad no determinada de anís, borraja y uvas. El propio don Tomás López del Corral se trasladó con el barco a Panamá. No obstante, una vez que llegó a esta ciudad, topó con la dificultad de que nadie tenía interés en adquirir estos productos. De esta forma, López del Corral se vio obligado a permanecer en Panamá, intentando vender sus mercancías a un precio ínfimo. Pero de todos los productos transportados, ninguno tuvo aceptación. Sin embargo, López del Corral se dio cuenta de las

posibilidades comerciales de vender el tabaco en Panamá, por lo que se decidió a enviar el barco hacia Costa Rica, con instrucciones de cargarlo con tabaco y de traerlo nuevamente a Panamá. Una vez que el barco llegó al puerto de La Caldera, el gobernador Fernández de la Pastora trató de hacer acopio de la mayor cantidad de tabaco que le fuese posible. Entonces recurrió al sacerdote encargado de la ayuda de parroquia de "La Villa Nueva de la Boca del Monte" (posteriormente San José), quien procedió a cobrar el diezmo de los vecinos de su jurisdicción, exigiendo la entrega de tabaco. Fue así como el gobernador Fernández de la Pastora reunió una considerable cantidad de tabaco, para cargar el barco y enviarlo a Panamá. Cabe mencionar aquí que durante estos años se empezaba a difundir el cultivo y consumo de tabaco entre los habitantes de las poblaciones del occidente del Valle Central, quienes también lo empezaban a comercializar en Nicaragua.

Una vez que el barco llegó a Panamá, López del Corral procedió a vender el tabaco, intercambiándolo por diversas mercancías. Entre otras se mencionan en la documentación las siguientes: 823 varas de bayeta, pañete y jerga del Perú; 36 pares de medias de mujer, de colores azul, celeste, nacares y verdes; 1 botija de aceitunas; 2 botijuelas de aceite; 1 espadín de plata; 33 botijas de vino del Perú y un recibo o letra de cambio por valor de 300 pesos plata. No obstante, cuando se trajeron estos productos a Costa Rica, fue imposible vender el vino, por lo que las 33 botijas fueron cargadas en el barco de nuevo y enviadas a Nicaragua.

La compañía comercial fundada por el comerciante López del Corral y el gobernador Fernández de la Pastora fue un intento malogrado por reanudar las actividades comerciales entre Costa Rica y Panamá. La venta de tabaco en Panamá tampoco logró resolver las dificultades financieras de los socios; además el barco se perdió cuando se encontraba anclado en la boca del río Grande, en Barranca, al ser arrastrado por una crecida de las aguas. Con la pérdida del barco acabó también la compañía. De manera que todo el empeño puesto por ambos individuos para revitalizar el comercio con Panamá, resultó infructuoso. Las dificultades comenzaron desde el momento en que los productos llevados

a Panamá no pudieron ser vendidos y López del Corral tuvo que permanecer en esta ciudad más de lo previsto lo que le ocasionó otras pérdidas. Como indica la documentación, al verse obligado a quedarse en Panamá, el comerciante no pudo recoger la cosecha de cacao de una hacienda cacaotera que poseía en Matina con más de 5.000 árboles de cacao, ni tampoco el sebo de sus haciendas ganaderas en Bagaces. También fracasó en el negocio de la recaudación del Diezmo en Bagaces, transacción que había negociado con el cura de Esparza. Por último, una de las pretensiones de ambos socios había sido la de exportar cacao hacia el puerto de Acapulco, lo que se frustró con la pérdida de la embarcación.

En la documentación relativa a la quiebra de la Compañía de ambos socios, se menciona que el barco había costado 1600 pesos y que su compra había sido financiada mediante el aporte de 800 pesos por parte de cada uno de los socios. La tripulación del barco estaba integrada por individuos vecinos de Esparza. Después que el barco se hundió en la boca del Barranca, lo único que se salvó según los documentos fue “un anclote que pesó 250 libras, de hierro y un resón (sic) de hierro de 80 libras, sumamente herrumbrados”.<sup>33</sup>

De la fracasada empresa comercial de Fernández de la Pastora y López del Corral, al menos la exportación de tabaco hacia Panamá fue exitosa. Por ello, es probable que algunos años más tarde, otros individuos volverían a reanudar el comercio entre Costa Rica y la ciudad de Panamá dedicándose a transportar tabaco. Así, a fines de la década de 1750, el comerciante panameño Pascual Doria se presentó en La Caldera al mando de la canoa “La Virgen de las Dolores”, con la intención de llevar productos costarricenses hacia el puerto de Montijo, jurisdicción de Santiago de Veragua. Según la documentación, Doria cargó en su canoa 19 quintales de tabaco, más otros 11 quintales y 25 libras de este producto pertenecientes a un pasajero, de nombre Blas de Salazar. Complementariamente se llevaron 1 quintal de zarza y 1 quintal de ajos y cebolla.<sup>34</sup>

La exportación tuvo éxito, dos años más tarde, Pascual Doria se encontraba nuevamente en el puerto de la Barranca, esta vez como propietario del barco “Nuestra Señora

del Carmen". Varios individuos cargaron tabaco a su cuenta en esta embarcación, entre ellos Jerónimo de las Mercedes y Flores, quien declaró 16 quintales y el sacerdote bachiller don Juan de Pomar y Burgos, "cura interino del Valle de Barva", quien cargó 30 petacas (3.000 libras) de tabaco "productos del curato en donde vive y del Valle de Aserrí", por lo que solicitó se le eximiera del pago de impuestos.<sup>35</sup> Es probable que en años posteriores se hayan realizado otras exportaciones de tabaco hacia el puerto de Montijo en Santiago de Veragua. Pero esta actividad se vio interrumpida a partir de 1766, con el establecimiento del monopolio estatal sobre el tabaco, pasando Panamá a ser abastecido exclusivamente con el tabaco de Cuba. En conclusión, puede afirmarse que al promediar el siglo dieciocho, el comercio marítimo con Panamá, con productos exportados desde el Valle Central se interrumpió casi completamente, con excepción de los envíos de tabaco, los que sólo cesaron después de 1766.

### **El comercio de Nicoya y regiones del Pacífico de Costa Rica, 1700-1750**

La alcaldía mayor de Nicoya se encontraba jurídicamente separada de la provincia de Costa Rica y su alcalde mayor dependía de la administración de Nicaragua. Por ello, al igual que en otras regiones de Hispanoamérica, las actividades mercantiles que monopolizaba dicho alcalde mayor, eran financiadas por comerciantes criollos o peninsulares, asentados en las ciudades de Granada y León de Nicaragua.

Una de las más importantes actividades eran los llamados "repartos mercantiles". Estos consistían en la entrega a crédito de diversos artículos por parte del alcalde a los indígenas quienes de esta forma quedaban comprometidos a entregarle posteriormente sus productos. El alcalde enviaba luego estos productos hacia Nicaragua y de esta forma saldaba la deuda con los comerciantes, quienes eran los que suministraban los artículos que éste repartía entre los indígenas. Entre los casos encontrados en la documentación

está el del alcalde mayor, Damián de Solís, quien en 1745 repartía a los indígenas del pueblo de Nicoya, diversos artículos, especialmente “mantas de algodón” y “machetes poblanos”(es decir de Puebla de México). A cambio, estos se comprometían con Solís a hilarle el algodón, teñir el hilo con tinte múrice y también entregarle maíz y otros productos. Según la documentación, tanto las mantas de algodón como los machetes poblanos, Solís los había recibido de manos de un comerciante granadino, quien le concedió 5.400 pesos en mercancías a crédito. El objetivo buscado por este comerciante era que Solís le enviara desde Nicoya productos locales diversos. Con este fin Damián de Solís abrió una “tienda de géneros” en Nicoya, donde procedió a repartirlos de manera forzosa entre la población indígena.<sup>36</sup>

El teñido de hilo de algodón con moluscos marinos y su exportación como “hilo morado” al exterior, constituyó una de las principales actividades que vincularon la región de Nicoya con Nicaragua y el resto de Centroamérica durante la Colonia. Es probable que las poblaciones prehispánicas conocieran la técnica del teñido con tintes de moluscos marinos. En el período colonial, los habitantes de las comunidades indígenas de Nicoya, Pacaca, Quepo y Boruca eran obligados por las autoridades civiles y religiosas a desplazarse desde sus poblados hacia las regiones costeras; en algunos casos, los indígenas se veían obligados a navegar hasta distancias relativamente lejanas, con el fin de localizar los moluscos marinos. Una vez en el sitio, cada indígena debía nadar con una carga de hilo de algodón en la cabeza, a fin de alcanzar las rocas marinas. Los moluscos se encontraban adheridos a los peñascos, por lo que era necesario desprenderlos de las rocas cuidadosamente, para no dañarlos. La madeja era entonces teñida y –terminada la faena– los indígenas, debían nadar de vuelta a la costa, dejar el hilo teñido y volver a repetir la tarea. Era esta una actividad extenuante y arriesgada pues, como lo indican los documentos, los indígenas debían lanzarse al mar, una y otra vez, corriendo el riesgo de morir despedazados en los peñascos.

