

CIO
972.863
P984p

arenas
1983.
sitario
nas.

PUNTARENAS:

* TRES ESTUDIOS SOBRE SU HISTORIA.

Aspectos socio - económicos de la Ciudad
del Espíritu Santo de Esparza.

Claudia Quiros Vargas

El Puerto de Puntarenas.

Cieta González Viquez.

Evolución político - administrativa de la
provincia de Puntarenas.

Marielos Murillo Murillo.

Rodolfo Fernández Carballo.

Compilación:

Marielos Murillo Murillo.

Rodolfo Fernández Carballo.

Biblioteca Puntarenas
Nº 1 Setiembre 1983.
Colegio Universitario
de Puntarenas.

PUNTARENAS:

*** TRES ESTUDIOS SOBRE SU HISTORIA.**

Aspectos socio - económicos de la Ciudad
del Espíritu Santo de Esparza.

Claudia Quirós Vargas

El Puerto de Puntarenas.

Cleto González Víquez.

Evolución político - administrativa de la
provincia de Puntarenas.

Marielos Murillo Murillo.

Rodolfo Fernández Carballo.

Compilación:

Marielos Murillo Murillo.

Rodolfo Fernández Carballo.

CIO
972.863
P 984p

BIBLIOTECA OCCIDENTE-UCR



0139849

0139849

19 FEB 2008

27 NOV 2000



Compilación:

Lic. Marielos Murillo Murillo

Lic. Rodolfo Fernández Carballo

Corrección de estilo:

Lic. Danilo Rodríguez Calderón

Secretaria:

Sandra Contreras Valdés

Poligrafista:

Agustín Cruz Calvo

Compaginación:

Norma Méndez López

Jorge Edo. Gutiérrez Contreras

Javier Ortega Camareno

Empastado:

Freddy Ledezma Vásquez

Primera Edición: Setiembre 1983, C.U.P.

COLEGIO UNIVERSITARIO DE PUNTARENAS
PUNTARENAS, COSTA RICA.

972.867

M977p

Murillo Murillo, Marielos

Puntarenas : tres estudios sobre su historia/ Marielos Murillo y Rodolfo Fernández - Carballo; compiladores. -- (1 ed.) -- Puntarenas, C.R. : Imprenta CUP, 1983.

166 p. -- (Colección Biblioteca Puntarenas, Nº 1)

1. PUNTARENAS - HISTORIA. I. Fernández - Carballo, Rodolfo, comp. II título.

INTRODUCCION

Uno de los objetivos fundamentales de los profesores de Humanidades del Colegio Universitario de Puntarenas, y en particular de Historia de la Cultura; es dotar a esta Institución, a sus estudiantes, a la comunidad puntarenense y al país, de un grupo de obras e investigaciones sobre diferentes aspectos de la ciudad de Puntarenas, las regiones que sobre ella tienen influencia y de la provincia. Deseamos con ello formar una colección de obras titulada "Biblioteca Puntarenas", donde no sólo se exprese el resultado de investigaciones del C.U.P. sino también el aporte de otros estudios que se realicen sobre la provincia.

Hoy damos el primer paso. Presentamos esta obra donde se incluye un resumen de la tesis de la Lic. Claudia Quirós Vargas sobre aspectos históricos socio-económicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción, el estudio completo de Cleto González Víquez sobre la historia del Puerto de Puntarenas, publicado en 1933 y un ligero estudio sobre la conformación político administrativa de la provincia de Puntarenas, a nuestro cargo.

Es importante que los estudiantes del C.U.P. y de otras instituciones de la región central y sur, estén al tanto de los orígenes de la ciudad y la provincia de Puntarenas. Esta obra va dirigida a ellos, pero también al pueblo puntarenense, a los ciudadanos que con su trabajo, esfuerzo y dedicación, han contribuido al desarrollo de la región del Pacífico Central y sur de nuestro país.

Debemos reconocer que presentamos estos estudios con el propósito de contribuir a ennoblecer los primeros hombres y poblaciones que sentaron las bases del actual desarrollo.

El resumen de la valiosa Tesis de la Lic. Claudia Quirós Vargas de Quesada, lo realizamos tratando de extraer los datos de mayor interés, tomando en cuenta la finalidad de los estudios aquí incluidos.

El mismo, nos proporciona un marco histórico-geográfico de toda la región pacífica, comprendida entre el río Grande y el Salto por la parte sur y norte respectivamente. Se incluyen en este estudio territorios de los hoy cantones de Bagaces, Cañas, Tilarón, Abangares, Central de Puntarenas, Miramar, Esparza, San Mateo y Orotina.

Comprende esta lectura características geográficas de la región y un análisis del paisaje cultural, donde se destacan los pueblos de Santa Catalina de Garabito, Villa Bruselas, Aranjuez, ciudad del Espíritu Santo y puertos de La Caldera, Punta Arenas, La Barranca y otros. Hace refe

rencia además, sobre la evolución de los aspectos económicos más importantes de la región como la agricultura, la ganadería y el comercio portuario, para finalmente exponer sobre los grupos sociales existentes, su bases de riqueza y el negocio de la esclavitud en esta región, donde se consideró al esclavo como cualquier mercancía.

La investigación de Claudia Quirós posee el gran mérito de aportar información tomada de fuentes originales, así como contribuir al estudio del período menos investigado e interpretado en nuestra historia: la época colonial.

La obra de Cleto González Víquez, expresidente del país y estudioso de nuestra historia, fue publicada en 1933. Manifestaba entonces don Cleto que su pequeño trabajo - que no tiene más mérito que el de una paciente investigación según sus palabras - no será del todo perdido, si logra llamar la atención sobre los peligros y trastornos que pueda ocasionar la lucha de corrientes y el acarreo de materiales que obligará a emprender en el estero y el golfo obras de dragado. Si tomamos en cuenta que estas obras por él consideradas de urgencia se han realizado, tenemos entonces que se cumplió su objetivo ya que contribuyó a llamar la atención en las autoridades sobre ese problema, que aún hoy se produce por acción de las corrientes marinas y de los ríos que desaguan en el estero y el golfo.

Los méritos del trabajo no terminan en ese aporte o en el de su paciente investigación, sino que van más allá. La obra de González Víquez nos proporciona una riqueza de datos - de los que lastimosamente no se apuntaron las fuentes - sobre la historia del puerto de Puntarenas. Se incluyen aspectos sobre el desarrollo inicial y la lucha de su gente por acrecentar la infraestructura que proporcionaría la base de una mayor solidez comercial, su instalación definitiva como puerto que fue un bregar constante y los grandes problemas que siempre han azotado a su población.

En fin, la investigación de González Víquez nos lleva a conocer los más diversos aspectos de una ciudad y un puerto en constante movimiento - hacia los ideales de superación y desarrollo.

El estudio final que hemos realizado - y que forma parte de una más sólida investigación en marcha -, da a conocer los antecedentes históricos así como el desarrollo que llevó a la formación político-administrativa de la actual provincia de Puntarenas. Se da a conocer en él la evolución de la comarca hacia la conformación provincial a través de la integración y formación de cada uno de sus cantones.

Esta última lectura pretende dotar al estudioso de la provincia, de

un marco histórico-geográfico sobre la evolución político-administrativa de la provincia de Puntarenas, para la mejor comprensión de su historia.

Los tres estudios aquí finalizados, no son más que parte de la historia de Puntarenas que deseamos rescatar y dar a conocer. Ese es nuestro propósito y en él, queremos contar con el apoyo y con el aporte crítico-constructivo del pueblo puntarenense. Por ello agradecemos de antemano a todas aquellas personas que quieran hacer observaciones sobre estos estudios, o bien, que en su deseo de ayudar a este rescate histórico nos proporcionen datos u otras fuentes que contribuyan a nuevas investigaciones.

Agradecemos a la Lic. Elieth Berrocal, Coordinadora General de Carreras del C.U.P. y al Lic. Danilo Rodríguez Calderón, Decano de la Institución, por facilitar y estimular nuestro quehacer.

Palabras semejantes a todos aquellos que han contribuido con este -- trabajo, en especial a Sandra Contreras Valdés, encargada de la parte mecanográfica del mismo.

Lic. Marielos Murillo Murillo

Lic. Rodolfo Fernández Carballo

Julio - 1983

ASPECTOS SOCIOECONOMICOS DE LA
CIUDAD DEL ESPIRITU SANTO DE
ESPARZA Y SU JURIDICCION
(1574 - 1848)

Claudia Quirós Vargas de Quesada

PRESENTACION

En 1974 inicié la presente investigación, motivada por el hecho de que precisamente ese año se cumplía el cuatricentenario del asentamiento y población de la ciudad del Espíritu Santo. Especialmente por mi condición de esparzana pretendí que con mi trabajo contribuiría, en alguna medida, con la conmemoración de tan importante acontecimiento histórico.

Pero las actividades del Cuatricentenario se realizaron en el mes de abril, cuando aún no había recopilado ni la mitad de la bibliografía.

De todos es sabido el pobre espectáculo que presencié nuestra comunidad en la conmemoración, si así puede llamarse, de este hecho histórico trascendental, no solo para la ciudad sino que a nivel regional y nacional. Pues en él no hubo la participación abierta a que teníamos derecho todos los ciudadanos, para celebrar con fervor cívico esta gloriosa efemérides.

Lejos de ello, tal suceso originó serias discordias entre los vecinos al pretender restaurar el nombre de la ciudad.

La situación planteada puso en evidencia que en realidad se desconocía el acontecer histórico de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza; y su trayectoria como cabecera de la jurisdicción durante el período colonial.

En cierto modo, esto me alentó a continuar con mi investigación, en la que invertí tres años, uno de ellos a tiempo completo.

Con la certeza de no haber agotado el tema, porque en él analizo varios aspectos de la época colonial, período menos investigado e interpretado de nuestra historia, pongo en manos de ustedes la presente investigación. De antemano reconozco que en ella encontrarán muchos errores; pero honestamente creo que el trabajo tiene algún mérito en cuanto al aporte de su información, basada en las fuentes originales de nuestro Archivo.

En el entendido de que la jurisdicción de Esparza se extendía desde el Río Grande hasta el río El Salto, traté de agotar la bibliografía relacionada con todos los aspectos de la región: De la Serie Tierras obtuve valiosa información por referirse a denuncias y a la legislación en cuanto a la propiedad territorial. Igualmente revisé todos los Protocolos Coloniales, agotando los de Bagaces y Puntarenas. De la Serie Mortuales Coloniales, recabé algunos de los informes más importantes. Lo mismo puedo decir de la Serie Complementario Colonial; y cuantitativamente obtuve menos información de las Series Cartago y Guatemala, pero siempre de gran valor.

En relación con el Archivo Municipal de Esparza, lo estudié y recopilé en su totalidad. Finalicé mi investigación con las Series Congreso y Gobernación.

Se me presentó alguna dificultad con las Mortuales que están catalogadas por provincias; al principio estudié los diez expedientes de Puntarenas, que lógicamente se referían a la jurisdicción de Esparza. A medida que me familiaricé con los nombres y basada en éstos, revisé las de Cartago y Guanacaste y ampliando el número a 48 expedientes.

Igual dificultad encontré con los Protocolos de Puntarenas, que no deben estar catalogados con ese título, por cuanto se refieren a Esparza y su jurisdicción. Recordemos que Puntarenas integraba parte de dicha región y hasta 1848 fue erigida como cantón de Alajuela.

Lo que sí constituye un problema, es la escasez de documentación para el siglo XVII. En nuestro caso es explicable dadas las depredaciones que a finales de ese siglo realizaron los piratas en la ciudad de Esparza.

Cronológicamente, la investigación abarca el período comprendido entre 1574 y 1848, ambas fechas correspondientes a la fundación de la ciudad del Espíritu Santo; y a su descenso como Distrito 2º del Cantón de Puntarenas.

Aunque Bagaces fue segregado de Esparza en 1787, incluí durante todo el período de mi investigación, con el fin de lograr continuidad y poder interpretar todos los aspectos que me interesaban de la jurisdicción en general.

Esparza, diciembre de 1976

Claudia Quirós Vargas

SIGLAS

Cartago C.=	Cartago Colonial
c.c.=	Complementario Colonial
G.c.=	Guatemala Colonial
Prot. Bagaces=	Protocolos de Bagaces
Prot. Cartago=	Protocolos de Cartago
Prot. Heredia=	Protocolos de Heredia
Prot. Puntarenas=	Protocolos de Puntarenas
Prot. San José=	Protocolos de San José

LA REGION

A. PAISAJE NATURAL

1. Situación y Superficie

La región geográfica en estudio comprende la siguiente delimitación:

Al Noroeste el río Tempisque y su tributario El Salto; por el Sureste el río Grande de Tárcoles⁵ y la Quebrada Honda de la Boca del Monte del Aguacate. Hacia el Pacífico comprende todo el litoral entre los dos ríos mencionados.

Por el interior se extiende hasta las faldas de la Cordillera Volcánica de Guanacaste, Sierra de Tilarán y parte de los Montes del Aguacate (1).

De acuerdo con las cuencas hidrográficas, abarca un área estimada en 4.800 Km².

La zona así delimitada integra la porción Sureste de lo que actualmente se conoce como la Región del Pacífico Seco; y dentro de ella tienen jurisdicción las provincias de Guanacaste, Puntarenas y Alajuela; con los cantones de Bagaces, Cañas, Tilarán y Abangares; Central de Puntarenas, Miramar y Esparza; San Mateo y Orotina respectivamente.

Las actividades económicas predominantes giran en torno al campo agropecuario; especialmente la ganadería, cultivo de arroz y caña de azúcar. Este último producto es absorbido por los ingenios Taboga y El Palmar.

En la parte Sur, debido al régimen de lluvias, se ha incrementado la economía agrícola con énfasis en los frutales.

Durante la última década, se ha fomentado y fortalecido el turismo.

La actividad portuaria tiene perspectivas muy halagadoras ya que se ha iniciado la reinstalación del puerto colonial de La Caldera.

Desde la época colonial existen dos salinas en la zona: la Albina (conocidas como Las Salinas), ubicadas en la bahía de La Caldera; y las de Chomes, que han abastecido de sal al país.

También están las salinas de Colorado de Abangares, donde se procesa la sal con técnicas más modernas y que está a cargo de la Cooperativa Nacional de Productores de Sal (CO.NA.PRO.SAL).

La Corporación Costarricense de Desarrollo (CODESA), ha desarrollado en la región uno de los proyectos más ambiciosos y de mayor provecho para la economía de la zona: La instalación de una fábrica de cemento, que utilizará los yacimientos de las calizas abundantes en toda el área.

La economía pesquera ha logrado su mayor desarrollo en la ciudad de Puntarenas, donde se han montado varias plantas procesadoras de mariscos, generando una importante fuente de trabajo; y para el país entrada de divisas, porque la mayoría de los productos manufacturados se exportan a otros mercados.

2. Rasgos Físicos: (2)

a. Relieve

Comprende tierras: altas, centrales y bajas. Las primeras constituyen la región montañosa, orientada hacia las faldas de la cordilleras. Están formadas por áreas muy accidentadas, con 600 o más metros de altura.

Las segundas ocupan la zona central, originando una meseta que se extiende desde Cañas hasta Orotina, y algunos cerros aislados en la porción del Noroeste, con una altura que oscila entre 600 y 150 metros.

Las tierras bajas son las llanuras, en general planas y parejas, formando una especie de cuenca entre los ríos Abongares y Tempisque. La otra parte, alledaña al litoral entre los ríos Lagartos y La Oerranca.

b. Suelos

De acuerdo con el área delimitada, existen varias clases de suelos definidos por el relieve: En las partes bajas están los aluviales ácidos, aluviales drenados y gley húmicos: Los primeros localizados casi a nivel de tierras bajas, adyacentes a corrientes y pequeñas áreas cerca de la costa; formados por materiales recientemente depositados, con drenaje imperfecto, son ácidos y sometidos a inundaciones estacionales. Con un alto potencial agrícola para la buena producción de casi todos los cultivos.

Los segundos por ser drenados requieren irrigación durante la estación seca. Tienen un elevado potencial agrícola para el cultivo de maíz, arroz, pastos, etc.

Los gley húmicos están ubicados en las playas, dunas, deltas, marjales y pantanos. Generalmente formados por arenas estériles, los de dunas y playas. Los suelos de los deltas, marjales y pantanos son aluviales con turba y cieno. El potencial previsible es poco, excepto en áreas locales de cultivos de subsistencia. Puede extenderse el cultivo del arroz, pero superando el control del agua, para impedir el secamiento y la posible formación de condiciones ácidas y tóxicas que impidan el crecimiento vegetal.

En la zona central se encuentran los planosoles y latosoles; de estos últimos hay dos clasificaciones: los que bordean las faldas de la Cordillera de Guanacaste, Sierra de Tilarán y Montes del Aguacate. Los segundos se localizan en las lomas o mesetas. Los dos suelos profundos y bien drenados, de textura arcillosa proveniente de rocas sedimentarias; son bajos en nutrientes y poseen poco potencial agrícola.

c. Drenaje

La jurisdicción comprende varias cuencas hidrográficas, con un caudal variable y determinado por las lluvias estacionales. Distinguiéndose en primer término el río Tempisque que en unión de sus tributarios abarca un área de 3.412 Km^2 , de los que una porción estimada en 340 Km^2 pertenecen al valle oriental.

Continuando hacia el Sureste tenemos la cuenca del Bebedero, que comprende una superficie de 2.078 Km^2 , integrada por varios ríos que desaguan el valle de Bagaces: Las piedras, Blanco, Tenorio, Combicí,

Cañas y otros menores. Esta y la del Tempisque son cuencas sumamente planas que reciben la influencia de las mareas, lo que facilita la navegación en las partes bajas de sus cursos.

Luego está la cuenca del río Abangares, que junto con los ríos: Lagartos, Chomes, Río Seco, Ciruelas y Tubures, desagua los valles de Abangares y Tubures. Toda la cuenca tiene un área de 1.316 Km².

Finalizando la costa oriental del Golfo de Nicoya, encontramos la cuenca de La Barranca, formada únicamente por el río del mismo nombre. Es importante destacar que esta cuenca abarca parte de los cantones de San Ramón y Palmares, con una superficie de 380 Km², de los cuales aproximadamente la mitad integra parte de la Región del Pacífico Seco.

Continúa la del río Jesús María que junto con sus Tributarios: el Paires y el Machuca, drenan el valle de Coyoche. Esta cuenca abarca un área de 348 km².

El río Grande de Tárcoles de cuya enorme cuenca hidrográfica que tiene una superficie de 2.019 Km², una porción muy pequeña, estimada en 90 Km² de la parte baja de su valle occidental forma parte del Pacífico Seco.

d. Recursos Minerales

En la orilla de los ríos Lagartos y La Barranca se localizan grandes yacimientos de bauxita laterítica, desarrollados en terrazas aluviales...

En Tivives (Landecho), La Caldera y playa de La Angostura en Puntarenas, se encuentran yacimientos magnetíticos impuros.

En las minas de Guacimal existe plomo con mineralización de galena de poco espesor en rocas volcánicas.

El oro y la plata se localizan en los distritos mineros de Abangares, Montes de Oro y El Aguacaté.

En Colorado de Abangares, Chomes y La Albina, se obtiene sal por evaporación.

A lo largo de la cordillera volcánica de Guanacaste se encuentra azufre nativo. El cuarzo en los Montes del Aguacate y Sierra de Tilarán.

El ópalo, en el distrito San Jerónimo de Esparza.

El xilópalo o madera fócil, abunda en Mata de Limón y río Lagartos.

3. Climatología

a. Temperatura

En las partes más elevadas de las cordilleras se registran iso

termas de 27°C. En la región marítima la temperatura sube hasta 36°C.

b. Clima

En la región se producen diferentes regímenes de lluvias: la más baja de 1500 mm. ocupa todo el Golfo de Nicoya y parte de su costa oriental. Otra intermedia de 2.000 mm. se extiende hacia la parte Norte de la región. La más elevada de 2.500 mm. se ubica en la cumbre de las cordilleras y en el Sur de la Región donde se encuentran los cantones de Esparza, San Mateo y Orotina.

c. Clasificación

A.W., para toda la zona baja de la región, es el clima Tropical Lluvioso Seco, característico de tierras bajas calientes.

A.M.W., lluvioso con influencia monzónica, en las faldas de las cordilleras orientales hacia el Pacífico.

4. Flora y Fauna Nativas

a. Flora

El Bosque Pantanoso se localiza dentro de toda la faja costera, subiendo hasta donde llega la pleamar. Tiene densos manglares, árboles, arbustos y pastos de marjal.

Dentro de la zona central, partiendo del río Chomes hacia el Noroeste, se encuentra el Bosque Deciduo Abierto, caracterizándose por la gran variedad de especies entremezcladas con árboles y arbustos. Este bosque se destaca por la abundante riqueza de maderas finas como: el pochote, cedro, guachipelín, roble y otros.

Desde las faldas de la sierra de Tilarán hasta los cantones de Esparza, Orotina y San Mateo, se desarrolló el Bosque Mixto, formado por árboles más pequeños. Con la característica de que algunos cambian sus hojas cada otoño, y otros tienen hojas perennes. Estas especies varían de acuerdo a los suelos, precipitación y altura.

b. Fauna

La región se caracteriza por la abundancia de aves. Tanto en el litoral como en la zona intermedia y la montaña están presentes en considerable cantidad. También se encuentran mamíferos y reptiles lo que pone evidencia que la fauna nativa del Pacífico Seco fue muy abundante y variada.

B. PAISAJE CULTURAL

1. Culturas Precolombinas

La región comprendida entre el río Zapandí y las sierras de la

Herradura fue el habitat de varios grupos indígenas:

Los Corobicíes, que habitaron la zona comprendida entre los ríos Tenorio y Corobicí, éstos se establecieron en nuestro territorio con anterioridad a los demás grupos (3). No existen referencias de esta cultura, únicamente se menciona la hermosura de su lengua (4), y se conserva el nombre del río Corobicí afluente del Tenorio dentro de la misma región.

Los Chorotegas o Mangués, que junto con los Nicaraos provenían de la región de Xocomisco en México (5).

Los primeros se establecieron en Nicaragua antes de llegar los Nicaraos, y cuando este sucedió fueron derrotados y tuvieron que desplazarse más hacia el Sur, ubicándose en la Península de Nicoya y banda oriental del Golfo (6).

Al iniciarse la conquista española, los Nicaraos habitaban el istmo de Rivas, y los Chorotegas ocupaban el litoral Pacífico de Centroamérica, desde Bahía Fonseca hasta las sierras de Herradura en Costa Rica, inclusive la Península de Nicoya y algunas islas del Golfo (7), es decir que los Chorotegas se dispersaron ocupando un área considerable, y dentro de ésta, se establecieron los asentamientos de los Nicaraos.

Opina la Dra. Chapman que los dos grupos tenían semejanzas en cuanto a su economía, cultivo del maíz, frijoles, yuca, tabaco, algodón, axí, etc. Recolectaban la miel de abeja, y fueron diestros en la cacería y la pesca.

Otra actividad importante fue el tejido y la cerámica. El cultivo del cacao fue monopolio de los Nicaraos (8), de éstos desciende el pueblo de Bagací, único grupo de cultura Nahuatl establecido en nuestra jurisdicción; predominando en ella los de origen chorotega o mangués.

Para complementar el tema, destacaremos algunos aspectos de los grupos indígenas durante la Colonia: El pueblo de Bagací fue otorgado en 1573 por el Gobernador Perafán de Rivera, con título de Primera Encomienda al Conquistador Francisco Muñoz (9).

Las fuentes documentales contienen referencias únicamente de dos pueblos: En 1583, el Gobernador Diego de Artieda y Cherino, le comunica al Rey que en Garabito tiene una guardianía con 500 indios distribuidos en 9 Encomiendas.

Y en Chome, un Corregimiento con 15 o 16 indios (10).

En otro documento con fecha posterior se amplían los detalles respecto al primero, en el cual se le menciona Santa Catalina de Garabito (11). Ya en 1587 este pueblo contaba con cierta organización: Se les había otorgado la medida y título de sus ejidos, dentro de los que realizaban la agricultura comunal, especialmente de maíz, pejíbaye y algodón.

En 1590 tenían la iglesia cuya patrona era Santa Catalina, atendida por Fray Mateo Pereira (12).

Santa Catalina de Garabito será el único pueblo indígena que dentro de la jurisdicción que nos ocupa, sobrevivirá durante la mayor parte de la época colonial. En 1762 había en este pueblo 77 habitantes. Antes de levantarse este padrón se produjo una constante disminución de indígenas producto de una epidemia de sarampión y viruela.

En 1769, los últimos moradores fueron trasladados al pueblo de Nuestra Señora del Pilar de Tres Ríos (13).

2. Fundaciones españolas y su poblamiento inicial

Villa Bruselas fue el primer poblado español en territorio que en un futuro cercano integraría parte de la jurisdicción de la provincia de Costa Rica (14).

Estaba ubicada en la costa oriental del Golfo de Nicoya, que constituyó la región más importante durante la jornada administrativa de la ciudad del Espíritu Santo.

Francisco Fernández de Córdoba, fundador de dicha villa, dejó como Teniente de Gobernador de la misma al Capitán Andrés de Garabito, primer español que penetró en el valle de Coyoche, actual jurisdicción del cantón de Esparza (15).

Aunque efímero, este asentamiento—abandonado en 1527—permitió a sus colonos enriquecer el conocimiento geográfico cultural, económico y social de la región aledaña, inclusive el Golfo de Orotina y sus islas, que a partir de esa época se convirtieron en la ruta más corta y segura hacia la provincia de Nicaragua (16). Y durante la colonización de nuestra provincia fue el trayecto usual para Gobernadores, funcionario y colonos que provenían del Norte.

Los verdaderos antecedentes de poblamientos españoles dentro de nuestra jurisdicción se remontan al siglo XVI con los dos asentamientos establecidos por el Lic. Juan de Cavallón: El Puerto de Landecho en la desembocadura del Río Gamalotal o Jesús María (17) y el campamento del Real de la Ceniza en el valle del Coyoche, margen del río

Machuca.

Don Pedro Afán de Rivera, gobernador de Costa Rica, ~~toma~~ toma posesión del cargo en 1568 y funda tiempo después, aproximadamente a una milla del embarcadero y poblado indígena de Chome, la ciudad de Aranjuez en la margen izquierda del río que ahora conocemos con ese nombre, y en su desembocadura el puerto de Ribera (18).

Durante un lustro, la ciudad de Aranjuez fue la segunda en importancia después de Cartago, y su puerto el punto de entrada y salida de la provincia.

En 1574 el nuevo Gobernador don Alonso Anguciana de Gamboa, despobló la ciudad de Aranjuez trasladando sus moradores a la del Espíritu Santo que él había fundado ese año (19).

De hecho, las personas mencionadas, fueron los primeros habitantes de esta nueva ciudad. Al respecto en 1935 el Lic. Cleto González V. hizo un interesante análisis histórico-geográfico, llegando a las siguientes conclusiones:

1. La ciudad del Espíritu Santo se estableció a una legua de un puerto importante, que él supone debe ser La Caldera, y a una legua antes de la actual ciudad de Esparza.
2. El cambio al sitio actual, pudo ocurrir entre 1622 y 1629, y coincidir con el nombre de Esparza, porque en ese período se dice que Esparza queda a 3 leguas de La Caldera (20).

Por nuestra parte, las investigaciones realizadas nos han permitido elaborar una hipótesis que en algunos aspectos concuerda con la de don Cleto:

1. Como éste, suponemos la existencia de dos asentamientos, y que el primero estuvo a una legua del actual.

Pero en el análisis del Lic. González Víquez, no menciona la educación del primer sitio. Tratar de establecer el primitivo asiento de la ciudad el Espíritu Santo ha sido uno de los principales objetivos de nuestra investigación; que precisamente iniciamos visitando, en compañía de elementos conocedores, la porción Sureste, hasta 5 1/2 Km de la ciudad de Esparza. Con base en este reconocimiento y el contenido de los documentos, hemos llegado a la conclusión de que posiblemente la ciudad se asentó en el ángulo formado por los ríos La Barranca y Esparza en su confluencia; donde actualmente se encuentra la hacienda Pan de Azúcar.

Expondremos algunos aspectos considerados para enunciar esta hipótesis:

Disponibilidad de agua, al situarse en medio de dos ríos.

Por el hecho de desembocar en mar abierto, el río La Barranca recibe la influencia de las mareas, permitiendo la navegación en su curso bajo, y la facilidad para las naves mayores de atracar en su desembocadura. Es decir se presentaron condiciones semejantes a las de la ciudad de Aranjuez y su puerto La Ribera.

La evidencia de esta actividad queda demostrada en dos fuentes documentales:

1. El encabezado para tomar declaración a un testigo dice: "En el astillero del río La Barranca, términos de la ciudad de Esparza, a seis días del mes de febrero de mil y quinientos y noventa y un años" (21).

2. En 1765 se efectuaron unas diligencias por la pérdida de unas petacas de tabaco, y uno de los testigos de oficio declara: "Durante el furioso temporal del mes de octubre de dicho año, rompió el río La Barranca y se unió con el de Esparza, que era donde estaban las galeras" (22).

En la hacienda Cabezas, hay una parte que denominan Las Caras, en nuestra visita comprobamos la existencia de monolitos, lo que indica existencia de moradores indígenas y consecuentemente la posibilidad de encomiendas para la ciudad aldeaña.

En cuanto a la distancia de una legua en relación con la ciudad de Esparza, hemos comprobado en el Mapa Político del Cantón, que de el Cementerio al sitio propuesto por nosotros, hay exactamente 5 1/2 Km correspondientes a una legua española. Y en línea recta hay la misma distancia de este sitio a La Caldera (23).

En relación con la fecha del traslado al asiento actual no creemos que haya sido en la señalada por don Cleto. La razón es la siguiente: La ciudad del Espíritu Santo fue establecida en 1574, y de acuerdo con la hipótesis del Lic. González Víquez, se trasladó en 1629, es decir que el primitivo asiento duró 55 años, más de medio siglo. Tal cantidad de años en la vida de un pueblo, por sencillo, pequeño, o pocos habitantes que haya tenido, se justifican con algunos vestigios. En todo el cantón de Esparza jamás se han localizado ni la más mínima evidencia de ellos. Consideramos que esta es una de las pruebas más fehacientes para demostrar el poco tiempo que duró la ciudad del Espíritu Santo.

En 1581 el Gobernador don Diego de Artieda y Cherino, que había tomado posesión de su cargo en 1577. (24), envía carta a Su Majestad informándole los resultados obtenidos en sus funciones. En un párrafo de ésta dice: "He poblado en la mar del Sur la ciudad de Esparza que tiene tres puertos, el más lejos a dos leguas y el uno que se llama La Caldera, pueden entrar en él navíos de alto bordo" (25).

Don Diego aprovechó la inconformidad de los antiguos moradores de Aranjuez, que en autos ejecutados a título de "Juicio Criminal" se los obligó a abandonar su ciudad para poblar la del Espíritu Santo, y los reubicó en el ~~asiento actual con el nombre de Esparza~~. No hay duda que este nuevo asentamiento se hizo en función del puerto La Caldera, porque la nueva ciudad fue la sede de funcionarios y autoridades encargados de controlar la actividad portuaria, en cuanto a "Registro" y "Despacho" de naves, cálculo y cobro de los impuestos, etc.

En relación con la fecha en que se instaló el puerto La Caldera y se reubicó la ciudad del Espíritu Santo ~~con el nombre de Esparza~~, creemos que posiblemente fue a mediados del año 1577, es decir a los pocos meses de haber llegado a la provincia, porque él se dedicó de lleno a esta actividad.

Respecto al siglo XVII, se carece de muchas fuentes documentales ya que los piratas asolaron e incendiaron la ciudad, en cuenta el cabildo, durante tres años seguidos.

La población de la ciudad se fue extendiendo hacia el valle de Tubures desde principios del siglo XVII. En el cual habían quedado algunos vecinos rezagados al abandonar la ciudad de Aranjuez. Este traslado de los esparzanos hacia los valles del Noroeste obedeció a dos motivos:

1. Toda la región era conocida desde el siglo anterior por ser la ruta obligada para ingresar a la provincia.
2. Debido a la apertura del "Camino de las mulas", los habitantes de Esparza y aún de Cartago, fueron estimulados a establecer en estos valles; dada la disponibilidad de tierras aptas para la cría y desarrollo de las mulas cuya demanda se incrementó al abrirse dicho camino.

Finalizando el mencionado siglo sucedieron los hechos que determinaron el desplazamiento casi total de los vecinos de Esparza hacia estos valles:

Las depredaciones de los piratas, que en tres años consecutivos

(1685-1686-1687) arrasaron la ciudad (26).

A partir de esta época la ciudad como tal perdió toda importancia, quedando únicamente como cabecera de la jurisdicción y sede de las autoridades administrativas.

Ya en los primeros años del siglo XVIII se había integrado un importante núcleo de moradores propietarios de haciendas ganaderas, en los valles de Bagaces y Abangares.

En 1687 se decretó la fundación de la parroquia de Bagaces coadjutoria de la parroquia del Espíritu Santo de Esparza.

En esta parroquia y en el Valle de Abangares donde se había construido una Ermita, además del culto religioso, se efectuaban otras actividades de carácter civil, como los autos de pregones en los remates de tierras, lectura de Bandos y otras diligencias administrativas.

Transcribiremos el encabezamiento de dos pregones realizados para el remate de tierras ubicadas en esa jurisdicción:

1. "En la Ermita de San José de Bagaces, a 12 de agosto de 1715, "(27).

2. "En la Ermita de Nuestra Señora de la Concepción de Abangares, a 4 días del mes de setiembre de 1715,..." (28)

En cuanto al primer pregón, no hay duda que se trata del primitivo asiento de Bagacis Vieja, establecida en la confluencia de los ríos Corobicí y Tenorio (29). En el segundo auto se demuestra el origen de la población de Las Cañas porque, precisamente a 4 Km al Sureste de esta ciudad hay un barrio llamado Concepción (30), que según los vecinos se le conoce también con el nombre de la Ermita.

El Obispo de Nicaragua, don Pedro Morel de Santa Cruz, en visita que realizara a mediados del siglo (1751) y al referirse a Esparza describe los límites de su jurisdicción, y respecto a la ciudad dice que anteriormente tuvo alguna importancia dado el comercio que se realizaba en sus puertos," pero hoy en día es la mayor desdicha del universo" (31). Confirmó 117 personas (32).

Respecto a la población, está formada por algunos ranchos, y que excepto el panorama que ofrece la vista del mar, el lugar no reúne las condiciones para establecerse. Esta situación y las invasiones de los piratas, ha provocado que los vecinos se dispersen hacia otros sitios.

Obviamente la actividad ganadera no permitió a los hacendados establecerse dentro de las villas, de ahí la desolación y abandono que el ilustre visitante apreciara de estos asentamientos.

No obstante la población fue incrementándose, a causa del desarrollo ganadero, actividad económica que logró su apogeo durante este período.

3. Evolución de los límites Territoriales y Administrativos.

a. Jurisdicción territorial y administrativa de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza.

La ciudad del Espíritu Santo se fundó en 1574, cuando nuestra provincia no había logrado aún su delimitación político-territorial definitiva. Si bien es cierto que en la Capitulación realizada con Artieda y Cherino, el 1 de diciembre de 1573 se establecieron los límites de Costa Rica (33), debemos agregar que fue hasta febrero de 1577 que don Diego entró por primera vez a nuestro territorio (34), cobrando vigencia los límites estipulados desde 1573.

Es a partir de esta época que podemos hablar de jurisdicción territorial y administrativa, porque fue cuando se establecieron los límites que regirían a la provincia durante toda la colonia, y se realizó el traslado y asentamiento definitivo de la ciudad de Esparza, cuya jurisdicción por el Noroeste limitaba con la Alcaldía Mayor de Nicoya.

El río Tempisque, accidente topográfico más representativo de la región, y su tributario El Salto, señalaron los términos territoriales de la providencia de Costa Rica por este sector.

La provincia abarcó el valle oriental del río Tempisque y la jurisdicción administrativa de Esparza se extendió por el norte, hasta los términos de la demarcación provincial.

El puerto Alvarado estaba dentro de la jurisdicción territorial de Esparza.

En relación con el límite Sureste no disponemos de información que lo detalle en forma precisa. Pero en toda fuente relacionada con tierras en el valle de Landecho se menciona el Río Grande como límite por ese sector.

Lógicamente los límites administrativos de Esparza, abarcaron todo el litoral comprendido entre los límites analizados, inclusive la **Punta** de Arenas. En cuanto al interior del territorio, éstos se ampliaron en la medida que surgieron nuevas haciendas y núcleos de población.

La situación en cuanto a la jurisdicción territorial administrativa permaneció estable, hasta 1787 en que el gobernador don Joseph

Perié se dirige a la Audiencia exponiendo la necesidad y motivos para nombrar un Teniente de Gobernador en Bagaces (35). Este fue el principio para segregarse la jurisdicción de Bagaces de la administración de Esparza.

Los motivos expuestos por don Joseph Perié, plantean en forma concreta la situación económica y social de toda la región:

La economía derivada de la actividad ganadera se había desarrollado en mayor proporción en el valle de Bagaces, lo que determinó el éxodo de los moradores hacia su jurisdicción.

Con base en esta división, a la ciudad de Esparza se le nombraría Teniente de Gobernador, por tener el "puerto de mar". Es decir, que a partir de esta nueva delimitación nuestra ciudad dependería de la actividad económica que eventualmente podría lograrse en el puerto La Caldera.

Después de esta fecha, la jurisdicción administrativa de Esparza, se redujo a la mitad.

El límite Norte se ha mantenido hasta nuestros días; porque el río Lagartos, salvo un trecho de su bajo cauce, separa a las provincias de Guanacaste y Puntarenas.

Desde mediados del siglo XVIII, La Caldera, había perdido su hegemonía, porque en 1752 se inició la exportación de tabaco y embarque de pasajeros por el puerto de La Barranca (36). Y en 1766 se desplazó esta actividad hacia el puerto de Punta de Arenas (37). Obviamente, estos ofrecían mayor facilidad en cuanto al acceso por tierra; pero quedaban más distantes de la ciudad, que el puerto La Caldera. Y aunque los dos puertos estaban dentro de los límites administrativos de Esparza, le restaron importancia al trasladarse hacia ellos la principal actividad económica de la que ésta dependía. Si a esta circunstancia agregamos la segregación del Valle de Bagaces, Esparza se enfrentó al hecho de no contar con las alternativas tradicionales para su desarrollo económico y social. Consecuentemente, del estancamiento se pasó a un retroceso total. Si nos orientamos por la jerarquía de las autoridades vigentes, para establecer la importancia de una ciudad; en 1799 la máxima autoridad política de Esparza era un Juez Pedáneo (38), mientras que el mismo año, Bagaces contaba con Teniente de Gobernador (39).

El retroceso culminó, cuando La Caldera, el "puerto de mar" del

que en última instancia dependió la ciudad de Esparza; fue liquidado en 1814 por un Real Decreto, mediante el cual se habilitó el puerto de Punta de Arenas para el comercio (40). Posibilidad que se venía considerando desde 1787 (41).

En 1820 luego de restaurada la constitución Liberal de las Cortes de Cádiz, se realiza una división política de la provincia, para facilitar la elección de diputados a dichas Cortes: "La provincia tendrá dos Partidos: Cartago y Nicoya" (42). Esparza con veintiún compromisarios, integraría una de las ocho parroquias del Partido de Cartago.

Dos años después de la independencia, el Ayuntamiento de Esparza recibe instrucciones del Mando Político Superior, acerca de la división provincial en ocho Partidos; para elegir los miembros de la Junta Superior Gubernativa: Esparza, Cañas y Bagaces, formarían el número ocho del cual la Villa de Bagaces se decretó cabecera (43).

En 1825 se divide el territorio del Estado de Costa Rica, en dos Departamentos: Oriental y Occidental; cada uno formado por 4 distritos y estos divididos en pueblos: Esparza, Cañas y Bagaces, integrarían el distrito número cuatro del Departamento Occidental (44).

En los 1830-31, el Cabildo de Esparza cifró las esperanzas de recuperación económica en las dos actividades económicas de mayor importancia para toda la jurisdicción: El puerto de Punta de Arenas y las salinas de Chomes y La Albina (Salinas de La Caldera).

En cuanto al primero, desde 1824 la Junta Superior Gubernativa había comunicado a la Municipalidad de Esparza, el decreto mediante el cual se nombró Capitán de Puerto en Punta de Arenas (45). Ya en 1832 se habían establecido 102 familias en dicho puerto (46); desde luego sujetos a la administración política de Esparza. Puesto que desde este año hasta 1848 a nuestro Cabildo le correspondió nombrar las autoridades a cuyo cargo estaba el nuevo núcleo de población: Alcalde Tercero, Alcalde de Cuartel y Mayordomo de Propios (47). También se nombraba Alcalde de Cuartel en las dos salinas, que además de vigilar por el orden, se encargó de recolectar los impuestos provenientes del procesamiento de la sal, que de hecho ingresaban al Fondo de Propios de la Municipalidad de Esparza (48).