El Pacífico Sur de Costa Rica fue la región donde las poblaciones indígenas fueron obligadas de manera sistemática a realizar largas jornadas en las tareas de teñidura de

hilo. En esta zona alejada de los centros de colonización española, los frailes y los emisarios del gobernador constituían los únicos representantes del poder hispánico y se valían de su posición para extorsionar las poblaciones locales. En 1711, el obispo Fray Benito Garret y Arloví decía que en el pueblo indígena de Boruca, el “teniente de gobernador” (autoridad enviada de Cartago por el gobernador) y el padre franciscano de la doctrina de este pueblo, hacían vivir a los indios “como brutos en las playas”, “desollándolos a azotes para que acudan con la porción de hilo que se les ha repartido...”<sup>37</sup>

Otros documentos de los años de 1718 y 1719 ilustran sobre la forma en que el gobernador de Costa Rica explotaba las poblaciones indígenas de Quepo y Boruca, repartiéndoles mercancías a crédito para luego obligarlas a laborar en las teñiduras de hilo con moluscos. De acuerdo con esta documentación, el gobernador Lacayo de Briones enviaba hacia los poblados indígenas de Quepo y Boruca, numerosas cargas de hilo de algodón, así como hachas y machetes para que fuesen repartidas entre los indígenas. Una vez recibidos estos artículos como “adelanto de pago”, los indígenas quedaban obligados a teñir el hilo de algodón; tarea que realizaban “en la época de mariscar y pescar”.<sup>38</sup> Generalmente los indígenas se ataban en la cabeza una madeja de un cuarto de libra de hilo de algodón, luego nadaban en dirección de los peñascos donde se concentraban los moluscos. Una vez que todo el hilo había sido teñido era entonces enviado hacia Cartago. En esta ciudad, el hilo teñido se negociaba entre 8 y 12 pesos la libra. El flete completo por el viaje de ida y vuelta entre Cartago y Boruca se pagaba a ocho pesos. Cuando se negociaban grandes cantidades de hilo, las mulas eran utilizada para realizar diversos viajes. Así, en 1719, un documento indica que el gobernador Lacayo de Briones utilizó sus mulas para realizar ocho viajes a fin de traer el hilo morado desde Boruca hacia Cartago.<sup>39</sup>

El control casi monopolístico del teñido de hilo con caracol por parte de autoridades civiles y eclesiásticas no excluyó el que ocasionalmente algunos comerciantes invirtieran directamente en la organización de expediciones de canoas cargadas de hilo de algodón que se dirigían hacia las

costas del Pacífico Sur de Costa Rica en busca de concentraciones de caracoles teñidores. Así, por ejemplo, en 1717, el comerciante don Pedro Ruiz de Bustamante, organizó el envío de dos canoas para que desde el puerto de la Caldera, navegaran hasta Panamá en procura de lugares donde se concentraban estos moluscos. Las canoas iban tripuladas por indígenas, con instrucciones precisas a fin de que se dirigieran hacia los "parajes de teñiduras". Una de las embarcaciones era propiedad de este comerciante. Pero la segunda era la piragua que la administración colonial tenía destacada en el puerto de la Caldera con el fin de realizar labores de vigilancia, la cual, evidentemente, este comerciante utilizó para otros fines. Esta piragua, según los documentos medía 11 1/2 varas de largo y "cinco palmos de boca" y contaba con remos, timón, once "bancos clavados" y vela. Su tripulación la constituían seis indígenas originarios de los pueblos de Pacaca, Cot y Barva. Cada uno de estos indígenas había recibido 12 libras de algodón blanco, el cual debían devolverlo teñido al comerciante Ruiz de Bustamante. Aparentemente, las actividades de teñido del algodón se llevaron a cabo, en su mayor parte, en las cercanías de Chiriquí (en Panamá), aunque también se mencionan los siguientes lugares: "la sierra de Juanico"; las "islas paridas chiquitas"; "paraje de Draque" (Drake) y "puerto Burica" (punta Burica). Finalmente, la embarcación regresaría al puerto de Tivives, en la ensenada de Caldera.<sup>40</sup>

A principios de 1746, otros dos mercaderes de la ciudad de Granada financiaron el envío de tres canoas, a cargo de 29 hombres, contratados a "treinta pesos cada uno", quienes recibieron instrucciones de dirigirse hacia "las costas de Veragua" a teñir hilo de algodón. El contrato establecía un pago de ocho pesos por cada libra de algodón ya teñida.<sup>41</sup>

Tal como mencionamos atrás, por lo general el hilo que se empleaba en las tareas de teñidura, procedía de Nicaragua y Guatemala. La documentación menciona particularmente "hilo de Subtiava" (de Nicaragua) e "hilo de Verapaz" (Guatemala) que se traía en recuas de mulas en fardos de 125 libras cada uno. Por otro lado, una vez teñido el hilo, este era enviado hacia los mercados de Panamá, Nicaragua, Guatemala y aún México, donde en algunas ocasiones



se pretendía convertirlo en “doblones de plata”. En la década de 1760, un informe sobre la alcaldía mayor de Nicoya señalaba que en esta región se teñían alrededor de 240 libras de algodón anuales y que dicho negocio dejaba al alcalde mayor una ganancia neta de unos mil pesos al año.<sup>42</sup>

### **Intentos de comercio marítimo entre México y Costa Rica por la vía del Pacífico, 1710-1750**

A comienzos de la segunda década del siglo dieciocho, cuando habían decaído las exportaciones de productos agrícolas desde el interior del país hacia Panamá, un grupo de vecinos de la ciudad de Cartago envió un escrito al presidente de la Audiencia de Guatemala, en el que solicitaban permiso para exportar cacao hacia México, como único medio de reactivar las actividades mercantiles de la provincia de Costa Rica. Según expresaron en dicha solicitud, consideraban que:

“...habiendo llegado esta provincia a los últimos términos de su desdicha [piden que] el gobernador de esta provincia pueda dar licencia para que por el puerto de la Caldera de esta jurisdicción se transporte cacao, que es el género de esta provincia para cualquiera de los [puertos] de la Nueva España [...] mediante ello solicitaremos barco para conducirlo por si de esta suerte hallamos alivio o remedio a tanta necesidad, de que dependiente también la utilidad de su Majestad...”<sup>43</sup>

La anterior petición fue firmada por don José de Mier Ceballos, Nicolás de Céspedes, Blas González Coronel, Antonio de la Vega Cabral, don Pedro José Sáenz, Miguel Calvo, don José Pérez de Muro y Diego de Barros y Carvajal. Según se deduce de la lectura de la documentación, algunos de estos individuos eran comerciantes o propietarios de cacaotales en Matina. La Audiencia de Guatemala, por medio de Superior Despacho, fechado el 12 de octubre de 1711, concedió el permiso para que se llevaran a cabo los envíos de cacao con destino a México. Sin embargo, desconocemos si en los años siguientes se llegó a exportar cacao por vía marítima desde el puerto de la Caldera con destino

a la Nueva España. La única documentación relativa a este comercio es más tardía. Esta data de 1740, cuando el comerciante Salvador de Zavala, es mencionado como propietario de dos embarcaciones y dedicado al comercio marítimo entre Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Este individuo era originario de Guatemala, aunque vino a residir a Cartago, desde donde realizaba frecuentes viajes. En 1741 Zavala se encontraba en el puerto de Acapulco (México), adonde había viajado con su barco nombrado “Nuestra Señora del Carmen y Señor San José”, llevando un cargamento de cacao de Matina por valor de 8.120 pesos. A cambio trajo mercancía mexicana, valorada en 5.634 pesos y 6 1/2 reales. Entre las diversas mercaderías que Zavala trajo del puerto de Acapulco, se encontraban:

“1.764 varas de bayeta azul de México; 540 varas de paño de México, 3.264 varas de Manta; 120 colchas de Cholula; 200 güipiles de algodón; 950 pares de medias de algodón; 346 varas de sayal; 150 cortes de nagua de la Puebla; 68 paños de rebozo de la Puebla; 58 calzones de paño mexicano; 180 frasadadas; 24 docenas de cordobanes [cuero de cabra]; 164 varas de jerga; 31 arrobas de pana; 96 docenas de estribos; 1 cajón con diferentes efigies de santos; 20 docenas de machetes poblanos; 1 cajón de cuchillos y tijeras de la Puebla”.<sup>44</sup>

El comerciante Salvador de Zavala, parece que estuvo muy activo en estos años de la década de 1740. Por medio de un apoderado, el también comerciante y sargento mayor Dionisio Salmón Pacheco, Zavala compró otro barco. Esta embarcación había pertenecido al capitán Félix del Mar, quien originalmente la empleó para transportar, desde Nicoya, palo de brasil hacia Guayaquil.<sup>45</sup> Según la documentación disponible, en abril de 1748, Zavala obtuvo en Guatemala un crédito de manos de don Juan Crisóstomo Rodríguez de Rivas, “juez oficial real de la Real Hacienda y Caja de Guatemala”, quien le concedió mercancías que luego Zavala llevó hacia Cartago. En esta ciudad Zavala intercambió los productos traídos de Guatemala por cacao de Matina. Disponiendo de dos embarcaciones, Zavala cargaría cerca de 400 zurriones de cacao (alrededor de 50.000 libras) que fueron llevados en 1745 hacia el puerto de Acapulco.

Los negocios de Zavala no se limitaron a la exportación de cacao, pues sus embarcaciones también fueron empleadas para llevar palo de brasil desde los puertos de Nicoya hacia El Realejo de Nicaragua, pero, por razones que desconocemos, la aparente prosperidad mercantil de este emprendedor comerciante terminó muy pronto. En 1753, Zavala decía no poseer ya embarcación alguna, señalando que uno de sus barcos se había perdido como consecuencia de un naufragio.<sup>46</sup>

En resumen, es poco lo que sabemos respecto de la exportación de cacao hacia Acapulco. Después de aprobada la petición de 1710, no parece que haya habido un comercio marítimo importante entre México y Costa Rica. No obstante, como vimos, en la década de 1740 se registra el caso del comerciante originario de Guatemala, Salvador de Zavala, quien durante algunos años reside en Cartago y llega a poseer dos embarcaciones, con las que se dedica a enviar cacao desde el puerto de la Caldera hacia Acapulco en México. ¿Qué razones llevaron a Zavala a dirigirse a Costa Rica y dedicarse a esta actividad? Cabe recordar que fue precisamente en la década de 1740 cuando decayó la producción de cacao en las zonas del Pacífico de Guatemala, cuyo principal mercado se encontraba en la Nueva España. Sin embargo, al promediar el siglo dieciocho, es decir pocos años más tarde, Zavala ya no poseía embarcación alguna. El cacao de Costa Rica no volvió a enviarse hacia México. ¿Qué ocurrió?, muy probablemente en estos años, el cacao barato y abundante de Guayaquil comenzaría a satisfacer la demanda de este producto en la Nueva España, de manera que la exportación de cacao de Costa Rica hacia el mercado mexicano se tornó económicamente inviable.<sup>47</sup>

## **El crecimiento de las actividades mercantiles, 1750-1800**

A partir de mediados del siglo dieciocho ocurren una serie de cambios en Costa Rica, de ellos, el que repercutió con mayor fuerza en el desarrollo del comercio exterior de Costa Rica fue el establecimiento de la Real Renta

de Tabacos en 1766. Con la imposición del régimen de monopolio estatal de la comercialización del tabaco, Costa Rica logró asegurarse el mercado de Nicaragua. El transporte del tabaco hacia Nicaragua favoreció el desarrollo de las comunicaciones y los intercambios con el resto de Centroamérica. A lo largo de este medio siglo, el comercio con Centroamérica tendió a incrementarse notablemente. El desarrollo de estas relaciones vinculó a Costa Rica con la red mercantil que se extendía a partir de la ciudad de Guatemala.<sup>48</sup>

En el año de 1766 se establece en Centroamérica la Real Renta de Tabacos. De acuerdo con las nuevas disposiciones administrativas (las Reformas Borbónicas), la producción y comercialización de determinados productos pasó al control del estado colonial. Se declararon monopolios: el aguardiente, la pólvora, el alquitrán, entre otros.

No obstante, el que generó mayores ingresos a la Corona fue el monopolio del tabaco.

El gobierno seleccionó determinadas áreas para la producción de tabaco en Costa Rica, Honduras y Guatemala, en tanto que se prohibió su cultivo en Nicaragua, Salvador y Chiapas.<sup>49</sup>

En los primeros años que siguieron a la fundación de la Real Renta, el tabaco fue llevado a Nicaragua por los arrieros costarricenses. No obstante, como el transporte terrestre presentaba ciertas dificultades, la Renta, desde 1786, entró en negociaciones con comerciantes que se comprometieron al envío del tabaco por vía marítima. En este año se realiza el primer embarque en Puntarenas con destino al Realejo de Nicaragua. Se empleó el barco "San Juan Nepomuceno", propiedad de don Domingo Zeleta. Esta embarcación realizó dos viajes transportando un total de 280.400 libras de tabaco.

En esos años hubo un incremento considerable de mercancías de origen europeo, importadas a cambio de la exportación de añil hacia Europa. Como consecuencia de la relativa abundancia de estas mercancías, los comerciantes monopolistas de Guatemala tuvieron que buscar nuevos mercados donde colocar estos productos. Las posibilidades de obtener dinero les llevó a abrir crédito a los comerciantes con contratos de abastecimiento de tabaco para la Real Renta.

Para conseguir el tabaco de los productores, los comerciantes que llegaban al Valle Central con las mercancías europeas y guatemaltecas, se veían obligados a ceder crédito a otros comerciantes menores, los “viajantes” o “buhoneros”, pues no era fácil colocar la mercancía importada.

Había que realizar múltiples intercambios con el fin de controlar o captar la producción de tabaco. Los campesinos cosecheros no estaban compelidos a sembrar y vender tabaco. Recurrían a este cultivo con el fin de adquirir mercancías que les resultaban imprescindibles, especialmente algodón para el vestido y ocasionalmente instrumentos de hierro. No pocas veces se quejaron al gobernador de Costa Rica, debido a los altos precios que imponían estos comerciantes en la ropa y mercancías distribuidas. En 1778, los cosecheros de tabaco de Villa Vieja y Villa Nueva exigían que los pagos del tabaco se les hiciera en plata y no en mercancías.<sup>50</sup>

La mayor parte de la mercancía traída de Guatemala estaba compuesta de textiles, tanto “de Castilla”, como “de la tierra” (fabricados en Guatemala) y objetos de lujo de procedencia europea y asiática. Este tipo de productos no estaba al alcance de la mayor parte de los campesinos, quienes esencialmente lo que necesitaban eran telas baratas de algodón.

Las más baratas telas eran las producidas en las zonas indígenas de Subtiava (cerca de León) y Masaya, en Nicaragua. También estas regiones junto con Chinandega eran productoras de algodón. Tanto el algodón como las telas de Nicaragua tenían menor costo debido a que el valor de los fletes era más bajo que los que había que pagar por los productos importados de regiones más alejadas.

Toda una serie de intercambios era necesaria para reunir el tabaco que los comerciantes negociaban con los cosecheros (antes de la organización directa de las siembras por la factoría en 1782).

Los comerciantes buhoneros se trasladaban a Matina con el fin de conseguir algún cacao a cambio de las baratas mercancías llevadas desde Cartago. Con el cacao adquirido en el valle de Matina se trasladaban luego a Nicaragua, hacia las regiones productoras de algodón. A cambio

del algodón y de telas baratas, los comerciantes pagaban con el cacao de Matina. Con éste se saldaban también los jornales en los telares de Subtiava de Nicaragua. Una vez cargadas sus mulas con fardos de algodón, telas y algunos otros productos, regresaban a Costa Rica a negociar estos artículos a cambio de tabaco.<sup>51</sup>

La anterior circulación de mercancías entre Costa Rica y Nicaragua formaba parte de toda una serie de enlaces entre mercaderes de las distintas ciudades de Centroamérica, México y Panamá. Pero la red mercantil, con su eje central en la ciudad de Guatemala, fue la más importante durante la mayor parte del siglo dieciocho. Los contratos de la Real Renta de Tabaco con comerciantes fortaleció entonces los lazos mercantiles entre Costa Rica y el resto de Centroamérica.