En 1846 el Presidente Municipal realizó un Censo de la población, de toda la jurisdicción a su cargo, cuyos resultados fueron los siguientes:

	NUMERO DE FAMILIAS	NUMERO DE HABITANTES
PUNTA DE ARENAS	101	317
ESPARZA	87	371
RAMADAS (SAN MATEO)	35	135 (49)

Los datos son elocuentes, en cuanto al incremento de la población de Punta de Arenas. El pequeño núcleo de moradores establecido en Ramadas, es probable que estaba formado por obreros de las Minas del Aguacate. De manera que los tres grupos de habitantes no estaban integrados en cuanto a la interrelación económica y social; lo único en común fue su ubicación aledaña al Camino Nacional.

En 1848 se decreta: "El Estado tendrá cinco provincias: San José, Heredia, Alajuela, Cartago y Guanacaste" (50)

PROVINCIA	PUEBLOS	CAPITAL	CANTONES	DISTRITOS
ALAJUELA	ALAJUELA	ALAJUELA	1	6
	PUNTARENAS		1	1
	ESPARZA			1

A partir de la fecha indicada, la ciudad de Esparza se redujo a la categoría de distrito de Puntarenas y ésta se erigió como cantón 2º de Alajuela.

Don Juan Rafael Mora, como Presidente de la República de Costa Rica emite otro decreto en 1851: "Considerando que el distrito de Esparza se halla muy distante de la Capital de la provincia de Alajuela a que pertenece:

Art. 1º.- "el Distrito de Esparza queda sujeto a la Gobernación de Puntarenas, y segregado de la de Alajuela".

Art. 4º.- "Los límites del cantón (Puntarenas), se extienden hasta el río Jesús María a la parte oriental; y a la occidental hasta el de Chomes"

Art. 5º.- "El Distrito de Esparza tiene por límites con el de Puntarenas, el río de La Barranca" (51).

Analicemos las consecuencias de este decreto:

Al establecerse la delimitación del cantón de Puntarenas; lógicamente se definió la demarcación territorial del distrito de Esparza, entre los ríos: La Barranca y Jesús María, que hasta el presente sirven de límite a nuestro cantón.

Fueron segregadas las porciones: Sureste, desde el río Jesús María hasta la Quebrada Honda; y por el Noroeste, desde el río La Barranca

hasta el río Chomes.

Con esta división se redujo la zona Noroeste comprendida entre los ríos Chomes y Lagartos, que tradicionalmente habían estado dentro de la administración de Esparza.

Creemos haber sido amplios respecto al análisis de la evolución limítrofe de la jurisdicción de Esparza. Ya que enfocamos el tema partiendo desde la época de su fundación, hasta llegar a los límites territoriales que en la actualidad demarcan nuestro cantón.

4. La Geografía Histórica y sus Fuentes

Las fuentes documentales más importantes en cuanto al contenido de datos histórico-geográficos, son los "Denuncios de tierras". Estos requerían un prolongado y detallado proceso, en el que intervenían varios funcionarios para ejecutar las diligencias respectivas. En estas diligencias, los autos más valiosos son: La declaración de los testigos de oficio, y el de Medidas.

En el primero, los testigos debían declarar bajo juramento acerca de: "La calidad, uso, bondad, aprovechamiento, frutos, y valor de las tierras denunciadas" (52). A pesar de que estos testimonios son el resultado de conocimientos y observación empíricos; es asombroso como en la mayoría de los casos coinciden con la realidad actual; y con los estudios científicos realizados al respecto.

El "Auto de Medidas" nos ha permitido aclarar nombres, identificar sitios, delimitaciones, etc.

Hay un expediente, que dentro de nuestras limitaciones, nos ha permitido especular acerca de la formación geológica de la punta de Puntarenas. El documento contiene las diligencias de medidas del sitio Tubures, realizadas en 1685 (53). Transcribiremos el párrafo correspondiente al señalamiento de sus linderos y amojonamiento: "Desde el río La Barranca, por el paso que llaman el Curtidor aguas abajo, hasta llegar a la mar boca de dicho río. Y de allí corriendo toda la playa hasta llegar a la boca del Palmar, nombrado el Astillero. Y de allí mirando al Norte aguas arriba del Palmar..." (54).

Con el propósito de lograr mayor comprensión, hemos integrado un mapa de la zona; con base en las hojas del Instituto Geográfico Nacional (55).

Debemos aclarar que el río El Palmar, es el mismo conocido con los nombres de Tubures y Naranjo, que desemboca en el estero de Chacarita. El sitio denunciado abarcó todo el litoral comprendido dentro de

los dos ríos mencionados. Lo que nos ha extrañado es que no se nombra el estero, y que en las medidas se pasó desde la orilla de la playa, sin hablar de la faja de tierra que la separa, hasta la boca del río (ver el mapa). Evidentemente esa porción de tierra que separa el estero de la playa, es decir La Angostura, no existía a la fecha del denuncia. Al menos esta parte, que precisamente es la más angosta, es la que debe de haberse formado de último.

Comprendemós que esta teoría debe ser comprobada por geólogos y geógrafos, porque como lo indicamos, lo nuestro son supuestos, que en parte hemos corroborado en otro documento del año 1787 (56). En este se comisionó al guardia don Cleto Chavarría, para que hiciera una exploración de los puertos de Punta de Arenas y La Caldera. En su informe el señor Chavarría expone que el puerto de Punta de Arenas, "fue descubierto hace como veinte años por el difunto don Miguel de Unanue" (57).

Don Miguel Antonio Unanue fue el primer dueño de la hacienda El Palmar, que la atraviesa el río del mismo nombre. El señor Unanue tenía un extenso cultivo de cacao en dicha hacienda, llevando su producto hasta el puerto de Acapulco, tenía su propia nave y el puerto en la boca del mismo río.

De Acapulco traía, objetos de lujo y otros utensilios que vendía en la jurisdicción y en Nicoya, donde entraba por el "Puerto Humo" (58).

En una solicitud de remedia del sitio Oricuajo en 1841, logramos establecer los datos más interesantes y valiosos en cuanto a la verdadera ubicación y otros detalles del pueblo indígena de Santa Catalina de Garabito.

Para destacar una vez más la trascendencia de estas fuentes, diremos que no es la fecha del documento la que determina su importancia, pues todo lo relacionado con Garabito lo hemos obtenido de un expediente de 1590, el más antiguo y obviamente de mayor dificultad en su lectura que hemos investigado. Por supuesto que el contenido de sus 88 folios es invaluable, pero no encontramos datos que se refirieran a la verdadera ubicación del pueblo. Y es casi increíble que una fuente de 1841 nos aclaró todas las dudas que nos planteó el documento de 1590.

Finalizaremos este capítulo transcribiendo algunos párrafos del expediente de 1841.

"Por oriente la finca oricuajo lindaba con las tierras de los

indios de Garabito que llegaban hasta la tierra Colorada mojon de dichos indios, como consta de los titulos y vestigios del pueblo dicho" (59).

"Pasamos al pueblo de Santa Catalina de Garabito, en donde hice registro de todo lo que en dicho sitio o pueblo existe. Y encuentre los simientos o bestigios de la yglesia, tanto en lo largo como en lo ancho cuvierto de piedra que mande medir, dies y siete varas, y en lo ancho nueve varas. Estando su postura al Este camino Real para el río Surubres, camino de la Albina a caer a Jesus Maria. Hai seis pilares de madera negra, y estan vien lavrados en su cuadro. Y de ahí me presentaron un gran corral de enserrar ganado" (60).

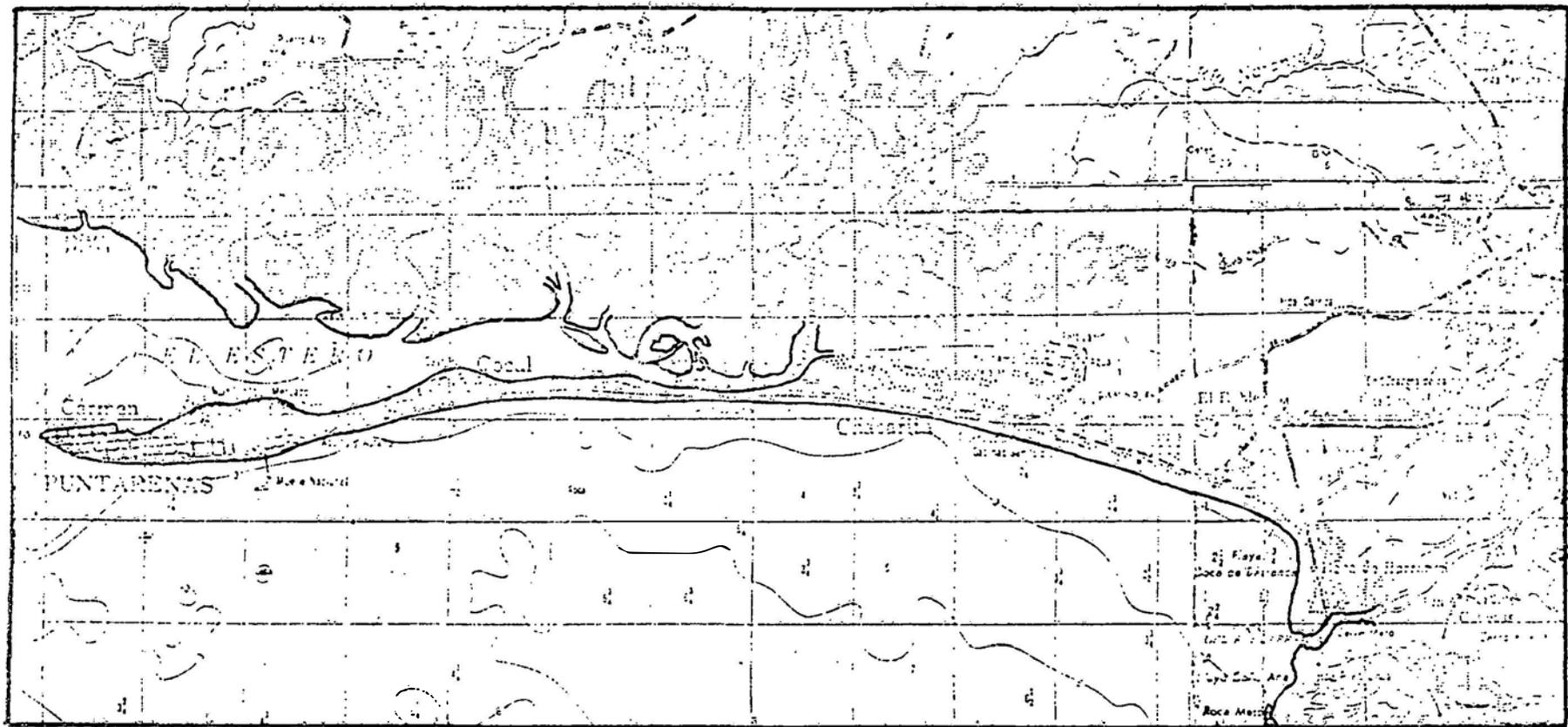
"Los exidos o tierras que le pertenecen por derecho, limite hasta la quebrada Garavito y Tierra Colorada" (61).

"Las tierras que los indios tenian con jengibrales, (grama.C.Q.) y pexibaye, que tenia una legua de circunferencia" (62).

"El pueblo de Garavito, en medio del rio Garavito y Surubres" (63).

"Como dos años antes de las viruelas del año de ochenta del siglo pasado; hallandose de cura en esta villa (Heredia), Fray Vicente de la Rosa, mando al que declara de correo a Esparza a conducir unos trastos. Entonces existia el pueblo de Garavito situado a la izquierda del camino Real, sobre la quebrada de Garavito. Posteriormente ya no existia este pueblo, sino un atillo donde estaba dicho pueblo" (64).

"Y aun despues de destruido este pueblo, por haberse trasladado al de La Union" (65).



NOTAS.

1. Ministerio de Transportes, Instituto Geográfico de Costa Rica, 1971.
2. A.I.D., Análisis Regional de Recursos Físicos, Washington D.C., 1971.
3. Fernández Guardia, Ricardo. 1924, p. 10
4. Loc. cit.
5. Chapman, Anne M. 1960, p. 93
6. Ibiden, p. 96
7. Ibiden, p. 79
8. Ibiden, p. 25.
9. Fernández Bonilla, León. 1886, tomo 1, p. 173.
10. C.C. #5147, f. 1
11. G.C. #008
12. Ibiden, f. 29
13. G.C. #367, f.g.v.
14. Sibaja Chacón, Luis Fernando. 1974, p. 38.
15. Fernández Guardia, op. cit., p. 65
16. Sibaja, op. cit., p. 54
17. Fernández Guardia, op. cit., p. 119
18. Fernández Peralta, Ricardo. 1970, p. 8
19. Fernández Bonilla, op. cit., pp. 127-147
20. González Víquez, Cleto, 1935, pp. 63-68
21. G.C. #008, f. 28
22. C.C. #4426, f. 4
23. Ministerio de Transportes. Instituto Geográfico de Costa Rica, 1960.
24. Cartago. C. #1147, f. 9.
25. C.C. #5121, f. 1
26. C.C. #6082, f. 1 v-13 v
27. Tierras, # 5534, f. 8. v
28. Tierras, #5462, f. 4
29. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Instituto Geográfico de Costa Rica, 1972.
30. Loc. cit.
31. C.C. #7381 f. 44
32. Ibiden, f. 46
33. C.C. #5040
34. Fernández Bonilla, León. 1889, p. 119

35. G.C. #548
36. Cartago C. #538, f. 2
37. C.C. #6267, f. 1
38. Prot. Cartago #1009, f. 30. v.
39. Prot. Bagaces #195. f. 1
40. C.C. #2504, f. 45
41. C.C. #0652, f. 1
42. C.C. #3165, f. 1
43. Municipal #147, f. 1. v.
44. Municipal #129, f. 19-20
45. Gobernación #8342, f. 46
46. Congreso #1750, f. 8
47. Municipal #251, f. 1
48. Municipal #672, f. 5. v. 6
49. Congreso #5688
50. Leyes y Decretos, 1847-1848, p. 120
51. Leyes y Decretos, 1851, pp. 82-83
52. Tierras #3924, f. 2
53. Tierras #4046
54. Ibidem, f. 2
55. Ministerio de Transportes. V.G.N., hojas #3245, I; 3245, IV; 3246 II; 3246, III.
56. C.C. #0652
57. Loc. cit.
58. Mortual #1301, f. 2
59. Tierras #3928, f. 10 v.
60. Ibidem, f. 15. v.
61. Ibidem, f. 17
62. Ibidem, f. 20 v.
63. Ibidem, f. 22
64. Ibidem, f. 42
65. 117 Ibidem, f. 43

LA ECONOMIA AGROPECUARIA DE LA REGION

A. LA AGRICULTURA

1. Cultivos Nativos

La jurisdicción territorial de la región en estudio abarcó una área estimada en 4.800 Km²; ubicada dentro del Pacífico Seco, y cuyos límites quedaron establecidos entre los ríos Tempisque y Grande de Tárcoles.

Esta situación originó una relativa uniformidad, en cuanto a los elementos geográficos determinantes de la actividad agrícola: Suelos en su mayoría aluviales, planosoles, latosoles y regosoles. Isoyetas que varían entre 1.500 y 2.000 m.m. anuales de precipitación. Isotermas entre 27° y 36° centígrados (1).

Por esta razón, deducimos que las especies agrícolas nativas, fueron muy similares en toda la región; que se ha caracterizado por la excelente producción de frutas, gramíneas y algunos tubérculos.

Sin embargo, la zona donde actualmente se encuentran los cantones de Esparza, San Mateo y Orotina, presenta mayor actividad y productividad agrícola en relación con el sector Noroeste de la región. Esto debido a un ligero aumento de la precipitación.

Las culturas precolombinas de la región cultivaron maíz, frijoles, ají, yuca, tabaco, calabazas, algodón y henequén, Cuidaron y cultivaron varios árboles, de los cuales cosechaban brasil, nancite, mamey, zapote, higos, nisperos, etc. Los Nicaraos monopolizaron el cultivo del cacao y los Chorotega, el del níspero (2).

Algunas de las especies frutales, gramíneas, tubérculos y plantas textiles nativos y característicos de la región del Pacífico Seco son las siguientes: Aguacate, caimito, níspero, coco, carao, guapiñol, jocote, marañon, nancite, papaya, zapote, etc., maíz y frijoles. Yuca y tiquisque. Algodón y jiguiete. Estas especies han continuado produciéndose en grandes cantidades en la parte Sureste del Pacífico Seco, constituyéndose en una de las zonas fruteras más importantes de nuestro país.

Aunque las fuentes consultadas no contienen datos acerca de todas las especies que hemos mencionado; suponemos que éstas se cosecharon en gran cantidad, integrando una buena parte en la alimentación de los grupos indígenas y posteriormente de los colonos.

En el pueblo de Santa Catalina de Garabito, donde actualmente se encuentra el distrito de Jesús María, cantón de San Mateo, se producía una considerable cantidad de maíz que eran vendidas en ocasiones en el puerto de La Caldera.

Los indígenas de este pueblo presentaron serios cargos contra el ex-gobernador Artieda y Cherino y el Alcalde Ordinario por haber tomado 200 fanegas de maíz de la comunidad, de lo que no rindieron ninguna cuenta (3).

2. La agricultura colonial

Si evaluamos el proceso agrícola durante el siglo XVII, concluiremos en que las únicas especies introducidas en la jurisdicción fueron: el plátano y la caña de azúcar. El cacao, posiblemente traído desde Matina, en función de la bebida cotidiana durante la Colonia. Y que éstas apenas se habían extendido hasta el río Aranjuez, límite del valle de Tubúres.

Fue introducida también la cría de aves de corral y la preparación de enjambres para obtener miel y cera de abejas silvestres. Esta última actividad se vió favorecida por el clima y vegetación propicios para incrementar la producción de miel y cera.

Esta región es, actualmente, una de las principales productoras de miel en el país.

En el valle de Bagaces, por la condición de suelos y precipitación, la actividad económica empezó a girar en torno a la ganadería.

Dentro de la jurisdicción de Esparza por tanto, se establecieron dos zonas en cuanto a la actividad agropecuaria:

-Desde la Quebrada Honda hasta el río Aranjuez, prevaleció la agricultura.

-Desde el río Aranjuez hasta el valle oriental del Tempisque, se desarrolló plenamente la ganadería.

Durante el siglo XVIII, la agricultura se circunscribió al cultivo del maíz, plátanos, frutales, cacao y algo de arroz; cultivo este último del que se habla en 1789.

Iniciándose el siglo XIX, bajo el régimen Municipal se ordena aumentar los cultivos—excitativa que ya se había hecho en el siglo anterior—con dos fanegas más de maíz; y mayor cantidad de plátanos, yuca, ñame y tiquisque que no dañan la lluvia ni el chapulín (4). Este decreto municipal nos hace suponer, que durante ese lapso, la agricultura fue diezmada por la plaga del chapulín—que había afectado en el

siglo XVIII- y fuertes lluvias. Además es hasta la fecha (1802) que se mencionan los tubérculos.

Durante la primera mitad del siglo XIX, recibió un poco más de atención, no orientada la actividad agrícola. Este fue consecuencia de la reinstalación del gobierno local, y la reducción territorial, que obviamente permitió apreciar con mayor certeza los problemas de la comunidad en cuanto al abastecimiento de estos productos.

Se introdujo y experimentó con el cultivo del café, el jengibrillo y la cabuya. Hubo preocupación por conservar las maderas y las cuencas hidrográficas y se legisló en cuanto al problema de las quemas.

3. Las Técnicas y Prácticas Agrícolas

No disponemos de suficientes datos en relación con las prácticas agrícolas usadas por los indígenas de nuestra jurisdicción. Pero dada la abundancia y variedad de las especies nativas, cabe suponer que los aborígenes especialmente los de la provincia de Chorotega, no se enfrentaron ante la necesidad de elaborar prácticas muy especializadas.

Los Nicaraos y los Chorotegas realizaron la agricultura de milpa o sea de roza. Se estima que en condiciones especiales irrigaban a mano: Cuando escaseaba el maíz, o las primeras lluvias se retrasaban, sembraban semillas seleccionadas de maíz y las regaban a mano todos los días. Limpiaban cuidadosamente el campo, logrando la cosecha en cuarenta días.

En cuanto a nuestros grupos indígenas, el maíz fue básico en su alimentación. El cultivo de éste, y aún del pejibaye y algodón, no requería el uso de herramientas muy elaboradas, ya que se realizaban cavando pequeños hoyos para colocar las semillas.

Este trabajo podía realizarse utilizando una macana de piedra, o una estaca de madera para hacer los hoyos; complementándose con cortadores de piedra.

Otra práctica agrícola utilizada por los Chorotegas fue la quema del terreno durante el verano, con el fin de eliminar las hierbas o plantas que impedían el desarrollo de sus cultivos. Dada la disponibilidad de tierra, usaron la técnica de barbecho: Dejar tierras en descanso para cultivarlas después, en forma de rotación (5).

Durante el período colonial, el aporte más valioso de los españoles fue la introducción de herramientas de metal como hachas, machetes, macanas y arado de hierro.

Es muy interesante destacar, que iniciándose el siglo XVIII, los

indios de Santa Catalina de Garabito habían adoptado estas herramientas.

En 1761 se introduce la cerca de piñuela para proteger los cultivos (6). Esta es una planta nativa muy a propósito para este fin, porque es de un alto regular, hojas duras y espinosas, además su flor es comestible. Posteriormente, se extiende su uso para delimitar y proteger los solares dentro de las poblaciones.

En conclusión, el uso de las técnicas agrícolas, estuvo en relación directa con los cultivos de subsistencia.

Señalaremos los factores, que a nuestro juicio impidieron la creación y aplicación de técnicas agrícolas elaboradas:

- Abundancia de cultivos nativos, que de hecho no necesitaron ninguna técnica.
- En términos generales, los habitantes de la jurisdicción se dedicaron a la ganadería.
- La existencia de suficientes elementos geográficos favorables para la agricultura de subsistencia.
- La adaptabilidad de los españoles al régimen alimenticio derivado de los cultivos nativos.
- La disponibilidad de animales de caza; posteriormente de la carne de res y sus derivados.

No podemos dejar de mencionar las dos plagas que durante la colonia afectaron la actividad agrícola: Los ratones de los que se da cuenta desde el siglo XVI, cuando diezmaron las milpas de Santa Catalina de Garabito.

El Chapulín, que aún en nuestro siglo, causó verdaderos estragos en el Pacífico Seco. En el siglo XVIII arrasó los cultivos y pastizales de Bagaces.

B. LA GANADERIA

1. La introducción del ganado durante el siglo XVI

La introducción de ganado a nuestra provincia se inició con la empresa colonizadora de Juan de Cavallón, que durante el verano de 1561 salió de Granada con destino a nuestras tierras acompañado de noventa españoles y negros. Traía consigo caballos, puercos, cabras y vacas (7). De Nicoya continuó bordeando la costa oriental del Golfo hasta llegar a Chome; y de aquí siguió su viaje para internarse en el valle Central.

Ninguna fuente tiene al menos un dato aproximado de la cantidad de cabezas de ganado vacuno y caballar traídos a nuestro territorio en esta primera empresa.

Se estima que dentro de las circunstancias histórico-geográficas en que se realizó este viaje; no podemos imaginar a don Juan de Cavallón y a sus noventa hombres; conduciendo una cantidad significativa de ganados, desde Granada hasta lo que sería el asiento de Garcimuñoz.

El casi desconocimiento de la provincia, las condiciones geográficas, el caluroso verano cuando se realizó el viaje y otros factores; hacen suponer que la cantidad de ganado introducida por Cavallón, fue a lo sumo de 40 cabezas. Estas apenas abastecieron las necesidades en cuanto a leche, de los primeros colonos establecidos en Garcimuñoz. En otras palabras, y sin pretender restar méritos al Licenciado Cavallón como el primer español que introdujo ganado en nuestra provincia, no es razonable afirmar que la cantidad traída por él fue la base para el futuro desarrollo de esta actividad.

La segunda entrada de ganado a Costa Rica se produce en diciembre de 1562, no conociendo la cantidad que evidentemente fue escasa. La misma estuvo a cargo del Maese de Campo Juan de Ovalle y por orden de don Juan Vázquez de Coronado. Este último envía nuevamente ganado en setiembre de 1563.

En 1568 ingresa el gobernador Perafán de Rivera a Costa Rica, con una dotación de 40 hombres, y 400 cabezas de ganado vacuno de La Choluteca. Desde Nicoya envía el ganado por tierra y él se embarcó hasta Chome; unas a leguas al fin de este sitio, fundó y pobló la ciudad española que llamó Aranjuez (8). Precisamente al establecer esta ciudad, y como estímulo para los vecinos a fin de perpetuar el nuevo asentamiento; se vió obligado a repartir una buena cantidad del ganado que traía. No cabe duda que fue con el establecimiento de la ciudad de Aranjuez y la correspondiente dotación de ganado otorgada a sus vecinos, es que se inicia la actividad ganadera en la jurisdicción de lo que sería la futura ciudad del Espíritu Santo.

La ciudad fundada por Perafán, sobrevivió únicamente siete años, porque en 1574 el gobernador interino don Alonso Anguciana de Gamboa obligó a sus moradores a abandonarla, para poblar la ciudad del Espíritu Santo que él había fundado ese mismo año (9).

2. Características del ganado español (criollo)

Desde los primeros viajes posteriores al descubrimiento de América, se introdujo una considerable cantidad de caballos y mulas, como elementos indispensables para la realización de la conquista, el primero como medio de transporte y la mula como animal de carga.

Es muy posible que desde el asentamiento de La Española se trajera además, el ganado vacuno para subsanar las necesidades de los colonos. Posteriormente, estas especies se dispersaron hacia el continente, para continuar la conquista y colonización.

El ganado descendiente de los introducidos por los españoles, es conocido en nuestro medio con el nombre de "ganado criollo".

Las características del mismo permanecieron inalterables, al menos en la región que cubre nuestro trabajo, hasta la tercera década del presente siglo que se cruzó con el ganado indio importado.

Los caballos introducidos por los españoles, fueron los criados y desarrollados por los árabes. Caracterizándose por el cuerpo pequeño y fornido; cualidades que originaron su extraordinaria resistencia, habilidad y fortaleza para trabajar todo el día con el ganado de los sitios.

3. Condiciones necesarias para el establecimiento de la Hacienda Ganadera

Las condiciones más aptas para el establecimiento de una Hacienda Ganadera incluían:

-Disponibilidad de tierras en la zona baja del Bosque Tropical Seco, cubierto de vegetación natural.

-Agua de los ríos o acequias

-Cercanía a la costa, donde el ganado dispusiera de sal

De acuerdo a estas circunstancias, se hizo necesario e indispensable el latifundio durante el período colonial, para lograr el desarrollo de la ganadería.

Los factores que revolucionaron la actividad ganadera en nuestro país, se presentaron a partir de la tercera década del presente siglo:

-Invención del alambre de púas en 1874 por Joseph Glidden y su introducción a Costa Rica por los años veintes.

-Importación del ganado indio en 1930 por don Fernando Castro. Este ganado se cruzó con el criollo dándole mayor resistencia al calor; especialmente aumentó su corpulencia y se obtuvo mayor pro-

ducción de carne.

-Importación de jaragua por don Fernando Castro Cervantes. Este pasto es bastante nutritivo y se propaga fácilmente.

4. La organización de la Hacienda Ganadera

El Sabanero jugó un papel fundamental en el desarrollo de la ganadería. Dentro de las circunstancias descritas logró elaborar una verdadera especialización de su quehacer. Su indumentaria era sencilla: dos piezas de tela de algodón, pequeño y ajustado sombrero de lona y uso de botas de cuero, que le cubrían desde el tobillo hasta la ingle. Las herramientas consistían en un cubhillo pequeño con cubierto de cuero atada a un mecate cruzado en el hombro; las correspondientes espuelas y un torzal de cuero crudo de 50 varas, o sogá tejida del mismo material.

Los aperos del caballo; consistían en una albarda sencilla, lisa y de cuero crudo la jáquina confeccionada de crin de la misma bestia. Y un estribo especial, donde el sabanero introducía un dedo del pie, ya que todos eran descalzos.

Según la opinión de varios ganaderos; este tipo de trabajador, con las características descritas fue propio de la región del Pacífico Seco y de la zona ganadera de Nicaragua.

En toda hacienda ganadera se nombraba el Mandador de Campo, que de hecho era el mejor sabanero, y a su cargo estaban los demás.

En cuanto a la planta física de la hacienda; generalmente se habla en los testamentos y mortuales, de una casa grande de madera con techo pajizo o de teja, montada sobre horcones; que era donde residían los dueños o patrones. Aparte había otra casa, para albergar a los peones, guardar el cebo, maíz y otros utensilios de uso cotidiano. Una galera para guardar los aperos de las bestias; y un chiquero con techo de paja para encerrar a los terneros, e instalar las canoas de leche para hacer el queso.

Fue característico el corral de piedra, que aún se conserva en algunas haciendas de la región como en Aranjuez, Chapernal, Las Piedras, Santa Rosa, etc. Era usado para encerrar las vacas de ordeño y los caballos de trabajo. Al respecto, se nos ha dicho que cada sabanero debía de disponer, por lo menos de diez bestias.

El ganado de las haciendas estaba en manos de pocos hombres, de ello se deduce la escasa inversión de trabajo en cuanto al cuidado pro-

piamente de los animales. Esto es explicable debido a la resistencia del ganado criollo y a que no se disponía de ninguna técnica para controlar pestes o cualquier otra enfermedad del ganado.

Las pestes bovinas se presentaron en grado insignificante, no existía el tórsalo. Y las garrapatas se eliminaban con el agua o aire salados; o con una mezcla de agua o aire salados; o con una mezcla de agua y una planta llamada "Barba de Viejo".

En 1817 se habla de la "plaga de murciélagos y coyotes; que junto con la peste de la morriña, diezmó en un 50% los hatos del valle de Bagaces (10).

Es importante mencionar que los propietarios de algunas haciendas tenían grupos de esclavos; En 1738 los dueños de una hacienda de 24 caballerías de tierra, en el sitio San Nicolás de las Piedras, valle oriental del río Tempisque tenían 3 varones, 3 mujeres y 2 niños esclavos. No se especifica cual labor realizaban.

Los propietarios de esta hacienda, tenían más de 5.000 reses, una de las más pobladas que hemos encontrado en nuestra investigación.

Dadas estas cifras, y la situación de esta hacienda, surge una interrogante: qué mecanismo existió para controlar el ganado, si éste permanecía en sitios abiertos, y otros alejados pastando en el sapance; no existían cercas, ni división material entre las tierras de cada hacendado?

El elemento legal para remediar esta deficiencia fue el "fierro" para marcar y herrar cada animal; que generalmente consistió de las letras iniciales del propietario, o en un dibujo distintivo. El fierro se registraba y protocolizaba ante el Alcalde de la Santa Hermandad o del Teniente de Gobernador.

Fue muy corriente el uso de dos marcas: una para indicar la posesión del animal; y la otra fue utilizada para señalar el que se había vendido, llamado fierro de ventear.

Con base en este instrumento legal, se realizó en cada hacienda, todos los años, durante el verano; lo que se llamó "la vaquiada"; que consistía en recoger y sacar todo el ganado de los sitios; para marcar las crías y realizar el inventario respectivo.

En 1797 la Audiencia pretendió establecer en nuestra provincia los Soldados de la Mesta o Real Corporación de la Mesta (11) Los integrantes de este organismo debían tener por lo menos trescientas cabezas de ganado. Esta corporación es un antecedente de la Cámara de Ganaderos.

NOTAS

1. A.I.D. Análisis Regional de Recursos Físicos, 1971. Mapa L.7.B.
2. Chapman, Anne Ma., 1960, p.26.
3. G.C. #008, f.6
4. Municipal #442, f. 40
5. Ministerio de Agricultura e Industrias, 1958, p. 9
6. Mortual # 957, f. 2
7. C.C. #5053, f. 2 v.
8. Fernández Peralta, Ricardo. 1974, p.8
9. Fernández Bonilla, León, 1886, Tomo I, p. 126.
10. Tierras #5351, f. 2
11. C.C. #1245

LA CIRCULACION ECONOMICA

A. EL COMERCIO PORTUARIO

1. El puerto La Caldera

Dadas la configuración y extensión del litoral comprendido dentro de la jurisdicción de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza, se dispuso de varios puertos naturales. Especialmente en los estuarios formados por los ríos en su desembocadura.

Estas condiciones naturales facilitaron la navegación y el comercio entre los grupos indígenas establecidos en las islas del Golfo de Nicoya; y sus respectivas costas.

Al iniciarse la Colonia, la navegación entre el Golfo y sus costas era una práctica cotidiana de los Chorotegas; y para los españoles no hubo problemas en imitarlos.

En 1554 don Pedro Ordóñez de Villaquirán, Corregidor de Nicoya, se traslada a la costa oriental del golfo para reducir a los indios Avancarí y Chome, asentándolos en el poblado y embarcadero de Los Chomes.

Con ésto dejamos establecido que el embarcadero de Chomes (dentro de las circunstancias de la época), fue el primer puerto habilitado por los españoles en nuestra región.

En 1561 ingresa el Lic. Juan de Cavallón, para iniciar la conquista de la provincia; y para facilitar la entrada y salida de los colonos, funda el puerto de Landecho en el estuario del río Gamalotal o Jesús María. Durante siete años este puerto desempeñó el papel más importante de la provincia de Costa Rica, como complemento indispensable para realizar la labor de colonización. Pero en 1568 perdió su hegemonía, cuando entró el gobernador Perafán de Rivera, y fundó la ciudad de Aranjuez en la margen izquierda del río con el mismo nombre, y en su desembocadura establece el puerto La Ribera.

En la etapa inicial de nuestra colonia, nada fue seguro, y cada Gobernador al tomar posesión de su cargo, deshacía lo realizado por su antecesor.

Esta es la razón por la cual, el puerto La Ribera, apenas si persistió durante seis años. Ya que en 1574 el Gobernador Interino, don Alonso de Anguciana, resuelve trasladar los vecinos de Aranjuez y poblar con ellos la ciudad del Espíritu Santo que él había fundado. En 1590 se menciona el Astillero del río La Barranca (1).

El establecimiento de este puerto en la boca de dicho río, se debió a que en esa época la influencia de las mareas se debe haber prolongado por lo menos una legua arriba del río.

En 1577 toma su cargo el Gobernador don Diego de Artieda Cherino; y es muy posible que a mediados de ese año decidiera el establecimiento de un puerto, pero en mar abierto, instalando el de La Caldera en la Bahía de San Vicente. Y en función del nuevo puerto trasladó los moradores de la ciudad del Espíritu Santo, a la que él fundó en el sitio actual; pero con el nombre de Esparza.

La referencia más antigua en relación con La Caldera, proviene una carta que en abril de 1581 el mismo don Diego dirige al Rey comunicándole que: "He poblado en la Mar del Sur la ciudad de Esparza que tiene tres puertos; el más lejos a dos leguas, y el uno que se llama La Caldera; pueden entrar en él navíos de alto bordo" (2).

Algunos de los factores que impidieron el desarrollo de la actividad portuaria en La Caldera son los siguientes:

-Si bien la bahía reúne las condiciones naturales para establecer un puerto de altura, no así el acceso hacia éste por tierra; lo que es evidente con sólo tomar en cuenta el trayecto de Esparza a la costa, caracterizándose por ser una zona sumamente quebrada.

Los mecanismos impuestos por la Real Hacienda para controlar el comercio marítimo determinaron resultados muy contrarios a los esperados: el contrabando desenfrenado en manos de las clases poderosas; a lo que contribuyó también la disponibilidad de desembarcaderos naturales a todo lo largo del litoral.

-La carencia de naves propias por parte de los exportadores de nuestra provincia; que repercutió en el incremento de los costos de exportación.

A partir del primer cuarto del siglo XVIII, La Caldera fue perdiendo el poco desarrollo que había logrado años atrás.

En 1729 el Gobernador ~~Valderrama~~ ordena a los vigías de dicho puerto que construyan sus viviendas por cuenta propia, "Y que por lo que mira a unas Aduanas que habían en el puerto de dicha ciudad de Esparza, cuando esta provincia, tenía comercio por ella, respecto a que este acezado y la ciudad no tiene el ingreso que le sufragaba dicho comercio" (3).

Lógicamente, a esta fecha había disminuído el comercio por La Caldera; pero no el tráfico de naves. Ya que por el hecho de ser el puerto oficial hasta 1814, todas las embarcaciones pasaban a éste para cumplir los trámites de Registro y Despacho.

Las exportaciones hacia Panamá por el puerto de La Caldera eran de ajos, cacao, cebo, añil, bizcocho, harina, tabaco y tinta de mora. Se importaban artículos de lujo en gran cantidad y por lo general de contrabando; además vino, aceite, vinagre, aceitunas, telas, azúcar, cuchillos, manteles, servilletas, especias, papel, tijeras, abalorios, hachas, machetes, peines, mantas, frenos de jinetes y otros (4).

En noviembre de 1700 una nave que salió con Registro de Panamá hacia Perú "se extravió", arribando "forzosamente" a La Caldera. Después de las diligencias se procedió al decomiso de 41 esclavos los que fueron rematados en Esparza el 30 de noviembre de ese año finalizando el mismo el 24 de febrero del año siguiente. El remate de 38 esclavos produjo 7.860 pesos. Algunos no se pudieron vender porque traen escritura de asiato. Lo que se decreta es que permanecerán embargadas mientras su dueño, residente en Panamá se presente a reclamarlos. Trabajarán por su comida en tanto llegué su amo.

De el decomiso que se hiciera a esta nave se recaudaron 9.111 pesos; de ellos 1.752 se destinaron a diversas deducciones, 2.453 pesos para la Caja Real, 2.453 pesos para los jueces que realizaron las diligencias y 2.453 pesos para el "denunciante" del contrabando.

2. Otros puertos de Jurisdicción

a. San Pedro de El Palmar

Ubicado en el estuario del río Tubures (El Palmar o Naranjo). Desde 1579 era utilizado como embarcadero de naves que partían hacia Panamá (5).

En 1762 el señor Miguel Antonio Unanue obtuvo Confirmación y Título Real del sitio Aranjuez, quedando el río Tubures dentro de sus linderos (6). Y es a partir de ésta época que se inicia una importante actividad económica por este pequeño puerto; tanto de exportación como de importación.

El Capitán Unanue orientó su actividad económica hacia campos no tradicionales y tenía conocimiento de la importancia del comercio marítimo.

El sitio denunciado por él ofrecía todas las posibilidades para

realizar sus propósitos al quedar dentro de su hacienda el embarcadero de El Palmar.

Se dedico Unanúe al cultivo intensivo del cacao y en su astillero construyó sus propias naves. Inició el comercio llevando cacao hasta Realejo y Acapulco; de donde traía: loza, telas, ropa, implementos agrícolas, etc. (7). Con estos artículos comerció en la jurisdicción; y por Puerto Humo entraba a Nicoya, donde un encargado le realizaba las ventas obteniendo por ello el 12.50% de comisión (8).

Algunos de los artículos traídos por el señor Unanúe de Acapulco, fueron: chupas de lienzo bordado, medias de Génova, medias de algodón, pañuelos de cambray, pañuelos de olán, galones de oro "falso", cortes para enaguas, hierro, botijas de aguardiente, machetes, hachas (9).

En 1765 se exporta tabaco por este embarcadero (10).

b. Alvarado y Abangares

Iniciándose el siglo XVIII el comercio por La Caldera se había reducido en forma alarmante. Repercutieron en este decaimiento los factores ya expuestos y además; el desarrollo ganadero en los valles de Bagaces desde los primeros años del siglo XVII. Esto porque la producción de cebo fue más abundante en la zona y lógicamente el sub-producto empezó a exportarse por los puertos naturales de la región, evitándose el largo viaje hasta La Caldera.

Los puertos de Abangares, y especialmente el de Alvarado reunían las condiciones óptimas para esta actividad: La topografía plana del litoral ofrece mayor acceso por tierra hacia estos puertos. Lo que a su vez determina que estos ríos sean afectados por las mareas permitiendo la navegación en su curso bajo.

A partir de 1720 todas las exportaciones de cebo, producido en la región, se realizan por estos dos puertos.

Además de existir un Astillero en el puerto Alvarado desde 1728, lo que indica la importancia de este puerto para la economía de los valles de Bagaces (11).

También fueron utilizados como embarcaderos, la boca de los ríos: Lagartos y Río Seco.

c. La Barranca

El comercio por este puerto se inició a mediados del siglo XVIII, con la exportación del tabaco.

Dado el incremento experimentado en el cultivo del tabaco durante

este período; el puerto La Barranca se convirtió en el más apropiado por su fácil acceso en razón de estar ubicado en tierras planas, a escasos seis kilómetros de la ciudad de Esparza. Porque el puerto se estableció precisamente en la confluencia de los ríos Esparza y La Barranca (12), aproximadamente a cinco kilómetros de la boca del segundo.

Fue tan importante el puerto La Barranca, que en 1763 se construyeron unas galeras de acopio de tabaco para exportarlo a Panamá.

En conclusión el puerto La Barranca constituyó (por lo menos hasta el tercer cuarto del siglo XVIII) para los tabaqueros del valle Central; lo que para los ganaderos de los valles de Bagaces, el puerto Alvarado.

d. Punta Arenas.

Los fuertes temporales constituyeron un problema para el tabaco almacenado en las galeras del Puerto La Barranca, a tal punto que en octubre de 1763 se perdió una gran parte producto de una inundación. Es posible que debido a esos problemas se optara por el puerto de Punta Arenas, para continuar esta actividad, pues ya en 1765 se habla del almacenamiento de tabaco en este puerto para exportarlo a Panamá (13).

La actividad portuaria de Punta Arenas se inició hacia un lado de la boca del río La Barranca, aprovechando la parte navegable de éste para sacar o introducir carga y pasajeros.

En 1767 ya se habían construido bodegas para almacenar tabaco; ese año se envían unas petacas hacia Sonsonate y El Realejo (14). A los dos años hay en estas bodegas 672 tercios de tabaco (15).

La administración de estas bodegas estaba a cargo del Teniente de Gobernador de Esparza.

Durante los primeros años del siglo XIX se exportó tabaco del estanco de Punta Arenas hacia Acapulco. Este hecho y las importaciones que por él se hacían, evidencia que en este puerto hubo un desarrollo económico más acelerado que en La Caldera. El final de este último fue la emisión de una Real Orden, del 21 de setiembre de 1814 que dice: "Teniendo el Rey en consideración que la provincia de Costa Rica carece de puerto inmediato habilitado para exportar frutas, y proveerse de los géneros y efectos que necesita y deseando proporcionar el aumento que es susceptible, se sirve habilitar el puerto de Punta de Arenas situado en el Sur" (16).

A partir de este año y hasta 1821, la actividad del puerto estuvo a cargo de la Receptoría de la Provincia (17). Y posteriormente, a cargo del Mando Político Superior, a quien correspondía nombrar el Capitán de Puerto (18).

El aspecto político administrativo, fue jurisdicción de la Municipalidad de Esparza hasta 1848.

Resumiendo podemos decir que el comercio portuario no logró un desarrollo significativo, a pesar de las condiciones favorables (topográficas) para su establecimiento y a la actitud positiva de nuestros patricios, que dentro de las circunstancias fueron hombres emprendedores, deseosos de incrementar su actividad económica. El sistema comercial español y los mecanismos establecidos por la Real Hacienda, dieron al traste con los propósitos iniciales de estos hombres. Por supuesto nos referimos a la masa de pobladores desvinculados del poder social y político, dedicados a la agricultura y ganadería en pequeña escala.

La pobreza originó escaso poder adquisitivo, lo que a su vez repercutió en el escaso arribo de naves, por no haber mercado para sus mercancías.

Por otro lado, este comercio de exportación e importación tuvo un radio de acción limitado a los puertos de Panamá, Perú y Acapulco.

LA SOCIEDAD Y LOS RECURSOS ECONOMICOS.

A. LOS GRUPOS SOCIALES.

Respecto a la tenencia de bienes o capital de todos los moradores de la jurisdicción contamos con suficientes elementos de juicio para afirmar que durante el período que cubre nuestra investigación, se originaron dos grupos:

1º Integrado por la mayoría de los vecinos, determinados por un estilo de vida de mera subsistencia; y sin ninguna posibilidad de evolucionar económicamente. Al carecer de tierras propias, y no contar con fuentes de trabajo; dado que la ganadería, actividad económica más importante de la región se llevó a cabo con un reducido número de trabajadores en cada hacienda.

Este grupo lo componían especialmente los negros y mulatos libres, junto con los pocos indios y mestizos que habían logrado sobrevivir.

2º Una minoría que había logrado acumular alguna riqueza, aunque en grado mínimo. Formado particularmente por españoles, dentro de ellos algunos sacerdotes; y algunos mulatos. Excepcionalmente unos pocos indios y mestizos.

B. LAS BASES DE LA ECONOMIA E INTEGRACION DE LAS FORTUNAS

La principal actividad económica desarrollada en la jurisdicción fue la ganadería, que obviamente se logró con base de la tenencia de la tierra con título y Confirmación.

La ganadería fue complementada con la ganadería de subsistencia.

Eventualmente se realizó el comercio de exportación con productos de la región: cebo, cacao, carne salada, añil, palo Brasil, maderas, y en algunos casos, en la compra y venta de esclavos.

Algunos vecinos se dedicaron a la importación y venta de artículos como: telas, perfumes, libros, medicinas, vinos, instrumentos de labranza, etc; traídos de Acapulco, Panamá y Perú.

En conclusión las bases de la riqueza fueron: la propiedad privada de la tierra, la cría y desarrollo de la ganadería, algo de comercio y la propiedad de esclavos.

Sobre la esclavitud en la jurisdicción de Esparza se ha de manifestar que la posesión de esclavos abría las posibilidades para realizar dos actividades económicas: el comercio, y en cierto modo, era una inversión la propiedad de esclavas en edad fecunda.

La tenencia de esclavos debía registrarse en los Protocolos y en las Causas Mortuales, los esclavos entraban en el inventario de los bienes y valorados en términos de dinero, y no se empadronaban; con ellos se negoció en toda clase de transacciones, como cualquier mercancía.

NOTAS

1. G.C. #008, f.28
2. C.C. #5121, f.1
3. Cartago C. #340, f.2
4. Mortual #2480, f. GS v.
5. C.C. #5152, f.1
6. Tierras #3934
7. Mortual #1301, f.62
8. Ibidem., f.52
9. Ibidem., f.50
10. Prot. Puntarenas #1202, f.24 v.
11. Cartago C. #415, f.6
12. C.C. #4426, f.6
13. C.C. #4438, f.3
14. C.C. #0667, f.1
15. C.C. #0867, f.1
16. C.C. #2504, f.45
17. C.C. #4221, f.2
18. Gobernación #8342, f.46

E L P U E R T O
D E P U N T A R E N A S.

(ALGO DE SU HISTORIA)

POR

"CLETO GONZALEZ VIQUEZ"

A D V E R T E N C I A

Al publicar hace algunos meses una serie de artículos acerca del puerto de Puntarenas, manifeste mi propósito de reunirlos más tarde en folleto, con el fin de completar la exposición de datos, agregando algunos mapas y otros documentos de interés o de curiosidad para los puntareneños. Gracias al aliento que en ese sentido me ha dado el editor señor Trejos, cumplo hoy mi deseo, que era casi una promesa.

El texto que salió en el "Diario de Costa Rica", -a quien debo y rindo mi agradecimiento por haberme brindado la hospitalidad de sus importantes columnas, -adoleció de errores numerosos. No era posible pedir una obra nítida, en primer lugar por lo dificultoso que resulta para quien no esté familiarizado con mi letra de mostacilla, leer bien mis originales, y en segundo porque no permitía darme pruebas la premura con que un diario levanta el material de colaboración, sin dejar campo para correcciones y limaduras. La presente edición preparada con despacio y sujeta a la inspección del autor y de los correctores de la casa editorial, va, pues, lo más correcta que es posible.

No obstante lo dicho, no me habría resuelto a coleccionar los artículos referidos en un folleto por sólo la oportunidad de tener un texto más limpio y claro, si no hubiera encontrado la buena voluntad y apoyo del Ministro de Gobernación, que ha facilitado el grabado e impresión de varios mapas antiguos del Golfo de Nicoya, en que no aparece o no se destaca la lengüeta de arena, de dos mapas más recientes de la punta (el militar de 1860 levantado por el ingeniero Kurtze, de grata recordación, primero en que se dibujó la planta de la Ciudad de Puntarenas, y el del "Ranger", vapor americano, al cual debemos un mejor conocimiento del contorno de nuestras costas del Pacífico), así como del último mapa que levantó en 1931 por orden del Gobierno el ingeniero don Salvador González.

Va asimismo una superposición de estos tres últimos planos, que pone de relieve los cambios habidos.

Como estas cartas de navegación y mapas geográficos son tan poco conocidos y como conviene que todos estemos enterados del proceso de formación y crecimiento de la punta o península, me decido a esta publicación, que tendrá ya algún interés mayor que el simple texto de mi relación. Doy las gracias más cumplidas al señor Ministro de Gobernación por su bondadosa ayuda, así como al hábil litógrafo señor Chinchilla por su trabajo de grabado.

De la comparación de los mapas de la punta se infiere que de 1860 a 1931 la lengüeta de arena se ha extendido hacia el Poniente unos 750 metros, es decir, más de diez metros por año; que del lado del mar la línea de Costa no ha sufrido así alteración alguna; y que es del lado del estero donde han ocurrido cambios y modificaciones de gran significación. La vista superpuesta de estos mapas podrá dar pie a los entendidos para ofrecernos alguna teoría o explicación científica respecto a la manera cómo han obrado en cuanto al banco de arena los cursos de los ríos y vaciante del estero, así como darnos los peligros y trastornos que puede ofrecer esa lucha de corrientes y acarreo de materiales, para el porvenir del puerto y para las condiciones de navegación. Es éste un problema digno de estudio y cuyo examen nos convencerá de la urgencia de emprender en el estero y en el golfo en obras serias de dragado.

Mi pequeño trabajo que no tiene más mérito que el de una paciente investigación no será del todo perdido, si logra llamar la atención del público y de las autoridades hacia la necesidad de contemplar ese problema.

EL PUERTO DE PUNTARENAS

(ALGO DE SU HISTORIA)

I

Desde muchacho-hace ya su rato!-me ha interesado en alto grado todo lo que se refiera a nuestro puerto del Pacífico, el puerto a secas, como decían antes por antonomasia nuestros campesinos. Poco a poco se han ido juntando entre mis papeles varios apuntes y documentos; y ahora al fin de la jornada me ha ocurrido la idea, para matar mis ocios, de ordenarlos y darles publicidad. Puede esta publicación quizá entretener a los puntareneños, muchos de los cuales no sepan del puerto sino lo que han visto.

Falta allí la tradición, por la sencilla causa de que la ciudad ha sido y es cosmopolita, de que data de ayer pudiera decirse y de que los pobladores no son en su mayor parte fijos. Si se hiciera un censo escrupuloso, podría verse que no hay entre aquellos vecinos una gran proporción de criollos; los más son forasteros o extranjeros, algunos forman una segunda generación y sólo en la clase netamente popular, hay bastantes gentes allí nacidas y descendientes en tercera o cuarta progenie de nicaragüenses o chiricanos que llegaron hace un siglo o poco menos. En esas condiciones, un estudio de la índole del que hoy emprendo vendrá a dar a los vecinos, -y de paso a algunos de los pobladores de la Meseta Central- informes y noticias del pasado, que pueden despertar su atención. Por lo corriente, los costarricenses no son muy afectos al estudio y propagación de nuestra historia, y ni siquiera a enterarse de quiénes fueron o qué fueron sus progenitores. En parte no culpo a los viejos, porque no se han hecho publicaciones. En cuanto a los jóvenes, como la escuela está fomentando esta clase de trabajos, pueden y deben escudriñar nuestros archivos, buscar y oír informes de ancianos e ir fomentando un acervo de tradiciones y de historias de cada lugar. Falta, en verdad, que se den a luz por el Gobierno los documentos referentes a nuestra vida independiente, en especial los que van de 1830 a 1860, época en que no había periódicos, o los que había eran de escasísima circulación. Cartago nos dió en eso un magnífico ejemplo. Hubo allí un diario, El Renacimiento, en que se dieron a conocer sucesos de nuestra historia, en forma de cuentos o tradiciones que resultaban muy apetitosos para cuantos gustamos de mirar hacia adelante y también hacia atrás.

Y basta de introito.

De las ciudades capitales de provincia, sólo la de Limón es de fundación más reciente que Puntarenas: todas las otras son anteriores al siglo XIX.

Los españoles del régimen colonial en Costa Rica tuvieron más crecidos intereses en la región del Atlántico, debido a la siembra y labores del cacao -por largo tiempo la principal riqueza de esta arrinconada provincia del Reino de Guatemala. Los cacaotales cubrieron casi toda la margen del río Matina y su afluente Barbilla, y más tarde ocuparon también las orillas del Reventazón.

Esta circunstancia obligaba a mantener un gráfico, aunque irregular y en ocasiones reñido con las leyes sobre contrabando, con los indios mosquitos y con mercaderes que procedían de las islas de San Andrés, Jamaica y otras antillanas. Limón era entonces desconocido y el puerto que se frecuentaba en un comienzo fué el de Suerre o boca del Reventazón, que hoy llamamos Parismina, y cuando hubo el comercio de cacao, lo fué el propio río Matina, en cuyo fin se construyó el efímero castillo de San Fernando. Se visitaba asimismo el estero de Moín y por los contrabandistas la pequeña bahía de Portete.

Del lado del Pacífico no hubo casi comercio marítimo. Algunas se hacía con la región guanacasteca directamente, y embarcaciones de poco calado solían llegar al puerto de Alvarado, o sea la boca del Tempisque, conocido en el día con el nombre de Boca-Toro. Negoció esta provincia por varios lustros con mulas, que se exportaban a Panamá para surtir a Perú y a Chile; pero tal comercio se hacía por tierra y las recuas aquí organizadas, así como las que llegaban de Nicaragua, se llevaban y eran arriadas por el camino costero que abrió don Gonzalo Vázquez de Coronado, apenas iniciado el siglo XVII. De modo, pues, que el puerto de Caldera o La Caldera que era el oficial y con el cual se conectaba el camino desde Cartago, no se aprovechaba para mayor cosa, pues no había frutos que transportar como base de negocio, y el Gobierno español no tuvo durante casi toda su dominación en estas tierras otra política que la de esterbar el comercio.

Puntarenas, -es decir, la lengüeta de arena, no existía al tiempo de la conquista. El historiador Oviedo, que describe con prolija minuciosidad el Golfo de Nicoya, no la menciona ni figura en el croquis que dibujó. En el Derrotero que en 1684 comunicó el Perú a los navegantes para las costas del Pacífico y que entra en múltiples detalles del mismo golfo, tampoco habla de la Punta, ni del Estero. Y es que Puntarenas se ha ido formando poco a poco con arenas y lodo por los ríos del Norte y los que traen los vientos alisios y las corrientes desde la boca del río Barranca. En el mapa del Golfo que se incluye en el Bosquejo de don Felipe Molina - mapa que levantó el capitán Belcher, de la marina inglesa, en 1838, - se ve la punta o lengüeta, aunque no tan extensa como hoy. Todavía,

Todavía, según mi recuerdo, la punta hace más de medio siglo, llegaba apenas adelante del paraje conocido como "los cocales de don Saturnino", y de entonces para acá se ha alargado cerca de un kilómetro.

Ya a fines del siglo XVIII se menciona a Punta Arenas como puerto (1). El informe del Director de la renta de tabacos del Reino, de 1772, y otros posteriores, hablan de él, con la particularidad de que, según el Gobernador Acosta (informe de 1804, Doc. X, p. 202), el puerto de la Caldera, que describe, "es conocido hoy con el nombre de Punta de Arenas". Eso significa que Caldera, en realidad, había sido abandonado, sin que haya campo a duda porque el Gobernador agrega que "en él pueden entrar barcos de todo porte, pues en toda su extensión hay de 15 a 25 brazas de agua, su fondeadero al abrigo de los vientos y el fondo de arena", descripción que no correspondería a Caldera aisladamente.

El hecho es que el Pacífico no tenía comercio alguno, especialmente por dos causas: no haber camino útil para el transporte de frutos desde la Meseta Central, en donde se hallaba el núcleo principal de pobladores, y no haber tenido la provincia el más mínimo apoyo de las autoridades superiores del Reino a fin de buscarles salida a los muchos artículos que en el país podían producirse con ventaja. Sin embargo, en 1787, la Junta Superior de tabacos de Guatemala, después de oír opiniones y estudiar el caso, resolvió algo que habría sido de gran empuje para nosotros: "reducir todas las siembras del Reino a la provincia de Costa Rica, extinguiéndose las de San Salvador, Valle de Copán en Gracias a Dios y Ciudad Real; y que se construyan y mantengan de cuenta de Su Majestad los buques necesarios para conducir el tabaco por el mar del Sur desde Punta de Arenas, en la citada provincia de Costa Rica, a los demás puertos del Reino...". Desdichadamente la medida, que era oportuna, no podía sostenerse, por ir contra intereses poderosos de mayor influencia que los que podía tener una provincia lejana y miserable como Costa Rica; y así en 1792, la Junta revocó su acuerdo pretextando que "el tabaco de Costa Rica es el de peor calidad de todos los que

(1) Por primera vez que yo sepa, se menciona en 1765. Véase Protocolo de San José, página 57.

se cosechaba en el Reino, el más aborrecido de los consumidores, el que menos utilidad deja en las ventas y el más expuesto a pérdidas por su corta duración". Se perdió con ese paso atrás de la Junta la primera oportunidad de favorecer a Costa Rica y de Hacer prosperar el puerto de Puntarenas; y por más que el Gobernador Acosta, años después, se empeñó en que se permitiese enviar tabaco nuestro a Perú, desde el puerto de Caldera, "grande, abrigado y limpio", no logró ningún resultado. La provincia siguió arrastrando una vida de miseria. El mismo Gobernador en informe de 1802 sobre productos agrícolas, los cuales eran a su juicio suficientes para abastecer a los pobladores, en cuanto a su comercio, dice: "pero si dudo pueda esta provincia socorrer a las otras por las razones expuestas, y porque en caso de que hubiere abundancia de víveres capaces de exportación debería hacerse por mar y en Punta de Arenas no hay en el día ni aún canoas y rarísima vez barcos mayores." Acosta continuó trabajando por mejorar la situación económica de la provincia, pero encontrando siempre tenaz resistencia en los superiores.

En 1811, cuando ya comenzaba a sentirse en todas estas regiones una aura de libertad y de agitación contra el régimen imperante, el Cabildo de Cartago dijo al Presidente de la Audiencia:—"De pocos años a esta parte la necesidad de exportar los frutos hizo a algunos vecinos fabricar canoas o barquitos muy pequeños para llevarlos a Panamá. Allá han tenido salida y en retorno se han traído géneros de aquella plaza para surtir de vestidos a esta pobre y remota provincia. Con la extracción se han aumentado las siembras que antes casi se reducían al consumo preciso de los habitantes. Va mejorando algún poco su situación infeliz y esperaba este Ayuntamiento que esforzando al labrador y procurando facilitar los transportes de frutos a Panamá, llegaría con el tiempo la provincia a toda aquella, aunque escasa, prosperidad de que es susceptible. Todas estas fundadas esperanzas de prosperidad se desvanecen como humo por la duda de Vuestra Excelencia sobre el Real permiso con que los Panameños introducen géneros ingleses y la prohibición de que se traigan géneros extranjeros, aunque sean registrados, de aquel puerto al de Punta Arenas de Esparta.

Con esto se quita de las manos al labrador el arado que nada le producía, no teniendo venta sus frutos y los brazos robustos e industriosos del labrador se volverán o de holgazanes inútiles o de malhechores que busquen con los delitos la subsistencia que no les puede dar su antigua honesta ocupación."

Esta segunda exposición de 1811 debía subir de tono en 1813, cuando se publicó por bando del Capitán General la prohibición de tener comercio con Panamá, que entonces comenzaba a intensificarse. Con motivo de haber llegado a Puntarenas en ese año tres embarcaciones ("Mercedes", "San José" y "Las Animas"), se instruyó un expediente en que los comerciantes de la provincia y los ayuntamientos de Cartago, San José y Heredia gestionaron, con acento de protesta, contra la disposición superior. Ya entonces vivían estas provincias el régimen de libertad y por lo tanto se habla en esos documentos de que la medida era opuesta "a nuestra libertad civil, propiedad y demás derechos que nos competen, y nos franquea nuestra sabia constitución". El hecho es que el comercio en Panamá era más favorable que el obligado hasta entonces con León y Guatemala, en donde tenían que pagarse los artículos con "moneda entalegada" y no con frutos de la tierra. Los escritos son vehementes, en especial contra Guatemala. Para nuestra, así de paso, este botón: "Se pretende, pues, sujetar a la infeliz Costa Rica a que camine 400 leguas hasta Guatemala para comprar a sus comerciantes los géneros que necesita, o a lo menos que vaya a León con 200 leguas de caminos a comprar de reventa aquellos mismos géneros. Es esto, Sr. Gobernador, hablando con modestia, una injusticia notoria que no podían sufrir con paciencia los esclavos del Sultán y absurdo proponerse a españoles libres. De lo que se infiere que la solicitud del Consulado de Guatemala es egoísta, injusta, grosera, insensible y absolutamente opuesta a los piadosos designios de nuestra sabia Constitución". Otro. "Luego el objeto de la prohibición es reducir a Costa Rica al antiguo estado de esclavitud en que estaba y tenerla siempre encadenada a la voluntad de los guatemaltecos. ¡Qué absurdo!"

El señor Acosta desde 1808 había solicitado al Consejo de Indias que se habilitasen como puertos mayores el de Matina y Moín del Atlántico; y el de Punta de Arenas, del Pacífico.

Tramitóse la petición y el Consejo concedió la gracia a Matina. Pero a poco vinieron las Cortes de Cádiz y nuestro Diputado el Padre Florencio del Castillo insistió en que se decretase igual favor a Puntarenas. Después de algún batallar, se dió el 29 de Abril de 1814 el decreto apetecido, que inmediatamente fue comunicado a quienes correspondía. El nuevo Gobernador don Juan de Dios de Ayala (que era panameño, entre paréntesis), aun sin publicarse en Cartago el decreto, que lo fue el día siguiente, se apresuró a nombrar en Julio de 1815 como capitán del puerto de Puntarenas al Capitán Don Antonio Figueroa, nativo de Canarias y que comerciaba tanto con San Andrés como con Panamá. Todavía se le quiso poner a la habilitación de Puntarenas en Madrid algún tropiezo, a pretexto de que el Rey Fernando había, en un decreto del 4 de mayo de 1814, anulado todos los expedidos por las Cortes y la Regencia con posterioridad al día en que se supo en Madrid su entrada al territorio español. En 1818 se abandonó la oposición, en atención a que el decreto se comunicó oportunamente y ya estaba en ejecución. Pasado este peligro, la suerte de Puntarenas parecía ya definitivamente fijada. Iba a ser por ley y de hecho el puerto mayor del Pacífico. Ya veremos en seguida que no fue así y que durante casi un siglo estuvo amenazado y en riesgo de perder su posición. Su destino puede decirse ha sido tan movedizo como la arena en que se asienta.

Hoy ya parece consolidado. Quiera el cielo que lo esté de modo irrevocable y que perdure y crezca en importancia por siglos y siglos.

II.

El solo hecho de haber sido habilitado Puntarenas y tener ya un capitán de puerto, no podía realizar el milagro de establecer desde luego un tráfico regular y constante. Habría sido preciso para ello contar con elementos de que se carecía casi en absoluto: exceso de frutos naturales que pudieran exportarse, gran demanda de artículos extranjeros para el consumo y adquisición o fácil disposición de embarcaciones adecuadas. Así, pues, durante los pocos años que corrieron hasta la independencia, la exportación mayor fue de tabaco.

Tengo apenas noticia de dos envíos a la Administración de León: uno en 1815 de 400 petacas, cuyo transporte contrató el Factor con Lombardo Mora y Gallegos a razón de cuatro pesos y medio, que iban en un falucho nombrado San Francisco de Paula y otro en 1817 de 200 petacas que se comprometió a conducir don Antonio Figueron (que ya no era capitán del puerto), a ocho pesos la carga de dos tercios y que cargaría en el barco llamado Nuestra Señora de los Angeles (alias) El Costa Rica. Esos envíos de tabaco se hacían únicamente cuando en León escaseaba el preferido del público. Algunas importaciones se efectuaron desde Panamá y El Realejo, una de ellas, por cierto en 1820, en el pailebot últimamente citado, de que era capitán don Gregorio Ramírez, el famoso don Gregorio que días después había de figurar prominentemente, aunque de modo fugaz, en la política de Costa Rica.

Siendo como era el movimiento comercial por el puerto del Pacífico tan miserable e intermitente, natural parece que las cosas marchasen allí con escasa formalidad. Por eso no ha de sorprendernos que no muchos días después de proclamada la independencia y de haber asumido la provincia su propia administración-lo cual a su vez tenía que traer vacilaciones y algún descuido de lo que no fue el interés netamente político-la Junta Superior de Gobierno, en sesión del 16 de Junio de 1823 tomase en consideración "el desorden y abandono en que se halla el puerto de Punta Arenas, en perjuicio de la Hacienda Pública, con la falta de un capitán y la introducción olandestina de efectos mercantiles...ya por los pasajeros o por el mismo dueño del buque o ya por el capitán y marineros, los cuales trayendo por alto varios efectos de ropa y otras cosas, sin presentarlos al Administrador de Alcabalas, sin embargo de que públicamente los venden sin pagar derecho alguno..." por lo cual resolvió dicha Junta nombrar "un capitán de puerto adornado por las circunstancias indispensablemente necesarias de buena conciencia, conducta e idoneidad necesaria en cuentas e instrucciones de las obligaciones de su empleo, con el sueldo de veinticinco pesos mensuales..." añadiendo que "para la custodia del puerto se nombren cuatro soldados con el sueldo de diez pesos mensuales, y con la condición de que por lo menos sepan leer y escribir".

Según parece el nombramiento para capitán recayó en don Ramón Castro; pero en setiembre del mismo año el ya entonces comandante general don Gregorio Ramírez lo retiró y puso en su lugar a Joaquín Carrillo, sin importarle un comino lo hecho por la Junta. Enterada ésta del suceso y acostumbrada como estaba a que don Gregorio se le subiese a las barbas, aceptó la sustitución con carácter de interina. En Noviembre, Carrillo dejó el puesto y la Junta eligió a don Anselmo González.

A poco (febrero 1824) este funcionario dió cuenta de haber fondeado en la bahía un bergantín inglés nombrado Evan, procedente de Guayaquil con escala en Panamá. Agregó González, que dicho barco no traía patente ni licencia de navegar: que, según informaba el capitán, el Gobierno de Panamá le había quitado esos documentos; y que tampoco exhibía el registro, alegando que iba rotulado para el Realejo. La Junta, con vista de la exposición y considerando grave el asunto, comisionó el vocal Aguilar para que, asociado del capitán del puerto, exigiese la presentación inmediata de la licencia de navegar y del registro, y caso de ser cierto que iba el barco destinado al Realejo, lo dejasen proseguir su viaje y de lo contrario procediesen a embargar el bergantín. En la sesión del 19 del mismo febrero acudió ante la Junta el capitán del barco y como sus explicaciones fueron satisfactorias y el registro estaba cual lo decía el capitán, la Junta suspendió todo ulterior procedimiento.

Este detalle carecería de importancia y no valdría la pena mencionarlo a no ser por el hecho de que el tal bergantín, cuyo propio nombre era Devón, trajo a Puntarenas á uno de los ingenieros europeos más eminentes de la época, que caía aquí como piedra en ojo de boticario y que ejerció enorme influencia en el desarrollo momentáneo del país. Ese gran hombre (que era al mismo tiempo un hombrón, pues medía 6 pies, 2 pulgs. en medida inglesa) se llamaba Richard Trevithick, legítimo inglés (de Cornwall). Su padre había sido ingeniero mecánico de fama y el hijo lo sobrepasó, pues se le tuvo por rival Watt y precursor de Stephenson. Sus inventos fueron muchos y fué quien inventó la locomotora y quien construyó y aplicó las bombas de vapor a trabajos mineros. En 1816 fué al Perú contratado por el gobierno español con el fin de desaguar y trabajar las famosas minas del Cerro de Pasco.

Su éxito fué completo. Adquirió para él una mina, pero no le ayudó la suerte, porque con motivo de la guerra de independencia sus trabajadores abandonaron los campamentos y aun el mismo Trevithick fué obligado por Bolívar a tomar parte en el ejército. Cansado de luchar, habiendo perdido veinte mil dólares en su empresa, salió del Perú con orden de Bolívar de entrar a Colombia; más como en Guayaquil oyó por primera vez el nombre de Costa Rica y supo de sus minas recién descubiertas, resolvió venirse para acá. (1)

Trevithick, como antes dije, llegaba en momento muy propicio. En 1821 había empezado a trabajarse una mina en el Aguacate, de propiedad de don Nicolás Castro y de sus hijos los Padres Vicente y José Antonio; y por el resultado que fué bien halagüeño, otros emprendieron en lo mismo y pronto se formó allí un distrito minero (Quebrada Honda, Machuca), -que dió gran movimiento a la región y al país. A mediados de 1822 llegó a Puntarenas un comerciante que traficaba en la costa del Pacífico, Mr. John Mair Gerard, escocés a quien nuestras gentes llamaron don Juan Gerardo. Una carta suya que aparece en el libro sobre Trevithick dice que en junio de 1832, cuando él arribó a Puntarenas, sólo cinco o seis minas habían sido descubiertas. En 1824, al ingresar al país el célebre ingeniero, todas las gentes de viso de San José y Cartago tenían parte o acciones en las empresas que explotaban al Aguacate, si bien de un modo muy primitivo. Gerard y Trevithick les abrieron nuevos horizontes y les dieron vigoroso aliento. Lo bueno de la llegada de Trevithick, aparte de su ciencia y experiencia, fué que en el Devon traía un cargamento de azogue que se necesitaba como agua de mayo. El gobierno acogió al empresario con entusiasmo y celebró con él un contrato de compra de azogue, rifles, pólvora y hasta unos cañones. Tomóle 20 quintales de azogue a 200 pesos cada uno, con prohibición de vender otros mientras no se consumiese el del Gobierno. Trevithick, sin perder un minuto, fundó un ingenio en el Descansadero para beneficiar metales el cual llamó Britania.

No entraré en más detalles porque no trato ahora de historiar las empresas de minas.

(1) Tomo estos y otros datos del libro publicado en Londres, en 1872: "The Life of Richard Trevithick with an account of his inventions" escrito por uno de sus hijos. Puede verse también, el artículo correspondiente en la "Enciclopedia Británica".

Sólo diré que Gerard comenzó a tomar opciones de compra de minas con el propósito de ir a Londres a organizar una compañía de explotación en grande escala y que Trevithick, que en verdad no contaba con capital suficiente, fracasó a poco por las exigencias de los paisanos suyos, a quienes debía sueldos, y tuvo al fin que abandonar su ingenio, el cual dió en hipoteca al Gobierno a quien adeudaba unos cinco mil y pico de pesos. Gerard y él resolvieron marcharse en 1827, para ver de organizar la compañía en Inglaterra, y como ambos reconocían que para ello era indispensable buscar una salida y un camino por el Atlántico, se decidieron a irse a Sarpquí para salir a San Juan del Norte. La idea era temeraria, pues no había ni sombra de camino, pero despreciando peligros y dificultades, tomaron esa ruta. Lo curioso del caso es que Gerard llevaba en ese viaje a dos muchachos, hijos mayores de don Mariano Montealegre, que fué excelente amigo y protector de los dos empresarios (me refiero a don José María y don Mariano, que hicieron sus estudios y recibieron sus grados en la Universidad de Edimburgo) y los cuales, para colmo de penalidades, se enfermaron de sarampión en el camino de tierra.

Dira tal vez alguno de los lectores que nada tiene que ver lo anterior con el tema de Puntarenas. En realidad sí tuvo mucho que ver, porque los trabajos de minas produjeron entonces tráfico marítimo, como lo trajo en seguida la industria cafetalera. Todavía hoy el tráfico de Puntarenas depende en mucho de las minas y del café, que obligaron antes a abrir un buen camino por el Aguacate. El hecho es que en los años veintes del pasado siglo llegaron a Costa Rica, al olor del oro, franceses, ingleses, italianos y españoles, procedentes en su mayor parte del Perú, Chile y el Ecuador, que fundaron sobre bases sólidas y más amplias la riqueza de Costa Rica, trabajando no sólo en minas sino en maderas, ganadería y otros. (1)

Por vía de ilustración y a título de curiosidad, tomo del Noticioso Universal, de 7 de Febrero de 1834, la relación detallada de lo que se exportó durante el año de 1833, por el puerto de Puntarenas:

(1) Nótese, sin embargo, que la ordenanza de 1830 habla del "naciente y ya ruinoso ramo de minería".

79,438 quintales de brasil a 12 reales.....	\$124.021
30 palos de cocobola.....	225
16 tablones de caoba.....	64
1 quintal de copalchi.....	8
18,193 cueron a 10 reales.....	24.265
711 quintales y 3 arrobas 5 libs. zarza a 12 pesos.....	9.686 1 r.
4 quintales 28 libras de añil a 8 reales libra.....	428
4 quintales añis.....	100
19 1/2 quintales pimienta chiapá a \$25.00.....	487
665 libras carcy a \$5.00.....	3.598
17,478 cuernos.....	1.048
978 quintales de café a 10 pesos.....	9.853
2,553 quintales de concha a 6 reales.....	1,845 6 r.
2961 1/2 quintales de dulco a \$4.00.....	11,846
	<hr/>
	184.825 3 r.

Y agrega el Noticioso, cuyos errores de cálculo respeto:

"La suma pues de los valores de efectos exportados por Puntarenas el año 33 asciende a \$184.825 pesos 3 reales. En este manifiesto que es producido por la Aduana de aquel Puerto no se incluye la exportación de tabaco, ni la que se hace por tierra para el Estado de Nicaragua; de suerte que puede decirse que ella no baja de ...200.000 dólares, sin contar con la que se hace por el Norte por carecer de todo conocimiento. Si la paz, como lo esperamos, se conserva inalterable, el Estado puede contar con que la exportación de sus efectos, a la vuelta de muy poco tiempo, le dejará medio millón de pesos, especialmente cuando nuestras haciendas de cacao y café comiencen a producir y se aumenten las de caña dulce y ganadería".

Veinte años escasos después de habilitado el puerto de Puntarenas y cuando ya empezaba a tener importancia y movimiento activo, viene de pronto la ley No. 59 de 21 de marzo-9 abril de 1834 que ordenó el traslado del puerto a Caldera.

¿Qué motivos podían invocarse para ese cambio?...Oiganse los considerandos:

1o. Que la población del Puerto de Punta-arenas se halla amenazada por su localidad del inminente peligro de una inundación, como otras veces ha sucedido.

2o. Que sus vecinos, aunque temerosos del riesgo, rehusan trasladarse a otro puerto por tener allá fincado su bienestar inmediatamente relacionado con el comercio marítimo.

3o. Que sólo habilitando otro punto de la costa podría lograrse que sin repugnancia, se trasladasen; con cuyo objeto el Gobierno ha tomado las providencias necesarias para hacer reconocer la Caldera, antiguo Puerto de Costa Rica, resultando de ahí que presta comodidad, seguridad y abrigo para los buques y un local a propósito para levantar una hermosa población.

4o. Que aunque el desmonte y aseo de los terrenos, demarcación de la población y todo lo que mira a la policía corresponde al Estado, la traslación del puerto y construcción de edificios nacionales pertenece a la Federal; pero que sobre esto ha informado ya este Gobierno al Supremo de la República, cuya resolución es de esperarse muy pronto; y

5o. Finalmente que partiendo de estos principios debe ya prepararse el terreno necesario, indemnizándolo previamente(1). Fundada en tales consideraciones, la Asamblea dispuso:

1o. que el Gobierno instase al de la Federación a fin de tener el permiso solicitado para trasladar el puerto de Puntarenas a Caldera, haciéndole ver las comodidades que ésta ofrece y los riesgos que amenazan a la Punta; y 2o. autorizar al Ejecutivo del Estado para comprar el terreno preciso y tomar las demás medidas conducentes para realizar el traslado tan pronto como se recibiese el permiso superior, sin perjuicio de que lo verifiquen los vecinos que quieran mudar de habitación... Autorizó asimismo al Ejecutivo para coger de los fondos de depósito por precio de solares y destinar el sobrante a construir en el nuevo asiento una cárcel de seguridad.

(1) Al mismo Carrillo tocó como Diputado por Costa Rica instalar en el Congreso Federal el despacho de esta licencia de abandonar Puntarenas por Caldera.

El Decreto Federal se emitió en Enero de 1835 y en consecuencia el Jefe Carrillo, que había sucedido a Gallegos (que fué quien sancionó la ley del año anterior) llamó licitadores para el desmonte de diez manzanas de terreno en Caldera (resolución de 25 de Noviembre 1835) e hizo modificar la ley en el sentido de que se concediese gratuitamente un solar de cincuenta varas en cuadro a cada uno de los que fuesen a avecindarse en Caldera (6 de abril 1836).

A pesar de estos halagos y prescripciones, la remoción del puerto no prosperó, pues vemos que el Jefe Provisorio don Joaquín Mora, en decreto de 30 de Marzo de 1837, dice que el traslado no se ha hecho en dos años por falta de fondos en la Aduana para cubrir los primeros gastos. Y añade que "cada día se hace más necesario y urgente llevar a cabo la traslación con motivo ya de los incendios ocurridos, como de la ruina del edificio de la Aduana"; y por último "que es general el clamor de los interesados en los negocios mercantiles porque los decretos de traslación tengan su cumplido efecto para la mayor seguridad de sus intereses en el nuevo establecimiento, facilidad de embarque y desembarque, disminución de caminos y riesgos en él y proporciones para que la población prospere".

Por tanto el Jefe Mora ordena la construcción en Caldera de una barraca pajiza, de 35 varas de largo y 10 de ancho, de tres y medio de altura para bodega y oficinas; dicta otras medidas de detalle y comisiona a don Santiago Millet para localizar el edificio y demarcar y conceder solares a quienes estuviesen dispuestos a construir allí sus casas.

Deseando conocer más a fondo los antecedentes de este asunto, he revisado el expediente creado ante la Asamblea en 1834. El promotor de la idea fué nada menos que don Francisco María Oreamuno, el cual siendo Administrador de la Aduana de Puntarenas, escribió desde Cartago, el 16 de Setiembre de 1833, un informe extenso al Ministro General; y en él, en términos muy claros y vehementes, habla de los inconvenientes de la Punta y de las grandes ventajas de Caldera. Sus argumentos principales son en síntesis:

lo. que siendo en puerto destinado a servir los poblados del interior, que son los que darían frutos para la exportación, el camino se acortaría grandemente y el flete resultaría más barato;

2o. que siendo Caldera el puerto, se evitaría el paso peligroso del Barranca y otros ríos. ¿Qué tiempo pasará, dice, para que Costa Rica se halle con fondos suficientes para fabricar un puente en La Barranca, tal como se necesita? 3o. que Puntarenas no sirve para buques de algún calado, porque hay que anclar a mucha distancia y las operaciones de carga y descarga se dificultan; 4o. que desde el punto de vista militar y de defensa, Caldera es muy favorable por su situación y en cambio Puntarenas no tiene acomodo a propósito para su defensa; 5o. que por su suelo no puede construirse allí más que de madera y palma, y la población queda expuesta a ser quemada fácilmente por un capitán irritable y vengativo o por malhechores; 6o. por los peligros de la naturaleza, Puntarenas es inseguro. "El temporal" que se sufrió a fines de Mayo desalentó a muchos que estaban establecidos y a otro mayor número que pensaba establecerse. Una punta de arena movable y estéril, que el agua de un temporal le forma barrancos de un momento a otro, con peligro de ser cubierta por el mar no puede elegirse para morada tranquila al poblador. Si por desgracia se reúnen algunas causas como un temporal, una marea, un viento recio, un terremoto, ¿Quién duda que estas fuerzas combinadas contra la fragilidad de este puerto inevitablemente lo destruirían del mismo modo que han destruido otros puertos semejantes?" y 7o. que por no haber allí trabajos agrícolas la población de peones no se ocupa permanentemente y los hombres se entregan a la embriaguez y las mujeres a placeres voluptuosos.

La exposición del señor Oreamuno, muy bien escrita y bastante fundada, hizo impresión al Jefe Gallegos; pero antes de proceder éste, mandó que se oyerá a una Comisión que examinase lo de Caldera. Esta Comisión compuesta del Capitán del puerto de Puntarenas, don Miguel Dueñas, del Contador de la Aduana don Francisco Javier Peralta, del piloto Andrés Costa y del capitán de fragata colombiano don Miguel Labarriére, rindió un informe satisfactorio al nuevo criterio. Luego se nombró otra comisión para estudiar el camino a Caldera, que la compusieron don Joaquín Mora, don Santiago Millet y el práctico Valerio Alfaro, y se dió asimismo un plan para un camino desde el interior, pasando por las llanuras hasta la boca del cerro de Quebrada Honda y de ahí bajando por Santo Domingo, Oricuajo y Las Mesas hasta Caldera.

En realidad, ninguna de las comisiones dió dictamen acerca de los inconvenientes de Puntarenas, que se tuvieron así por averiguados. Lo de inundaciones no era efectivo, pues no había sino las que eran corrientes en un lugar como Puntarenas, a cuyas calles entran todavía las grandes mareas, y en donde entonces principalmente se formaban charcos y lagunas por no estar emparejado el suelo. Luego, si acaso hubo alguno, tiene que haber sido de poca monta y explicable en un poblado de techos pajizos. Los vecinos se mostraron remolones para el traslado, no obstante las ventajas que se les ofrecían.