Entre 1787 y 1792, cuando Costa Rica fue escogida por la Real Renta de Tabacos como única suministradora de tabaco para toda Centroamérica, predominaron las exportaciones marítimas, con el consiguiente enriquecimiento de algunos comerciantes. Cuando fue eliminado el monopolio del mercado centroamericano para el tabaco costarricense, la mayoría de estos comerciantes abandonaron el país y el envío de tabaco hacia Nicaragua se repartió entre los arrieros que lo llevaban por tierra y algunos comerciantes radicados en Costa Rica, quienes adquirieron barcos para llevar el tabaco desde el nuevo puerto de Puntarenas hacia los puertos nicaragüenses. Entre estos destacó Pedro Antonio Solares, “natural de España” y “vecino de Villa Vieja”. Pero no fue el único comerciante y propietario de barco; también se encontraban José Ramón Palacios y posteriormente la compañía mercantil constituida por José Santos Lombardo, Camilo Mora (padre de Juan Rafael Mora, futuro presidente de Costa Rica), Gallegos, Antonio Figueroa y José Antonio Castro.<sup>52</sup>

El transporte de tabaco hacia Nicaragua era para estos comerciantes un excelente medio para obtener dinero en metálico en pago de los fletes, al tiempo que se vinculaban a la red mercantil centroamericana. Sin embargo, el transporte de tabaco hacia Nicaragua no era la única actividad de estos individuos. En realidad las condiciones del mercado en estos años estaban lejos de permitir una especialización de este tipo.

El negocio del transporte de tabaco se vio ampliado entre los años de 1787 a 1792, tiempo en que Costa Rica detentó el monopolio del abastecimiento de tabaco para toda Centroamérica, atrayendo de esta manera el arribo de más embarcaciones a Puntarenas y de comerciantes hacia las villas del interior del país. Pero este monopolio fue eliminado, al rechazar los habitantes de casi toda Centroamérica la imposición de tabaco costarricense, debido a su mala calidad. Nicaragua fue la única que continuó siendo abastecida con el tabaco enviado de Costa Rica.

En síntesis durante la segunda mitad del siglo dieciocho se conjugaron tres importantes factores que favorecieron el incremento de las relaciones comerciales entre Costa Rica y el resto de Centroamérica:

- el aumento y abaratamiento de las mercancías importadas por Centroamérica, a partir de la instauración del régimen de navíos de registros sueltos entre España y Guatemala y el auge de las exportaciones de añil hacia Europa.
- el desarrollo demográfico y el asentamiento de nuevos centros de población en el Valle Central de Costa Rica.
- el establecimiento del monopolio de la Real Renta de Tabacos, que aseguró el mercado para el tabaco cosechado en Costa Rica en la vecina Nicaragua.

Por último, una disposición del año de 1798 eliminó los derechos de almojarifazgo y de alcabala, así como cualquier otro impuesto local para los productos comercializados en los puertos de El Realejo y Sonsonate. Este incentivo fiscal debe haber favorecido el comercio marítimo de pequeña escala y sin duda también el terrestre entre Costa Rica y Nicaragua.<sup>53</sup>

De 1766 a 1774 parecen haberse incrementado los envíos de cacao hacia Nicaragua como consecuencia de la intensificación de las relaciones mercantiles entre Costa Rica y esta provincia, a raíz del establecimiento de la Real Renta de Tabacos. Eran los años de la decadencia total del cacao salvadoreño y guatemalteco, a la vez que las importaciones del cacao de Guayaquil estaban sujetas a las restricciones

del comercio entre los virreinos de la Nueva España y el Perú. Por otro lado, el cacao de Costa Rica era competitivo mientras mantuviese su reputada buena calidad.<sup>54</sup>

Gracias a las exportaciones del fruto de cacao se trajeron mercancías diversas desde Nicaragua hacia Costa Rica. En 1770 encontramos al comerciante Bernardo Malvido, quien adquirió ropa a crédito de don Pedro de Gambarte en la ciudad de León, para traerla a vender a la ciudad de Cartago. Alquiló una tienda en esta ciudad donde durante dos años estuvo vendiendo las mercancías que de Gambarte le enviaba desde León. Malvido era en realidad un agente de este último, pues de las ventas en Cartago, dos tercios de los ingresos eran para de Gambarte y uno para Malvido. Aunque la intención original era la de exportar "cacao, mulas y novillos", a cambio de las mercancías traídas de León, la mayor parte de los pagos se realizaron con el envío que hizo Malvido de un total de 168 zurrones de cacao, con un precio de 4.131 pesos. La ropa traída se vendió en Cartago, aunque hubo compradores de San José y de Heredia.<sup>55</sup> En ocasiones la ropa traída de Nicaragua se llevaba al valle de Matina. Así lo hizo Tomás Arburola, quien hacia 1772 llevó 590 pesos en "ropas de Castilla y de la Tierra" para su venta en Matina.<sup>56</sup>

Las exportaciones de cacao hacia Nicaragua se vieron entorpecidas desde 1774, año en que se declaró el libre comercio entre los virreinos de México y Perú, pues el aumento de los intercambios entre ambas regiones favoreció las exportaciones de cacao de Guayaquil hacia Centroamérica y México, que se incrementaron notablemente, desplazando definitivamente al cacao de Costa Rica. Además parece ser que hacia 1780 en Nicaragua también se incrementó su producción. De esta forma el cacao de Guayaquil primero y el de Rivas después desalojaron al cacao de Costa Rica en los mercados centroamericanos. Por ello, desde 1775 propietarios de haciendas de cacao en Matina trataron de aumentar la exportación de cacao en el área del Caribe.

Al tiempo que las relaciones comerciales entre los puertos del Pacífico de Costa Rica con los de las provincias centroamericanas se incrementaron como consecuencia de la instalación de la Real Renta de Tabaco, la situación fue



diferente con respecto a Panamá. Hasta mediados del siglo dieciocho, la importancia estratégica del istmo panameño como centro de enlace comercial entre España y el Perú, hizo de Panamá el principal eje del comercio de exportación-importación para Costa Rica. La producción agropecuaria comercial del país tuvo su mayor mercado en el consumo de la ciudad de Panamá. A cambio de su producción local, Costa Rica lograba importar mercancías necesarias al modo de vida español.

Desde finales del siglo diecisiete, el sistema comercial español se encontraba en franco declive. Los franceses comerciaban directamente en el Pacífico y los ingleses en el Caribe. Las Ferias de Portobelo empezaron a dejar grandes pérdidas a los comerciantes españoles, incapaces de colocar sus productos en los centros de consumo hispanoamericanos abastecidos de mercancía extranjera.

El fin oficial de las Ferias de Portobelo en 1748, provocó la reducción de la demanda de abastos en el istmo panameño. No obstante, esta no desapareció del todo y de Costa Rica continuó la exportación de víveres hacia esta región, aunque a menor escala.

Pero fue a partir de 1774 que el comercio con Panamá y América del Sur tendió a incrementarse, año en que la Corona eliminó la prohibición del intercambio comercial entre los virreinos de la Nueva España y Perú.<sup>57</sup> Numerosas embarcaciones se dedicaron al comercio, vinculando los puertos de Centroamérica y México con los de Panamá y América del Sur. De esta forma aumentaron las importaciones de mercancías peruanas y europeas (procedentes del contrabando) en los puertos del Pacífico de Centroamérica.

Durante la primera década de la segunda mitad del siglo se realizaron algunas importantes exportaciones de tabaco —vía marítima— hacia Panamá.<sup>58</sup> Pero el establecimiento de la Real Renta de Tabacos en Hispanoamérica, tal como explicamos, cerró el mercado panameño para el tabaco costarricense, al declararse que Panamá debía abastecerse únicamente con el de La Habana. Eventualmente se permitió el envío de tabaco hacia Panamá, cuando por alguna contingencia se volvía necesario proveer a la Factoría de Tabacos de Panamá. Así ocurrió en 1781, a raíz del incendio