En resumidas cuentas, se movió el puerto a Caldera, que era lo que más convenía a las gentes del interior, sobre todo si tenían tierras por la costa de Caldera. Dos años o poco más duró el nuevo puerto, pues a principios de 1840 Carrillo rehabilitó el de Puntarenas, según veremos en seguida.

III

Caldera, -primero de los numerosos rivales que ha tenido Puntarenas, -logró desbancar a éste, si bien por brevísimo tiempo. El traslado que el Jefe Mora decretó en 1837 se realizó, aun sin la precaución de hacer en Caldera las instalaciones y preparativos más elementales.

Del periódico Aurora de la Constituyente de Costa Rica, tomamos estos datos:

El 19 de setiembre de 1838, a propósito de una discusión con el Gobierno Federal, se dice: "Ni el capitán de puerto ni el resguardo tienen un bote para las visitas de los buques en nuestros puertos y los extranjeros no dicen: ¡qué abandono de Gobierno! sino: ¡qué pobreza de costa-rica! Actualmente hay en Caldera una mala barraca que se llama Aduana, pero así mala como es, se debe a los cuidados del Gobierno del Estado que la hizo levantar con sus fondos; mientras que el Ministro de Hacienda (se refiere al de la Federación) sólo se ha acordado de librar órdenes sobre esta aduana". La defensa contra el Gobierno de la República no puede ser más plausible, pero resulta de este artículo de la Aurora que en Caldera no había ningún acomodo de puerto.

El número correspondiente al 3 de noviembre del mismo año, contiene un extenso editorial sobre el asunto. Copiamos sólo algunos párrafos:

"Mucho se ha hablado del puerto de Caldera por los que lo conocen y por los que no lo conocen, por los que entienden y por los que no entienden, y cuando la opinión ha estado aun dividida, hemos visto la propuesta del señor Francisco Giral para desecar y levantar hasta el nivel del terreno alto un cuadro de 15.000 varas en que se hace fango, porque allí se depositan las aguas del mar. Con posterioridad hemos sabido que está admitida la propuesta, y en su virtud verificada una contrata formal en que Giral se compromete a concluir la obra en el mes de abril y entregarla a satisfacción de los comisionados que el Gobierno nombre".

Después de elogiar la situación y condiciones de Caldera, agrega:

"Puntarenas, por donde se hacía el comercio, no se puede llamar puerto; no tiene fondeadero conocido ni seguro. Los buques quedan en medio del golfo batidos por los vientos y por las fuertes corrientes de las aguas que llenan el gran golfo, se corren inmensos riesgos en las canoas y botes, cuando hay viento. Las aguas de las vaciantes se encuentran en algunos puntos y las más de las embarcaciones que cogen, perecen o corren un riesgo eminente (por inminente). A más de esto, el camino tiene el Río de la Barranca que no se puede pasar en las crecientes, sin peligro evidente de la vida, que casi todos los años le cuesta al imprudente que se arroja en los días que no da vado. Hay también cuatro o cinco leguas que se economizan por la Caldera, que serían de poca importancia si fuesen transitables los caminos; mas los conocidos para el interior son malísimos, particularmente en la estación de aguas.

"Los partidarios de Puntarenas mal informados de la Caldera le han supuesto una tasca impracticable, lo cual es una falta de conocimiento. Más fundado en su reproche del clima que efectivamente no es muy sano; pero toda la costa es lo mismo de enfermiza"

"...y en fin presenta (Caldera) tantas comodidades y hace tantas ventajas a Puntarenas, que no puede pensarse en este sitio sino cometiendo un error imperdonable".

Todavía el 8 de diciembre de 1838, se lee: "El día 6 del corriente se celebró contrato con el Presbítero C. Manuel Gutiérrez para construir los almacenes y oficinas del Estado en el puerto de Caldera. El edificio será de dos cuerpos...y quedará concluido en abril o mayo inmediatos, por la cantidad de 1020 pesos."

El número de 11 de mayo de 1839, después de anunciar que el Gobierno había comprado al bergantín chileno San Carlos (que negociaba con los señores Espinach y Giral) cuatro piezas de artillería y un bote grande para el servicio de Caldera, a más de las seis piezas que se habían comprado en diciembre anterior al bergantín Elena, añade: "Caldera...era temible por su insalubridad y con lo poco que ha podido trabajarse en los meses de verano, descumbrando montes y secando pantanos, ha mejorado tanto que sin miedo alguno entran y salen las gentes y los que viven allí no se enferman; es conocida de todos ya la diferencia, pues ni aun la plaga de mosquitos de que están cundidas las costas se advierte allí. La casa de la Aduana va a concluirse y dentro de pocos meses estará de servir a los empleados y al comercio".

Las citas anteriores ponen en evidencia, de una parte, que Caldera contaba en San José con partidarios poderosos, que a todo trance querían que el puerto quedase a menor distancia del centro poblado del país; y de la otra, que también tenía enemigos cuyo punto de mira era principalmente buscar el mejor puerto y el más salubre. La opinión estaba dividida y en esas circunstancias no faltaron personas que asomaran la conveniencia de escoger a Tárcoles o las Mantas, que quedaría de Pacaca a poco más de trece leguas. Esta lucha de pareceres provocó en el Jefe Carrillo la idea de encomendar el estudio del asunto a su amigo don Enrique Cooper, que acababa de practicar el del camino al Norte y que tenía toda la confianza de don Braulio, por su saber y seriedad.

Cooper presentó el 2 de Febrero de 1840 el respectivo informe en que, después de referirse a otros lugares, dice:

"Puntarenas, este antiguo puerto del Estado, está adornado de las excelentes cualidades que siempre le han distinguido y son bien conocidas de todos: su temperatura es muy benigna: su posición favorecida por la lengua de tierra que se extiende dentro del golfo y forma la punta; y las brisas que vienen del mar le dan una ventilación que ~~precisamente~~ limpia su atmósfera de todo miasma pestilencial. La comodidad de tener habitantes avecindados en él, las aguas del río Aranjuez y otros para proveer las embarcaciones y a los mismos habitantes, lo hacen salubérrimo.

Situado en medio del golfo y a poca distancia de las grandes haciendas de ganado vacuno del Departamento del Guanacaste, siempre estará provisto de víveres frescos y abundantes para su consumo, recibiendo además los auxilios de las poblaciones del interior".

"El estero que forma la punta es navegable: muy adentro pueden caber buques de un tamaño regular y posee la gran ventaja de estar abrigado contra todos los vientos y la facilidad para el embarque y desembarque y para la carena y composición de buques. Ningún otro punto de la costa hasta ahora descubierto presenta ~~ventajas~~ ventajas reunidas, pues aun además de las referidas, cuando las fragatas de tonelaje mayor no puedan entrar en el estero y haya mal tiempo afuera, tienen el recurso de ir a fondear en el famoso puerto nombrado Inglés en la isla de San Lucas, libre de todo daño, con recursos para carenar, reparar y ~~abastecer de todo para una~~ abastecer de todo para una expedición marítima".

Este dictamen tan encomiástico de Puntarenas probablemente decidió a Carrillo a abandonar a Caldera; y no obstante, como hemos leído antes, que sus condiciones de salubridad habían mejorado notablemente y de que los que viven allá no se enferman, don Braulio emitió el decreto de 26 del mismo febrero de 1840 y en él dice, como parte considerativa:

"En atención a que la costa de Caldera, habilitada por decreto federal de 23 de enero de 1835 para el comercio marítimo del Estado es tan mortífera que ha puesto en consternación al comerciante, a los arrieros y a todos los que por necesidad tocan allí; anulándose los esfuerzos del gobierno y los sacrificios pecuniarios hechos para mejorar dicho punto. Con presencia de los informes vertidos por la comisión especial que ha practicado el reconocimiento de la costa y de los Jefes Políticos Departamentales en orden a la opinión y deseo público. Constando de todo que satisface plenamente el puerto de Puntarenas por su salubridad y comodidades".

"Se rehabilita para el comercio marítimo del Estado el puerto de Puntarenas, en el golfo de este nombre..."

No duró Caldera tres años en el goce de su triunfo, por el hecho de su insalubridad. Según la tradición, esos pocos años costaron las vidas de numerosas gentes, empleados y visitantes. Carrillo le dió el golpe de gracia.

Bien es verdad que Caldera se vengó de don Braulio, puesto que en abril del 42 le dió fondeadero y entrada a los buques que trajo Morazán y a las fuerzas que lo depusieron.

El Decreto de Carrillo es muy minucioso y previsor. Lo resumó con una redacción más clara que la en él usada:

1. Manda construir en Puntarenas las oficinas de aduana y almacenes y las fortificaciones que sean necesarias para seguridad del comercio.

2. Fija para ubicación de los edificios públicos la punta del islote de arenas, en lo más inmediato a las aguas; y para almacenes y casas particulares de teja o paja, el interior del mismo islote; pero dispone que se dejen cien varas desocupadas entre los edificios públicos y los de particulares, así como entre los de particulares construídos con techo de teja y las casas pajizas.

3. Para la sección de almacenes particulares y casas de teja, destinó un lote de 400 varas en la longitud del islote por todo el ancho de éste, y para la población pajiza, dejó desde la calle de 100 varas prescrita, todo el terreno sobrante hasta el punto llamado La Chacarita. En la sección de casas de teja, la población se delinearía por cuadras de 50 varas cada una y en las de paja por cuadras de 25 varas. En toda la extensión se dejarían entre cuadra y cuadra calles de veinte varas de ancho.

4. Comerciantes o pobladores que edifiquen casa de teja, dentro de los dos años siguientes a la fecha de publicación del decreto, harán suya en propiedad la cuadra que se les señale de 50 varas en cuadro; si construyeren casa pajiza sólo tendrán derecho de ocupar el terreno y lo perderán cuando el edificio se destruya por viejo o por otra causa cualquiera.

Agricultores que dentro de los dos años dichos se avecindaren en Puntarenas, podrán utilizar la milla marítima reservada por ley, y ocupar para sus labores la costa del mar y ríos navegables; más haciendo plantaciones de café, cacao o añil con obrajes formales, ganarán por cincuenta años continuados el terreno que cultiven.

5. Quienes establezcan posesiones de agricultura en terrenos baldíos del Golfo, pueden disponer libremente de las maderas que corren al desmontar y harán además suyo todo el terreno que cultiven en

un período de diez años contaderos desde la fecha del decreto, cualquiera que sea el cultivo. Los que establezcan posesiones de ganado vacuno, caballar, cabrío o lanar dentro del mismo plazo y en dichos terrenos, adquirirán en propiedad un sitio de tres caballerías, siempre que presenten planteada la posesión con casa, corral y 50 cabezas de ganado a lo menos.

A los pocos días Carrillo dictó una orden para arreglar privilegiadamente la situación de agricultores radicados en Cabo Blanco hacia más de diez años.

Como se ve de lo antes expuesto, Carrillo, al ordenar que Puntarenas recobrase su condición de puerto de tráfico, fijó bases oportunas, no sólo para la urbanización de la lengüeta de arena, sino además para estimular a los antiguos y futuros pobladores a fin de que emprendiesen en agricultura y ganadería. Don Braulio, entusiasta por la tierra y su cultivo y que ese mismo año de 1840 había dado un enorme impulso a la industria cafetera, mediante el decreto que permitía vender a censo redimible los terrenos de las Pavas y parte de la Sabana, todavía alienta a las gentes de la costa a sembrar el grano de oro, que con dificultad prosperaría en ese nivel.

Pero llega el año de 1844 -ya derrocado y proscrito de por vida el Jefe Carrillo- y llega también para Puntarenas una nueva zozobra.

Acababa de crearse una corporación oficial llamada Sociedad Económica Itineraria encargada, con amplias facultades y con algunos recursos, de promover, atender y construir caminos, especialmente los que condujeran a los puertos. Esta Sociedad conocida más bien con el nombre de Junta Itineraria duró varios años, tuvo gran influencia y trajo al país inmensos beneficios. Gozaba de independencia y realmente la merecía, pues se compuso siempre de hombres prominentes dedicados al comercio y a la agricultura. Véanse los nombres de su primera Junta Directiva: Eduardo Wallerstein, Presidente; Buenaventura Espinach, Manuel Mora, Juan José Lara, Mariano Montealegre, Santiago Fernández y Vicente Aguilar, vocales; y Secretario, Felipe Molina. No podía ser más selecto el personal de esa Junta, que se puso inmediatamente a la obra. Todo el mundo pensó en caminos.

Pues bien, se le ocurrió a una persona de poderosa influencia, don George Stiepel, lanzar la idea de cambiar la carretera de Puntarenas, y de que se construyera por el rumbo de Pacaca una nueva que fuese a Tárcoles, y naturalmente proponía que se abandonase el puerto existente en Puntarenas y se mudase al nuevo terminal del camino. Un artículo de Stiepel, aparecido en el Mentor Costarricense de 10 de febrero de 1844, después de describir y exaltar el camino de su proyecto, dice:

"Este plan quisiera fuese examinado por una comisión de tres o cuatro personas interesadas en que se verifique y no de personas cuyo interés exige que quede abandonada esta hermosa, puedo decir la mejor parte de Costa Rica que he visto, y que por el valor de una barraca o de alguna hacienda inmediata a Puntarenas no gusten mudar el puerto, poniendo impedimentos imaginarios que no existen y sacrificando el interés general al propio.

"Resta decir algo sobre la situación hermosa y salubridad de Tárcoles.

"Tárcoles es sin duda alguna el puerto más hermoso que he visto en toda la costa desde Valparaíso hasta aquí: sólo El Callao lo aventaja en extensión, pero no en aguas ni en terreno. Con facilidad se puede hacer un muelle y haciéndole la mitad tan grande como el de El Callao quedará más hermoso. Su vista se extiende hasta la derecha desde el Peñón, boca del Río Grande, Mesa de Jesús María, Terrero, Coyolite y en frente las islas del Golfo, Boquerones y tierra firme hasta Cabo blanco; y a la izquierda Agujitas, Mantas y total apertura del Golfo, de modo que se puedan ver los buques que pasan a lo largo de la costa; y así queda fácil para que cualquier buque pueda entrar sin obstáculo alguno a hacer aguada, víveres y a tomar noticias".

Da detalles de la playa y de los terrenos vecinos que son fértiles como los de Matina, sin su fango y sin manglar, y luego añade:

"Así parece más sano que ningún otro punto en el golfo por estar enteramente abierto y franco a la virazón, no como Puntarenas, que recibe este viento como por un embudo, sino lateralmente; y como el suelo es de buena tierra y hay vegetación no se siente el calor excesivo de Puntarenas y presenta campo y playa a donde pasearse."

A estas consideraciones agrega Stiepel otras varias de carácter económico en favor de Tárcoles.

En el citado Mentor (número de 10 de mayo) leemos que el señor Lacheur, capitán de la barca inglesa Mohican, y Juan Bautista de Iriarte, capitán y dueño de la goleta nacional Constelación, asociados de don Santiago Fernández, vocal de la Junta Itineraria, han invertido varios días en el reconocimiento, sondeo y delineación del puerto de Tárcoles, y que esperábase el informe, anticipando que los mismos habían formado un juicio muy favorable de sus circunstancias y de su fondeadero.

Con motivo de este negocio se armó una polémica animada e interesante. Tomó la defensa de Puntarenas don Felipe Molina. Es curioso leer los artículos cruzados entre Molina, que firmaba "El Expectador", Stiepel y un colaborador suyo que usaba el seudónimo "Aranjuez". La discusión, como siempre pasa entre nosotros, llegó a agriarse un poco y a don Felipe se le echó en cara que ganaba \$50 al mes como Secretario de la Itineraria, aparte de otras puyas que se le enderezaron. No vamos a reproducir ninguno de esos papeles, pero sí aparte del informe que presentó a la Junta el Capitán D'Iriarte y parte del señor Darsenay (Luciano), marino francés. No conozco el informe si acaso le dió, del Capitán Le Lacheur.

Dice el Capitán D'Iriarte, después de tratar separadamente de Tárcoles y de Puntarenas:

"Comparación de los dos puertos.-En Puntarenas, a pesar de los trabajos que se experimentan para remontar en mareas grandes la punta con las canoas, hay la ventaja de cargarlas sin cuidado alguno. En Tárcoles con la ventaja de poder ir a bordo con facilidad, hay la desventaja de la resaca y tasca algunas veces. En los dos puertos, pasadas las diez de la mañana, no se puede cargar, pues en ambos a esas horas sopla la virazón, se levanta marejada y llevarían riesgo las canoas de mojar la carga. En Tárcoles para cargar una canoa sería preciso ponerle una anclita afuera y una amarra en tierra. En Puntarenas se carga la canoa, aun atracada de costillas.

"En Tárcoles los buques no tienen abrigo y además los bajos del Río Grande que se hallan al norte, ofrecen riesgos por un temporal de afuera.

"La rada de Puntarenas está abrigada por los Negritos; pero al N.-O. tiene la playa y los bajos. Aquí el fondo es de arena: en Tárcoles, de lodo y más firme. En Tárcoles la mar no puede causar daños con sus avances e incursiones. En Puntarenas sí; pero con un trabajo de poco costo y dirigido por una persona inteligente se puede conservar la punta. En Tárcoles el fondeadero es mejor que en Puntarenas; mas en el primero está descubierto por la parte del mar y en el segundo abrigado. Tárcoles no es más que rada; Puntarenas tiene el puerto pequeño del Estero, a más de la rada exterior, que es más abrigada. Tárcoles puede ser sano tal vez. En Puntarenas las enfermedades que existen en las entradas y salidas de las aguas, provienen del desarreglo que se observa en todo lugar nuevo, de la mala construcción de las casas: en fin de la humedad de la arena y que por falta de recursos los pobres no pueden entablar el piso de sus casas.

"Por ahora no me parece que haya necesidad de mudar el puerto. En cuanto a conveniencia, Tárcoles, que es el único punto propuesto hasta ahora para la traslación, no se puede decir que en invierno los buques puedan permanecer sin riesgo en él. No hay tampoco datos fijos para calcular su salubridad. Con todo, es siempre un punto muy importante para Costa Rica y el único que después de Caldera presenta facilidades para el tráfico exterior en caso de perderse Puntarenas, por cualquier accidente, motivo o acontecimiento. Concluiré, señor Presidente, haciendo presente que con la traslación del puerto, se perdería un comercio considerable que hace Puntarenas con todo el golfo de Nicoya en cueros, carnes, etc. Puede ser que en Tárcoles esto fuese compensado por las hermosas haciendas de ganado que van a hacerse en aquel puerto y la proximidad del camino al interior, como se me asegura".

El informe del Capitán Darsenay es muy importante, y siento de verdad no transcribirlo integro, por no alargar las proporciones de este articulejo. Opina que Puntarenas, si no es puerto enteramente abrigado, tampoco es rada peligrosa, y funda ese parecer en varios motivos que menciona. En esa parte dice: "Creo firmemente que un buque con su primer ancla al S.E., su segunda al N.O., por 6 brazas de agua y maniobrando marineramente, nada tiene que temer en el fondeadero de Puntarenas."

Contesta satisfactoriamente a la pregunta de si fondean en Puntarenas los buques de mayor porte; y a la de a qué vientos quedan expuestos, hace un recuerdo personal y dice: "la primera vez que fondeé en Puntarenas fué en octubre de 1841; y habiendo venido del Realejo con un viento del S.O. muy fuerte, me fondeé bastante retirado de tierra y miraba todavía con recelo la costa tan cercana a popa. Después me cercioré que arrimando más a tierra, la mar molestaba menos y corría la marea con menos fuerza. En octubre próximo venidero espero tener el "Orbegoso" fondeado en 6 brazas y no tendré mayor cuidado aunque se armen temporales".

Dice que al Estero pueden entrar buques que calen a lo más 12 pies cuando se trata de permanecer algún tiempo o se les ofrezca bastante qué hacer y que el fondeadero en el Estero no puede ser más seguro; que el de afuera es suficientemente bueno, tomando la precaución de echar dos anclas y que aunque el fondo es de arena, ésta no es movediza sino firme y el ancla puede entrar lo suficiente y aferrarse bien; se burla del temor de que desaparezca la punta y dice que eso es posible como lo sería que un temblor destruyera a San José o que un cometa topase con la tierra. "Lo único que puede preverse añade y en que debe fijarse la atención es en impedir que el trabajo de las mareas y lluvias se extienda a poner en peligro la parte de terreno donde están plantadas las casas y la aduana. Para alcanzar este objeto bastarían unas estacadas bien enterradas; una pared o dique de piedra sería mucho mejor; y tal vez un murallón de madera y piedras que avanzase hacia adentro del Estero, partiendo de algún punto en la parte oriental del pueblo, podría a muy poco costo remediar el mal con seguridad aunque con lentitud, pues quebrando dicho murallón el hilo de la corriente de vaciante y echándolo para afuera o haciéndolo sesgar en la misma dirección que tuviese dicho murallón no solamente sujetaría el trabajo minador de las aguas, sino que aumentaría la anchura de la punta, con menoscabo del manglar y de los bajos que están al otro lado". Y concluye esta parte así: "En una palabra y para comprobar mi opinión, si yo no tuviera más novedades por parte de los hombres que por parte de la naturaleza mañana mismo sin vacilar haría yo una buena casa en Puntarenas".

A propósito de las dificultades para cargar, dice las que existen pero termina: "confieso que en tales circunstancias y muy a menudo dí en desear hallarme más bien cargando o descargando en Callao, en el Realejo o en Acapulco. No pensaba en Caldera porque en el tiempo que allí cargué lo pasaba todavía peor, según me pareció, ni en Tárcoles porque hasta ahora hace poco nadie se había figurado que hubiese un puerto en aquel lugar".

Al terminar da su opinión de que Puntarenas no es el ideal de un puerto y que tal vez convendría trasladarlo, pero a cual? "Caldera no me parece muy bien, por los mismos motivos que obligaron al Gobierno a abandonarlo. Tárcoles me parece muy mal porque absolutamente afrece los requisitos de un puerto".

"Mejor me parece, mucho mejor, aguardando que el gran movimiento sublunar que nos ha de robar la punta, abra en Tárcoles una grande y profunda ansenada al abrigo de todos los vientos y de las marejadas del S.O., contentarnos con las providencias siguientes que se pudieran adoptar:

1. Tener en Puntarenas un capitán de puerto o un práctico mayor que posea conocimientos suficientes en la marina, con el encargo especial de dirigir los buques poco baqueanos cuando vayan a entrar al fondeadero, de cuidar que se fondeen bien, aunque no quieran, en una situación y con disposiciones tales que ni ellos mismos puedan correr riesgo, ni lo hagan correr a los demás.

2. Levantar un buen plano del Golfo de Nicoya, en el cual queden demarcados los bajos, placeres, dirección de las mareas, el braceaje y las señales del buen fondeadero.

3. Sondear y reconocer a menudo la canal de la entrada del Estero, poniendo las señales (boyas o balizas) correspondientes para indicar su dirección y límites; fijar en el contorno de la punta algunas anclas sueltas con una pata sola, buenos orinques de fierro y boyas, para que los bongos y los buques puedan, amarrando sus espías sobre ellas, pasar con prontitud y seguridad el pequeño trecho donde existe el riesgo, sin quedar pendientes de una brisa caprichosa, de una marea variable o de unos anclotes de poca confianza.

4. Ribetear la punta en la parte a lo menos que se ve más expuesta a los estragos del agua, con una cinta o cordón de estacadas, o con una pared de calicanto que tuviese un cimiento bastante pro-

fundo para que la mar no la descalzara.

5. Cerrar de una vez ese esterito, ya tan próximo al edificio de la Aduana, que se burla de cuantas estacadas y piedras le ponen, porque se las echan de una en una, dándole lugar al mar para que la venza en detal.

6. Observar si presentando más arriba, en las playas del pueblo, o quizá en la cabecera del bajo que está en frente del mismo pueblo, algún tajamar o dique fuerte construido con mangles, no se podría obligar a que la fuerza de la vaciante oblicuase su curso sesgado hacia el manglar del otro lado, de tal modo que fuera a ejercer su voracidad y talentos minadores sobre el bajo de dicho lado, en lugar de amenazarnos por éste".

IV

El lector habrá notado desde luego que el dictamen del Capitán D'Iriarte--a quien debemos estimar como uno de los fundadores de Puntarenas, pues allá se quedó y dejó familia,--no era tan rotundo y categórico como el de su colega Darsenay; pero ambos coincidían en aconsejar que no se alterase la situación creada. Ese fué igualmente el parecer de la Junta Itineraria, que acogió el Gobierno en su resolución.

El acuerdo tuvo en cuenta los siguientes motivos:

1.--Que la lengua de tierra donde se hallan situados en el puerto de Puntarenas el edificio de la aduana y los principales almacenes de particulares, por su naturaleza deleznable y por su posición peninsular, se va disminuyendo visiblemente al influjo de las corrientes combinadas con la resaca, y la descomponen y gastan.

2.--Que de abandonarse la puntilla y de trasladarse los edificios a otro centro más concentrado, a más del gravamen que ello ocasionaría al Fisco, se perdería para siempre una porción considerable de superficie, sin que sea posible fijar los límites que en tal caso tendrían las incursiones del mar.

3. Que no se ha comprobado hasta ahora que exista otro lugar que presente para puerto tantas cualidades reunidas como las que ofrece Puntarenas.

4. Que por lo tanto, la prudencia aconseja que antes de disponer mudanza alguna se hagan los esfuerzos que estén a nuestro alcance para resguardar y conservar la extremidad de la puntilla y junto con ella el edificio de la aduana, cuya pérdida ocasionaría crecidos gastos.

5. Que es necesario así mismo arreglar el edificio de la Aduana y proporcionar mayor número de almacenes, notorio como es que los actuales son insuficientes para las importaciones, que continuamente se aumentan.

6. Que no existe en el Estado Consulado Mercantil ni otro cuerpo a quien pudieran confiarse estos objetos con más probabilidad de buen resultado, que a la Comisión Directora de la Sociedad Itineraria, la cual impulsada de acendrado patriotismo, se presta a auxiliar al Gobierno, con su celo y actividad ejemplar, en todas las empresas de interés público.

Apoyando en tales razones, el Gobierno autorizó a la Junta Itineraria: a) para que a la mayor brevedad proceda a construir los diques o reparos de calicanto y cualesquiera otras obras que estime oportunas para contener los avances que hace el mar sobre la playa de Puntarenas, desde la extremidad de la puntilla hasta la esquina de la casa de los señores Espinach y Giral--siendo los costos de tales obras por cuenta del Erario; b) para que por los medios coactivos más eficaces, imponiendo las penas y multas que crea convenientes, complea a todos los propietarios de almacenes, cascos o barracas en todo el litoral que se considera amenazado, desde el punto donde concluya la obra costeada por el Fisco hacia el pueblo y en toda la extensión de éste, para que cada uno dentro del plazo que se le señale, cubra su respectivo frente en el lado del estero, con la clase de reparos, diques o estacadas que ordene la Junta; y c) para que, cuanto antes, provea al arreglo y aumento de los almacenes de la aduana.

Ignoramos si la Junta cumplió algunos de estos encargos, en especial el de poner diques a la punta. Probablemente nada se hizo en este sentido y la disposición quedó, como tantas otras en todo tiempo, escrita apenas en los libros y papeles oficiales. Vemos que los temores de que el mar fuese disminuyendo la lengüeta no se realizaron, sino que, al revés, la punta ha ido avanzando de día en día. De modo que lo fundamental que debía costear el Estado, no fué puesto en práctica, por escasez de medios materiales. Es de creer, sin embargo, que los propietarios fronterizos al Estero,--que eran los más, porque siempre fué y aún es ese lado el preferido de los puntaroneños,---fuesen obligados a poner estacadas de defensa, aunque no de un modo perfecto y metódico.

Lo cierto es que la resolución del Gobierno Alfaro consolidó la posición de Puntarenas, pues en agosto de 1845 vino una ley que ordenó construir una ermita dedicada a San Antonio de Padua y dió además el Gobierno a cargo del Senador don Rafael Gallegos, una nueva pauta a la población del puerto, De la iglesia diremos alguna cosa más tarde. Veamos ahora la resolución sobre el poblado.

Consideró el Gobierno la necesidad de proporcionar al comercio puntareño el local indispensable para establecer almacenes cómodos en donde pudiera guardar con seguridad las mercaderías que llegasen del extranjero, y los productos exportables; y como la extensión destinada antes con ese fin no era bastante, ya que tales almacenes debían ocupar preferentemente la orilla del estero para así facilitar las operaciones del comercio; "y apareciendo que el que se solicita por la compañía de Fernández y Montealegre y todo el resto de la punta, comprendido entre el estero y el golfo que no estuviera ocupado anteriormente, debe reputarse por baldío, en cuyo concepto puede disponer su venta el Ejecutivo, con el doble fin de proporcionar fondos para mejorar el mismo puerto y de fomentar su población y riqueza"; por tanto el Gobierno dispuso lo siguiente, que no copiamos, sino extractamos:

1. Conceder al comercio, para fábrica de almacenes, toda la orilla del estero, desde la calle que servía de separación entre las barracas y el pueblo, según el plan de Carrillo, hasta la Chacarita.

2. Dividir la línea litoral del estero en porciones de cien varas; dejar en cada extremo de ellas una calle de veinte varas de ancho; y procurar que estas nuevas calles coincidan exactamente con las ya existentes que corrían de Sur a Norte.

3. Que en cada tramo o sección se sitúen cuatro almacenes, cada uno de 22 varas de frente al estero y de 50 varas de fondo, debiendo quedar separados los solares de los extremos por dos calles de seis varas de ancho cada una, para facilitar la más pronta salida hacia el estero por distintos puntos. (Todavía se ven algunas de esas callejuelas a los lados del mercado y de la Administración de Licores).

4. Que detrás, o sea al sur de esos almacenes, se dejara una calle de 30 varas de ancho con rumbo de Oriente a Poniente (la que ahora existe y fue llamada un tiempo calle de la Galera), procurando posible su rectitud y paralelismo respecto a las que estaban ya trazadas; sin perjuicio de conservar las plazuelas que se designaron al ponerse en práctica el decreto de 1840 (de las cuales quedan sino la de Cañas, parque de la Victoria y las Playi-

5. Fijar en 66 pesos el valor de cada solar de 22 por 50 varas, pagaderos en el acto de medirse y ser dada la posesión; en la inteligencia de que un mismo sujeto, ni directamente, ni por interpusita mano podía obtener más de un lote.

6. Los agraciados con solares adquirirían la propiedad plena, siempre que dentro de los cuatro años siguientes fabricasen una casa o almacén formal de teja o de cualquiera otro material sólido.

La citada resolución manda que se constituya una comisión para el repartimiento de solares; reglamenta minuciosamente todo lo referente a los mismos, ordena el levantamiento de un plano general, pone a salvo y protege los derechos de los antiguos poseedores, y por último dispone elevar esa resolución al Congreso en sus primeras sesiones. Este requisito, que era de rigor, pues se modificaba una ley, entendemos que no se cumplió, pues no hemos encontrado en el archivo especial del Congreso ningún documento que trate de este asunto, ni se emitió ley o acuerdo que confirme o modifique la resolución del Ejecutivo la cual por otra parte no se dió más que en una nota dirigida por el Ministro de Hacienda, don Manuel José Carazo, al Intendente General.

Era a la sazón Jefe del Estado don Rafael Gallegos, Senador llamado al cargo después de don Rafael Moya, También Senador, cuya credencial había terminado: ambos llamados a ocupar el puesto por cuanto-caso único en nuestros anales-el Jefe titular don Francisco María Oreamuno se negó "con obstinación a tomar las riendas del Ejecutivo, desairando así las diferentes y honoríficas excitaciones que por diversos medios le ha hecho el Cuerpo Legislativo y faltando notoriamente al texto del Artículo 63 de la Constitución y al solemne juramento que prestó al tomar posesión de su alto encargo", según reza el decreto que lo mandó encausar y que ipso facto lo separaba del puesto.

Por cierto que el ha lugar a causa fué platónico, y don Francisco, lejos de ser procesado, siguió figurando como era debido a sus relevantes dotes, ya poco es Ministro, y más tarde, durante la campaña de los filibusteros, Vicepresidente de la República en ejercicio.

Pero el 7 de Junio de 1846, como consecuencia del pronunciamiento más original que registra nuestra historia, ya que los promotores del movimiento reconocían en las actas que Gallegos era un sujeto excelente y honorable y cumplía bien las funciones que le tocaba desempeñar y que sólo pecaba de buenazo, vino al Poder nuevamente don José María Alfaro, apoyado como antes por la energía de los Generales Alfaro y Pinto y por los prestigios y popularidad del doctor Castro. Este joven Ministro era entonces emprendedor y deseaba organizarlo todo rápidamente. Era un dinámico, como se dice ahora; y entre las cosas que promovió a punto y seguido fué el reglamento de puertos y aduanas, en que había colaborado la Junta Itineraria y que se emitió, como acto del Ejecutivo, el 28 de agosto del mismo 1846. En ese reglamento no sólo se dictan reglas para el servicio técnico y administrativo, sino también disposiciones acerca del orden y moralidad, las cuales sería curioso y entretenido que leyeran los porteños. Cuanto es expansión corriente a orillas del mar, que en ninguna parte del mundo pueden citarse y recomendarse como dechado de costumbres, se halla en el reglamento sujeto a cánones y restricciones tremendos. En cambio, contiene prescripciones respecto de trabajo en general y respecto de servicios de ciertos auxiliares del comercio y navegación, que quizás parecieran duras y tiránicas hoy, pero que debieron ser oportunas en un lugar nuevo y desordenado como Puntarenas, adonde lo mismo iban familias de tierra adentro a tomar solaz y baños y practicar el inevitable coqueteo social, lo mismo arrieros y conductores a llevar café y traer mercaderías, que vagabundos y gentes maleantes a fomentar vicios y cometer torerías y desafueros.

Entre las medidas especiales al puerto del Pacífico es digna de notarse la que imponía un arancel obligatorio para el servicio de lanchas, bongos, botes, etc; y para los viajes que desde el estero se hacían dentro y fuera del golfo, señalando en cada caso lo que podía exigir como máximo de pago cada uno de los marineros y cada patrón separadamente,

La tarifa misma no tiene interés, como no sea el de la imposición de un precio, pero sí lo tiene la lista de viajes tarifados, que comprende los siguientes nombres: Chomes, Coyolito, Colorado, Mojica, Las Piedras, Humo, Bolsón, Espíritu Santo, Astillero, Nacaome, Salinas, San Pablo, Cangel, Chira, Verrugate, Venado, Cabo Blanco, San Lucas, Gigante, Río Grande, Boquerones, Tortuga, Barranca, Calderas, Tárcoles, Mantas, Chacarita. Nos figuramos que algunos de estos nombres han desaparecido o han sido sustituidos por otros.

Otra medida especial fué la de dividir el puerto en dos distritos, para hacer más cómoda y fácil la administración de justicia y policía: uno, el del pueblo mismo que se llamaría "del Oriente", y otro del Poniente, que comprendería toda la superficie en donde estaban ubicadas todas las bodegas y edificios públicos hasta la puntilla. Se alegó para justificar el aparto la gran distancia que separaba la población y el lugar que ocupaba la Comandancia y cuartel, los edificios de la Aduana y los almacenes de particulares. La distancia en realidad era brevísima, pero debemos considerar que la medida era explicable en un lugar de suelo de arena, sin aceras, son pocos árboles de sombra y con un calor de más de 40 grados.

Todavía el 3 de Julio de 1848 el Ejecutivo. "deseoso de favorecer a los habitantes de Puntarenas y estimular el aumento de aquella población, proporcionándoles terrenos para edificar", ordenó que la comisión de reparto instituida en 1845 delinease y dividiese en solares de 25 varas de frente y 50 de fondo el terreno situado entre el pueblo y la aduana, a la espalda de los almacenes, dejando el local necesario para iglesia, plaza, cabildo y demás edificios públicos, una calle de 50 varas en medio de la nueva población y los almacenes y otra de igual anchura entre aquélla y el edificio de la aduana. Agregó que, una vez practicada la división, se entregasen los solares a las personas que quisiesen edificar casas de teja y que sólo llenando ese requisito se adquiriría la propiedad.

Y veamos ahora otro asunto que tuvo capital importancia para Puntarenas y de cuya historia, enteramente olvidada, conviene recordar algunos detalles que dan a conocer las ideas predominantes y las prácticas usadas en aquellos primeros años de iniciación.

Comenzado apenas el año de 1847, se echó a volar (y se le dió cuerpo en San José) la idea de hacer de Puntarenas un puerto franco.

Se conservó animadamente del proyecto de cuya realización se hacían lenguas algunos interesados de la capital y de Puntarenas. Se reunió aquí una junta numerosa, en que se examinó el pro y el contra y por último se acordó tener una nueva reunión. Probablemente prevaleció en ella el pensamiento de la franquicia, porque el jefe del Estado don José María, Alfaro, sin intervención legislativa (porque entonces apenas se había decretado la nueva Constitución, que aún no regía), emitió un decreto el 5 de marzo, creyendo "un deber de ferir a la opinión pública fuertemente pronunciada por una medida que demandan las circunstancias actuales del Estado como la más adecuada para asegurar su bienestar futuro". Este decreto declaró a Puntarenas puerto franco para el comercio de todas las naciones en cualesquiera frutos. Exceptuó tan sólo el tabaco labrado o en rama, la pólvora y el aguardiente, por ser monopolios fiscales, y además, como era propio, los elementos de guerra, artículos éstos cuya introducción no podría hacerse a no ser por cuenta del Gobierno, o con su previo y especial permiso. Consiguientemente dispuso que la aduana establecida en Puntarenas fuese trasladada al punto que el Gobierno oportunamente designase. El art. 3 dijo textualmente: "Las leyes que deben arreglar la presente medida serán dictadas dentro del perentorio término de seis meses, antes del cual no podrá tener efecto este decreto". Los términos del decreto revelan con toda claridad que no había ningún plan estudiado ni bases meditadas y que sólo se quería complacer así, de ligero, los deseos vivamente manifestados por un grupo influyente. Alfaro no quiso, como aconsejaba la prudencia, esperar a mayo en que se reuniría el Congreso para resolver un asunto tan trascendental, y aprovechó sus facultades dictatoriales para acoger la medida.

En mayo entró a ejercer el Poder Ejecutivo, como Presidente del Estado, según la nueva nomenclatura de la Constitución, el Doctor Castro, y no obstante que él era antes Ministro de Alfaro y Ministro omnipotente, hizo que en julio el Ministro Calvo se dirigiera al Congreso y objetara el decreto de 5 de marzo, el cual "se emitió sin que se hubiese formado expediente".

El hecho es que la franquicia, nacida de súbito y engendrada por un entusiasmo irreflexivo, al ser conocida y considerada con calma, no mereció la aprobación general, especialmente por los peligros que ofrecía para el contrabando y desde luego y a todo evento para el enflaquecimiento de las rentas fiscales. Se trató, pues, por el nuevo Gobierno de buscar una componenisa que evitase el inconveniente, sin dejar del todo mal al Gobierno de Alfaro, cuyo decreto, si caía enteramente, podría provocar, según creían los hombres de la Administración, reclamaciones de carácter internacional.

La Comisión del Congreso, en su informe dijo: "Ha oído la opinión de la mayor parte de los hombres pensadores del Estado. Una materia que demandaba no sólo conocimientos comerciales en toda la extensión de la palabra, sino todos los que íntimamente están enlazados con ellos, como son muchos que se refieren a la Economía Política y al sostenimiento de la Hacienda Pública, debía ser debatida por los que por sus viajes, práctica o dedicación en los diversos ramos de la materia podían dar un voto fundado. La Comisión observa que ni la ilusión de los unos por las ventajas del Decreto, ni el pánico terror de los otros por sus malos resultados, estaban en armonía con la realidad de las cosas. Una disposición comercial de un país pequeño es como la detonación en un campo sonoro que se hace oír en razón de su capacidad a una distancia más o menos considerable; por consiguiente, no podemos lisonjearnos de que el ruido que hiciese nuestro puerto franco bastara para traer la multitud entre nosotros. Los puertos francos y los depósitos libres que están establecidos en el mundo comercial son centros de exportación de naciones manufactureras y de potencias monárquicas cuyas leyes han podido contener los resultados adversos que pueda traer consigo la medida; y además, colocados como están la mayor parte en el Atlántico y en el Mediterráneo, están, se puede decir, en medio del movimiento de los buques de todos los pueblos más industriosos. Pero razones de circunstancias casi exclusivas a Costa Rica no permiten desatender la medida y menos volver atrás, después de haberse dado el primer paso.

El precio del principal artículo de exportación y la ansiedad por establecer la concurrencia de los comerciantes de todas partes dieron al proyecto de franquicia el carácter de medida salvadora y en los momentos que se señalaba el monopolio como una de las causas que producían el malestar de las ventas de café que no se conocía ni en los obstáculos positivos de libertad de comercio y menos aún en las tristes pinturas de la pérdida de las rentas, la Comisión no podía desechar la única tabla en que todos, especialmente los agricultores, esperaban salvarse. ¿Cómo hacer para la resolución del problema? Felizmente el mismo conflicto produjo el desenlace que había de poner el Decreto en armonía con la estabilidad y seguridad de las rentas públicas; una medida se anunció que salva todas las dificultades. La isla de San Lucas, en el Golfo de Puntarenas, ofrecía todo cuanto podía desearse para hacer el comercio libre y reunir a los negociantes a cuyo interés conviene el Decreto. San Lucas tiene una extensión de más de una legua de longitud y una milla de latitud; situada al S.E. de Puntarenas se encuentra defendida de la mayor parte de los vientos y su puerto llamado El Inglés es capaz de abrigar hasta doscientos buques tiene más agua que la necesaria: es un golfito manso en todo tiempo y pueden los buques anclar allí a tiro de pistola. Su clima es tan saludable y tan apacible que allí van a convalecer los enfermos; tiene muy buenas aguas y está a muy poca distancia de la tierra firme para todos los recursos que puedan necesitar para sostener a sus habitantes. La aduana y el resguardo y todo puede continuar en la Punta de Arenas como hasta aquí y el Gobierno ningún gasto tiene que hacer, a excepción del muy pequeño de preparar en San Lucas una bodega y una casa pequeña para el gobernador que debe establecerse en la isla".

El Congreso accedió al plan propuesto y la ley de 30 de julio 3 de agosto vino a sancionarlo, con el ejecutarse del Presidente Castro y su Ministro de Hacienda, señor Oreamuno. Quedó, pues, la franquicia restringida a la isla de San Lucas, con el aditamento de que "por ahora mientras al Estado le convenga, la Aduana y Administración de Puntarenas continuará en el mismo lugar en que se hallan y bajo las mismas leyes vigentes y las que en lo sucesivo se emitieren

(Art. 3); y con este otro: En caso de no tener efecto la concurrencia consiguiente a la franquicia establecida en el artículo anterior, el Supremo Gobierno queda autorizado para decretar el depósito libre en las bodegas y almacenes de Puntarenas, suprimiendo aquélla". (Art. 2).

Se ve claramente que tanto el Ejecutivo como el Congreso querían echar abajo la franquicia que con evidente ligereza había otorgado Alfaro y que se adoptaba la fórmula de concretarla a San Lucas como medio de no aparecer estrangulándola. Siendo esto así, no es de extrañarse que el Ministro Oreamuno se dirija al Congreso (nota fechada en Cartago el 30 del mismo mes de agosto) y le diga:

"Pocas o ningunas veces se habían presentado en Costa Rica cuestiones de tanto momento y el individuo que hoy rige las riendas del Estado, sin haber tenido el menor participio en su iniciación, se mira hoy colocado entre los mil escollos que levantaron semejantes medidas, teniendo que atender a un mismo tiempo a la necesidad de evitar controversias internacionales, a satisfacer la ansiedad por las mejoras que se aguardan de la franquicia y a la conservación de las principales rentas que componen el Fisco del Estado y cubren, aunque escasamente, el presupuesto de los gastos públicos.

"La destrucción o menoscabo de estas rentas compelería al Gobierno al recurso extremo de las contribuciones directas y forzosas, en pos de las cuales vendría el descontento general, la sedición y la anarquía; pues es muy difícil conciliar la libertad del comercio con nuestro actual sistema de Hacienda Pública, basada sobre los monopolios de tabaco, licores y pólvora, artículos cuya introducción es necesario impedir a todo trance. Así es que aunque la alcábala marítima se pudiera asegurar por medio de un arrendamiento, faltaría que asegurar también o que sustituir con otras rentas los productos que ahora rinden los estancos de licores, pólvora y tabaco.

"La derogatoria inmediata de la franquicia decretada burlaría por otra parte las esperanzas, fundadas o infundadas, de aumentar nuestra prosperidad, que se han inculcado al pueblo, y que tal vez hasta cierto grado podrían realizarse; de manera que ella produciría dos malos resultados: dejar de ensayarse una innovación que se considera salvadora y dar pábulo a las sugerencias de la malignidad.

"Además, sea que se establezca la franquicia sobre este o sobre aquel punto, será preciso reglamentar el uso de ella y arreglar otros varios pormenores.

"Finalmente, se palpa otra dificultad que, a juicio del Ejecutivo, es la principal, y es la de que en el día no existe un solo edificio en San Lucas, ni es fácil improvisar todos los que son necesarios. Por consiguiente, el comercio carecería de edificios de habitación y aun de suficientes almacenes donde dejar sus efectos, y la libertad vendría a ser ilusoria. Se alegraría que no se daba campo para que esta providencia produjese los beneficios que se desean y que se nulificaba indirectamente.

"En tal conflicto la presente Administración cree de su deber ocurrir a vuestra sabiduría y patriotismo para que determine lo más conveniente.

"Considera indispensable dar tiempo a los especuladores para que fabriquen sus casas y almacenes en la isla de San Lucas y que mientras tanto se establezca la franquicia comercial sobre la península donde existe actualmente la población de Puntarenas, para lo cual pudiera señalarse el término de un año, declarando que, expirado éste, el lugar privilegiado será la mencionada isla de San Lucas y no Puntarenas, pero que siempre queda al arbitrio del Estado continuar o nó la franquicia. Por este medio se salva todo compromiso y siempre que la medida no haya proporcionado las ventajas que se apetecen, el Congreso, con informe del Gobierno, la abolirá enteramente y restablecerá el antiguo orden de cosas.

"Entre tanto se podría atender la conservación de las costas, por medio del celo y de las precauciones, creyendo gravitar de contraste sobre diversos puntos donde quiera que el Gobierno lo estimare conveniente y multiplicando los resguardos y rondas marítimas, a cuyo efecto debería hallarse éste ampliamente autorizado.

"Circunscrita la franquicia del embarque y desembarque y de la venta por mayor y por menor a la lengua de tierra que se llama Puntarenas, o bien sea a la isla de San Lucas, los esfuerzos del Gobierno por impedir el contrabando no serían infructuosos, si lo provéis de las armas más eficaces, esto es, de facultad de poner resguardos contrastes y penas a los introductores clandestinos.

Obra es esta, señor, de un reglamento que os corresponde discutir y acordar en el perentorio término de seis días, pasado el cual precisamente deben empezar a regir las disposiciones de 5 de marzo y 30 de julio últimos".

El asunto, según resulta de la comunicación transcrita, era apremiante y de suma gravedad. El Congreso encargó su estudio a una comisión especial integrada por el propio don José María Alfaro, que había desatado el avispero, y por don Manuel A. Bonilla, don Juan Mora, don Felipe Molina y don Manuel José Carazo.

Esa Comisión consideró muy atinadas las observaciones del Ejecutivo, contenidas en la exposición del señor Ministro Oreamuno, "como también las que después se ha servido externar verbalmente el señor Jefe de Estado, deduciéndose de todo que es indispensable conceder la franquicia mercantil de Puntarenas y que esto sea por un término que no baje de tres años, pues para ensayar los beneficios efectos que se esperan de la medida, no sería suficiente el de un año que el Gobierno indicó al principio, pero que después ha conocido la necesidad de ampliar"

El resultado fué la Ley de 4 de setiembre de 1847-que ratifica, aprueba y confirma el decreto de Alfaro de 5 de marzo y deroga la ley de 30 de julio-4 de agosto que estableció la franquicia en San Lucas. Dispone que la franquicia empiece a tener efecto el 30 de setiembre corriente y rija hasta el 30 de setiembre de 1850. La libertad de comercio queda restringida a Puntarenas, desde la puntilla hasta la Angostura. Dicta otras medidas para evitar abusos y contrabando y autoriza al Ejecutivo para subastar por un plazo no mayor de cinco años las rentas marítimas, así como para reglamentar las franquicias con amplias facultades.

El 24 de setiembre se dió el reglamento de la franquicia, en cuyo artículo 30 se ordena que, caso de no corresponder ella a los objetos en mira, seis meses antes del vencimiento del plazo de duración, el Ejecutivo "dispondrá todo lo conducente a efecto de que llegue a noticia de todos la cesación del privilegio para que cada uno obre en consecuencia".

Medio año más tarde, el Doctor Castro, por un simple decreto (29 febrero 1848) la extendió al Guanacaste "convencido de que nunca podría tener los resultados que se apetecen, si no se removieran los obstáculos que se van presentando en el curso de las transacciones comerciales; que por ahora el más descollante es el sistema restrictivo decretado para impedir la introducción de efectos en el Departamento del Guanacaste, porque los trámites que se exigen, al mismo tiempo que hostilizan al comercio de Puntarenas, alejan la concurrencia de los habitantes de dicho Departamento, con graves perjuicios de éstos y de la riqueza pública; que el programa de la presente Administración es el de promover la felicidad general y asegurar las rentas del Estado sin empobrecer a los costarricenses, dictando todas aquellas medidas que favorezcan su industria y los hagan ricos y felices." En virtud de esta nueva disposición, todos los efectos que hubieran de ir al Guanacaste habían de ser desembarcados en Puntarenas, de donde saldrían sin restricción alguna para cualesquiera de los puertos que dentro del golfo tenga el Departamento, pues la libertad de comercio concedida al Guanacaste "debe entenderse circunscrita al territorio que comprende los límites de dicho Departamento por la vía de tierra".

Quedan así Puntarenas y la provincia hermana de Guanacaste en posesión de una ventaja enorme sobre todo el resto de la República. Veremos más tarde cómo marchó y cómo terminó esta franquicia tan favorable a la costa del Pacífico.

V

La ley que estableció la franquicia no pudo ser más explícita en cuanto a plazo. Según su redacción categórica debía comenzar a tener efecto el 30 de setiembre de 1847 "y permanecer vigente hasta el 30 de setiembre de 1850". El Ministro Oreamuno había propuesto un año para ensayo; la Comisión informante, después de oír las sugerencias verbales del Presidente Castro, estiró el término a tres años y el Congreso acogió la indicación. El reglamento anunció que caso de no ser satisfactorios los resultados, seis meses antes de concluirse el plazo fijado por la ley, dispondría "todo lo conveniente a efecto de que llegue a noticia de todos la cesación del privilegio, para que cada uno ~~obree~~ en consecuencia"; pero ese reglamento no dijo ni podía decir que la falta de aviso tendría la virtud de prorrogar indefinidamente el plazo de tres

años que era el consentido por la ley. Dados estos antecedentes, natural parece que en 1850 se hubiese dictado una nueva ley que reformase la anterior en el sentido de ampliar la duración o que se hubiese publicado por el Ejecutivo el aviso prometido respecto a terminación. Buscamos en la colección de leyes correspondiente a ese año y nada hallamos, como no hallamos tampoco en los archivos del Congreso iniciativa de alguno de sus miembros o sugestión del Gobierno acerca de extender sine die la concesión hecha a Puntarenas.

Así, pues, la franquicia del puerto y su extensión irregular al Guanacaste se conservaron sin base legal, aunque por lo visto con el consentimiento tácito de los Poderes Públicos. El mundo oficial, así como los particulares, se hicieron de la vista gorda; y la situación creada se habría perpetuado, si no viene en 1860, diez años después de haber vencido el plazo, la iniciativa del Diputado don Braulio Morales, comerciante herediano, a plantear la cuestión sobre el tapete legislativo. El señor Morales presentó el 12 de junio un proyecto de ley y solicitó la derogatoria de la de 1847, apoyado en las observaciones que hiciera en su Memoria anual el Ministro de Hacienda que se referían a la urgencia de incrementar las rentas del Erario, gravemente perjudicadas por la franquicia.

La Comisión de la Cámara (don Ramón Molina, don Joaquín Lizano y don Jacinto Trejos), se mostró conforme de toda conformidad con la iniciativa, sin más reparo que el de que convenía señalar un plazo de seis meses para la cesación del privilegio, a fin de respetar el espíritu del reglamento.

El informe dice que cuando en 1847 se decretó la franquicia "todos se prometían resultados de tal magnitud para el progreso de aquella parte de la costa y para el del país en general, que fué unánime el beneplácito y aceptación de una medida que tan grandes resultados auguraba. Se creyó entonces con razón que Puntarenas se convertiría en un gran puerto de depósitos, favorablemente situado para el comercio de la América Central y para el de la vecina república del Sur; y se esperaba que las facilidades que se brindaban al comercio en general y las ventajas que ofrecía un anclaje seguro y amplio, harían del Golfo de Nicoya un gran puerto, rival de los puertos más opulentos de la América Española.

Estas esperanzas fueron defraudadas por la apertura interoceánica tanto por Panamá como por Nicaragua y por la falta de un estímulo y alimento activo de negociaciones mercantiles. Puntarenas medró algo en los primeros años de la franquicia: muy presto llegó a un estado estacionario en el que aun hoy permanece: la influencia de la franquicia, lejos de extenderse, ramificarse y atraer población y recursos de otros países, está limitada hoy día al pequeño círculo de su propia población, al corto consumo de su comercio y a ser un punto de depósito para el comercio del interior. Por tan pequeños y pobres resultados la Nación no obtiene una compensación suficiente, ni el Erario puede continuar erogando considerables cantidades en un sistema de aduana inseguro y costoso. Hay además otra consideración no menos importante: por diferentes leyes, ordenanzas y providencias administrativas, el sistema de restricciones fué invadiendo poco a poco el de la franquicia hasta llegar al punto de ser hoy Puntarenas, bajo muchos respectos, un puerto franco en el nombre. Hay también-preciso es confesarlo-falta de equidad en esta disposición, pues al paso que toda una comarca y provincia gozan del privilegio de no pagar derechos por los productos de fuera que consumen, el resto de la República tiene que sufrir el peso todo de un impuesto tan considerable".

6 La iniciativa del Diputado Morales, respaldada por el Ministro de Hacienda (hermano del Presidente) y por una comisión respetable en la que figuraba un hombre tan prestigiado y recto como el señor Lizano, que tenía fuertes intereses en Puntarenas, caminó como sobre ruedas; y el 18 de julio se sancionaba por el Ejecutivo (Doctor Montealegre) la ley que derogó la franquicia, la cual, atendido el respiro de seis meses de que se ha hablado cesaría definitivamente en enero de 1861.

Los puntereneños no se resiguaron desde luego a perder la situación de privilegio que habían disfrutado por más de 13 años, y apenas reunido el Congreso en mayo siguiente le dirigieron un extenso memorial en que impetraban el restablecimiento de una franquicia que acababa de cesar y sin que hubiese habido tiempo de ensayar el nuevo régimen.

El escrito, hecho a nombre de "los comerciantes, propietarios, agricultores, lancharos y trabajadores avecindados de Puntarenas", fué promovido, según resulta de una referencia del expediente, por don Adolfo Knöhr, que firma de primero; fué publicado el 5 de junio de 1861 en el Alcance a La Gaceta No. 112 y allí puede ser consultado por quienes tengan interés en ahondar este asunto o de conocer la lista de vecinos firmantes. No sabemos quién la redactara: debe haber sido una persona muy hábil y despierta, aunque de estilo ampuloso y rimbombante. No resistimos a la tentación de transcribir los primeros párrafos, que pintan lo que había sido y era Puntarenas, con una exageración desmedida en las descripciones, porque seguramente será imposible para la generalidad de los puntareneños obtener La Gaceta en que se registra y porque después de todo este trabajo mío tiene que ser uno de zurcido y costura en el cual se desea presentar a los pocos curiosos que lo lean un relato documentado de algunos sucesos exclusivos de nuestro querido puerto.

Dice así:

"Cuatro barracas de paja, dos o tres botes zacateros, uno o dos malos bongos para desembarque y unos cuantos hombres que pasaban la mayor parte de su tiempo en la holgazanería o buscando conchas de burro para llegar a conseguir penosamente su subsistencia diaria: he aquí lo que Puntarenas era antes que un gobierno solícito por la prosperidad y engrandecimiento de Costa Rica, concediese a nuestro puerto la franquicia que a una voz solicitaban la mayor parte de los comerciantes y propietarios de la República. Uno que otro buque venía por acaso, y no encontrando en el puerto ni recursos ni auxilios ni compradores, se alejaba pronto de nuestras playas para llevar a otras partes sus preciosos cargamentos y la triste descripción de nuestra miseria y pequeñez, y así como los extraños no encontraban lo que les hacía falta para avituallarse, los propios carecían aun de lo más necesario para llenar las primeras necesidades de la vida. Hubo quien en aquel tiempo, en la fuerza de su edad, muriese por falta de asistencia, de asistentes de médicos y de medicinas; y más de un empleado, y más de algún extraño viajero tuvieron que sufrir días de forzada dieta, por no encontrar donde comprar los precisos alimentos.

Tal era Puntarenas antes de 1847. A tal extremo tenían reducido nuestro puerto las leyes federales y las que se siguieron, hasta que hubo un hombre que en su vasta capacidad comprendió los verdaderos intereses de Costa Rica. Mas como por encanto, en el desierto arenal que dió su nombre a nuestra ciudad, se ven aparecer casas, almacenes, bodegas, muelles, máquinas y toda clase de establecimientos útiles. Se inician y llevan a cabo, tanto por nacionales como por extranjeros, toda clase de empresas; y en las ricas y surtidas tiendas y almacenes de Puntarenas, el habitante rico del interior como el carretero, el viajero como el marinero encuentran todo lo que puede satisfacer sus necesidades o halagar sus caprichos. Médicos que alivian nuestras dolencias, boticas que suministran los necesarios remedios y lujosos hoteles que brindan con su hospitalidad al viajero; todo, todo se encuentra en Puntarenas. Numerosas naves luciendo en sus elegantes mástiles los colores de las diferentes naciones comerciales del mundo surcan sus aguas trayendo ricos cargamentos de todo lo que puede consumir el laborioso habitante de Costa Rica y en nuestros nacientes astilleros se construyen lanchas y embarcaciones de todas clases; y tal es la prosperidad de nuestro puerto que en pocos años llegó a ser el primero de Centro América. ¿Debido a qué? Debido a que un patriota, un pro-hombre de nuestro país, en medio de sus desvelos por la felicidad de la patria, concibió la idea de declarar a nuestro puerto franco y a solicitud de una gran mayoría de la Nación. Franco lo declaró el Gobierno que en aquella época regía. La franquicia trajo la riqueza, la prosperidad a Puntarenas, atrayendo brazos y capitales que son los únicos elementos que constituyen el verdadero progreso de un país. Y Costa Rica entera prosperó aun con mayor rapidez que el mismo Puntarenas. No se diga, pues, que sólo a nosotros ha aprovechado la concesión de la franquicia, todos los que hoy disfrutan de algún bienestar, de alguna fortuna, directa o indirectamente, deben por lo menos alguna parte de ella a esa misma franquicia. Así lo pronosticaba el periódico oficial de la época y así lo ha demostrado la experiencia.

Solitaria está hoy la bahía. No se ven ya en ellas las numerosas naves que en otros tiempos más felices surcaban sus aguas; y solitarias las casas echan de menos sus antiguos moradores ya idos.

Las restricciones de la aduana han alojado a las unas; la falta de ocupación ha desterrado a los otros. A fines de enero del corriente año se suspendió la franquicia del puerto de Puntarenas.

Los tres cuadros anteriores en que ligeramente hemos bosquejado lo que fué, era y es Puntarenas, son la expresión sencilla de la verdad".

La Comisión legislativa dispuso oír al Ministro de Hacienda acerca de la petición, y el Ministro, a su vez, pidió informes al Administrador de la Aduana (don Gregorio Escalante), pues los peticionarios, para cohonestar el cargo de que se hacía el contrabando al amparo de la franquicia, alegaron que los almacenes de la aduana no eran suficientemente seguros y que había descuido de parte de los empleados. Don Gregorio se defendió bien, comprobó que todo era infundado y lo comprobó precisamente con cartas de muchos de los mismos que suscribían el escrito, los cuales se excusaron invocando el hecho de que, como sucede frecuentemente en ocasiones análogas, ellos no habían leído ese cargo y algunos, que no habían leído del todo la petición.

Por último, la Comisión informó: "Los peticionarios, guiados por su propio interés, hacen una pintura exagerada e inexacta de lo que era Puntarenas antes de la franquicia y de lo que fué después. Presentan la primera época como el estado más triste y desconsolador y retratan la segunda con los colores más vivos y halagüeños; y pretenden que un cambio tan favorable es debido únicamente a la franquicia antes mencionada. No es exacto que Puntarenas, en la primera época figurada, fuese un lugar tan insignificante como se pretende; había ya un movimiento comercial digno de apreciarse; visitaban la bahía buques mercantes extranjeros y se habían construido habitaciones cómodas y vistosas. Ciertamente es que, trascurriendo los tiempos, Puntarenas progresó como han progresado las demás poblaciones de la República: mas este progreso es debido a la industria agrícola, a los productos de extracción que, consumiéndose en el extranjero, forman la riqueza pública por el retorno en metálico o en valores".

La Comisión dice, en resumen, que no son bastantes las razones que con acento poético, han alegado los peticionarios y aconseja que sea desechada la solicitud.

Tanto el Ministro como la Comisión convienen en que de la franquicia se había abusado para el contrabando, en especial para la introducción clandestina al interior de artículos estancados.

Y el Congreso sin discusión declaró bien muerta y enterrada la franquicia que los puntareneños querían que resucitase al tercer día.

--x--

Y volvamos un poco hacia atrás para referir que el 25 de junio de 1849 acudieron al Congreso un Capitán de Marina llamado O. Simmons y don Juan Rafael Mora, en solicitud de concesión a efecto de excavar un canal que ~~pusiese en comunicación~~, para el transporte comercial, el río Barranca y el Estero. Acompañaron un plano o mapa, que indica tres rutas posibles; una al Tocoscal, otra al Carrizal y otra a la Chacarita.

Según la solicitud, las bases del arreglo serían las siguientes:

1o. Se comprometían ellos: a) a construir un canal fluvial, navegable en toda estación, desde el sitio de la Barranca hasta el Estero de Puntarenas, para transportar por él los efectos del país y las mercaderías extranjeras; b) a empezar los trabajos dentro de seis meses y a tenerlos concluidos dieciocho meses después de iniciada la obra; c) a transportar gratuitamente las tropas del Gobierno, los materiales de guerra y demás objetos que fueran de la Nación; d) a permitir sin cobro alguno al Gobierno el depósito de tales efectos en los almacenes de la Compañía, sin responsabilidad por averías casuales; y e) a transmitir al Estado la plena propiedad del canal después de veinte años de explotación por parte de los concesionarios.

2o. Pedían éstos como compensación: a) un préstamo de doce mil pesos (mil al mes), los cuales garantizarían competentemente y se obligaban a devolver un año después de construido el canal, cuyo costo probable estimaban en cincuenta mil pesos; b) cesión en propiedad de una milla a cada lado del canal en las tierras del Estado o de la Junta Itineraria y toda faja de tierra que en el título de milla se ha reservado al Gobierno desde La Chacarita hasta la boca del Barranca; c) que se les prestara la casa perteneciente a la Junta de Caminos para utilizarla durante los trabajos, con

derecho de trasladarla de sitio; d) exención de contribuciones sobre el canal, edificios anexos y tierras mencionadas; e) derecho de usar las aguas del canal, sin perjuicio de éste, para mover máquinas y regar tierras; y f) derecho de tanteo o preferencia, caso de que el Gobierno, ya en posesión del canal, sacase a remate el derecho de navegación.

La concesión fué otorgada por ley de 17 de julio del mismo año, en los términos propuestos, aunque redactados en distinta forma y con variantes de poca monta. Se les permitió, como novedad, cerrar el camino general que conduce a Puntarenas, si por algún evento llegase eso a convenirles, siempre que construyesen otro en sustitución por vía más recta, de mayor amplitud y de mejor piso; y en todo caso dejando libre para la arriería y animales en tránsito el uso de los gamalotales y de los terrenos sin cultivo. Les exigió que dejasen libres los caminos transversales que cortaran el canal y que establecieran en cada uno de esos cruces un puente seguro y capaz.

Este proyecto, de realizarse, habría tenido importantes consecuencias, especialmente para el Estero, que habría modificado su manera de ser; pero la concesión dicha fué una de las numerosas que no han tenido más efecto que ocupar la atención de los Poderes y llenar espacio en las colecciones anuales. No sabemos por qué no se llevó a efecto. Probablemente se consideró el proyecto, después de mayor examen, más dispendioso de lo calculado, o de pocas o pobres perspectivas de utilidad. Don Juanito tenía capital y crédito, era ya hombre muy influyente y pocos meses después entró a la Presidencia de la República, en la que se mantuvo casi diez años. Tal vez Simmons se fue a financiar y preparar la obra y por cualquier razón desistió de la idea; y Mora, entregado a la política y ocupado en los asuntos de gobierno y administración, no pensó más en el canal de Barranca.

Otro proyecto análogo que sí tuvo parcial ejecución, aunque con mal éxito financiero para el empresario, fué el de un ferrocarril que había de unir a San José con Puntarenas y que paró en ligar únicamente a Puntarenas con La Barranca. La concesión respectiva fué otorgada por la ley de 24 de Julio de 1854, en favor de don Ricardo Farrer, fundador de la familia costarricense de ese apellido, o de la compañía que se formara por él con ese fin.

El texto de la contrata no se insertó en la ley, según la mala costumbre de la época, y por lo mismo no es inoportuno dar a conocer, si bien muy someramente, sus estipulaciones.

La Compañía se obligaba (por el contrato de 3 de Febrero) a construir un camino de fierro o madera entre la capital y el puerto y a establecer carros para transporte de frutos y mercaderías. La obra había de iniciarse lo más tarde 18 meses después de aprobado el convenio y estar concluida del todo en seis años a contar de la fecha en que comenzasen los trabajos. La concesión sería exclusiva por 99 años, al cabo de los cuales pasaría toda la empresa a propiedad del Estado, sin más compensación que el valor de los animales y casas, a justa tasación de peritos. Terminada la obra, se procedería por el Gobierno, conjuntamente con la Compañía, a formular la tarifa de fletes, la cual podría ser revisada cada año; en la inteligencia de que el cálculo de fletes debía ser tal que dejara a la Compañía una utilidad de 20 por ciento y nada más y de que en ningún caso se fijaría más de un peso por quintal. Caso de que el camino fuese de hierro y las máquinas respectivas movibles con fuerza de vapor, el Gobierno debía dar a la Compañía un auxilio de \$30,000 al año durante los primeros veinte. Quedaba al Gobierno el derecho de adquirir para sí toda la empresa a los 25 años, mediante pago del doble del capital invertido; a los 50 años, pagando el capital más un 50 por ciento; y a los 75 años dando dicho capital y un 25 por ciento más. Si la obra no se terminaba en los seis años del plazo, la concesión caducaría, las obras empezadas pasarían a propiedad del Gobierno y además la Compañía tendría que satisfacer una multa de \$10,000, que debería garantizarse desde el comienzo del trabajo. La Compañía tendría libre introducción de las herramientas y útiles necesarios para la construcción y mantenimiento de la obra; podría utilizar los terrenos baldíos, así como las maderas y demás materiales que en ellos se encontrasen; podría utilizar la carretera existente con obligación de hacer otro camino en sustitución; y si se viera obligada a ocupar propiedades de particulares, sería de su cargo la indemnización exigida por nuestras leyes. Se le prohibía ocupar en las obras más de 200 hombres del país. El transporte de valijas y agentes del Gobierno sería gratuito. Por último se estipuló que si la Compañía antes de terminar el camino, transportara pasajeros o efectos, cobraría los fletes que le parecieran necesarios.

En un convenio adicional se aclaró la situación de momento y se dijo que siendo imposible el apeo necesario de la parte más dificultosa del país, por haber entrado la estación del invierno y a fin de que la Compañía no perdiese un año, se le permitía hacer el camino de Puntarenas al río Barranca o hasta Esparta; quedando obligada siempre a avisar dentro de los 18 meses si hacía el todo. En caso de aviso afirmativo, la concesión tendría toda su fuerza, y en caso contrario, el Gobierno quedaría en libertad de otorgar nuevas concesiones por todo el camino hasta Puntarenas.

En 1857 estaba concluida la sección Puntarenas-Barranca y como don Ricardo escribió desde Inglaterra que ya estaba organizada en Liverpool la compañía que había de llamarse Compañía de Ferrocarril Costarricense, la cual había dado poder para presentarla en Costa Rica al propio don Ricardo y a su hijo don Tomás Farrer, entró en nuevo arreglo con el Gobierno y se convino, en vista de la inseguridad de financiar la empresa: a) que la sección construída fuese propiedad de la Compañía caso de que dejara de completar la vía hasta San José; y b) en prorrogar hasta el 5 de Diciembre de 1858 el plazo concedido a la Compañía para resolver en definitiva si cumpliría todo el contrato, dejando fijado en cuatro años el término para completar el camino. La ley de 12 de Noviembre de 1857 aprobó ese convenio y estableció que la empresa sólo tendría veinticinco años de concesión y privilegio, si el camino paraba en la Barranca. En virtud del arreglo habido, el Gobierno dió permiso desde Enero de ese mismo año para tender los rieles. ¿Qué fué el ferrocarril y qué prospectos tenía? Oigamos lo que dicen Meagher y Belly (traducción de don Ricardo Fernández Guardia). Ambos estuvieron en Puntarenas en 1858 y Belly visitó de nuevo el puerto en 1863.

Dice Meagher:

"Puntarenas se envanece de otra cosa. Un ferrocarril lo atraviesa y llega hasta la margen izquierda del río Barranca. Es un ferrocarril de nueve millas de largo. Construido por un grupo de especuladores ingleses con un costo de \$80.000 y la ilusión de que iba a llevar a la Barranca y traer de allá todas las mercaderías que van para el interior y la capital y las que de esos lugares proceden, el día que lo concluyeron despertaron sus dueños para darse cuenta de que a fin de que pagase esta especulación, era preciso cobrar por un quintal de café, en las nueve

millas de ferrocarril, casi tanto como cuesta o podría costar el transporte total en carreta de bueyes o a lomo de mula. De suerte que esta es una empresa en la que se va perdiendo, si no es ya a la hora actual una pérdida irreparable. Nadie hace uso de ella, a no ser los cojos, los perezosos, los enfermos y los ciegos. Una mula infeliz hace las veces de locomotora, y es en verdad cosa triste ver a este animal sumiso arrastrando sobre la arena un vehículo vacío y con dos docenas de ventanillas, a lo largo de nueve millas y a la velocidad de dos por hora" El traductor pone una nota que dice que a este tranvía o ferrocarril de sangre, las gentes lo apodaron el burrocarril. La pintura de Belly no es tan sombría y es más detallada: "Allí (como a una legua de Esparza) había un pequeño mundo industrial: un aserradero, una vasta explotación de madera y un pequeño ferrocarril, todo dirigido por algunos ingleses. El Ferrocarril iba hasta Puntarenas en línea recta como una flecha, por entre árboles tupidos de una selva virgen, asombrada de ver a este nuevo huésped. Nada más modesto ni más primitivo que la instalación de esta vía. Ni estación terminal, ni estaciones intermediarias, ni empleados especiales. Una trocha de dos metros de ancho y tres leguas de largo, abierta en una selva: dos rieles puestos sobre troncos de árboles sin desbastar; unos cuantos puentecitos de madera cuyas tablas no ajustaban; y media docena de coches ómnibus provistos tan sólo de bancos y cubiertos de un techo de madera barnizada. Las necesidades del servicio no exigían la locomotora, porque este pedazo de vía sin salida no podría contar con una gran circulación de viajeros. Aparte de la explotación de la madera que se sacaba por ella, tan sólo se empleaba para trenes de excursionistas o de cazadores. Sin bajar del ómnibus se podían matar venados".

En otro lugar dice Belly: "La empresa desapareció un día, después de la muerte del señor Mora, tal vez por falta de suficiente rendimiento, y yo tuve la pesadumbre de pasar más tarde (1863) por el mismo camino, sin encontrar la pintoresca instalación que me había parecido tan próspera".

La Administración Mora fué muy solícita en favor de Puntarenas, para lo cual contribuyó en gran parte, a más del hecho de ser él mismo interesado en el puerto como comerciante y exportador de frutos, el de estar su cuñado el General Cañas también metido en negocios de comercio junto con su hermano don Manuel. Cañas, hombre bondadoso y popular como ninguno, ejercía grande influjo en el Gobierno y era el ídolo de Puntarenas. ¡Quién hubiera podido predecir que Mora y Cañas serían fusilados en la playa de Puntarenas a vista y paciencia de un pueblo que los quería con entrañeza!

En 1850 "para evitar las frecuentes desgracias que acaecen en el puerto de Puntarenas a los buques que intentan introducirse en el estero, sin el auxilio de un práctico experto", el Gobierno declaró obligatorio el empleo de piloto en todo buque de más de 50 toneladas de porte que quisiese entrar al dicho estero o salir de

En 1852 ordenó construir un hospital que se llamaría de San Rafael "y bajo los auspicios de este Santo Arcángel". Consideró para ello que era de mucha importancia y de urgente necesidad ese establecimiento en el puerto "cuya población en su mayor parte se compone de jornaleros y marineros sin familia y sin otro recurso para vivir que el de su trabajo diario", y que en ningún otro lugar de la República urgía más un hospital que en Puntarenas, "porque es aquél el puerto adonde concurren los arrieros y carreteros del interior y en donde por estar distantes de las familias, debe proporcionárseles todo recurso en caso de enfermedad"; y que convenía ofrecer por ese medio todo auxilio posible a las tripulaciones y pasajeros de los buques nacionales y extranjeros que tocan en aquel puerto, porque de esta manera no sólo se cumple con un deber de humanidad, sino que se añade un atractivo más al comercio floreciente de este país, proporcionando un asilo seguro y los socorros necesarios a los enfermos de todas las naciones del globo que lleguen al enunciado puerto". Este hospital se acomodó en el mismo edificio de la Comandancia y cárcel, al lado del estero, pues vemos que más tarde (1869) el Gobernador don Gregorio Escalante habla de la necesidad de trasladarlo a otro sitio y de evitar que los enfermos se hallen revueltos con los reos y la guarnición.

El mismo año de 1852 mandó levantar, a expensas del Erario Nacional, un faro o torre de luz, con la mira "de evitar a los buques el riesgo que corren en noches oscuras y tempestuosas buscando el fonfeadero". La localización de este faro aparece bien marcado en el mapa militar que levantó Kurtze en 1860, después de la invasión de Mora, y en el cual está igualmente trazada la ciudad tal cual era entonces.

Y en 1858, por último, hizo conceder a Puntarenas el título de Ciudad, en atención "a que ha aumentado considerablemente de algunos años a esta parte su población y número de establecimientos valiosos" y tomando en cuenta asimismo "los muchos servicios que prestó espontáneamente en la campaña contra los filibusteros".

En tiempo de Mora y Cañas, Puntarenas creció y prosperó, tranquilo como estaba en cuanto a su condición de único puerto del país. Vamos a ver en seguida cómo volvieron para ese puerto las angustias y congojas que le traían forzosamente, desalentando, a las gentes y deteniendo su adelanto, las veleidades de los hombres del interior y los proyectos de mudar de puerto.

VI

Ya en 1847 se quejaba el editor de El Costarricense de los males que producía al país la inseguridad de cuál habría de ser el puerto definitivo, puesto que su situación debía influir en la ruta a seguir para llegar a él. "Triunfa unas veces una opinión por un camino porque triunfó la del puerto a donde conducía y otras veces se inclina la balanza en favor de otro puerto y en consecuencia se da de alta a otro camino. Así es que en el término de doce años hemos visto tres traslaciones que, según la opinión de Franklin, equivalen a un incendio.

"Amén de las tentativas que se han hecho para buscar salida y puerto al Norte. Lo cierto es que ni podemos pasar la vida proyectando caminos ni nos conviene continuar verificando traslaciones de puertos. ¿Qué hacer? Prescindir de intereses particulares nombrar una comisión de hombres capaces y bien intencionados, que oigan todas las opiniones, reconozcan todos los puntos en cuestión, hagan un exacto análisis de ventajas y desventajas y resuelvan definitivamente lo que debe hacerse.

De lo contrario se gastará el dinero en tentativas y nunca habrá un establecimiento marítimo con las comodidades correspondientes y un camino perfecto para invierno y verano" (Editorial de 29 de mayo 1847)

Estos sabios y prudentísimos consejos tuvo en cuenta el Dr. Herrera, Senador influyente, en 1864, cuando promovida de nuevo la cuestión de dejar a Puntarenas y volver a Caldera, presentó un proyecto a efecto de excitar al Poder Ejecutivo para que, cuanto antes y oyendo el voto de personas inteligentes e imparciales, decidiese definitivamente si el puerto del Pacífico debía trasladarse de Puntarenas a Caldera o a cualquier otro punto que mejor conviniera. El proyecto preveía las dos soluciones posibles, y pedía, para el caso de quedarse con Puntarenas, se autorizase al Ejecutivo para invertir la cantidad necesaria en la mejora de dicho puerto o en la construcción de un muelle y edificios adyacentes para el servicio de la Aduana y del comercio; y para el caso de ser escogido otro puerto, que el Ejecutivo, antes de habilitarlo, procediese a los trabajos que la localidad demandase y a ejecutar las obras indispensables para el servicio público.

El proyecto pasó rápidamente, pues el informe de la Comisión, en que figuraba el autor de la proposición, fué presentado sin pérdida de tiempo y fué redactado por el mismo Dr. Herrera y escrito de su puño y letra. El proponente era decidido partidario de Puntarenas y a juzgar por el curso de los sucesos, también lo era el Presidente Jiménez. El Dr. Herrera quiso jugar una parada final y acabar con el cuentecito de ir a Caldera. Nombróse una comisión de médicos (don Cruz Alvarado y don Francisco Alvarez) y una de ingenieros (el señor J. Machan y otro extranjero, señor Gundrack, que no aceptó o no dictaminó).

El lance que corría Puntarenas en ese momento era decisivo. Ese mismo año, antes de venir el proyecto Herrera, el Director de Obras públicas señor Kurtze decía en su informe que en Puntarenas nada se había hecho en cuanto a edificios municipales en gran parte por estar pendiente la cuestión entre Puntarenas y Caldera. De suerte que la resolución del punto influiría para promover mejoras y progreso en ~~ese puerto o para su total abandono.~~

El escrito del Dr. Herrera es realmente notable, como todo lo que salía de su pluma, una de las mejores que ha tenido Costa Rica. Después de un párrafo de introducción, dice:

"Hace pocos años que este Puerto era el orgullo de Costa Rica. Incuestionable era que él no tenía rival en los del Pacífico que corresponden a Centro América. Asiento de varias casas respetables de comercio, favorecido por un clima tan sano que quizás no se encuentra otro igual en la costa; poblado por gentes que si bien de diversos orígenes, se amoldaban a las costumbres y disciplina allí establecidas que los obligaban, cualesquiera que fuesen sus antecedentes a adoptar un sistema de conducta moral y laboriosa que las convertía en habitantes, útiles al país, Puntarenas llegó en poco tiempo a una altura que le mereció del Congreso el título de ciudad y alteró la demarcación política de la República formando la Comarca que lleva su nombre.

Natural era esperar que Puntarenas continuase el rápido progreso que empezara, o que, por lo menos, no retrogradase, y todo buen costarricense debía desearlo así. Único puerto de la República abierto al comercio en el Pacífico y único también en todo el país, desde que fueron cerrados nuestros dos puertos de Sarapiquí y Limón al Norte, debía haber racionalmente atraído las miradas del Gobierno para procurarle su conservación y engrandecimiento. Pero no sé por qué fatalidad no sucedió así. La clausura del puerto franco, bajo el especioso pretexto de aumentar las rentas públicas, le dió el primer golpe. Desde esa época dejó de ser visitado por multitud de buques de diversas naciones que exportaban nuestros productos indígenas, trayéndonos en cambio los artefactos y producciones extranjeras y muchas veces el numerario.

Desde entonces el trabajo quedó estéril, las empresas industriales se paralizaron y los habitantes abandonaron en gran número un lugar que ya no les proporcionaba ni aun lo necesario para subsistir. La hermosa bahía que antes se viera surcada de multitud de velas, especialmente en la estación del verano, hoy se la ve casi desierta. Las embarcaciones de tres o cuatro casas de comercio extranjeras son las únicas que, a más de los vapores de la línea, visitan, de año en año, el muy concurrido otras veces puerto de Puntarenas,

Pero aún hay más; como si un mal destino pesase sobre tan interesante puerto de la República, otra causa ha venido a aumentar el desaliento y a llevarlo a un estado lamentable de postración.

Hace algún tiempo que se ha susurrado la idea de trasladar el puerto al punto llamado Caldera y el temor de que tal traslación pueda verificarse, ha introducido la apatía general y la desconfianza para proseguir las pocas empresas que sobrevivieran a la clausura del Puerto. Nadie quiere exponerse a emplear su tiempo y su capital, en lugar que acaso mañana esté enteramente abandonado, desde que se le privase de las ventajas de un puerto habilitado para el comercio.

Dejando a un lado la cuestión de puerto franco, sobre la cual tengo la convicción de que muy pronto los hechos pondrán de manifiesto que se cometió un verdadero error económico y administrativo, pues se paralizó el progreso de nuestro único puerto, sin una compensación suficiente en el aumento de las rentas, me contraigo solamente a la idea de traslación del puerto de Caldera.