de los almacenes de la factoría en la noche del 26 al 27 de abril de ese año y entonces se permitió que un comerciante panameño trajera tabaco desde Costa Rica. Con tal fin, los funcionarios de la Real Renta del Tabaco, establecieron un contrato con el comerciante panameño Agustín de Gana, para que llevara el tabaco necesario a Panamá.<sup>59</sup> Gana era un importante comerciante con relaciones mercantiles en diversos puertos de Centroamérica y América del Sur. Mantenía negocios con Acapulco, Sonsonate, el Realejo, Nicoya, Caldera y Puntarenas y agentes comerciales en Guayaquil, Paita y el Callao en el Virreinato peruano. Gana estableció una compañía comercial con Domingo de Endara, por medio de la cual, este último se comprometía a viajar a Costa Rica con el fin de negociar la adquisición del tabaco. Para ello fue surtido con “géneros de mercancía”, para distribuirlos a crédito entre los cosecheros de tabaco y garantizar así las cosechas. No fue fácil conseguir los 800 quintales requeridos en Panamá. En estos años la Factoría de Tabacos de Costa Rica compraba el tabaco de los cosecheros a un precio muy bajo, por lo que éstos producían apenas para cumplir con los compromisos contraídos con la Factoría. Tanto Gana como Endara comisionaron al comerciante de Cartago, Antonio de la Fuente (este durante algunos años tuvo el monopolio del abasto de tabacos a Nicaragua) para que organizara las siembras necesarias.<sup>60</sup> No obstante, como dijimos, la exportación de tabaco hacia Panamá fue algo excepcional, en realidad otras producciones de los campesinos del Valle Central eran las que de manera regular mantuvieron los intercambios con Panamá durante la segunda mitad de la centuria. Los documentos relativos a esos años mencionan entre los artículos enviados vía marítima hacia Panamá, los siguientes: zarzaparrilla, ajos, cebollas, azúcar, carne salada, sebo, jabón, manteca de cerdo, jarcia, maíz, arroz, borraja, cebadilla, papas, frijoles, dulce de azúcar, cajetas, anís, cacao, piedras de moler, cajones de cedro. Es probable que el arroz se sembrara exclusivamente en la región de Esparza y destinado a su exportación, pues en Panamá, como decía Agustín de Gana en 1787, “es aquí de mucho consumo”.<sup>61</sup>

De los productos exportados hacia Panamá destacaba el azúcar del Valle Central y el palo brasil del Golfo de Nicoya, este último se exportaba también hacia Guayaquil y el Callao.

El cultivo de caña se había convertido en una siembra común entre los campesinos que poblaban el Valle Central Occidental. Quizás una actividad no tan importante como la ganadería, pero diversos labradores poseían trapiches para la producción de dulce (panela) y azúcar. Las pailas de cobre se traían de Panamá, como las mencionadas en un embarque de mercadería enviado por Agustín de Gana en 1787, descritas como: “tres pailas de cobre labrado a martillo”.<sup>62</sup>

En 1781 se acusaba a don Francisco Javier Zumbado, residente en el valle de Barba, de estar:

“... acopiando todo el azúcar que se fabrica y aún tiene estrechados a los cosecheros de modo que muelen la caña fuera de sazón para facilitarle la carga que está aprontando para Panamá”.<sup>63</sup>

El Valle Central de Costa Rica continuó entonces exportando productos agropecuarios hacia Panamá e importando de ella textiles, hierro y otros metales. Ocasionalmente el tabaco se exportó también a Panamá, aunque no en forma regular.<sup>64</sup>

## **La evolución de las relaciones comerciales en Nicoya (1750-1800)**

Durante la segunda mitad del siglo dieciocho, la región de Nicoya incrementó sus intercambios con Centroamérica, Panamá y América del Sur.

Ya desde mediados del siglo dieciocho, los habitantes de las regiones de Nicoya y Bagaces habían abandonado sus tradicionales exportaciones de sebo hacia Panamá, para orientarse más bien hacia el mercado centroamericano.

El aumento constante de la demanda de ganado en el norte de Centroamérica llevó a que la alcaldía mayor de Nicoya y la región de Bagaces, en la banda oriental del Golfo de Nicoya, exportaran en forma creciente el ganado hacia Nicaragua.

Otro artículo apreciado de Nicoya era el llamado “hilo morado”, al cual nos referimos con anterioridad. Hacia 1765 se calculaba que anualmente se teñían alrededor de 240 libras de algodón.<sup>65</sup>

En 1774, el comerciante don Antonio González solicitó licencia para establecer “una bucería de perlas y explotar el tinte de caracol” en Nicoya. Al principio le fue concedido el permiso pero poco después la licencia obtenida por González en Guatemala, topó con la oposición del corregidor de Nicoya y de los indios, quienes enviaron una petición a la Corona en la que solicitaban que se les concediera la exclusividad de extraer el tinte morado “de las peñas en que hay caracoles y que siempre han sido suyas...”

La Corona falló a favor de los peticionarios y estableció que solo los indígenas tenían derecho exclusivo para explotar las peñas donde se encontraban los caracoles. La anterior disposición vino a ser reforzada con la providencia del Corregidor de Nicoya, en la que este estableció la prohibición para cualquier particular de introducir “canoas teñidoras a los lugares reservados a los naturales desde tiempo inmemorial”. Estos se encontraban en los parajes de Murciélago, Carbonal, Zapotal, Junquillo, Pitahaya, San Juanillo, puerto de los Carrillos, Tular, Isleta, Punta Blanca y Boquerón”.

El celo protector de la Corona y de las autoridades de León y Nicoya no estaba motivado por un afán paternal hacia los indios. Reflejaba más bien el interés del Corregidor de Nicoya en asocio del intendente de Nicaragua, de continuar detentando el monopolio de la explotación de este producto altamente cotizado cuando era de buena calidad.<sup>66</sup>

También se realizó la explotación de ostras perlíferas en el Golfo de Nicoya, aunque en forma irregular. Un documento del año de 1803 da cuenta de como grupos de hasta 15 hombres se embarcaban en canoas de diez a doce varas de largo y “muy angostas” y recibían un jornal de diez pesos y su patrón de veinte, cuando participaban en las expediciones de búsqueda de perlas.<sup>67</sup> Pero otro fue el producto que permitió el incremento del comercio marítimo en el Golfo de Nicoya, este fue el llamado palo de brasil, que producía un colorante rojo. Si bien, ya era explotado desde la centuria anterior, tal como lo indicó W. Dampier, quien

acompañó a la gavilla de piratas que recorrieron la zona en 1685. Según transcribe en su relato en una hacienda observó de tres a cuatro toneladas de esta palo de tinte, al cual según dice se le conocía en Jamaica como “madera de sangre” o “madera de Nicaragua”.<sup>68</sup>

Es en la década de 1760 cuando encontramos las primeras referencias documentales relativas a la exportación de importantes embarques de palo brasil hacia la ciudad de Panamá. Así, por ejemplo, en 1769 don Gabriel Santiago y Alfeirán se comprometió a entregar de 900 a 1000 quintales de palo de brasil al comerciante de Panamá don Matheo de Irigurri, a cambio de 536 pesos que este le entregó en mercancía diversa.<sup>69</sup> Es probable que estas primeras exportaciones de palo brasil estuviesen destinadas a contrabandistas ingleses que operaban en el istmo panameño.<sup>70</sup> Gracias a ellas se trajeron de Panamá diversas mercancías a la región de Nicoya, entre ellas una fragua, que en 1771 se encontraba en el “sitio de Santa Bárbara”.<sup>71</sup> El tinte del palo brasil se empleaba no solo en los textiles sino igualmente en la fabricación de colorete, cosmético empleado para dar color a las mejillas.

El real decreto, que dejaba libre el comercio entre los virreinos de México y Perú, incentivó la explotación de palo brasil en la península de Nicoya. Después de su promulgación en 1774, aumentaron las comunicaciones marítimas en el Pacífico. Embarcaciones de porte mediano establecieron el comercio entre Centroamérica y los puertos de Guayaquil, Paita y el Callao.

A partir de finales de la década de 1770 numerosas embarcaciones (entre ellas “paquebotes”, aunque predominan los “barcos”), se detenían en las radas del Golfo de Nicoya con el fin de explotar los ricos depósitos naturales de este árbol tintóreo.<sup>72</sup>

Algunas de las embarcaciones procedentes de Suramérica, venían con el fin exclusivo de intercambiar mercancías peruanas por palo de brasil. Por lo general eran las embarcaciones de menor tamaño. Por el contrario, los “paquebotes” naves de porte considerable, se detenían en Nicoya con el fin de completar la carga que traían de otros puertos de Centroamérica y México: añil de El Salvador, alquitrán de

Nicaragua, trigo de Guatemala, así como mercancía china obtenida de comerciantes guatemaltecos y mexicanos. En ocasiones los embarques eran considerables, tal el caso del paquebote "Nuestra Señora del Pilar" procedente de Sonsonate que en septiembre de 1788 se encontraba listo para zarpar del "puerto de San Andrés, en esta costa de Nicoya". Declaraba llevar 1602 quintales (160.200 libras) de palo brasil hacia "Guayaquil, Paita, Chile, puertos intermedios y el Callao de Lima". Esta embarcación había sido enviada por el comerciante don Raymundo Marris, "vecino de Lima y dueño de dicho paquebote", a cuya "cuenta, costa y riesgo" corría el cargamento.<sup>73</sup>