Confieso que no soy competente para emitir una opinión sobre si sea o no conveniente al país la traslación del puerto, que algunos pretenden: para esto se necesitan conocimientos especiales, principalmente hidrográficos y además es un punto que por su importancia para la República no debe tratarse a la ligera; y si bien pudieran alegarse ciertas ventajas de parte de Puntarenas sobre los demás puntos de la costa, tales como su innegable salubridad, su inmediación a los puntos del Golfo sobre la costa del Departamento del Guanacaste que fomenta el tráfico de aquella provincia y la pérdida cierta que una traslación acarrearía al comercio, a los habitantes y aun al Gobierno por los edificios y los ~~establecimientos~~ que allí existen, no es mi intención hacer un examen sobre el particular, sino solamente demostrar la necesidad de hacer cesar esa incertidumbre que está conduciendo a Puntarenas hacia su total ruina...

Creo que en el Congreso no hay los suficientes datos para dictar una disposición definitiva a este respecto, y por lo mismo pienso que el medio más oportuno sería facultar al Poder Ejecutivo para que, oyendo la opinión de personas competentes, decida desde luego esta importante cuestión.

Si, como espero, Puntarenas se lleva la preferencia sobre Caldera y cualquier otro lugar en la costa, en razón principalmente a la salubridad de su clima, se hace preciso proveer al mismo tiempo a la construcción de un muelle que evite la vuelta doblando la Punta. Notorio es lo peligroso que se ha hecho este paraje y no pocas vidas han sido ya sacrificadas en aquel arriesgado punto. Debe, pues, en mi concepto, facultarse al mismo Poder Ejecutivo para que, una vez que se decida que el puerto debe quedar en Puntarenas, pueda invertir la cantidad que sea indispensable en la construcción de un muelle en el punto más ventajoso o lo contrate con alguna persona o compañía nacional o extranjera, y para que traslade los almacenes y demás edificios que pertenecen a la República al lugar mejor corresponda en las inmediaciones del muelle.

No debemos fijarnos en el gasto que en tal obra se impenda: ella dará nueva vida al puerto y al país en general: al primero inspirando ~~confianza~~ confianza para emprender y al segundo facilitando las operaciones del comercio y economizando preciosas vidas que diariamente se ponen en peligro de perecer. Además puede contarse con que el Tesoro de la Nación podrá reintegrarse de lo que gaste en dicha obra con los derechos que se establezcan y que el comercio pagará con mucho gusto.

El empeño que se tiene por abrir una vía al Atlántico no debe hacernos apartar la vista de nuestro importante puerto sobre el Pacífico. Además de que por algunos años será todavía nuestro único puerto, aun llevada a cabo la empresa del camino al Norte, siempre tendremos una absoluta necesidad de un puerto al Sur que nos ponga en comunicación con el importante mercado de California y con la mayor parte de los Estados de la América Española".

La comisión, acompañada y encabezada por el Capitán de Puerto don Federico Fernández, visitó los lugares en Setiembre. Desde luego los dos médicos dieron dictamen adverso a Caldera por dos motivos fundamentales: lo malsano del ~~clima~~ clima y la falta de El Capitán de Puerto también fue contrario a Caldera.

El ingeniero Machan nada resuelve en definitiva; presenta las ventajas y desventajas de uno o otro puerto; indica los medios para corregir las respectivas deficiencias y por último deja al Gobierno la tarea de decidir, conforme a las posibilidades del Tesoro. El informe es algo extenso. Por eso no copiamos más que lo referente a Puntarenas, especialmente porque cita un caso en la Carolina del Norte, en que él intervino, de una punta parecida a la muestra que se separó del Continente y porque es contrario a la idea de echar las aguas del Barranca al Estero.

Dice así:

"Este puerto lo forma una punta angosta de tierra baja y arenosa, que se extiende en el Golfo de Nicoya frente a las bocas de un número de ríos cuya confluencia forma el Estero, las aguas del cual bañan la línea septentrional de la población y siguen la costa por algún espacio, en una dirección paralela con el rumbo de la orilla del Océano. Este queda separado del Estero por una playa baja de arena de 80 a 100 varas y que el mar inunda a veces durante las fuertes tormentas del Oeste".

Teniendo presente la descripción anterior, echaremos de ver muchas de las desventajas que presenta Puntarenas.

Hubo un tiempo en que el Estero o desagüe de aquel número de ríos servía de puerto para muchas clases de embarcaciones que visitaban el puerto y presentaba la mayor facilidad para la salida y entrada de los lanchones que sirven para llevar o traer el flete de los buques de mayor cala fondeados afuera. Pero ahora los asientos o depósitos de escombros acarreados desde el interior por los ríos, han ido formando en la boca del Estero una barra que corta toda comunicación con el Golfo durante algunas horas de bajamar. Esta barra está cortada por un canal angosto, que no tiene más que un pie de agua en vaciante.

El fondeadero para los buques está a menos de una milla al Sudoeste de la población, es espacioso y presenta una hondura de entre 4 y 5 brazas de agua en vaciante normal. El fondo formado de arena fina y pesada es muy regular para anclar; ni he sabido que algún buque haya garrado durante las muchas ráfagas y tormentas que han visitado el golfo.

Durante la bajamar es preciso interrumpir del todo el transporte de mercaderías entre los buques y la costa; y cuando el viento sopla con fuerza del Sur o del Oeste hay sobre la barra de arena una reventazón peligrosa para las lanchas en cualquier estado y horas de la marea.

Por falta de medidas viejas y fidedignas, o de informes exactos, no se sabe en qué grado y extensión el mar está invadiendo la tierra y adelantándose hacia el Este para juntarse con él. Es muy difícil sentar una teoría de la deterioración o del crecimiento de las costas bajas y arenosas; y cuando quiere hacer algún trabajo en ellas, el ingeniero no puede contar sino con experiencias u observaciones prácticas.

Como ejemplo de esto y muy importante para el asunto que estamos examinando, citaré un caso sucedido en Norte América. En 1861 una punta de tierra exactamente parecida a Puntarenas en el Cabo Hatteras, Carolina del Norte, fué rota por el Océano durante una fuerte tempestad, que se llevó varias manzanas de tierra, cortando así su contacto con el Continente. En la punta así cortada había una batería importante que defendía la entrada de la ensenada de Pimlico; era indispensable conservar la comunicación por tierra con dicha batería; y el general Mc. Clellan, Comandante en Jefe del Ejército entonces, tomó la cosa en consideración. El es uno de los ingenieros más expertos del día y de cualquier país; sin embargo, no le pareció conveniente obrar hasta haber consultado a alguien que tuviese experiencia en la localidad. Yo estaba sirviendo entonces como ingeniero al frente del Ejército y fui llamado por el telégrafo a ver al General, porque había servido mucho tiempo en aquella costa. Mi opinión fué que no se podía cerrar la nueva abertura por ningunos medios artificiales racionales, pero que el mar en sus caprichos podía tal vez restablecer el estado anterior de las cosas. La cosa pasó entonces a otras manos y el resultado puede encontrarse en el informe publicado por la Comisión que inspeccionó las costas de los EE.UU. durante los años 1861-62; el documento sin duda estará en la oficina del Dr. Hine, Cónsul Americano.

Así como la punta citada está Puntarenas expuesto al peligro de verse separado del Continente; y no es difícil concebir lo que pasaría si las crecientes de los ríos del interior llegando a coincidir con las mareas crecidas del equinoccio en Setiembre, pusiesen a los vecinos en una situación sumamente peligrosa.

El fondeadero afuera no se ha cambiado desde el reconocimiento hecho por el Capitán Sir Edward Belcher, de la Marina Real Británica: tiene de 4 a 5 brazas de agua y está abierto a todos los vientos.

Puntarenas tiene además en su contra la desventaja de ser de difícil acceso por tierra; para pasar allá es menester pasar el río Barranca, lo que hace muy deseable la construcción en aquel puerto de un puente costósísimo; durante las últimas cinco millas pasa el camino sobre el suelo móvil y arenoso de la playa.

Acabo de dar arriba los caracteres desfavorables del puerto, exactamente como se presentan, y no por algún deseo que yo abrigue de verlo cambiado por otro. En verdad mis simpatías, si es que tengo algunas, más bien inclinan hacia la presente ciudad, hacia sus lares y penates. Yo me agarro de las viejas asociaciones; soy conservador por las costumbres, leyes y religión que reconozco; en fin, por todo aquello que es opuesto al verdadero progresista moderno. Pero las matemáticas y los cálculos del ingeniero son las únicas consideraciones que admite mi deber, y ellas son las que necesariamente me dictan este informe.

He dado arriba las principales razones que militan contra este puerto, y pasaré ahora a considerar algunas de las sugerencias que se han hecho relativamente al modo de mejorarlo.

Algunos opinan porque se desvíen las aguas del río Barranca, abriéndoles camino para que entren en el Estero y que, aumentando el volumen de las aguas, contribuyan a producir una fuerza suficiente para abrir, limpiar y ahondar el canal que atraviesa la barra de arena. Esta teoría es errónea, porque está probado que la eficacia del sistema de la limpia por medio de una corriente de agua, depende tanto de la entrada abundante como de la salida del volumen de fluido; además la Barranca traería una inmensa cantidad de escombros, que dejaría, pues encima de la barra.

Otros piensan que un saca arena de vapor abriría un canal y lo mantendría en un buen estado para el servicio. El uso juicioso y constante de esa máquina sin duda ninguna mejoraría el canal; pero yo temo que, debido a la naturaleza del fondo, jamás llegará a producir todo el efecto que se desea.

Otros proponen que se edifique un muelle en la orilla del golfo, casi frente al faro; si el Gobierno se resuelve a conservar Puntarenas como el puerto de la República en el Pacífico, no vacilo

en opinar que se dé la preferencia a este método de desembarcar los

Un muelle de hierro, compuesto de estacas aseguradas con tornillos, es de preferirse a uno de madera, porque este material está muy expuesto a que lo carcoma el gusano de mar, además es muy fácil mandarlo de un sitio a otro, si lo hiciese oportuno alguna mudanza ocurrida en el estado de la costa.

Me ha dicho un señor que se puede conseguir en Inglaterra un muelle de hierro de 402 pies de largo y 16 de ancho por cosa de 20.000 dólares y casas de hierro a propósito para la aduana y bodegas, de 231 pies de largo y 110 de ancho por 30.000 dólares, más o menos.

Los señores médicos informarán sobre la salubridad de Puntarenas, la calidad de sus aguas potables, etc. Sólo notaré de paso que sus habitantes parecen perfectamente satisfechos con el sitio en que está y lo pintan tan firme como el Peñón de Gibraltar y tan sano como una aldea de los Alpes.

El camino tan dificultoso y pesado que sigue la playa desde La Chacarita hasta Puntarenas podría hacerse de tablones como en los Estados Unidos; o también se puede llevar a efecto la idea del señor Farrer y hacer un camino de rieles con carros tirados por bestias hasta la Barranca. Si los arrieros consideran que el tiempo es dinero, el camino de rieles puede ser muy útil.

Por supuesto la construcción de un buen puente sobre el río Barranca es una cosa muy deseable; pero como la crección de un muelle y otros edificios en Puntarenas no dejaría de costar una fuerte cantidad al Tesoro Nacional, se podría aplazar lo del puente hasta un tiempo oportuno. Tampoco alcanzo a ver qué inconveniente habría en continuar el modo actualmente en uso para pasar el río, especialmente como la barra no tiene sino en aquella parte del año durante la cual no hay exportación de productos; y si el país tiene la dicha de poder llevar a buen término la apertura de un puerto en el Atlántico, el tráfico en el Pacífico no será tanto para que la presente generación tome a su cargo los crecidos gastos de un puerto en aquel punto".

Como se puede ver, Machan, no obstante sus protestas de imparcialidad y aun de simpatías a Puntarenas, en realidad presenta argumentos como para ir en contra.

De Caldera dice que en realidad no hay agua clara y potable en el cantidad como malsana en calidad. Dice además que su reputación de insalubridad es bien fundada y generalmente reconocida por los portos que allí existen. Pero luego al indicar los medios de corregir sus defectos, dice así: "La cima y el declive del cerro que domina el puerto presentan un sitio excelente para una ciudad cuya posición, bastante elevada, proporcionará a sus habitantes una brisa de mar agradable. Se puede remediar la insalubridad del lugar y la falta de agua con hacer un desagüe completo y radical de los pantanos y con cavar pozos artesianos, construir pilas o dirigir hacia la población las aguas de los arroyos más próximos. Si todo esto se ejecuta bien, el lugar es inmensamente superior a Puntare-

Y para terminar Machan su informe, echa a volar una idea nueva así: "El puerto de Herradura está situado a cerca de 16 millas marítimas más abajo que Calderas, y juzgando por su forma, su posición y lo hondo de sus aguas, según lo encuentro apuntado en las

a cualquier otro punto de Costa Rica en el Pacífico; pero como el Gobierno no ha proyectado ningún camino nuevo que lleve a él, me pareció que sería un desperdicio de los fondos públicos el visitarlo, y por este motivo no he ido".

Presentados estos informes-y no obstante que el de Machan parecía inclinarse a Caldera el Presidente Jiménez emitió el decreto de 25 de Noviembre de 1864, en el cual se dice: "Puntarenas continuará siendo el puerto principal de la República en el Pacífico, y oportunamente se dictarán las providencias relativas a la mejora de dicho puerto y a la construcción de un muelle de los edificios de aduana correspondientes".

Tan clara y explícita resolución no impidió que a punto y seguido, el ingeniero Kurtze en su informe de abril de 1865 dijera: "La cuestión Caldera o Puntarenas está por ahora terminada y esta es la razón por que se espera un gran movimiento en la actual situación de la ciudad. Hasta ahora poco adelanto se observa: la única obra ejecutada es una especie de torre (casa) en la plaza de La Victoria, en que se ha colocado el reloj y además en el bajo tres piezas para policía y cárcel".

Probablemente el bondadoso Padre Miguel Pérez, desde algún tiempo antes Cura de Puntarenas y su Diputado en el Congreso, no tuvo, a pesar del decreto del Presidente Jiménez, por muy firme la situación de su puerto, pues en 1865 presentó un proyecto de ley en el cual "con noticias de que se trata de habilitar a Tivives-lo cual traería la ruina infalible de Puntarenas"-pide se agracie al vecindario de este lugar con los terrenos precisos para establecer una ciudad en Tivives y además se reconozca como deuda del Tesoro Público la cuarta parte del valor de todas las casas de Puntarenas. El proyecto no se tramitó, como era natural, por falta de base, puesto que la resolución de 1864 más bien consolidaba a Puntarenas. La gestión no tiene importancia momentánea; pero junto con el proyecto, el Padre Pérez acompañó un conocimiento detallado de todos los edificios del puerto y de su valor,-lo cual si tiene para nosotros un interés de curiosidad retrospectiva.-La lista comprende 115 edificios, entre públicos y particulares, fuera de "varias casas pequeñas" que estima en un total de cuatro mil pesos y de doscientos ranchos, que valora a una onza cada uno. El valúo general montaba a \$230.910. El detalle de casas y precios no dejará de llamar la atención a los puntareneños y posiblemente nos decidamos a incluirlo en un apéndice final.

A la Administración Jiménez terminada en mayo de 1866, sucedió la del Doctor Castro. Con el cambio de gobierno ocurrió un cambio de ideas y de influencias; y así no ha de sorprendernos que en Enero de 1867 se celebrase un contrato sobre construcción de un ferrocarril interoceánico con el general Fremont, que había de unir a Limón con Caldera u otro puerto conveniente del Pacífico,-contrato que negoció por parte del Gobierno el ingeniero Kurtze,-ni que en Junio del mismo año, una ley autorizase al Ejecutivo "para que, en caso de no realizarse el ferrocarril interoceánico, pueda habilitar el puerto de Tivives o el que fuere más conveniente en el Pacífico, emprendiendo la apertura de un camino a ese puerto, bien sea ruedas o bien un ferrocarril si las necesidades o la conveniencia pública lo exigen". Ya vemos, pues, que Kurtze no andaba descaminado cuando aseguró en 1865 que la cuestión Puntarenas o Caldera quedaba resuelta POR AHORA.

Es de suponer que los puntareneños hicieron gestiones y hasta protestaron por la idea que resuscitaba, de ir a Caldera o Tivives, porque el Ministro don Aniceto Esquivel, en su Memoria de 1868, tra-

tándose de atenuar el golpe, dijo: Tivives. Inmenso será el servicio que el Gobierno preste a la Nación si se puede acortar el ca-

leguas de ida y cuatro de retorno; pero nunca se lanzaría esta Administración a efectuar una medida de tan graves consecuencias, sin que se halle perfectamente convencida de la posibilidad y buen éxito de la empresa. Hasta ahora la idea dominante del Poder Ejecutivo ha estado paralizada a causa del proyecto de ferrocarril,

El fracaso del General Fremont salvó por unos días a Puntarenas, condenada a vivir en inseguridad. Mas ya veremos inmediatamente que, caído por revolución el Presidente Jiménez que le era favorable, volvió surgir a fines de 1870, apoyada por numerosas personas de San José, Heredia y Alajuela, la pretensión de Tivives, que más tarde tomó con todo empeño el Presidente Iglesias, como herencia de su abuelo el Doctor Castro.

VII

Desde que el Ejecutivo en 1864, de acuerdo con una ley y como acto final de la controversia existente acerca del punto en que había de situarse definitivamente el puerto del Pacífico, otorgó la preferencia a Puntarenas, quedó facultado para entrar en un plan de mejoras y para, como parte de él, construir un muelle y bodega para la Aduana. El Presidente Jiménez, en su primera administración, no pudo abordar este problema cuya solución demandaba más fondos que los disponibles a la sazón: mas vuelto al Poder, después del golpe militar del 19 de Noviembre de 1868, trató de llenar por lo menos la necesidad urgentísima del muelle. En el año siguiente un ingeniero inglés, Benjamín Keeney, comenzó a estudiar el caso, y en primer término si realmente convenía más al país trasladar el puerto a Tárcoles o Caldera. Desechado ese proyecto, estudió la localización del muelle de Puntarenas, y decidió que lo mejor era colocarlo en la playa, frente a la calle llamada del Telégrafo o frente a la calle de Piedra, por ser en ese sector en donde era más tranquila la mar. Aconsejó que la estructura fuese de hierro con pilotes de tornillo; que terminase en doce pies de agua; a fin de que pudiesen cargar y descargar tres lanchones simultáneamente. No se trataba, pues, de un muelle de atraque para embarcaciones mayores, sino

tan sólo de evitar a los lanchones el riesgo que corrían de entrar al Estero doblando la Punta Hechos los estudios, cálculos y especificaciones, Keeney firmó con el Ministro un convenio, que aprobó el Presidente el 19 de abril de 1870, en virtud del cual y por un precio de 39.000 pesos, se obligaba a ir a Inglaterra traer el material completo y 2000 yardas de rieles de 30 libras por yarda para el servicio, y luego armar todo y tenerlo listo para ser aprovechado en el verano de 1871.

La caída del señor Jiménez el 27 de Abril de 1870, pocos días después de firmado el convenio, vino a entorpecer el negocio, dando campo a que, ya en el Poder el General Guardia, se moviesen los adversarios de Puntarenas. Efectivamente, en Octubre se hizo una intentona-la más terrible de las ocurridas hasta esa fecha-a efecto de que no se construyeran el muelle y bodegas proyectados en Puntarenas, sino en Caldera o Tárcoles o Tivives o La Herradura y de que, mientras no se efectuase un detenido examen técnico acerca de cuál de esos cuatro lugares sería el más a propósito, se suspendiese la obra contratada. El escrito lo firmaba un gran número de vecinos de San José, Heredia y Alajuela, pudiendo asegurarse que, con muy contadas excepciones, no hubo persona de negocios o de influencia en esas ciudades que no lo suscribiese. Entre los peticionarios se hallaban comerciantes, agricultores, exportadores de café y otros frutos, y lo que era más de temer, personas de enorme influencia política por su pasada y por su situación presente.

De Cartago no apareció firma alguna probablemente porque no quiso allí pedir nada al hombre que había derrocado a Don Jesús, uno de cuyos más interesantes proyectos se atacaba, o porque los iniciadores temieron una repulsa y no solicitaron el apoyo de Cartago. Los peticionarios advertían en el escrito que entre ellos había muchos que tenían fuertes y actuales intereses en Puntarenas, lo cual debía de dar en el ánimo del Presidente Guardia mucha fuerza a la gestión.

El escrito admitía cualquiera solución, a base condenar a Puntarenas, y lo más a que llegaba era a pedir que se concediera a los vecinos allí establecidos "alguna indemnización que pueda llevarse a efecto sin grandes sacrificios de parte del Tesoro".

La solicitud entró a examinar las condiciones de Puntarenas -todas negativas- y las ventajas que traería al país y al comercio cualquiera otra de las soluciones que se sugerían. "Puntarenas-decía desde la entrada aquella terrible exposición-es de cuantos puertos comprende el Golfo de Nicoya el menos conveniente al comercio del país y debemos por tanto emplear en la apertura del que resulte más propio los recursos que hoy demanda la conservación de aquel".

Al tratar de SALUBRIDAD dice: "No la tiene Puntarenas: es ya endémica la fiebre maligna en aquel puerto, y atribuyéndose esto a los miasmas que se levantan de los extensos pantanos situados al norte de la ciudad, del otro lado del estero, es para nuestros elementos de imposible remoción la causa de tal mal. Caldera no es menos insalubre; mas Tivives, Tárcoles y La Herradura apenas lo son al grado común de nuestras costas, pudiendo mejorarse las condiciones sanitarias de cualquiera de las cuatro, mediante operaciones que están a nuestro alcance".

En cuanto a la SEGURIDAD: "La experiencia ha demostrado que no la tienen los buques en el fondeadero de Puntarenas, expuestos como allá se hallan a los vientos dominantes del Norte y Sur; que no la tiene el desembarque por los bajos y peligrosa barra de la Punta; y que no la tendrá el muelle que se establezca cuando esa barra está tan rápidamente avanzando hacia el Este, que en menos de cinco años ha corrido del Oeste del faro casi al Sur del mismo, donde hoy se encuentra. Tampoco la tiene la población porque sus edificios no pueden ser sólidos en un firmamento de arena con agua a tres pies de profundidad, y porque no sólo corre el riesgo de las inundaciones que tantas veces la han perjudicado y afligido, sino de la destrucción repentina en una grande avenida del río Barranca. Los fondeaderos de los otros cuatro puertos, cual más cual menos, todos ofrecen bastante seguridad por su abrigo y fondo y no menos sus desembarcaderos, que además se prestan bien a la colocación de muelles que los mejoren. Sus terrenos ofrecen también toda la extensión que puede apetecerse para la ubicación de grandes ciudades y para dar vida de siglos a los edificios que contengan".

Respecto a COMODIDAD: "Puntarenas no brinda ninguna a los buques que allí fondean: éstos tienen que anclar a considerable distancia de tierra y necesariamente se retiran más y más por la prolongación sorprendente de los bajos y la formación de otros nuevos. Menos aún

la brinda a sus pobladores y transeúntes. Puntarenas es un médano que no se presta al desarrollo de la agricultura, ni su angosta lengua de arena al ensanche de la población. Su piso flojo hace cansado y molesto el tránsito; su temperatura ordinariamente tan elevada por la reflexión de los rayos solares sobre aquel plan de arena sofoca, enerva y agota la resistencia; sus exhalaciones, especialmente cuando el sol las apura, son de insoportable fetidez; y su agua de malas condiciones: todo esto hace allá de la vida un tormento. Nadie por tanto se establece en aquella abrasadora playa con la idea de perpetua sino de temporal permanencia, y esto impedirá siempre el verdadero progreso de la población".

"Lo contrario debe suceder en cualquiera de los otros cuatro puntos mencionados. Sus fondeaderos no se hallan tan sujetos a variaciones y el más distante no lo está tanto como el de Puntarenas; sus terrenos son firmes, extensos y con excepción de los de uno, feraces. Como tales no presentan para la vida los inconvenientes que el médano aludido. Son propicios para la construcción de edificios que duren y para la agricultura a que los habitantes pueden dedicar, cuando falten las faenas de mar, el tiempo que en Puntarenas muchos dedican a la ociosidad y al vicio. Aquel de dichos puertos que no tiene excelente y abundante agua potable puede ser provisto de ella, aunque alguno con bastante costo".

El escrito de anatema a Puntarenas, después de pormenorizar como hemos visto, los defectos del puerto como tal, continúa detallando las desventajas que ofrecía para el tráfico con el interior; -que era en realidad el más poderosos móvil de los firmantes.- Se alegó, como en otras ocasiones, que era indispensable atravesar el río Barranca, que no tenía puente, el fongoso trayecto del Chagüita, el de la playa desde la Chacarita, de muy difícil arreglo, en donde se enfermaba la mayor parte de los bueyes, de los cuales morían bastantes. Por último se invocaba el argumento aquiles de la mayor distancia a San José por lo cual el transporte requería más tiempo y más dinero. Toda esta argumentación de carácter económico pone de relieve que los comerciantes y exportadores de la meseta central no pensaban sino en salvar algunos reales del flete. No se les ocurría meditar en un interés superior, ni se detuvieron a considerar que Puntarenas era puerto, no sólo para el interior, sino también para el rico departamento de Guanacaste, cuyo desenvolvimiento y prosperidad debía importar al país en general tanto como

los de cualquiera otra provincia no costeña; y que siendo eso así, convenía que el puerto común quedase hacia el centro del golfo, y con fácil y seguro acceso a las embarcaciones pequeñas de vela y de remo, para lo cual se prestaba admirablemente el estero de Puntarenas.

El Ministerio, con fecha 15 de Noviembre, puso al pie del escrito una providencia en que reservaba la resolución de fondo hasta tanto se obtuviesen los informes exactos y verídicos de los ingenieros que el Poder Ejecutivo había pedido al Gobierno de Washington, con el fin de que examinaran todo el golfo de Nicoya y designaran el puerto más conveniente o que mayores comodidades presentase al comercio. Ese auto ni siquiera se firmó, seguramente porque el General Guardia no simpatizaba con la gestión anunciada. En cambio ya en esa fecha, se había pedido opinión a los capitanes de tres de los buques que llegaban a Puntarenas.

El del vapor Costa Rica, Mr. T.B. Bowditch, dijo el 19 de Noviembre, que Tivives no es puerto en que los buques encuentren bastante seguridad para fondear, por ser una rada enteramente abierta; que la tasca es allí más fuerte que en La Libertad y en San José de Guatemala; y que los buques tenían que anclar a más de dos millas de la orilla, corriendo el riesgo de garrar por ser de roca el fondo. Agregó que Puntarenas es un puerto de primera clase, que presenta todas las facilidades y comodidades que requieren los buques; que la bahía es abrigada, el fondeadero muy bueno; que buques grandes pueden anclar cerca, y que el único defecto de Puntarenas es no tener un muelle, a fin de evitar el peligro que corren los lanchones al doblar la Punta. De Caldera afirma que podría ser un buen fondeadero, pero que la insalubridad no permitía recomendarlo como puerto. Por último, que Puntarenas, dotado de un muelle, sería el mejor puerto del golfo. El capitán del vapor Guatemala, Mr. E. Howes, dijo el 27 de Octubre, que Tivives y sus costas adyacentes de ningún modo están bastante abrigadas para servir de puerto; que los buques allí fondeados, así como los lanchones y lanchas correrían mucho riesgo en casi todas las estaciones, a no ser que se construyesen inmensos diques. Que Puntarenas es puerto seguro en todos conceptos; la bahía bien abrigada proporciona durante todo el año facilidades a los buques para fondear; que la hondura es suficiente para que cualquier buque ancle a unas 250 yardas de la ribera; y que si se le proveía de un muelle en la playa, sería induda-

dablemente el mejor puerto del golfo. De Caldera dice lo mismo que su colega del Costa Rica.

El capitán del barco británico Speedwell, Mr. Henry A. Hotchkis, el 25 de Octubre, dijo que Tivives no presta a los buques ninguna comodidad ni seguridad, ni puede lancha o bote alguno comunicar seguramente los buques con la costa; y que serían precisos inmensos gastos y mucho tiempo para levantar los diques artificiales que requería un puerto allí. De Puntarenas dice que el único defecto es la carencia de muelle, pero que si tal deficiencia se remediasse, Puntarenas sería el mejor puerto en toda la costa centroamericana.

El parecer unánime y a todas luces desinteresado de estos hombres de mar contribuyó de seguro en gran parte para que el Gobierno desechase las objeciones de los comerciantes y exportadores del interior, y el 9 de Noviembre del mismo año entró en un arreglo con Don Adolfo Knohr en el cual éste compró por 45.000 pesos el muelle contratado con Keeney, que el comprador tendría en explotación una vez montado en la playa, por veinte años. No hemos de examinar esta operación que resultó mala para el Estado, pues hubo que rescindir-la, mediante indemnización, al empezar el año 1871. El hecho es que el muelle se construyó, dándole mayores dimensiones que las convenidas al principio, por el precio de 50.000 pesos; que el mismo 4 de Enero de 1871 se contrató con Mr. Peter Harley (llamado por todos en Puntarenas don Pedro Píter) la construcción de la Aduana; y que en la misma fecha se contrató con el dicho Knohr y don Antonio Valle Riestra la construcción de un ferrocarril que uniera el muelle y las bodegas y además continuase hasta la extremidad de la calle principal a orillas del estero.

Con estas medidas se inició un progreso sólido en Puntarenas; se llenó una necesidad preciosa del puerto para la parte marítima con el muelle y otra de igual urgencia para la parte administrativa con la Aduana, pues antes no existía realmente y se ocupaban el edificio oficial casi derruido y varios almacenes de particulares que alquilaba el Gobierno; sobre todo, se fué haciendo más difícil la idea de mudar de puerto.

Tocó al mismo General Guardia dar un paso nuevo, de superior trascendencia para Puntarenas. En 1879, queriendo emprender en la construcción del ferrocarril al Pacífico para ligarlo con la línea Bajuela-Limón, y así dotar al país de una vía interoceánica-que fué su mayor ambición y su sueño de gloria-dispuso que el ingeniero

Francés Mr. Ansart, que estaba al servicio del Gobierno, examinase las dos rutas que se presentaban como rivales: la de Puntarenas a Oroquieta y la de Tivives al mismo lugar. Esta última era indudablemente mejor como distancia (15 millas menos) y ofrecía en gran parte mejores condiciones de suelo y nivel; "pero estas reconocidas ventajas- dice el informe- no compensan las dificultades e inconvenientes que la localidad de Tivives presenta para la habilitación de un buen puerto y establecimiento de la población que presupone un puerto de esta clase, al extremo de una línea férrea trascontinental, ni los gastos que estas dificultades motivarían. Tres millas antes de llegar a Tivives, el terreno es suave o más bien pantanoso y la localidad respectiva del litoral está formada por una roca que, aunque de poca altura, deja en sus cortes riscos y pequeños picos, al retirarse las aguas en el reflujo de las mareas; y a la acción calorífica del sol, despiden olor pestilente y malsano que despiden los caracoles, conchas y lamas que quedan al descubierto como las marismas o charcas que ocasiona la bajamar en los terrenos de la clase del que se describe. Así que, la verdadera situación de la planicie, apenas de 15 a 20 manzanas, que pudiera servir de suelo, no a una ciudad sino a una aldea insuficiente para el objeto a que estaría destinada en el extremo de un ferrocarril, está demarcada así: al norte, las bocas del Cuarros, que en una extensión de media milla aproximadamente están formadas por manglares divididos en varios esteros; al sur, otro estero que tiene una gran barra de arena y sólo una pequeña boca por donde desagua insuficiente para dar salida a las aguas que recibe dicho estero; al este, el terreno pantanoso que se extiende hacia el interior y al oeste, la playa pedregosa y pestilente de que hemos hablado ya. No hay pues que insistir en la falta de buenas condiciones higiénicas y topográficas para el objeto propuesto; pero sí notaremos muy particularmente que en aquel lugar es imposible la formación de un puerto apenas para proporcionar surgidero a tres o cuatro buques, sin la construcción de un tajamar relativamente costoso: necesidad que han reconocido todos los ingenieros que han examinado aquel punto y que comprende fácilmente el sentido común".

El General Guardia no quiso tomar decisión sin ir personalmente a recorrer los trayectos estudiados por Ansart y sin enterarse de visu de las condiciones de Tivives. El resultado fue una carta

dirigida a los Ministros en la cual dijo: "Quince millas, mayor extensión de la vía de Puntarenas, cuestan medio millón de pesos, según el ingeniero Ansart, obteniéndose el mejor puerto de la costa centroamericana en el Pacífico. Para hacer puerto a Tivives necesitamos 150.000 para llevar agua potable; muelle y bodegas, 300.000 y un millón en el tajamar, son 1,450.000: esto para obtener un medio puerto o sea un desembarcadero; y si a todo esto se añade el precio de las vidas que las condiciones insalubres de la localidad harían perder, la suma en contra de Tivives será mucho mayor".

La inspección ocular de Guardia decidió la ruta que debía seguir el ferrocarril; y ya definido ese punto previo, el Gobierno resolvió que los trabajos de construcción comenzasen desde Puntarenas el 12 de Enero de 1880—confirmando así el acuerdo tomado desde Mayo anterior. En seguida no más se publicaron avisos de compra de durmientes, se pidieron materiales al extranjero y se llamó a licitación la obra de bastiones para el puente del Barranca. Este último trabajo se dió al mejor postor, señores Myers y Clark, por el precio de \$33,403.

Los esfuerzos de la Administración fueron eficaces y en poco tiempo se erigió el puente, con su formidable relleno y ya a principios de 1882 estaba el ferrocarril a Esparta casi terminado y en explotación en parte. En Abril de ese año el Ministro Argüello contrató con Myers la terminación final y el contratista se obligó a construir y a poner en estado de servicio todo el trayecto, dentro de un año, debiendo dejar la vía como de primera clase. El contrato detalla los trabajos que habían de realizarse (rellenos, lastre, rectificación de gradientes) y entre ellos alzar un muro con piedras grandes del lado de la playa, en La Angostura, para proteger la línea contra las altas mareas. Todo era de escaso valor, aunque sí de tiempo, pues el precio general estipulado fue de \$38,500.

La Administración-Guardia otorgó a Puntarenas una protección bien resuelta.

En 1878 aprobó un acuerdo de la Municipalidad, dictado para estimular el incremento de la ciudad, en el cual demandaba dar gratuitamente solares a los denunciantes, siempre que el interesado dentro del año siguiente a la entrega construyese un edificio formal; en la inteligencia de que si no llenaba ese requisito, no se libraría título de dominio.

En 1879, con ocasión del incendio ocurrido en la madrugada del 12 de Marzo, que consumió cinco casas, entre ellas el Hotel de Puntarenas de Chale Mackay, en la vecindad de la Aduana, y que obligó a destruir otras cinco para cortar el fuego, y que además ocasionó la muerte al niño Perea, -el General Guardia, que estuvo presente en el lance y prestó valioso concurso de su autoridad para combatir la conflagración, dispuso que ningún edificio situado a menos de 125 varas de la Aduana pudiese ser asegurado; que los más lejanos pudiesen serlo, siempre que sus paredes fuesen de piedra, ladrillo u otro material incombustible o bien la madera de cedro, y sus techos de teja de barro o de metal; y que en caso de incendio, los dueños de casas indobidamente aseguradas deberían pagar a prorrata cuantos daños y perjuicios originara el siniestro, a más de incurrir en responsabilidad criminal, como si fuesen autores intencionales del daño.

Aparte de lo dicho y de otros favores a Puntarenas, que visitaba con frecuencia, en 1874 ordenó construir el muelle pequeño del estero, con departamentos para oficinas y vivienda de los indios del Resguardo Fiscal, con lo que se abrió amplia facilidad al comercio de cabotaje dentro del golfo y con el Guanacaste. El hecho, además de haber fundado los presidios de San Lucas y del Coco, forzaba al Gobierno a mantener en servicio buques de calado mayor y tripulación numerosa, cuyo sostenimiento ayudaba a dar vida y movimiento al puerto y su comercio.

Muerto ya el General Guardia y a poco de estar terminado el trayecto ferrocarrilero Puntarenas-Esparta, estuvo éste en serio peligro de desaparecer, pues el 10 de Diciembre de 1883 se dictó una ley, a solicitud del Ministro de Fomento, en la cual por estar demostrada la inconveniencia de mantener esa sección de vía férrea, se autoriza al Ejecutivo para mandarla destruir (con excepción del puente de Barranca) y para vender o utilizar en otras secciones los rieles y material rodante. La razón alegada para tal medida fue la de que resultaba onerosa la conservación de un trayecto de ferrocarril que, sin ser de absoluta necesidad para el comercio del país, ocasionaba al Tesoro fuertes desembolsos para reparar vía y material rodante. Por fortuna no se llevó a cabo inmediatamente tan desatinado propósito, y en los meses de verano de 1884, es decir, a punto y seguido los carreteros conductores del café, al hallarse en

Esparta, consideraron que les sería ventajoso transportar desde allí la carga por ferrocarril, y solicitaron del Gobierno el permiso respectivo. El Presidente Fernández accedió gustosamente al deseo de los carreteros, y el café se fué a Puntarenas más rápidamente y con mayor seguridad, con el resultado de que los fletes percibidos no sólo cubrieron todos los gastos sino dejaron utilidades para la empresa. El ensayo ese mató la ley y el ferrocarril fue entregado luego en administración al ingeniero don Luis Matamoros, el cual en informe de 1885 dice que la línea había sido muy mejorada, que se había traído una segunda locomotora y que la explotación no dejaba pérdida. Entre las mejoras que menciona está la de haber corrido los rieles a orilla del Estero, bajando la línea, de lo que resultó que ese año el mar no hizo ningún daño, siendo así que en los anteriores la línea era lavada por el embate de las

Otra obra importante que ordenó el Gobierno y ejecutó Matamoros fue el estudio y cálculos primero, y luego el montaje de una nueva sección de muelle, que le agregó 150 pies. Se corrigieron defectos y daños de la sección antigua, usando como antes material inglés, el cual ahora que se destruyó el muelle viejo se vió que era de superior calidad. Este trabajo, que incluía la colocación al extremo del muelle de un nuevo faro, se terminó en la Noche Buena de 1885.

Habían transcurrido ya bastantes años de relativa quietud para Puntarenas cuando he ahí que en 1888 una ley (12 de Junio) au-

trato estipuló para el concesionario el derecho de destruir el ramal Esparta-Puntarenas, reemplazándolo por otro, y así mismo el de variar a otro sitio el puente del Barranca, estipulaciones que podían ser necesarias para la nueva ruta, pero que no alteraban el punto terminal.

Peró si bien lo de 1888 fue nubecilla de verano, lo de 1895 fue una verdadera tempestad para Puntarenas.

Una ley de 10 de Agosto ordenó que se instituyese una comisión técnica para examinar desde varios puntos de vista los diferentes lugares del Golfo de Nicoya, comprendidos entre La Herradura y Puntarenas, ambos inclusive, que fuesen aparentes para servicio de puerto y para designar, después del estudio, cuál debía preferirse como punto extremo del ferrocarril al Pacífico. El personal fue nombrado el 19 del propio mes, así: dos médicos (Doctores Calnek y Echeverría); dos ingenieros (Matamoros y Chavarría); dos capitanes de marina (Fradin y Pearce); y dos agricultores (don José Quirós M. y don Mariano Carazo). Esta comisión se ocupó de la cuestión detenidamente y en Noviembre presentó su informe general y los parciales de cada sección; siendo de advertir que varios de los miembros nombrados fueron sustituidos así: Dr. Giustiniani en vez de Calnek, Capitán E.H. Melville en lugar de Pearce; el ingeniero don Pedro Reitz en sustitución de Chavarría; y don Miguel Pérez en sustitución de Quirós. Todos esos informes fueron sometidos al Congreso de 1896, junto con la Memoria de Fomento, y en ésta pueden leerse. Son realmente muy importantes para Puntarenas, por lo que dicen en su contra y por las indicaciones que hacen para el caso de que quieran corregir sus defectos.

La conclusión de estas Comisiones, en votación general de 7 contra 1, fue la de que debía situarse el puerto en el Pital, abandonando por lo tanto a Puntarenas. El informe particular de Fradin y Melville, al analizar todos los puertos, dice: "Respecto de Tivives, creemos suficiente hacer apenas una ligera referencia pues es de pura roca a la entrada del río, que recibe la gran marejada del golfo con una violencia extrema. Las embarcaciones que llegan a Tivives a cargar maderas se ven obligadas a permanecer a dos millas de distancia y aun allí se sienten los malos efectos". Tivives quedó pues condenado de plano y no mereció siquiera los honores de un examen detenido como los otros lugares. El ingeniero Matamoros en sus dos extensos informes, abogó por Puntarenas, pero más que eso, analizó y criticó hasta con cierta dureza las conclusiones de sus colegas en cuanto dieron la preferencia al Pital. Conocido este antecedente, lo menos que podía esperarse era que la palma del triunfo tocase a Tivives; así fue sin embargo. El 5 de Noviembre de 1896 el Ministro de Fomento sometió al Congreso un proyecto de ley que se emitió y sancionó el 24 del mismo mes en el cual se ordenó la construcción del Ferrocarril al Pacífico, según el trazado

de la Comisión técnica que presidía don Alberto González Ramírez, esto es, yendo a parar a Tivives. Se presentó el extenso y minucioso estudio del señor González que recomendaba esa vía como la más corta, la más económica, la de mejores curvas y gradientes, y se acompañaron también los informes de Mr. Fradin, acerca de un taje-mar para hacer un buen puerto a Tivives y del ingeniero Navarrete acerca de una dársena y antepuerto con el mismo fin. El Ministro dijo que la Comisión de 1895 no había considerado los puntos del golfo más que con la idea de encontrar un PUERTO NATURAL y por ese motivo no había examinado puntos que podían transformarse en buen puerto mediante obras artificiales; y que siendo la línea de Tivives la mejor y pudiéndose arreglar un puerto con un costo que sumado al del ferrocarril resultaba más barato que el de la vía a Puntarenas y por su medio con Guanacaste. El Congreso acogió las ideas del Ejecutivo y no hubo más que los votos de los Diputados don Faustino Montes de Oca y don Ramón Loría Yglesias, que fueron en favor de Puntarenas, y de don Enrique Solera que fue en favor del Pital, por deber de consecuencia con la Comisión de 1895. El año siguiente una nueva ley, de 6 de Agosto, aprobó el contrato con Mr. Casament sobre construcción del ferrocarril a Tivives.

De lo que ocurrió después no haremos relación detallada. Son éses hechos recientes y frescos en la memoria de los costarricenses. Basta recordar que, ya fuera del Poder el Sr. Iglesias, encariñado con Tivives por tradición de familia y a quien después de todo debe el país la obra del ferrocarril nacional-el Gobierno rescindió el contrato Casement y lo redujo a la Sección San José-Orotina (1903); que en 1904, a iniciativa del Diputado Zúñiga Montúfar, el Congreso decretó que fuese Puntarenas el punto extremo del ferrocarril; que en 1905 se acordó la continuación de los trabajos entre Orotina y Esparta, y que no obstante que una inundación barrió el puente del Barranca a fines de 1906, en 1909 se contrató con Mr. Knowlton la construcción de la línea entre Cascajal y El Roble, después de restablecido el puente, quedando así Puntarenas afirmado en la posición de que había disfrutado, a brincos y saltos, desde 1840, aun con el beneplácito del Capitán Fradin, el cual en 1903 retractó su buen concepto del Pital y rectificó su opinión respecto de Puntarenas, fundado en que los temores que abrigó la Comisión en 1895 no se habían realizado y antes al contrario, las cosas habían tomado un rumbo que mejoraba la condición

La conclusión del ferrocarril directo a la capital, más tarde corregido, trajo a Puntarenas una absoluta confianza en su porvenir, y la ciudad se ha desarrollado y enriquecido. Su población actual es de unos ocho mil habitantes y pasa en mucho de los seis mil que el ingeniero Reitz calculaba en 1895 como máximo posible; y todavía hay campo para varias veces esa suma, aun conteniéndose dentro de la extensión que hay desde La Angostura hasta la Punta. Los últimos progresos alcanzados gracias al apoyo de los gobiernos posteriores (eléctricación del ferrocarril, muelle magnífico de atraque, construcción de nueva Aduana, colocación de faros y boyas), ponen a Puntarenas a la altura de un puerto de primera clase; y con ello, pasada que sea la crisis actual, cogerá mayor vuelo y su poblado crecerá en tamaño e importancia.

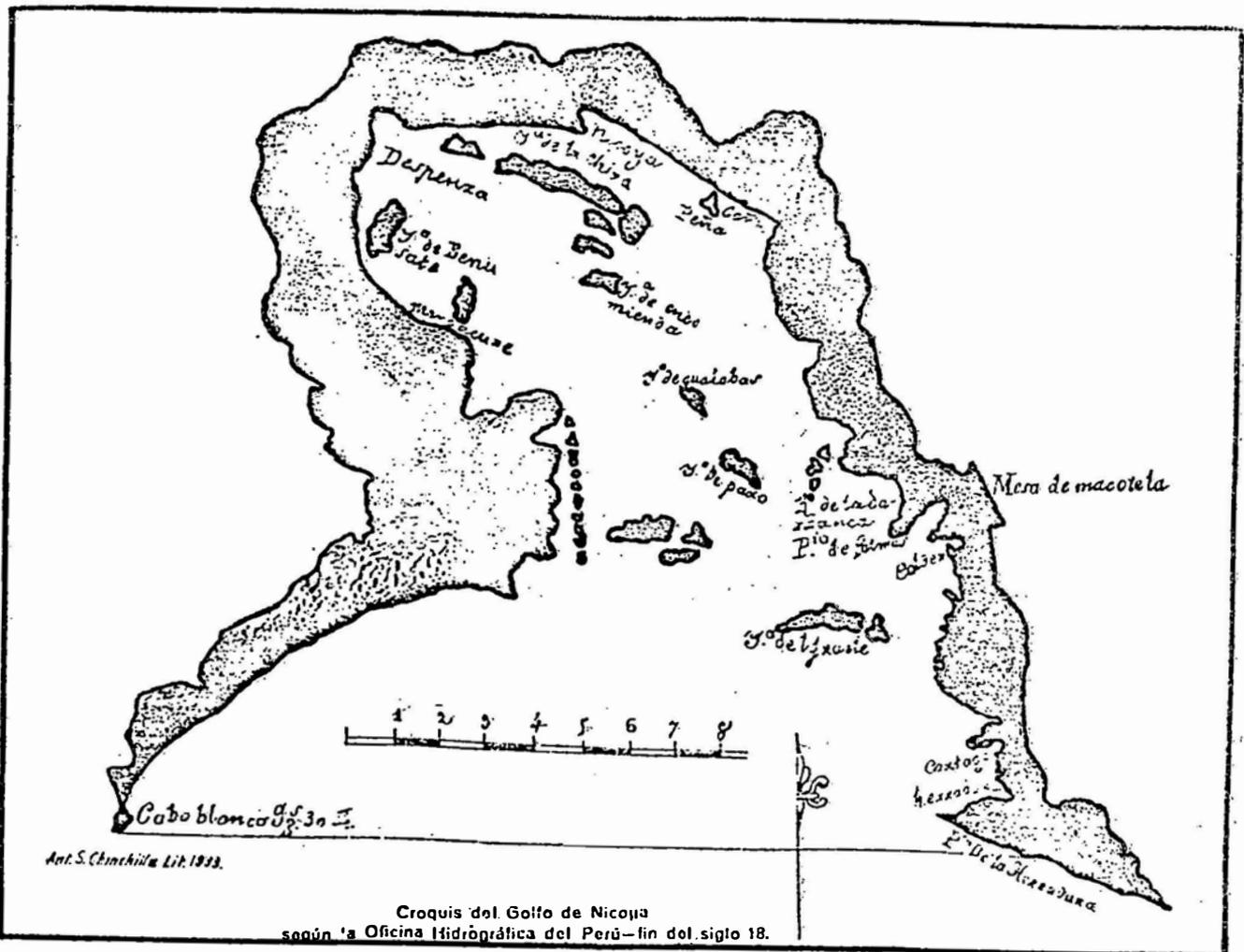
Mucho le falta por hacer, no obstante los adelantos conseguidos y de que puede ufanarse, para corregir del todo los defectos que se le han señalado en la larga lucha sostenida con casi todos los otros puertos del golfo-lucha de la cual ha sido nuestro propósito principal procurar datos y nociones a la generación actual, que probablemente ignoraba o sabía mal o sólo a retazos los esfuerzos que ha costado a Puntarenas sostenerse como puerto principal en el Pacífico. Casi un siglo de batallar, y aun está el puerto a medio camino. Sólo que ahora, podrá entregarse a completar las obras que exige su destino, sin las zozobras y angustias que antes desalentaban a sus pobladores. Conseguido el triunfo apetecido, libre ya de inquietudes, confiada en su suerte y en su destino, la ciudad y con ella sus hijos deben gritar: ¡Adelante.

Puntarenas y el país deben pensar y piensan por de pronto en establecer una nueva cañería de agua potable, hoy insuficiente y sin presión, obra indispensable no sólo para el incremento de la población sino también para la higiene personal y pública. Deben dotar cuanto antes a la ciudad de un servicio contra incendio, de que no puede prescindir un pueblo en que predomina la madera como material de construcción. Y para un futuro menos próximo, deben pensar en corregir las condiciones del puerto, estudiando antes un plan científico de limpieza y dragado del estero y golfo interior, en levantar a lo largo del estero un tajamar que defienda la lengüeta de arena y agrande el territorio de la ciudad; en colocar un puente

de estacada que ponga en contacto la población con las tierras del Norte, al otro lado del estero, a fin de que lleguen a Puntarenas víveres y provisiones por tierra, facilitando a sus habitantes al mismo tiempo labores agrícolas y acortando el trayecto de arreo del ganado destinado al interior, en beneficio del ferrocarril; y por último y en todo tiempo y con cualquier sacrificio, cuidar de la salubridad arreglando sus calles y desagües, ampliando y perfeccionando su balneario, reformando y extendiendo sus cloacas, exigiendo aseo en casas y solares y manteniendo y agrandando y mejorando su servicio de Hospital. Cualquier descuido en este ramo de higiene traería descrédito a la población y le alejaría las ventajas del turismo, que es poderosa ayuda para su comercio, su cultura y sus rentas públicas.

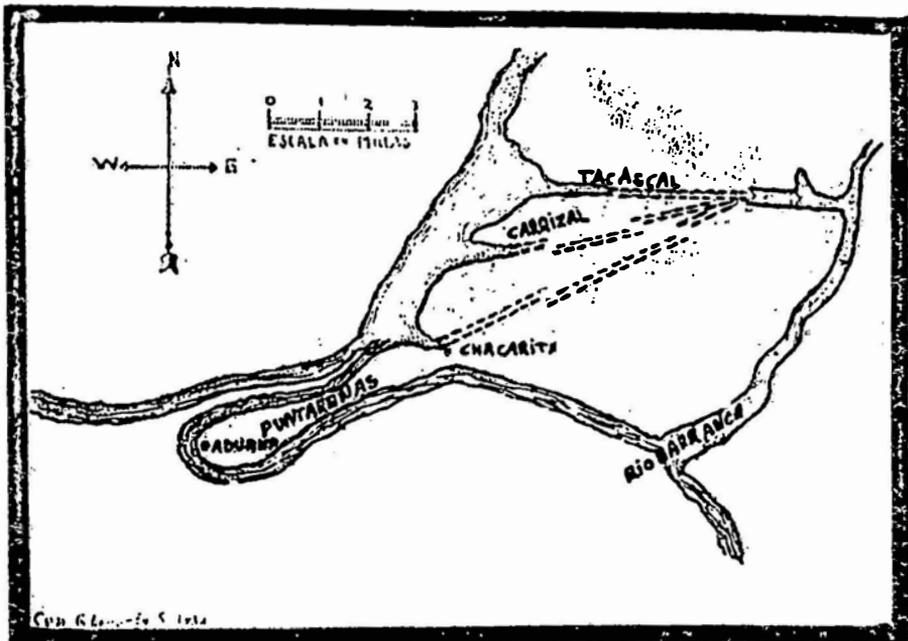
Nota para terminar:

Habíamos deseado tratar de otros puntos de historia local de Puntarenas, pero nuestro trabajo se ha alargado más de lo conveniente para artículos de periódico. Si acaso nos fuere posible reunir éstos en un folleto, agregaríamos otros datos que serían de curiosidad para los puntareneños y podríamos reproducir algunos mapas que dan idea clara de la transformación de la península.



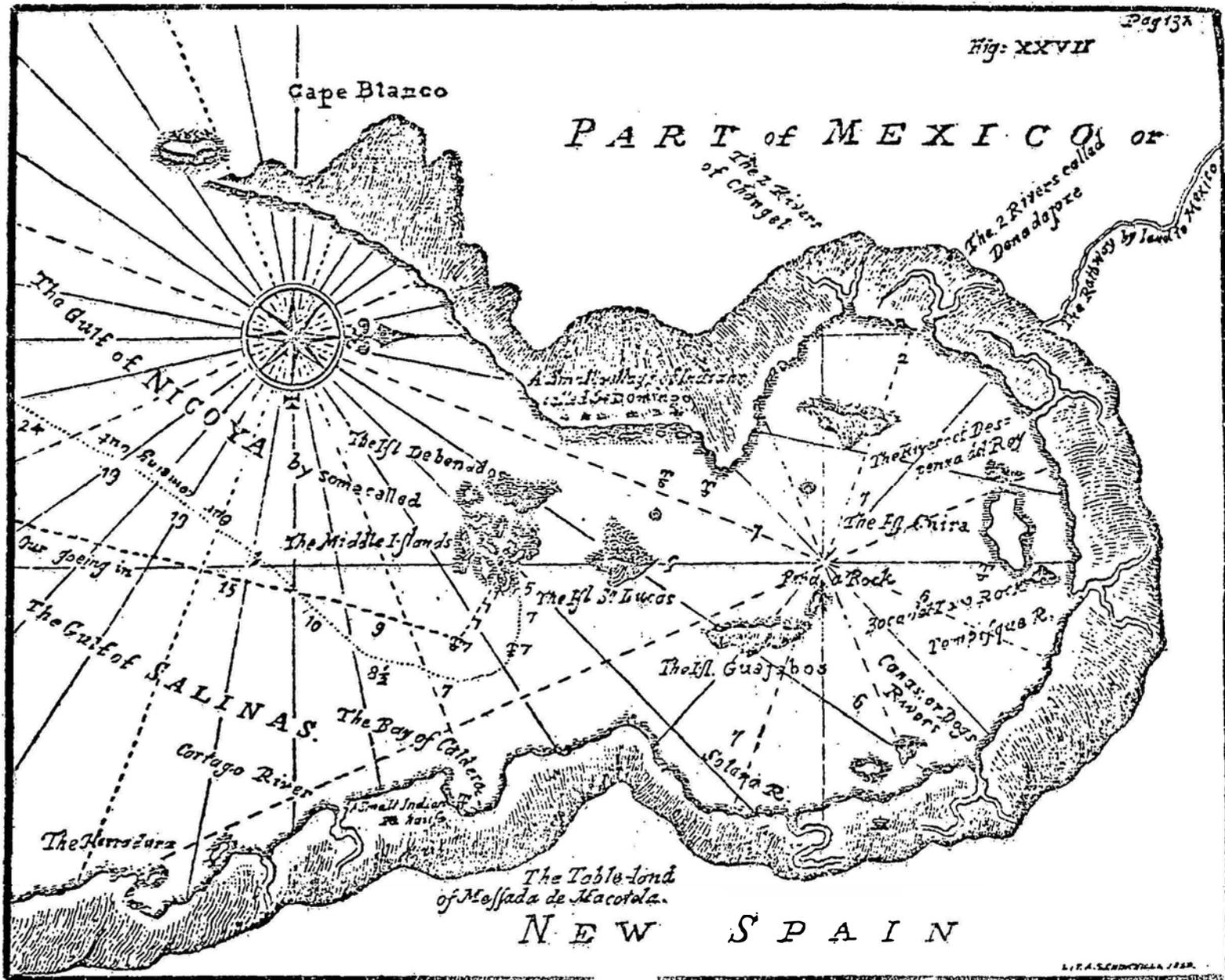
Ant. S. Chinchilla Lit. 1893.

Croquis del Golfo de Nicoya según la Oficina Hidrográfica del Perú - fin del siglo 18.



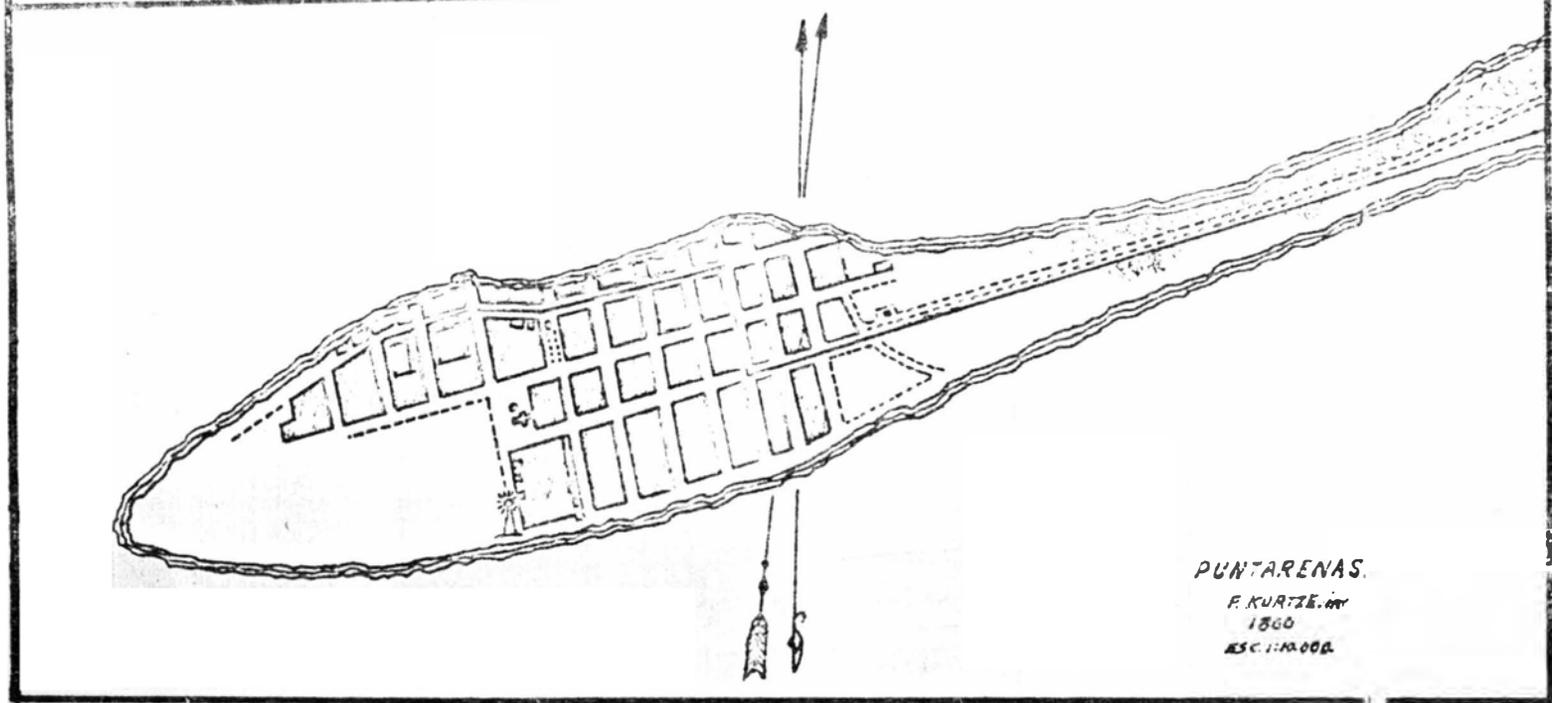
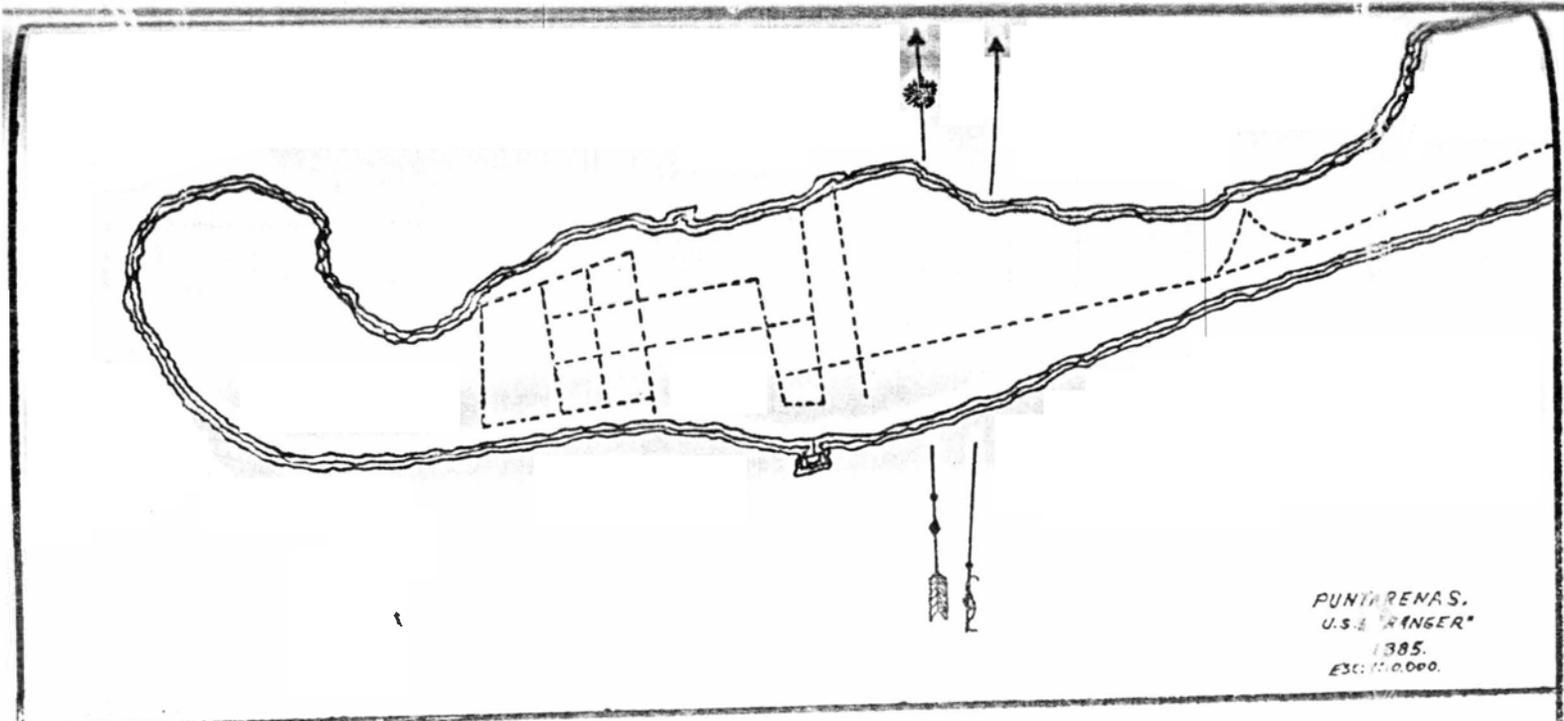
Cop. G. L. - 5 1892

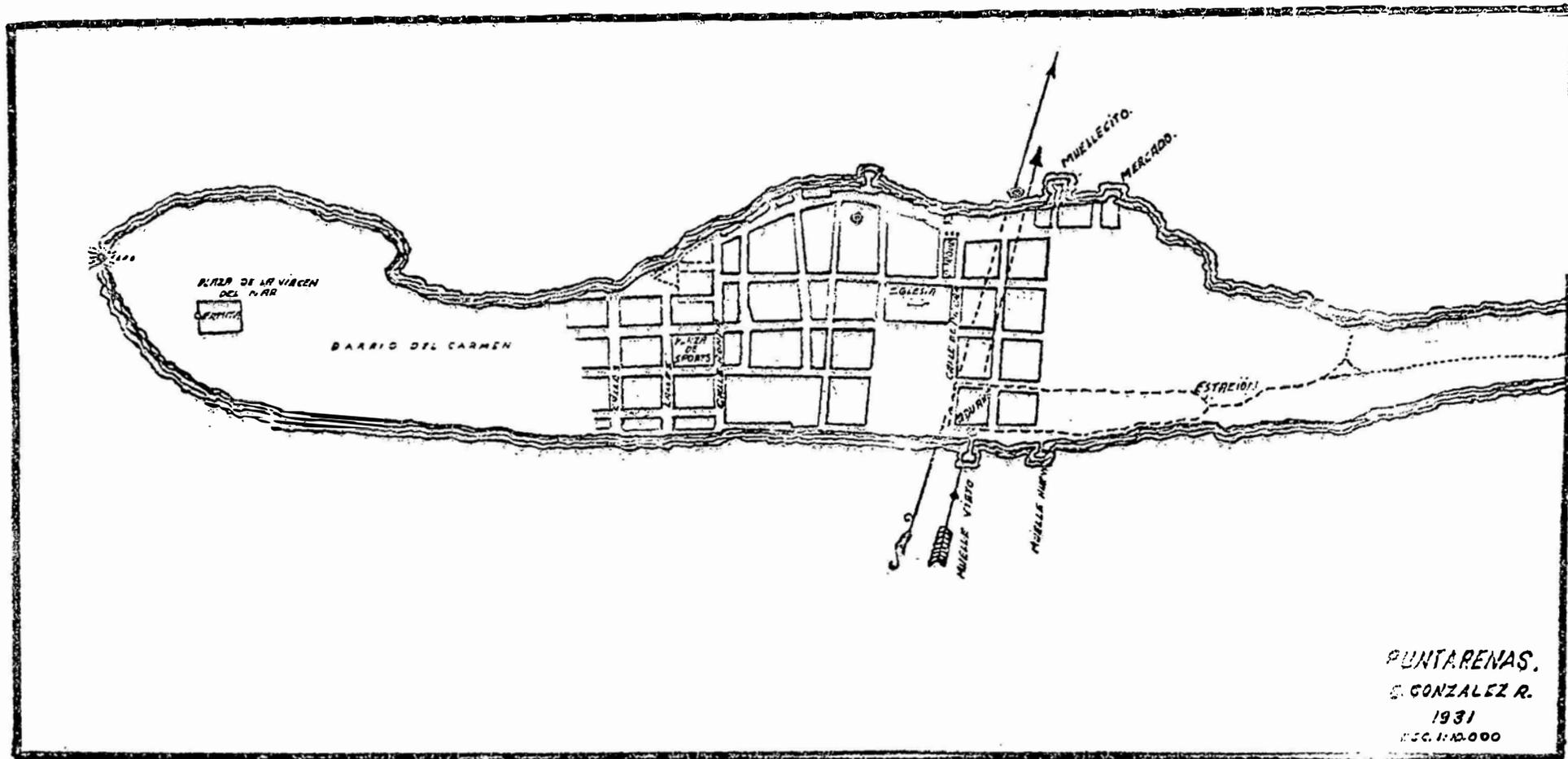
Croquis del río de Barranca y Puntarenas presentado al Congreso en 1849 por don Juan Rafael Mora P. y O. Simmons y patrocinado por el Representante Toledo.



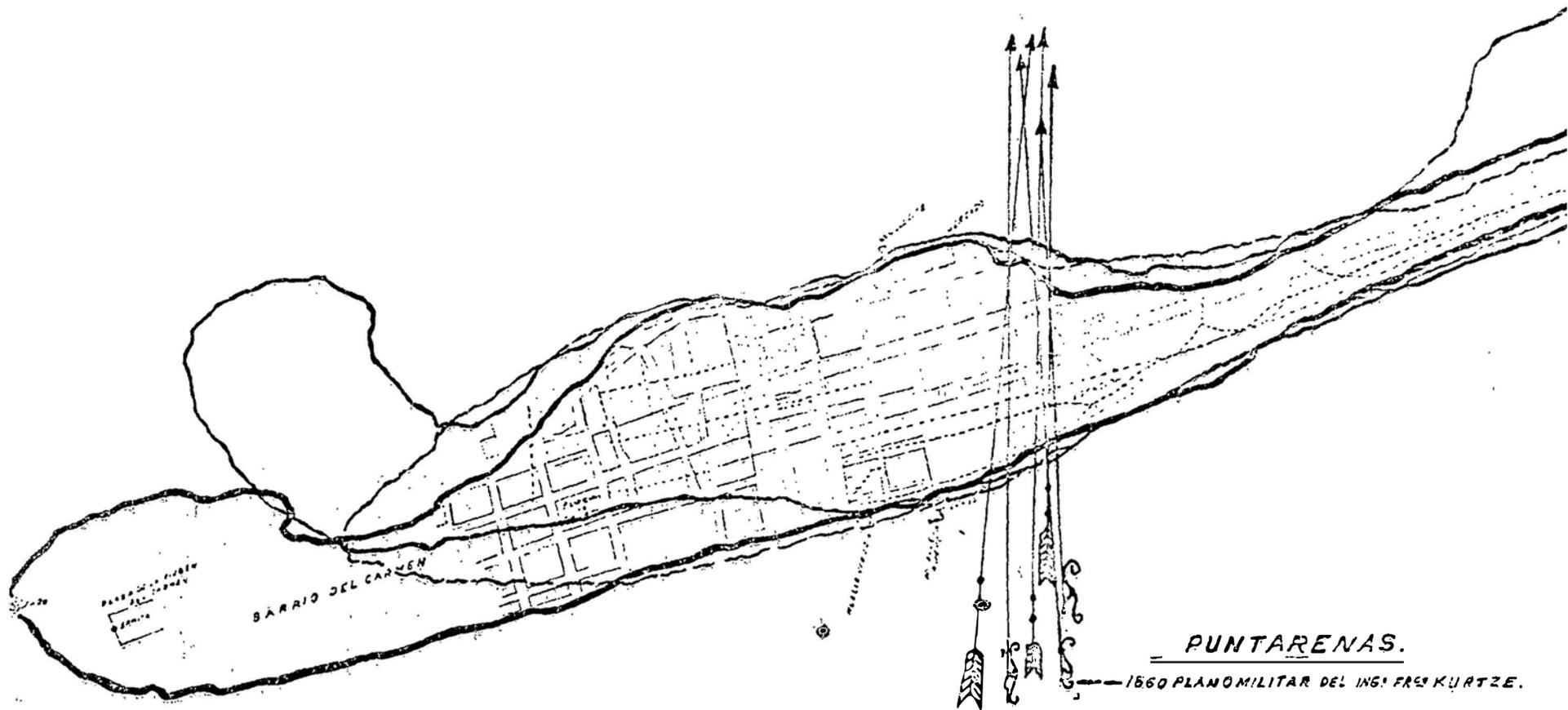
Croquis del Golfo de Nicoya que figura en el libro de William Funnar.

L. F. A. SCHUCHMAN 1848.





PUNTA RENAS.
S. GONZALEZ R.
1931
ESC. 1:100,000



GAZETA FEDERAL

Guatemala, 22 Julio 1832.

Nota del Comandante de Puntarenas del 12 al Depto. de Estado.

Me es harto sensible haber de comunicarle que el 11 del corriente a las 6 de la mañana voló el depósito de pólvora del Bergantín inglés Tiber que se hallaba fondeado en este Puerto, bastante interesado en plata y efectos. De los 15 hombres que (sin el dueño Mr. Samuel Gibbeson) traía de tripulación sólo han salvado los 5 que se hallaban a proa y que arrojó al mar la explosión: todos los demás han perecido, quedando el buque hecho pedazos y su fondo a pique. Efecto terrible causado por el incendio súbito de más de 30 quintales de pólvora fina. Desde la hora se dirigieron las lanchas y botes disponibles para ver si se salvaba algo de su bien interesante cargamento; pero hasta hoy a la misma hora sólo inútiles fragmentos; la Lancha, el bote que se salvó, cuatro barriles de harina, unas piezas de jerga y mahón con algunos cabos de jarcia, es cuanto ha podido sacarse; y todo notablemente averiado. Tengo hoy tres grandes chalupas con buzos trabajando por ver si se pueden sacar la artillería, anclas, cadenas, velas o algo de arboladura útil, aunque todos los palos y jarcias volaron. Dicho dueño Mr. Samuel Gibbeson pereció igualmente. Los 5 salvados son marineros que mueven a la mayor compasión. No ha podido hallarse cadáver alguno.

En consecuencia, mi gobierno emitió las disposiciones que ha estimado por convenientes relativamente al suceso indicado y me manda lo ponga en conocimiento de Ud. para que se sirva elevarlo al del Supmo. P.E. federal para los fines que puedan convenir".

En 24 de Enero, desde San Salvador, Don Braulio Carrillo dirigió al Gbno. de Costa Rica esta nota:

-Tengo la satisfacción de dirigir a V. en certificado el expediente promovido por mí sobre trasladar a la bahía de Caldera el

puerto mayor de Punta de Arenas: y de anunciarle con él que es ya fenecido en el Congreso y que podría con toda la seguridad el Gobno. de ese Estado dictar las medidas que sean de su resorte a efecto de trasladar la población; pues que no debe dudar que tan luego como se reorganice el Senado dará al decreto su sanción, a que lo obligarían algún tanto los adelantos en su ejecución.

Sírvase V. manifestarlo así al Gobno. y recibir las muy expresivas insinuaciones de mi afecto. D.U.L., S. Salvador Enero 24 de 1835.-BRAULIO CARRILLO.

EXPEDIENTE:

Cong^o, fed. Existe en el Gobno. un expte. creado por el Jefe de C.R. relativo a solicitar que se traslade el Pto. de P. A. a la bahía de Calderas por razones de común interés a la fed. y al Estado, que el mismo expte. desarrolla hasta la evid^a; pido pues que os sirvais resolver lo que con presencia del mismo expte. tengais a bien. S. Salv. Junio 18 de 34-CARRILLO.

Se comenzó a tramitar y se pidieron informes.

En Enero de 1835 Carrillo presentó a la Comisión este:

Informe que el representante por Costa Rica da a la Comm. de Comercio acerca del puerto de P.A. y la bahía de Calderas, sobre que se versa la proposición del mismo y de que actualmente se ocupa la Comm. referida.

En el Golfo de Nicoya la península llamada de Arenas divide las aguas del Océano de las que con su concurrencia forman el estero, en la canal de los ríos Tubures y Aranjuez. En su mayor anchura tiene la indicada península poco más de cien varas y al Oriente se estrecha tanto que apenas deja una línea de poco más de diez varas. El Estero por las grandes avenidas de los ríos hacia su desembocadura deja bancos de arena que las aguas traen y llevan a todas partes, variando así muchas veces el canal. La punta se halla expuesta a frecuentes inundaciones, particularmente en los grandes agujeros que, cubriendo de agua la población, amenazan tragarse a sus habitantes y destruirlo todo. La superficie de este terreno (no)resiste por su naturaleza la construcción de edificios seguros y estables; de manera que los habitantes viven en casas de palma; cubiertas de palizada, que no prestan seguridad alguna contra los robos e incendios.

El fondeadero para buques mayores, aunque muy abrigado, está a una distancia tan considerable que apenas pueden hacerse para la carga o descarga dos viajes al día.

La Caldera es una bahía dentro del mismo golfo, al oriente de Punta de Arenas como tres leguas que, aunque pequeña, presenta fondo hasta de dos brazas a cincuenta de la costa, y abrigo de los vientos principales; con proporción más que ningún otro puerto para fortificarse y asegurarlo de piraterías a poco gasto.-La población tendrá un suelo firme y seco, con buenas fuentes de agua potable; y terrenos propios para la labranza; se acerca más a la villa de Esparza, y se ahorran tres leguas de camino de tierra y el paso del Barranca, río grande y peligroso en invierno.

Aquellos inconvenientes y estas ventajas hicieron que el gobierno de Costa Rica mandase practicar reconocimientos por los mejores náuticos, que han recorrido nuestra costas del Pacífico y por buenos inteligentes que examinaron la naturaleza del terreno; y la Asamblea, con presencia de tan seguros e incontestables datos, decretó en el año anterior la compra del mismo terreno, desmote y adjudicación a los pobladores, solicitando al propio tiempo del gobierno Nacional que trasladase allí la Administración.-Las rentas generales, si bien deben sufragar algunos gastos para la construcción de oficinas y almacenes, de todas maneras tienen que hacer estos, pues que los que existen en Punta de Arenas son de particulares, mal seguros y al arruinarse, porque esperan a edificar en Calderas; de suerte que sin perder la nación en trasladar de uno a otro punto la admon. marítima, asegura sus fondos, los intereses del comercio y las ventajas de una población que empieza a crecer y que no pasa en el día de 300 personas; sobre todo llena la esperanza del Estado que solicita esta medida pudiendo haberla tomado por sí en diferentes épocas de desorganización de la República y que en perjuicio de sus propios intereses, respetó no obstante la ley y la autoridad nacional.-San Salvador Enero 19 de 1835.

Nota. El plano adjunto esclarecerá los conceptos indicados

BRAULLIO CARRILLO

JOSE A. ALVARADO

La Comm. del Congreso, aceptando el proyecto de trasladar el puerto mayor de P.A. a Calderas, propuso que este se llamase de la Paz.

1837

PADRON DE PUNTARENAS 27 JUNIO 1837.

Hecho por Don Francisco María Oreamuno.

Había 55 casas, 133 hombres. 105 mujeres= total 239 habitantes.

Capital calculado 25,155 pesos.

Comerciantes:

Juan Guerrero, de 25 años, casado con Rita Carvajal, capital	200
Manuel Monge, 20, casado	500
Juan Retana, 30, viudo	100
Estanislao Ramírez, 25, casado con Mercedes Carranza	200
Andrés Pacheco, 50, casado con Isabel Jarquín	400
Francisco Muñoz, 26, casado con Teodora Herrera	500
E. Cotheal, 25, soltero, (tenía como huéspedes a Guillermo Freer y Santiago Méndez).	12.000
Julian Escalante, 50 casado con Francisca Quirós	2.000
Tomás Hernández, 50, casado con Juana Galagarza	3.000
Martín Quirós, 50, casado con Bruma Solano	3.000
Juan Bonnefil, 20, casado con Feliciana Quirós	200
Trinidad Borbón, 40, casado con Bárbara Umaña (hijo Pedro)	

Dependientes:

Domingo Fernández, 25, soltero	300
Juan Alvarado, 40, soltero	300

Pescador:

Juan Orovio, casado con Estéfana García

Militar:

Don Joaquín Campero, 45, soltero	1.000
----------------------------------	-------

Sastre:

Blas Martínez, 30, soltero.

Marineros:

Luis Francés, 40, casado con Mercedes Piloña.
Antonio Lupategro, 21, casado con Pascuala Bonilla
Juan Prado, 26, casado con María J. Aguilar.
Eduardo Rodríguez, 30, casado con Fermín Angulo.
Juan J. Jiménez, 50, casado con Gertrudis Aguilar.
Miguel Guerrero, 30, casado con María Aguilar
Bartolo Zúñiga, 25, soltero.

Mujeres (cabezas de familia):

María Gualtaqn., con 2 hijos y un sirviente.

Juana Campos, con 3 hijos.

Bartolo Calvo, con 3 hijos, 6 sirvientes y huéspedes.

Francisca Aguilar, con 5 hijos.

María Zacación de Campos, con 1 hijo y 1 sirviente.

Damiana Villarreal, con 1 hijo y 1 sirviente.

Andrea Mellado, con 2 hijos.

María Angulo, con 2 hijos.

María Castillo.

Sirvientes o huéspedes:

Eusebio Guzmán 30, casado con Mercedes Zúñiga.

Manuel Román, 30.

Manuel Marchena, 20.

Fernando Zumbado, 22.

Miguel Campos, 20.

José Ma Chavarría, 12.

Simón Guevara, 15.

Felipe Ulate, 18.

Pedro Morales, 25.

Juan Viroli, 40, negociante.

Jesús Vargas, 20.

Francisco Mendiola, 18.

Jesús Guerrero, 25.

Antonio Rodríguez, 30.

Nicolás Guerrero, 25.

Juan Araya, 15.

Manuel Malinche.

Joaquín Zamora, 22.

Gertrudis Mora.

Crisanto Carrillo, 18.

Juan Méndez.

José Ruiz, 20.

Juan Meléndez.

Nicolás Recino, 18.

Marcos Corella, 16.

José Gudiño.

Manuel Quesada, 18.

Manuel Valverde.

Joaquín Castillo, 25.

Juan Cordero.

Angel Umaña.

Mr. Alexander.

Juan Bogarín.

Julián Campos.

Manuel Barrantes.

Rafael Flores.

Juan Vega, 25.

Samuel Nowell.

Gmo. Friar, 35.

Lorenzo Méndez, 25.

1 inglés.

Ramón Amobp.

Juan Pacaca.

Frud.º Arroyo.

José Miguel Bonilla.

Clemente Quirós.

Felipe Torres.

Manuel Sánchez.

Fernando Salas.

Juan Chocuano.

Pedro Calvo.

Evarista Mora.

María Vargas..

Evarista Mora.

Lucía Solano.

María Carvajal.

María Muñoz.

Nicolasa Chavarría.

Gertrudis Méndez.

Felipe Argº.

Juana Monge.

Otros:

Eulogio Chavarría, 30, casado con Jesús Nicaragua.

Antonio Valverde, 25, casado con Manuela Carvajal.

Juan Ramírez, 20, soltero.

Gil Calderón, 30, con Antonia Arley, con 1 hijo.

Joaquín Castillo, 25, con Teresa Osés, con 1 hijo.

Bartolo Campos, 35, con Bibiana Argüello, con 1 sirviente.

Albino Nicaragua, 30, con Paula Campos con 2 hijos.

Manuel Araya, 30, soltero.

Francisco Angulo, 25, con María Mellado.

Paulino Mena, 24, con Lucía Sandí.

Fernando Becerro 30, con Josefa Moraga, con 1 hijo, capital 100.

Juan Badilla, 40, con Calixta Aguilar, con 6 hijos.

Juan Serrano, 20, Micaela Umaña, con 3 hijos.

Pedro Aguilar, 25, con Luisa Calvo.

Gabriel Méndez, 40, con Cresencia Montero.