Algunos de los "pilotos y capitanes", sobre todo de naves pequeñas, eran propietarios de las embarcaciones que ellos mismos piloteaban. Con ellas se dedicaban al comercio del palo de brasil y de otros productos, por su propia cuenta. Uno de estos personajes era Ramón Palacios, quien en 1799 se encontraba a cargo del barco "Pura y Limpia Concepción", procedente de Chiriquí y anclado en "el puerto del Potrero, en Nicoya". Se disponía a transportar 350 quintales "de mi cuenta, costo y riesgo", hacia los puertos de Guayaquil y el Callao. Diez años más tarde (en noviembre de 1809), se encontraba de nuevo en Nicoya "en las playas de Potrero", procedente de Nacaome, con el fin de cargar palo brasil. Al año siguiente lo encontramos en "Barco Quebrado", en su paquebote "San José de los Ángeles, alias el Triunfo"; esta vez transporta 500 quintales de palo brasil hacia Panamá y Guayaquil. Todavía en 1815 comandaba la misma embarcación. Ese año pedía licencia de partida para una carga de 500 quintales de palo de brasil.<sup>74</sup>

Por lo general los capitanes de los barcos realizaban contratos con comerciantes de las ciudades de León, Panamá, Guayaquil o Lima, con el fin de transportar el palo brasil que ya anteriormente se había negociado. Es decir, los barcos arribaban a cargar la madera ya cuando esta se encontraba cortada y colocada "a la lengua de la agua", como se precisa en la documentación.

Con las exportaciones de palo de brasil hacia América del Sur, se establecieron largas cadenas de deudas y créditos. Así por ejemplo, a finales de 1801, don José

Brea, “natural del Reino de Tierra Firme” firmó un contrato con don Doroteo Reyes por medio del cual se comprometía a entregarle 1.000 quintales de palo de brasil, colocados en la playa y “protegidos con un rancho para liberarlos del sol y el agua”. Reyes por su parte se obligó a pagar por el palo brasil, al precio de seis reales cada quintal, importe que calculó en 750 pesos, que cancelaría en plata efectiva en la ciudad de León.

Brea se comprometía también a cortar y entregar el palo de brasil en un plazo de un mes, lo que cumplió. Sin embargo, Reyes no pudo liquidar la deuda en efectivo. Así, le transfirió un saldo que debía cancelar don Manuel Alvarado (de Cartago), a cambio de mercancías que Reyes le había vendido a crédito y que a su vez había obtenido también a crédito, de los comerciantes don José Peña y don Antonio Artilles, de la ciudad de León. Al final Alvarado emitió una obligación por 750 pesos que giró a Brea (cancelando así parte de su deuda con Reyes). Brea por su parte negoció fácilmente esta obligación en Nicoya, pues como decía: “tengo varios sujetos que me la compren”. Vemos entonces como esta secuencia de créditos y deudas convertía las deudas y obligaciones en verdadero papel moneda que corría de mano en mano. Por otro lado, se puede observar la cadena de relaciones que se establecían entre las regiones de León, Nicoya, Cartago, Panamá y el Perú. En el caso analizado, quizás los comerciantes de León enviaban los 1.000 quintales de palo brasil hacia Guayaquil o el Callao, con el fin de intercambiarlos por textiles, vino y aguardiente peruano.<sup>75</sup> Además, esta cadena de relaciones mercantiles se extendía por toda Centroamérica, pues el mismo don José Brea también negociaba la venta de ganado en Nicaragua.<sup>76</sup>

Otra madera exportada hacia Panamá era la de cedro. No obstante, parece que estos envíos no tuvieron la importancia ni el desarrollo que tuvo el corte y exportación de palo de brasil. Sólo encontramos una partida de registro de una canoa “Santa Bárbara”, propiedad de don Manuel José Gamero, que en 1788 se encontraba en puerto Humo (Nicoya) rumbo a Chiriquí y Panamá, y declaraba llevar: “52 piezas de madera tablones y tabloncillos de cedro de a cinco varas de largo y ocho tablones de ocho varas de largo y

cuatro dedos de vitola”. El cargamento iba destinado al comerciante don Agustín de Gana, de la ciudad de Panamá. Pero se trataba de una carga de poco valor, pues apenas sumaba 60 pesos, “que es el precio corte del país...”.<sup>77</sup>

## **Epílogo: el período 1800-1821**

A fines del siglo dieciocho una serie de transformaciones en las redes del comercio en Hispanoamérica afectan profundamente las relaciones comerciales de Costa Rica. Durante toda la centuria, quizás lo más importante en el comercio exterior de la provincia de Costa Rica fue el intercambio de cacao producido en Matina por mercancías de origen europeo aportadas a la costa del Caribe por embarcaciones procedentes de Jamaica y Curazao, las cuales burlaban a la llamada Flota de Barlovento, encargada de impedir el comercio ilegal con los no españoles.

Simultáneamente, como consecuencia de la reanudación del comercio Atlántico entre España y América, resultado a su vez del “crecimiento económico hispanoamericano” en el siglo XVIII, con el gran desarrollo de las exportaciones de añil salvadoreño hacia España, se incentivó el comercio intercentroamericano, especialmente el envío de ganado de Nicaragua y Nicoya hacia Guatemala y el El Salvador, todo lo cual favoreció el flujo de mercancías distribuidas por los comerciantes de la ciudad de Guatemala hacia todas las ciudades y sus hinterlands en Centroamérica. La intervención del estado colonial con la instalación de la Real Renta de Tabacos en Hispanoamérica, favoreció el desarrollo mercantil de la sección occidental del interior del país, al introducir la moneda metálica en la –hasta ese momento– casi autárquica economía campesina. Los envíos obligados de tabaco hacia Nicaragua y durante un corto período a toda Centroamérica, atrajo a comerciantes desde otros puntos de Hispanoamérica, en especial de Panamá y Nicaragua. Algunos de estos individuos se quedaron a residir en Cartago o preferiblemente en los nacientes centros urbanos de la sección occidental: Villa Vieja (más tarde Heredia), Villa Nueva (más tarde San José) y La Lajuela (más tarde



Alajuela). Ya no solo se interesaron en el tabaco pues pronto, mediante la introducción de "pailas de cobre" (desde el Caribe y desde Panamá), se generalizaron los trapiches y empezó a exportarse azúcar y panela hacia Panamá y ciudades de Nicaragua. Otra serie de productos agrícolas se exportaron nuevamente, en especial hacia Panamá.

Pero, ¿cuáles son los cambios que se inician con el nuevo siglo diecinueve? Suscintamente señalamos dichos cambios y se plantean líneas de investigación para un análisis detallado de este período dada su importancia como período de transición que va del descalabro borbónico a los inicios de los estados soberanos de Centroamérica.

El año de 1797 es emblemático de la rápida caída del sistema comercial instaurado por la dinastía de los ilustrados reyes borbónicos. Atada desde poco atrás a la política francesa, la monarquía borbónica tuvo que soportar todo el peso de la maquinaria bélica de la Marina inglesa. La batalla del Cabo de San Vicente despojó a España de su flota. Los ingleses impusieron el bloqueo continental a fin de cercar a Francia y así el comercio entre España y América se vio completamente interrumpido. El monarca español tomó la decisión de autorizar el comercio con los neutrales y esto abrió completamente el comercio ilegal entre Jamaica y los puertos del Caribe en Centroamérica. Los ingleses se afianzaron en Belice, mantuvieron su influencia en la Mosquitia y penetraron profundamente en el comercio panameño. La fecha clave se debe situar en 1810, cuando, en plena guerra contra el ejército francés de ocupación, se autorizó a los puertos de Granada, La Habana y Panamá a intercambiar productos con la isla de Jamaica.

En el caso de Costa Rica, dada su cercanía a Panamá, el decreto de libre comercio entre Jamaica y Panamá, repercutió de nuevo en su comercio exterior. Se reanudaron las exportaciones de víveres hacia dicha ciudad e inclusive se favoreció el cultivo del arroz en los alrededores de Esparza, a fin de enviar este alimento hacia la ciudad de Panamá. El puerto de Puntarenas había ya sustituido al de Caldera como punto de enlace principal entre el interior del país y la costa del Pacífico. Ocurre un incremento de las comunicaciones marítimas entre este puerto y el puerto de Panamá, a

la vez que se mantienen las comunicaciones marítimas con Nicaragua. A manera de ejemplo señalemos la importación de ocho quintales de hierro en platina que trae la “chata” San Rafael, al mando de capitán, piloto y maestre y cuatro marineros, procedente de Panamá en el año de 1802.<sup>78</sup> Por otro lado, González Viquez afirma que desde 1811 se empezó la construcción de canoas y barquitos para el comercio marítimo con Panamá.<sup>79</sup> Pero también estos barcos se empleaban para llevar tabaco y otros productos hacia Nicaragua. La investigación de Jesús Rico menciona los barcos propiedad de los comerciantes Pedro Solares y José Ramón Palacio quienes los utilizaban para el transporte de tabaco hacia Nicaragua. En 1803 se calculaba se exportaban unas mil cargas de tabaco al año.<sup>80</sup> También indica la compañía integrada por José Santos Lombardo, Mora, Gallegos, Antonio Figueroa y José Antonio Castro, quienes hasta 1821 se dedicaron a llevar tabaco en sus pequeñas embarcaciones que realizaban repetidos viajes entre los puertos nicaragüenses y Puntarenas.<sup>81</sup>

Los años finales del período colonial parece se caracterizan por un incremento de las actividades comerciales marítimas en el Pacífico costarricense, incentivadas tanto por las exportaciones de tabaco hacia Nicaragua como por la exportación de víveres hacia Panamá. También ocurre una intensificación de la exportación de palo brasil desde diversos puntos de la península de Nicoya hacia Panamá y otros puertos del Pacífico de la América del Sur. No obstante, en julio de 1813 el Capitán General de Guatemala, prohíbe el comercio entre Costa Rica y Panamá, lo que provoca la airada protesta de los ayuntamientos de las ciudades del interior del país.<sup>82</sup> Según declarara el Cabildo de Cartago, tradicionalmente Costa Rica efectuaba sus compras en León, pero el comercio con Panamá era más ventajoso y “su giro se había incrementado y permitía la extracción de sus frutos”. Además, según lo informaba el gobernador de Costa Rica, era evidente la prosperidad de algunos comerciantes locales “que antes andaban endeudados con Guatemala y León”.<sup>83</sup>

Para concluir vale la pena transcribir parte del extenso informe que el gobernador de Costa Rica envió al presidente

de la Audiencia de Guatemala en noviembre de 1818 y que resume la situación del comercio de la provincia de Costa Rica a fines del período colonial:

“La población total se aproxima a 60000 almas [...] siendo su principal ejercicio la agricultura que limitan para cosechar lo preciso al consumo interior, pues aunque se dedican al comercio y tráfico exterior, este se reduce a exportar a la provincia de Nicaragua alguna harina, azúcar, panela, y papas, en muy corta cantidad, porque no les proporciona comodidad alguna con respecto al costo y trabajo del transporte, retornando aquí copia de algodón, que se labra en tejidos llanos para el consumo. También se extraen algunas mulas por tierra firme para Panamá; pero nada de esto es bastante para nivelarse esta provincia...”.

Añade que “en virtud del comercio libre se construyeron en Puntarenas tres barcos en los cuales se exportaba a Panamá maderas, untos, harinas, azúcar y muchos otros artículos, y se introducían las cosas necesarias”. De inmediato condena la prohibición que de dicho comercio estableciera el presidente de la Audiencia de Guatemala y por ello pide que se revoque esta disposición.<sup>84</sup> En todo caso, esta prohibición es probable que no fuese tomada en cuenta y que el comercio entre Panamá y Costa Rica se mantuviese sin mayores interrupciones.

Investigaciones recientes indican que ya para 1813 “la tradicional articulación interregional y exterior del comercio americano ha desaparecido; no existen, ni son reconocibles, las rutas y directrices del tráfico de las dos primeras décadas del Comercio Libre (de 1778 a 1797) [...] Panamá no sólo controla una buena porción del comercio de Quito y Perú sino que también coloca bajo su órbita el litoral norte y centroamericano [...] sustrayéndolo al tráfico atlántico de sus respectivos puertos habilitados y, significativamente, a Veracruz”.<sup>85</sup> Como afirma Parrón Salas, “en definitiva, un nuevo territorio (Costa Rica) antes sufragáneo del monopolio guatemalteco, había roto también sus lazos y basculaba hacia el istmo su orientación comercial”.<sup>86</sup>

Gran parte de las disposiciones emitidas en España respecto al comercio con los extranjeros provenían de la Regencia, que se amparaba en la Constitución de Cádiz,

que permitía que se tomaran en cuenta los intereses de los americanos en asuntos comerciales. El regreso del monarca absolutista Fernando VII no modificó sustancialmente las anteriores decisiones. En todo caso, la única forma de mantener el aparato burocrático colonial era mediante el cobro de impuestos a las importaciones extranjeras (en absoluta oposición a los postulados del “exclusivo colonial”, en los que se había sustentado la prosperidad borbónica). Fue así como el Consejo de Hacienda de Indias, en sesión celebrada en pleno el 22 de agosto de 1818 “defendió y justificó las razones que impulsaron a la apertura del comercio de Panamá con las colonias amigas y neutrales, y puso de relieve las ventajas de la reexportación de Panamá a Nueva Galicia y demás provincias”.<sup>87</sup>

Por último, y siguiendo a Parrón Salas es probable, como afirma, que: “en 1818 es imposible precisar si lo que se tiene entre manos es en realidad un comercio exterior en muy avanzado proceso de descomposición o su articulación está radical e innovadoramente transformada respecto de la situación anterior a las guerras napoleónicas”.<sup>88</sup> En ese sentido, cabe señalar que al término del período colonial se diluyen los circuitos comerciales hispánicos y entran con fuerza los ingleses (sin olvidar a los estadounidenses). En especial, a partir de la isla de Jamaica se tejen las nuevas redes mercantiles que se extienden hacia Panamá (y de allí al Pacífico centroamericano), la Mosquitia y Belice. Es en este nuevo contexto que debe situarse el estudio del comercio marítimo en los años finales del período colonial y en el tránsito hacia los nacientes estados independientes.

En el caso de Costa Rica, no puede afirmarse que se vinculara exclusivamente a Panamá. Muchas de las embarcaciones que se presentaban en el Golfo de Nicoya (si bien principalmente en la jurisdicción de la alcaldía de Nicoya) en busca de palo brasil, iban consignados a puertos de América del Sur (Guayaquil, Paita) que formaban parte de enlaces comerciales distintos a los de Panamá, como Filipinas o colonias británicas asiáticas o bien rumbo a Chile y de allí (cruzando el estrecho al sur de Tierra del Fuego) hacia Inglaterra.

## Notas

1. León Fernández. *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica*. (CHCR). Tomo V. p. 86.
2. Citado por Carlos Meléndez. "Aspectos sobre la historia del cultivo del trigo durante la época colonial". En: *Costa Rica: tierra y poblamiento en la colonia*. San José: Editorial Costa Rica. 1977. pp. 99-116.
3. Pierre Chaunu. *Séville et l'Amérique (XVI-XVII siècle)*. París: Flammarion. 1977. p. 165
4. Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR). Sección Histórica (SH), Serie Guatemala No. 008, año 1157
5. León Fernández. *Conquista y Poblamiento en el Siglo XVI. Relaciones histórico-geográficas*. Vol. 2, Editorial Costa Rica. 1976. p. 308.
6. *Ibíd.* p. 315.
7. Claudia Quirós. *La Era de la Encomienda*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica. 1990. p. 9
8. León Fernández. *Historia de Costa Rica durante la dominación española (1502-1521)*. Editorial Costa Rica. (2 da edición). 1975. p. 76.
9. ANCR, SH. Protocolos de Cartago, expediente No. 801, folios 29-30, 6 de mayo de 1607.
10. León Fernández. *Conquista y Poblamiento*. op. cit. p. 31
11. Claudia Quirós. op. cit. p. 131
12. Thomas Gage. *Viajes en la Nueva España*. La Habana: Casa de las Américas. 1980. p. 229.
13. "Supresión del oficio de Tesorero de la Provincia de Costa Rica. Inventario de haberes de la Caja Real de Costa Rica que pasaron a la de Nicaragua (1635-1637)". En: *Revista de los Archivos Nacionales de Costa Rica*. Enero-junio, 1935. XVII. p. 11.
14. *Ibíd.* pp. 7-44.
15. León Fernández. CDHCR. Tomo VIII. p. 202.
16. Miles Wortman. *Government and Society in Central America, 1680-1840*. Columbia University Press. New York. 1982. p. 7.

17. *Ibíd.* pp. 10 y 88.
18. Alfredo Castellero. "Los puertos y el movimiento portuario de Panamá Viejo". En: Panamá Viejo. 2a parte, Vol. 32. pp. 2-3.
19. ANCR, SH, Serie Guatemala, No. 078 (27 de abril de 1637), Serie Cartago No.005 (9 de julio de 1637).
20. ANCR, SH, Protocolos de Cartago, Expediente No. 805, f. 100 (24 de setiembre de 1638).
21. ANCR, SH, Serie Guatemala, No. 112 (24 de octubre de 1679); Protocolos de Cartago, Expedientes Nos. 824, f. 14 v. (1 de junio de 1675) y 825, f. 71 (19 de enero de 1678).
22. León Fernández. CDHCR. Tomo VIII. p. 474.
23. Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial (1700-1789)*. Barcelona: Ariel, S.A. 1979. p.98.
24. ANCR, SH, Ca 105 (diciembre 1700) y Ca 1081, folio 56 (junio 1700). También Archivo General de Indias (Sevilla, España), Sección Audiencia de Guatemala, Legajo N° 359, folio 90 (año de 1701). "Negros que proceden de un decomiso en Esparza de la fragata Nuestra Señora de la Soledad y Santa Isabel". ANCR, SH, Ca 240 (4 de setiembre de 1719).
25. Fernández, León. *Historia de Costa Rica durante la dominación española 1502-1821*. San José: Editorial Costa Rica, 1975, p.163.
26. ANCR, SH, Serie Complementario Colonial (CC) 3993 (febrero 1708).
27. "Consideración de don Diego de la Haya Fernández sobre la continuación de Galeones". Citado por Luz Alba Chacón en: *Don Diego de la Haya Fernández*. San José. Editorial Costa Rica. 1967. p.240.
28. Fernández León, Colección de documentos para la historia de Costa Rica (CDHCR). Tomo VIII. p.495.
29. ANCR, SH, Protocolos Cartago (P.Ca) expediente 901 folio 10 (16 mayo, 1728) y expediente 902 folio 24 (25 abril, 1728).
30. ANCR, SH, Ca 340 (diciembre 1729).
31. ANCR, SH, Ca 377 (mayo 1736).
32. CDHCR, Tomo V. pp.480-481 y ANCR, SH, CC, 4408 (año de 1763).

33. ANCR, SH, CC 4416 (julio 1757) y Ca 529 (febrero 1758).
34. ANCR, SH, Ca 538 (marzo 1759).
35. ANCR, SH, Ca 551 y Ca 552 (julio 1761) y P. Ca expediente 949 folio 16 v (28 marzo 1761).
36. ANCR, SH, Gua 281 folios 53 y 72 (agosto 1745).
37. León Fernández. *Historia de Costa Rica durante la Dominación española 1502-1821*. Op. Cit. p.147.
38. ANCR, SH, Ca 280 (noviembre 1718).
39. ANCR, SH, Serie Complementario Colonial, N° 4079 (agosto de 1719).
40. ANCR, SH, Ca, 217 (diciembre 1718).
41. ANCR, SH, C.C. 4344 (enero 1746).
42. ANCR, SH, Gua 281 folios 53 y 53v. (agosto 1745) y CDHCR, Tomo IX, pp. 7 y 8
43. ANCR, SH, Ca 1081, folio 273 (octubre 1711).
44. ANCR, SH, C.C. 4333 (enero 1742) y P.Ca, exp. 930 Folio 1 (8 de febrero 1743).
45. ANCR, SH, Ca 452 (año de 1742).
46. ANCR, SH, C.C. 4379 (enero 1753).
47. Juan Carlos Solórzano F. "Las comunidades indígenas de Guatemala, El Salvador y Chiapas durante el siglo XVIII: los mecanismos de la explotación económica". En: *Anuario de Estudios Centroamericanos*. Universidad de Costa Rica. N° 11 (2). 1985. p.108.
48. Jesús Rico A. *La renta de trabajo en Costa Rica y su influencia en el desarrollo del campesinado del Valle Central Occidental (1776-1825)*. Universidad de Costa Rica. Tesis de Maestría 1988, p. 25-55.
49. Wortman. op. cit. p. 144.
50. ANCR, SH, Cartago 715, 2 folios (año 1778) y Cartago 749 (mayo 1780).
51. John E. Kicza. *Empresarios Coloniales*. México: F:C:E. 1986. p. 110, 114-115.

52. Jesús Rico A. op. cit. p. 240-243. Lowell Gudmundson. *Estratificación socio-racial y económica de Costa Rica, 1700-1850*. San José: EUNED. 1978. p. 148.
53. ANCR, SH, Cartago 1103 folio 84 (año 1798).
54. Mac Leod, Murdó. *Spanish Central America: A socioeconomic history, 1520-1720*. University of California Press. 1973. p. 337.
55. ANCR, SH, CC 4479 (año 1770).
56. ANCR, SH, Protocolos Cartago (P Ca) expediente 960 folio 113 (diciembre 1772).
57. ANCR, SH, CC 350 (año 1774).
58. ANCR, SH, Cartago 538 (año 1759); Cartago 551 Y 552 (año 1761); CC 4416 (año 1757).
59. Jesús Rico A. Op.Cit. p. 206-207.
60. ANCR, SH, Guatemala 551 (junio 1787). Rico A., Op.Cit. p. 207.
61. ANCR, SH, Guatemala 551 (junio 1787) e, "Informe de D. Tomás de Acosta sobre los productos agrícolas de Costa Rica. 1802", León Fernández. CDHCR. Tomo X. p. 279-281.
62. ANCR, SH, CC 4915 (agosto 1787). Vid. Elizabeth Fonseca. "El cultivo de la caña de azúcar en el Valle Central de Costa Rica. Época Colonial". En: *Costa Rica Colonial, Comisión Costarricense del V Centenario*. San José. 1989. p.79-104
63. Citado por E. Fonseca. 1989. op. cit. p. 93.
64. Jesús Rico A. Otras exportaciones en los años de 1812, 1816 y 1818. Op.Cit. p. 215-216.
65. León Fernández. Historia de Costa Rica durante la dominación española, op. cit. p. 135.
66. ANCR, SH, Guatemala 384 (febrero 1774) 134 folios; CC 343 (marzo 1774) 12 folios, Guatemala No. 773 (diciembre 1800) 19 folios; Guatemala, 424 (junio 1779).
67. León Fernández. CDHCR. "Informe sobre las pesquerías de perlas y caracol de tinte de Nicoya. 1803". Tomo X. p. 292-294.



68. William Dampier. *Piratas en Centroamérica, S XVII*. (Traducción y Selección Luciano Cuadra). Managua, Banco de América. 1978. p. 160.
69. ANCR, SH, CC 286, 289, 747 (año 1769).
70. Víctor H. Acuña. *Le commerce extérieur du Royaume du Guatemala au XVIII e siècle*. Tesis doctoral. Inédita. París. E.H.E.S.S., 1978, p. 225.
71. ANCR, SH, CC 310 (mayo 1771).
72. Clotilde Obregón. "Inicio del comercio británico en Costa Rica". En: *Revista de Ciencias Sociales*. Universidad de Costa Rica, No. 24 (octubre 1982), p. 59-70.
73. ANCR, SH, CC 845 (enero 1789).
74. ANCR, SH, CC 3557 (año 1799); CC 2108 (noviembre 1809); CC 2131 (enero 1810); CC 2632 (enero 1815).
75. ANCR, SH, CC 4969 (noviembre 1801).
76. ANCR, SH, CC 2071 (abril 1809).
77. ANCR, SH, CC 791 (Año 1788).
78. ANCR, SH, Serie Archivo Municipal, No. 442, folio 41 (1802).
79. Cleto González Víquez. *El puerto de Puntarenas, algo de su historia*. San José: Imprenta Gutemberg. 1933. p. 9.
80. León Fernández, Historia de Costa Rica durante la dominación española, op. cit., p. 220.
81. Jesús Rico Aldave. *La renta de tabaco en Costa Rica y su influencia en el desarrollo del campesinado del Valle Central Occidental (1766-1825)*. Universidad de Costa Rica. Tesis inédita. 1988. p. 193.
82. León Fernández. *Historia de Costa Rica durante la dominación española*. op. cit., p. 230.
83. Citado por Carmen Parrón Salas. "La dislocación del comercio americano y las últimas tentativas normalizadoras (1808-1818)". En: *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerika JbL.*, 30, 1993, pp. 162-163.
84. León Fernández. Historia de Costa Rica durante la dominación española op. cit., p. 234.

85. Carmen Parrón Salas, *op. cit.* p. 160.
86. *Ibíd.* p. 163.
87. *Ibíd.* p. 173.
88. *Ibíd.* p. 175.