Agapito Monge, 40, con María Castillo, con 3 hijos.

Eugenio Hernández, 25, casado con Inés Rodríguez.

Labradores:

Pablo Cascante, 28, casado con Juana Alvarado, 2 hijos capital 100

Manuel Barahona, 50, casado con Bautista Chocuana, 4 hijos capital 100.

Blás Machuca, 50, casado con Antonia Galarza.

Angelino Cascante, 25, casado con María Muñoz.

RESUMEN:

46 hombres (cabezas de familia).

45 mujeres (casadas y cabezas de familia)

35 hijos hombres.

22 "

52 huéspedes y sirvientes.

29 mujeres domésticas.

239

INFORME SOBRE CAMINO A TARCOLES Y SU PUERTOAL PUBLICO

Habiendo hecho últimamente un viaje a la Costa, con objeto de visitar la bahía de Tárcoles y la boca del Río Grande, que por informes ya viejos de los señores Dare y Orobio, los dos hombres más prácticos de nuestra Costa del Sur, había comunicado al señor Carrillo en el año de 1839 y deseando recorrer personalmente como los puntos más a propósito para mudar el puerto a aquel sitio, he hecho ahora las siguientes observaciones que ojalá merezcan la atención del público en general y del Gobierno.

1º-Salí de aquí en compañía de dos prácticos del camino y posesionados en su tránsito: y gastamos a paso de arriero una legua por hora; esto es 16 3/4 horas de caminar hasta llegar a Tárcoles cuando generalmente mejor montado y en camino compuesto gasto 21 horas de aquí a Puntarenas.

2º-El camino tal como es se parece al de Puntarenas en el año 1824, y como las tierras al otro lado de Pacaca se han medido pocos años ha, cada dueño ha hecho su casa donde mejor le parecía sin mira de abrir puerto en Tárcoles y sin línea directa para ese punto; y por lo mismo su distancia quedaría en quince leguas, enderezando el camino, evitando cuevas y buscando la vega del Río Grande desde el Jateo o junta de éste río con el Virilla.

3º-La mitad del camino de San José a Tárcoles o boca del Río Grande, así conforme se halla actualmente, es carretero y usado como tal; es decir, de aquí hasta el fondo de Turrúcares de donde sacan en carretas, maderas.

4º- En la junta del Virilla con el Río Grande se puede hacer con facilidad un puente para pasar al Sur o lado izquierdo de estos ríos y siguiendo la vega del Río Grande hasta más abajo de Pasoagres, distancia de 3 a 4 leguas componiendo el camino carretero (que en muchas partes ya lo está) se encuentra el río navegable por canoas de 40 a 60 quintales; y aunque se presentan de allí hasta la boca 4 o 5 raudales, no son tan malos que no se pasen casi sin riesgo; lo digo porque he pasado ríos de menos agua en el Chocó, en iguales embarcaciones pero manejadas por hombres diestros y prácticos.

59-En el sitio en donde el Río Grande empieza a ser navegable se pueden hacer bodegas o barcas, pues que allí abundan la tierra para adobes y los materiales de construcción. Siempre convendría abrir camino por tierra a Tárcoles para mulas y carretas; el terreno es bueno y con sólo abrir el camino y algunos puentecillos de madera sobre quebradas pequeñas estaría hecho.

69- Poniendo el puente en la junta que según entiendo de cal y canto costaría 2,000 pesos, se puede abrir el resto del camino por 4,000 pesos y queda la Alajuela el pueblo más beneficiado y más cercano de 10 á 11 leguas del puerto. Heredia gozaría del mejor camino y a San José y a Cartago les es indiferente caminar por Turricares ó por Santana y Pacaca, por donde con muy poco dinero, se podría enderezar el camino hasta juntarse con el general de Tu-

79- Resultaría la ventaja para los arrieros que quieren traer sal, que pueden alzar café e irse por cualquiera de los dos caminos hasta las bodegas en el Río Grande, y de allí pasar (como actualmente lo hacen los Pacacas y muchos de los distantes hatos de ese lado) por Carara ú otro paso que les convenga al otro lado del Río Grande gozando de buenos y abundantes pastos.

89- Este plan quisiera fuese examinado por una comisión de 3 ó 4 personas interesadas en que se verifique y no de personas cuyo interés exige que quede abandonada esta hermosa, puedo decir, la mejor parte de Costa Rica que he visto, y que por el valor de una barraca ó de alguna hacienda inmediata a Punta Arenas, no gusten mudar el Puerto, poniendo impedimentos imaginarios que no existen y sacrificando el interés general al propio.

Resta decir algo sobre la situación hermosa y salubridad de Tárcoles.

Tárcoles es sin duda alguna el puerto más hermoso que he visto en toda la costa desde Valparaíso hasta aquí, sólo el Callao le aventaja en extensión, pero no en aguas ni en terreno. Con facilidad se puede hacer un muelle, y haciéndolo la mitad tan grande como el del Callao, quedará más hermoso. Su vista se extiende a la derecha desde el peñón, Boca del Río Grande, Mesas de Jesús María, Terreno, Coyolito, y en frente las islas del golfo, Boquerones y tierra firme hasta Cabo Blanco; y a la izquierda Agujitas, Mantas y total apertura del golfo de modo que se pueden ver los buques

que pasan a lo largo de la Costa; y así queda fácil para que cualquier buque pueda entrar sin obstáculo alguno a hacer aguada, viveres y a tomar noticias.

La playa de Tárcoles tiene actualmente en una distancia de 2.200 varas un río permanente poco más o menos como Torres y dos quebradas de agua dulce. Hay un desembarcadero bueno por 800 varas: en frente de la parte mejor se puede construir la Aduana, y queda el resto hacia el peñón o Norte para almacenes y bodegas que tienen que embarcar. Las restantes 1.400 varas al Sur del Río Tárcoles quedan buenas para edificar.

El terreno por leguas atrás es el mejor que se puede desear, tan fértil como el de Matina, sin un fango y sin manglar y por consiguiente la vegetación extremada.

Calculo los árboles que bordan hasta la playa de setenta pies para arriba, uno de los trozos de la playa reconocido por oroba midió 24 varas sin distinguirse por su tamaño. Es constante que Tárcoles surte de plátano a la Albina, a veces a Puntarenas y a las embarcaciones que van a la bucería y a tirar Carey: hay muchos plantaneros y cacao de los antiguos y toda especie de verdura se dá con extremo. Así parece más sano que ningún otro punto en el golfo, por enteramente abierto y franco a la virazón, no como Puntarenas que recibe este viento como por un embudo sino lateralmente, y como el suelo es de buena tierra y hay vegetación no se siente el calor excesivo de Puntarenas y presenta campo y playa a donde pasearse.

Lo que es digno de observarse es que la temperatura en todo este camino parece menos que la del camino del Aguacate a Puntarenas, y lo atribuyo a la apertura o canal que hay entre los cerros del Aguacate y San Pablo, que debe producir una corriente de aire mucho más sensible que la de San Mateo a Puntarenas.

No hemos encontrado ni un solo individuo enfermo en el camino que es tan poblado como el de Puntarenas: de legua en legua hay casas o casas y gente: el terreno no es firme excepto en Escasú, parte de Santana y tal vez La Balsa. En Tárcoles mismo había como 25 personas, todas buenas y sanas y es punto de reconvalecencia para mucha gente de la costa.

La boca del Río Grande distante 20 minutos del peñón de Tárcoles es enteramente abierta y franca a todo viento, y tiene más agua para entrar buques que el estero de Puntarenas.

La marea sube lo menos siete pies y más de once en aguajes; y por consiguiente puede entrar buques de 150 toneladas y si hubiera buen práctico como en Guayaquil y otros puntos, de mucho más tamaño. Como hay esteros inmediatos también hay manglares aunque en extensión ni una vigésima parte tan grande como los de Puntarenas. Hablando de casa de teja se ofrecieron los vecinos de Tárcoles traer la teja de Caldera por veinte reales las quinientas, a Carara, sitio 3 a 3 y media leguas río arriba y de este punto he visto canoa aun una legua más arriba, que prueba lo navegable del Río Grande por bastante trecho. En cuanto a la salubridad parece preferible Tárcoles, su terreno es un poco más elevado, tiene mejor agua para beber y no hay ni un solo mangle ni estero y es mejor fondeadero para los buques.

Libre pues de todo interés personal y sólo mirando el interés general del Estado, deseo se ponga por obra la apertura de este nuevo camino previo reconocimiento por peritos, interesados a que se abra este nuevo tesoro de Costa Rica: y que tenga si no es del todo a lo menos en parte, este deseo de adelantar los intereses y el bienestar del país, la aprobación del Supremo Gobierno y de los habitantes del Estado.

San José febrero 8 de 1844.

GEORGE STIEPEL.

Tomado del ~~Mentor~~ Costarricense No. 42 de 10 de febrero de 1844.

1844

SOBRE RECONOCIMIENTO Y FONDEO DEL PUERTO DE TARCOLES

Puerto de Tárcoles

Los señores Lacheur, Capitán de la Barca inglesa Mohicana y Juan Bautista de Iriarte Capitán y dueño de la goleta Nacional Constelación, asociados del señor Santiago Fernández, Vocal de la Junta Itineraria, han invertido varios días en el reconocimiento, fondeo y delineación del mapa de dicho Puerto.

Aguardamos con ansia el informe de los expresados marinos para publicarlo y que se discutan las ventajas de aquel lugar; pues se nos asegura que han formado un juicio muy favorable de sus circunstancias topográficas y de su fondeadero.

Tomado del No. 50 del Mentor Costarricense de fecha de 18 de Mayo de 1844.

CONSIDERACIONES SOBRE LOS PUERTOS DE TARCOLES Y PUNTARENAS

Tárcoles

San José, Junio 12 de 1844.

Mi estimado amigo y señor Aranjuez:

Dios mantenga a Ud. tan florido como el jardín, cuyo nombre lleva por haber tocado en su apreciable artículo tantos puntos de interés público. Yo también pertenezco al número de aquellos maníacos que no pueden abstenerse de tomar parte en las cuestiones sociales, metiendo su cuchara en todo, y afectándose, ya de placer, ya de dolor, según la buena o mala tendencia de las disposiciones gubernativas; infeliz manía que nos suele acarrear pesados chascos; una vez que Ud. excita a escribir sobre el asunto de Tárcoles; manos a la obra! No se quejará Ud. de mi silencio, pues aunque no poseo barracas ni tierras en Tárcoles ni en Puntarenas, tiemblo al ver el atropellamiento con que algunos solicitan la traslación del Puerto, sin consultar las costosas lecciones de la experiencia, y sin la menor consideración hacia las personas que han invertido acaso toda su pequeña fortuna para formar establecimientos en Punta-Arenas.

¡Bienaventurados de aquellos que poseen la cómoda facultad de ver las cosas solamente por un lado, dejándose arrebatarse por cualquiera idea que conciben! Con estos no se debe entrar en discusión, porque su ánimo preocupado no admite reflexiones, y lo mira todo al través de un lente encantado.

Lo mismo sucedió cuando Caldera.

Ningún inconveniente ofrecía este Puerto en el sentir de muchos que promovieron eficazmente su habilitación; y sin embargo no sirvió más que para sacrificar vidas y caudales costarricenses. Nadie puede negar que Punta-Arenas tiene defectos: que hay un peligro más o menos remoto de que la mar cubra la puntilla sobre que están edificadas las barracas y almacenes de la Aduana; y que es posible exista algún otro puerto que ofrezca más ventajas o esté más cercano a esta capital. Es pues cosa de desear que se encontrase otro lugar más ventajoso y seguro para nuestro tráfico del sur, pero antes de decretarse ningún cambio, debería procederse con la mayor circunspección y cordura, porque la incertidumbre e inestabilidad, perjudicial en todas las cosas, lo es especialmente en cuanto

concierno al comercio cuyas operaciones trastorna o paraliza. Así es que sin perjuicio de buscar con diligencia un buen puerto, y sin prescindir de hacer las exploraciones más prolijas en toda la costa, y de ir dictando todas las medidas conducentes para establecer definitivamente la Aduana donde parezca más preferible, debería entre tanto darse una declaratoria por el Supremo Gobierno sobre que "ningún caso ni por pretexto alguno, podrá cerrarse el Puerto de Punta-Arenas trasladándose a otro paraje la Aduana que allí existe, hasta pasados cinco años por lo menos de la fecha".

La selección del mejor Puerto no puede hacerse en un momento: es un trabajo demasiado complejo en que deberán tomarse en cuenta muchas circunstancias siendo las principales: el abrigo de los vientos; el fondeadero inmediato y de buena calidad: el embarcadero: la extensión y firmeza del suelo para los edificios el surtimiento de agua dulce: la salubridad del sitio: su feracidad: la proporción de abrir los caminos mejores y más cortos hacia el interior, la abundancia de maderas para el astillero y aún la facilidad de tomar lastre.

Ahora bien, si examinamos con imparcialidad la cuestión entre Tárcoles y Puntarenas, observaremos que aquel paraje es tanto o más desabrigado que el segundo: que los buques tendrían que anclar a dos y tres millas de distancia por falta de profundidad suficiente más cerca de la playa pues por confesión de sus mismos adictos, en milla y media de distancia no háy más que dos brazas de fondo. Que aún en días de calma se nota alguna resaca por esta causa, y que en la mayor parte del año es verosímil sea penoso el embarque y desembarque: que la salubridad del sitio (por más que digan los apasionados) no puede ser comparable a la de Punta-Arenas, porque este último punto, como lo indica, su nombre, es una lengua de tierra arenisca y limpia, circundada de agua, y batida por todos los vientos; mientras que Tárcoles es una orilla de la Costa firme que no disfruta de la posición insular y que se halla cubierta de una magnífica vegetación; siendo constante que entre los trópicos los sitios más favorables a la vegetación son los más fatales para la vida.

En cuanto a la mayor proximidad o bondad del camino para el interior, todavía no se puede juzgar por falta de datos.

Agua dulce para beber: maderas de construcción para formar un

astillero, y materiales para el lastre, todo lo hay en Punta-arenas tan a la mano como en Tárcoles. También se encuentran terrenos excelentes muy inmediatos para sembrar, y bosques inagotables de donde sacar leña, aunque sería necedad exigir que todo se halle al umbral de nuestra casa.

La única ventaja positiva que ofrece Tárcoles es la firmeza del suelo. ¿Será prudente, será justo renunciar por sólo esta consideración al indisputable privilegio de sanidad que goza Puntarenas, con perjuicio de su actual vecindario? ¿No sería posible conservar la puntilla con diques y estacadas? ¿No se evitará el peligro poniendo las casas de la Aduana más adentro? ¿o si es preciso hacer una mudanza y se quiere que ésta sea estable, no sería más acertado gastar algunos miles en la colonización de Caldera?... en desecar sus pantanos: en proveer de buenas aguas a aquel lugar, supuesto dicen que la enfermedad proviene principalmente de la mala calidad de las que ahora tiene?

Además ¿se ha recorrido ya toda la costa? ¿se ha visto que los Puertos de Mantas y del Caño, no sean iguales o superiores a Tárcoles?

Convengamos pues en que no se debe partir de ligero en una cuestión de tanta delicadeza y trascendencia. Yo no soy partidario de Puntarenas ni de Tárcoles, ni de Caldera, ni de las Mantas ni del Caño: reclamo sí la justicia y aconsejo la circunspección. Se cometería una injusticia respecto a los Puntareneños de verificarse una traslación violenta. Se faltaría a la circunspección, si antes de resolver, no se examina la cuestión bajo todos sus aspectos y en todas sus relaciones.

Habría sin embargo un medio para satisfacer las exigencias de los proyectistas y acallar ese repentino clamor que han levantado. Déjese la Aduana de importación, exportación y depósito en Puntarenas: de una vez y al mismo tiempo repártanse tierras en Tárcoles, para los que quieran ir a poblar allá y permítase a los adictos de aquel Puerto que puedan sacar licencia de la Aduana para llevar sus buques a Tárcoles y cargar los frutos de extracción. Exigiendo algún derecho por la licencia se podrán costear los sueldos de uno o dos guardas que fuesen a bordo de cada buque. De este modo se irían experimentando las ventajas y desventajas de aquella rada, aunque probablemente se aumentaría el contrabando que sin duda se

practicará con menos miramientos en un paraje des poblado.

Tales son las ideas, Señor Aranjuez, que someto a la aprobación de Ud. y del público pensador, suplicándole me dispense que haya sido tan largo en asunto de tanto interés. Su criado Q. B. S. N. M.
EL ESPECTADOR.

P.S. Reclame Ud. Señor Aranjuez al Capitán D'Iriarte, el primoroso plano de Tarcoles que ha trabajado y tenga Ud. la bondad de señalar al público dónde está el Puerto.

(Tomado del ~~Mentor~~ Costarricense)

1844

TARCOLES

Sus condiciones

Mi apreciable y muy florido Aranjuez:

Dos horas y más hace que me hallo sentado con pluma en mano y tintero al frente, vacilando si me atrevería o nó a contestar su muy cortés cuanto aérea observación; hasta que por fin mis dudas desaparecieron con el encanto de ver que Ud. se suscribe mi "muy florido servidor" y que me hace el lisonjero cumplimiento de someterse a mi opinión bajo el mismo principio que se les concede la razón al hombre terco o saturado de alcohol. Por una parte advierto que Ud. se halla un si es no es disgustado con el Espectador, y por otra parte se encuentran tantos rasgos de bondad y cortesía en cada una de las lindas oraciones, que es imposible no tragarse con cara alegre las píldoras que salen de sus manos envueltas con tantas dulzuras o dejar de persuadirse de que quien las sabe administrar con todo primor, sabe también tomarlas sin enfado.

Vamos, amigo Aranjuez, confiese Ud. que nada he dicho que pudiese agraviarle; porque si bien le rotulé mis pensamientos, fue solamente obedeciendo al impulso que Ud. había dado, para responder a su patriótica excitación y como un diputado, que siempre que habla vuelve la vista y dirige la palabra hacia su Presidente.

Ni por un solo instante me he figurado que Ud. tuviese un interés particular en el asunto de que se trata, juzgando que Ud. no apetecía otra cosa sino que se hablara para que se dilucidase la materia: deseo muy laudable que hace honor a Ud., Sr. Aranjuez.

Sin embargo, me pareció un deber de mi parte justificar mi imparcialidad con aquello "de no tener ningunas posesiones cerca de Puntarenas, como ni tampoco cerca de Tárcoles" teniendo presente una advertencia muy perspicaz hecha en el primer artículo publicado en el Mentor con referencia a este negocio, y la cual en substancia se contraía a decir: "que las opiniones de las personas que tuviesen intereses en Puntarenas o su vecindario deberían recibirse con precaución cuando se tratase de la mudanza del Puerto". Sin atreverme a calificar la oportunidad o inoportunidad de semejante cautela, si fuere justa, me parece que por reglas de analogía debe también aplicarse a las personas que tengan posesiones y extensos terrenos en el circuito de Tárcoles.

En cuanto a mi súplica de que Ud., solicitase el plano de dicho lugar, levantado por el Capitán D'Iriarte, no tuvo otro objeto sino que Ud. viera y explicara a todo el mundo, como hombre imparcial y capaz que es, que aunque Tárcoles en nuestras peculiares circunstancias, sea tal vez el lugar más favorable que podamos elegir para puerto, sus excelencias están pintadas con colores algo cargados en el artículo de que atrás hago mención, y que de ningún modo debemos conceder la perfección que allí se le atribuye, haciéndolo superior a cualquiera otro puerto de los que existen en el Pacífico, de Valparaíso para acá, con la única excepción del Callao. ¡Hipérbole! insigne que inspira desconfianza respecto a todo lo demás! No haré comparaciones entre Tárcoles como puerto y el magnífico Coquimbo (llamado por antonomasia "La Serena") Paíta o Guayaquil; buscaré ejemplos más inmediatos que citar, y solamente en el corto espacio comprendido entre el golfo de Nicoya al golfo de Panamá: señalaré a Ud., Sr. Aranjuez, casi media docena de puertos que aventajan aun al mismo Callao y tales son: el puerto inglés detrás de la isla del Caño, el Golfo Dulce, las Paridas o Chiriquí, y otros dos hermosos puertos que tiene la provincia de Veraguas. En todas esas ensenadas pueden arrimar los buques a un tiro de fusil de la playa; mientras que en Tárcoles, en la distancia de una y media hasta dos millas de la playa, no se encuentran más que dos brazas de fondo; y aún las canoas, según noticias, es preciso fondearlas media milla afuera para que con la vaciante no queden en seco.

No nace esta observación de un espíritu hostil hacia Tárcoles; ni tiene más objeto que probar que tanto los apasionados a dicho paraje, como los adictos a Puntarenas pueden equivocarse fácilmente.

Respecto a la estacada de Puntarenas creo que ha sucedido como Ud. dice; que dos veces se ha intentado levantar por el Gobierno sin ningún resultado. Con todo, permítame Ud. le pregunte ¿Si en los paseitos al Puerto que probablemente hizo este último verano, no observó Ud. al tiempo de bañarse o cuando se sacaba el nutritivo ostión para componer un plato sabroso, que algunos particulares han construido, con muy poco costo, estacadas delante de sus casas, al favor de las cuales ha resultado un aumento de playa seis y hasta doce varas? Si esto hacen los particulares ¿no concibe Ud. que el Gobierno podría alcanzar el mismo objeto, en escala mayor, con recursos más amplios, confiando la dirección de la obra a algún inteligente?

Me considera Ud. algo inclinadito a Puntarenas. Pues no lo estoy, ni tengo motivos para estarlo; porque como yo no disfruto de las buenas relaciones que Ud. mantiene con la especie alada (y Dios quiera que Ud. las conserve muchos años, para que nos dispensen frecuentemente esas entretenidas prácticas de moral que por su medio nos comunican) no me queda esperanza de lograr un lugarcito en el aire, si el suelo me falta. Otra poderosa razón, y no de naturaleza tan egoísta como la anterior, me impide ser un partidario muy ardiente de Puntarenas y es esta: tengo varios amigos entre los individuos que tienen establecimientos en aquel lugar y como soy de una imaginación tan vehemente y meticulosa, no puedo menos que afectarme y consternarme siempre que me paro a contemplar el inminente peligro que corren sus intereses y aun sus mismas mercedes en persona, de ser devorados en un instante por el fuego.

Extraño sobremanera, amigo Aranjuez, que no haya Ud. fijado su atención en la posibilidad de un incendio, así como en la hundimiento gradual o repentino. ¿Qué, ¿no habría Ud. pensado en ésto? Pues yo sí. Por otra parte, bien veo que solamente en Tárcoles, este Eden terrenal, podremos erigir casas sólidas, incombustibles sin desconfiar de la firmeza y de la duración del piso: y aun preparar un extenso y magnífico Panteón, para consuelo de los operarios, que deben ir a levantar los edificios y de los em-

pleados públicos y dependientes de comercio, si es que encontramos gente dispuesta a sacrificar su vida, a cambio de un salario, por alto que sea, y no nos sucede como en Caldera, que nadie quería ir, y con razón, con el destino de permanecer allí por temor de enfermarse.

A pesar de todo lo dicho, y aunque todavía estoy persuadido que en la perpetua movilidad y ambulancia se encuentran más en el aire los intereses de Costa Rica, que en la playa de Puntarenas; y aunque aquí tienen las personas más medrosas o prudentes la facultad de fabricar sus casas en situaciones a donde probablemente jamás llegará el agua; no quiero ceder a Ud.-en cortesía, y por ende "fallo que el puerto del Sur se quite del aire alias Puntarenas, y se ponga en Ambulancia tantas y cuantas veces se presente un proyecto nuevo escrito en términos halagüeños...

Queda de Ud., Sr. Aranjuez, muy humilde y servidor,

Q.B.S.M.-EL ESPECTADOR

Tomado del No. 60 del Mentor Costarricense de fecha 27 julio de 1844, (El Seudónimo Espectador lo usaba don Felipe Molina)

1844

PUNTA-ARENAS

Contestación al Artículo "Tárcoles" Firmado Por El Expectador

Puntarenas es Puerto o rada?-Es Puerto para buques menores de muy poco porte que pueden entrar y cargar en el estero; y es rada peligrosa para los buques de un tamaño regular por su costa de sotavento.

¿Por qué cuesta tanto disgusto con cada capitán que viene a cargar, para persuadirle que arrime su buque y facilite el embarque?

-Porque los capitanes conocen el peligro de la playa a sotavento.

¿Porque los capitanes conocen el peligro de la playa a sotavento, lo inseguro del fondeadero que es arena, los bajos que les quedan al otro costado, y que si viniera un fuerte viento de afuera estarían en inminente peligro de perder su buque.

¿Qué otras ventajas ofrece Puntarenas? ¿Tiene buena agua, buen terreno firme para casas y propio para cultivar como Tárcoles?

-Nada de eso, el agua de beber, si se quiere buena, es menester traerla del río Aranjuez arriba, a una legua de distancia; su terreno no es firme para casas porque es arena como lo dice su

nombre; ni persona alguna ha sido capaz de formar una huerta de alguna utilidad, y por este motivo le vienen todos los víveres de afuera, de tres y más leguas de distancia.

¿Pero tendrá otras ventajas en cuanto a seguridad y salubridad?

—En cuanto a seguridad es constante que el gobierno mudó el Puerto a Caldera porque Puntarenas varias veces ha estado y está continuamente amenazado de ser sumergido; y aún en el pasado invierno llegaron las mareas dos veces hasta los quicios de la Aduana y anegaron varias barracas. En cuanto a salubridad es aún un problema: se opina que cualesquier punto de la costa será lo menos tan sano, si no más; en limpiándolo y proporcionándole los recursos de habitación, medicina, etc., que tiene Puntarenas. Lo fijo es que ni Caldera ni menos Tárcoles tienen tanto manglar en su vecindad y que en ninguna parte de la costa se enferma y muere más gente que en Puntarenas en los meses de canícula, entrada y salida de las aguas.

Adónde están los terrenos buenos de cultivo que adjudica el Espectador a Puntarenas?

—En toda la playa desde la Punta hasta la Barranca, distancia como de tres leguas, no hay terreno bueno de cultivo, ni la Chacarita en su mayor gloria, de los años de 24 a 28 producía una cosa regular y siempre su agua ha sido fatalísima, motivo porque la mayor parte de los vecinos de Puntarenas tienen sus chacaras en Cabo Blanco, al otro lado del golfo a cuatro leguas de distancia.

Pero si Puntarenas no es Puerto sino una rada peligrosa ni tiene agua buena para su gasto y menos para los buques, ni es de terreno firme para edificar, ni tiene terrenos buenos para cultivar y además está amenazado de perderse por que el agua continuamente está mermando su extensión ¿porque se manifiesta tan celoso el Espectador en su conservación?

—Es porque allí tiene su barraca, tiene miedo por su interesantísima salud y lo que es más, es que ve las cosas sólo con un ojo, no del modo como realmente son, sino por su interés propio en perjuicio público en general de lo contrario hubiera promovido el examen de Tárcoles por mar y tierra como lo ofrece en su prospecto la Junta Itineraria y que seguramente hubiera encontrado todo auxilio en su Secretario, que aún sin el honorario de \$50 mensuales quiere decir \$12 por cada sesión, siempre se halla pronto en promover el interés público aunque sea con sacrificios per-

sonales. ¿Habrá estado alguna vez el Espectador en los esteros, en frente de Punta-arenas?

-Creemos que no porque hubiera visto que allí no hay terrenos buenos de cultivar, sino solo manglares, que producen y expelen los miasmas que causan las enfermedades en Puntarenas y si hay algún sitio pequeño carece de agua dulce o sirve de camposanto a los Punteños.

¿Habrá estado el señor Espectador en Tárcoles?

-Parece que nó: ¿y cómo hace comparaciones? por lo que ha oído decir, es lo mismo que un juez que sentencia sin oír ambas partes.

¿Pero entonces el Espectador ha escrito cosas que no son quere decir embustes, y es injusto?

Así son los Espectadores del día, escriben sin persuadirse personalmente de las cosas, porque es penoso caminar por selvas y esteros, y halagando su solo gusto e inclinación, sólo toman informes de aquellas personas que son de su gremio y genio y tienen iguales intereses con ellos, o de aquellas personas que declaran a su gusto por un mezquino interés. Desgraciadamente tal Espectador es hoy encargado de la dirección de nuestros caminos, que nunca debía ser confiada sino a los hombres más prácticos y de más experiencia en el Estado.

P.D. Ahora, señor Espectador, unas palabras de persona a persona. Como Ud. se vale de la imprenta para manifestar sus gracias y sarcasmos, no me queda otro arbitrio sino valerme del mismo órgano para contestar.

En primer lugar no soy yo quien he pedido planos ni opiniones a los señores Lacheur i Iriarte: los señores Fernández distinguidos conocimientos en la marina y de intachable carácter, y acompañado de persona que ha servido en la marina y de un juicio muy recto, hemos tenido la osadía de fiarnos de nuestros propios ojos y experiencia y platicar nuestras ideas sobre Tárcoles.

Y en segundo lugar le suplico, señor Espectador, esté persuadido que nada le quedaré debiendo ni con la pluma ni con el... del modo y donde Ud. gustare.

Su atento servidor q.b.s.m.

G.S.

CUESTION DE TARCOLES Y PUNTARENAS

Amigo Aranjuez-Sucedió lo que había pronosticado a Ud., que en premio del interés que tomo en la cosa pública iba a recibir sendos golpes y descargas de injurias. Apenas puedo moverme con las llagas que me ha hecho la despiadada paliza. Sin embargo, como soy perfiado, consulto a Ud. los siguientes puntos:

¿Con decir que Punta-Arenas es rada peligrosa, suponiendo que esta calificación no sea falsa, como lo es, se prueba que Tárcoles pueda reputarse por un buen Puerto?

¿No han entrado al estero buques hasta de 200 toneladas?

¿Punta-Arenas no disfruta del abrigo general que todos los puntos comprendidos en el golfo de Nicoya; siendo en consecuencia bastante mansa la mar que lo rodea?

¿No hemos visto al "Kosato" correr sobre la playa y vararse sin experimentar avería? ¿Qué habría sucedido en el fondo y ribera peñascosa de Tárcoles?

Si Punta-Arenas tiene defectos y su fondeadero es inseguro ¿se sigue que Tárcoles no tenga iguales nulidades?

¿Cuántos casos de naufragios o averías sufridas por los buques que ha tocado en Punta-Arenas se pueden citar?

¿Es impotable el agua de los pozos de la Punta, y no es bastante corta la distancia de una legua que se halla el río Aranjuez, donde se encuentra ese líquido elemento de superior calidad?

¿Qué casas se han hundido o inutilizado en Puntarenas por los avances del mar?

¿No se ha visto palpablemente que con mezquinas estacadas se ha logrado un aumento de playa considerable?

¿Las invasiones del mar se limitan a la puntilla o es constante que no pasan adelante caminando hacia arriba del Estero y menos se extienden hasta el tronco?

¿Quiénes han emprendido la formación de huertas en Punta-Arenas; y no es cierto que se dan con vicio el maíz, el frijol y otras plantas diversas?

¿Atravesando el Estero, a menos de media legua, no se encuentran actualmente cultivos de caña en Puerto Escondido y salvando la ceja angosta de manglar, que cubre las márgenes, no comienza un terreno firme y feraz propio para toda clase de siembras?

¿Es una condición sine qua non para fundar Puertos o cualquiera pueblo, que los terrenos de labor comiencen desde los mismos solares de las casas, y no habrá circunstancias en que sea más ventajoso prescindir de aquel requisito?

¿Quién impide a los Punteños proporcionarse todos los víveres que necesiten formando plantíos y haciendas de crianza en las cercanías?

¿Puede nunca un terreno fértil de la costa, cubierto de vegetación, ser tan sano como una playa de arenas y aun cuando se descuaje y limpie, no conservará siempre aquella humedad natural de que nacen las enfermedades en los países cálidos?

¿Deberemos recibir como infalible la opinión de que cualquier punto de la costa será lo menos tan sano, si no más, en limpiándolo y proporcionándole los recursos que ahora tiene Punta-Arenas cuando no se presenta apoyada en datos, ni razones?

¿Quiénes y cuántos son los que opinan así?

¿Cuántas vidas se sacrificarían para desmontar, colonizar y conseguir la salubridad de un establecimiento nuevo?

¿Qué tiempo sería preciso para alcanzar este objeto?

¿Con qué datos estadísticos u observaciones se asegura que en Punta-Arenas muere más gente que en ninguna otra parte de la costa, en los meses de canícula, entrada y salida de las aguas?

¿No estamos palpando todo lo contrario?

¿Cuáles son las enfermedades endémicas que se padecen en Punta-Arenas?

¿Será prudencia abandonar lo conocido por lo desconocido?

Aun cuando se decida la traslación ¿podrá ésta verificarse inmediatamente?

¿Si para que Tárcoles sea salubre es preciso descuajarlo y poblarlo, no sería más acertado preferir a Caldera que es sin disputa alguna mejor Puerto?

¿La firmeza del suelo de Tárcoles compensará la salubridad notoria de Punta-Arenas?

¿Qué probabilidades hay de poder sacar un buen camino hasta Tárcoles?

Aun cuando sea practicable ¿qué tiempo se gastará para ponerlo en corriente y hacerlo carretero, como está hoy el de Punta-Arenas?

Tales son, señor Aranjuez, las dudas que quisiera me resolviese Ud. con su acostumbrada gracia. Por lo demás, es cierto que cuando escribí por primera vez sentencié sin oír a ambas partes por que solamente había leído la brillante descripción de Tárcoles que el señor G.S. dió a luz pública y nadie había aun levantado la voz en defensa de Punta-Arenas; pero de las recomendaciones exageradas que pregonaban los apadrinadores del nuevo proyecto saqué inferencias y combiné ideas para persuadirme que no obraban con la debida calma e imparcialidad y que su atropellamiento podía ser ruinoso al Estado; como lo fue la precipitación en habilitar a Caldera por los informes de aquellos hombres prácticos y de tanta experiencia.

No es mucho que yo me engañe cuando no veo las cosas por mí mismo ni que incurra en mil errores, pero si por esto merezco que se me trate de injusto y embustero ¿qué nombre alucina y pretende transmitir a otros su ilusión?

Por conclusión repito que no soy enemigo de Tárcoles: dos sobre su palabra y para exigir que el público los siga como una manada de carneros: y entre ellos se pueden citar algunos que antes de salir de sus casas ya iban preocupados y otros de quienes pudiera decirse mucho más.

El Expectador

Tomado del Mentor Costarricense número setenta y uno de mil ochocientos cuarenta y cuatro (3 de Agosto).

1844

DETALLES Y ESTUDIOS SOBRE PUERTOS DE TARCOLES
Y PUNTARENAS Y DATOS SOBRE CAUSAS DE LA
TRASLACION DE ESTE A CALDERA

Contestación a la cuestión de Tárcoles y Puntarenas.

Señor Espectador:

Citado por su comunidad en el No. 61 del Mentor para resolver o quitar algunas dudas que Ud. supone o imagina, y en realidad creo no tiene, acerca de Punta-Arenas, me hacen escribir lo siguiente, nada nuevo para el público, pero según Ud. manifiesta ignorado por Ud.

19-Los buques de 200 toneladas que han entrado en el estero de Punta-Arenas son muy pocos creo que el Devon y uno de Lamson, ninguno de los dos cargó del todo en el estero, salieron a media carga, haciendo uso de dos a tres mareas, porque es peligrosa la salida, ha de ser antes de la virazón, con marea casi llena y una brisa algo favorable, de lo contrario les sucede como al Teodosio que se varó y se perdió en el bajo que sigue a la poza del mero; ambos buques tocaron a su salida, y el de Lamson por poco se queda en los bajos de la Punta con carga y todo, de modo que después nunca hizo entrar otro buque aunque era marino experto y conocía todo el estero a palmas como dicen, yo admito que el señor Iriarte pueda entrar buques de 200 toneladas y más, pero de qué sirve si no se pueden cargar en el estero y se rompen en la salida? Todo buque que cale más de nueve pies corre riesgo en la entrada y salida del estero y los que vienen a cargar café generalmente calan de 10 a 17 pies.

20-La rada de Punta-Arenas, ya que Ud. admite este título, no disfruta del abrigo general como muchos otros puntos en el golfo de Nicoya, porque no solamente está del todo abierta a los vientos del S. con playa a sotavento, sino también expuesto a los frecuentes chubascos del N. y N.E. que son muy impetuosos y ponen en inminente peligro a los buques de ir a la ronza sobre el bajo grande que se extiende desde la Punta hacia San Lucas; yo he visto el Montezuma y otros buques echar las dos anclas de reserva y darles como 30 brazas más cable para poder resistir a uno de esos chubascos, y con todo eso consideraba los intereses del Sr. Wallerstein muy expuestos; estos chubascos no causan daño ni en la Caldera ni en Tárcoles porque en ambos puertos hay mejor fondeadero y ambos tienen campo abierto para hacerse a la vela.

30- El Kosato, Sr. Espectador, se varó en el mes de Enero, tiempo de nortes, estaba con poca cadena y por casualidad había un día de virazón que lo echó sobre la parte más mansa de la playa cerca de la misma Punta, protegida por bajos; prueba del no muy buen fondo o fondeadero. Ud. no ignora que hay buques chatos contruidos a propósito para navegar en poca mar, quiere decir de poca profundidad; que aunque se varen quedan parados y no se tumban como los buques de construcción fina: el Kosato era de estos chatos, quedó parado y como era tiempo de nortes no había ni virazón ni olas, ni leva de mar que le hiciese daño: y gracias a los consejos y asistencia del

Dent, marino experto, se salvó, que en otro tiempo del año hubiera sido impracticable.

49-El aumento de playa que el señor Espectador ha visto, es en frente de su barraca protegida por un bajo muy grande que la defiende contra la corriente más la Puntilla, como Ud. la llama, que era punta mucho más grande, ha mermado desde que la conozco lo menos cuatro cuádras, y está mermando a pesar de muy buenas y grandes estacas y lastre de piedra que se le ha puesto. En los asuntos de interés público se debe hablar la pura verdad y no usar de patrañas.

50-Crea Ud., señor Espectador, que el público está ahora persuadido, después que Ud. lo dice, que en Punta-Arenas se están las huertas, las Chácaras? ¿No han faltado de un todo las siembras de algodón, y no se llevan continuamente los víveres para la población? En otro pie se hallaría si el suelo del lugar o el inmediato fuese bueno: no gastarían los peones todo su haber en comer. ¿Qué fincas se han levantado en Punta-Arenas? dinero se gana y circula, más allá que aquí en proporción, y sin embargo nada se ve, ni nadie hace o mejora allí de fortuna por este rumbo. Sólo el contrabandillo ha levantado a algunas personas: ni los de un salario regular pueden avanzar a causa de la escasez y carestía de víveres.

60-Sin contacto con cometa y sin terremoto se han dañado y perdido varias barracas en Punta-Arenas, y cabalmente en el Tronco y no en la Puntilla como Ud. lo cita., Sr. Espectador. El año de 27 pasaron las marejadas a todo lo largo de Punta-Arenas, se formaron pozos de agua en varias partes, se arruinó la barraca del finado Millet y otras inmediatas, se abrió una canal, poco más allá de la Chacarita donde pasaba la mar desde media creciente hasta media vaciante ésto y otros avances de la mar que en distintas épocas ha habido, y la continua merma de la Puntilla que era punta grande, han obligado al gobierno y a particulares a buscar otro Puerto, y en consecuencia comisionó el gobierno a los señores Francisco MA Oreamuno, Francisco Peralta y M. Dueñas, para registrar la Caldera y cuyo informe impreso existe con el título de ventajas de la Caldera sobre Punta-Arenas; en seguida fue reconocida por los capitanes Moore Eshelly, Lamson, y los Sres. Manuel Aguilar, C. Klee, Millet y otros, y todos dieron su opinión en favor de la traslación.

¿Sería interés particular o capricho que animó a éstas personas a dar su opinión en contra de la de Ud? ¿Sería falta de patriotismo? ¿Se cree Ud. con más conocimientos marinos que todos estos señores? o es la importancia del destino que Ud. ocupa que le autoriza a despreciar y citar con mofa y burla estas personas o es el poco o muchísimo conocimiento de Ud. en cosas marítimas? Por qué dicen casi todos los capitanos que Punta-Arenas is the most miserable place they ever have seen, (es el lugar más miserable que han visto). La precipitada habilitación de la Caldera queda antes demostrado, es una invención del señor Espectador.

79-Cuál es el mejor fondo para los buques, el de piedra, el de arena o el de fango? El primero es el peor, el segundo algo mejor, pero no agarra las anclas, y el tercero es el mejor y el más estimado por los marinos. Suponiendo, pues buques anclados en Tárcoles, Caldera y rada de Punta-Arenas con un temporal fuerte de afuera que les obliga a partir o largar los cables, ¿cuál sería la suerte de ellos?

Los de Tárcoles mejor fondeados en fango, según reconocimiento del Sr. Iriarte resistirían mejor y dando unas brazas más cables quedarían probablemente en su lugar protegidos por el arrecife de las Agujitas que en realidad rompe la mar de leva, porque está a una milla o milla y media de distancia y no de diez a doce millas como los Negritos de Punta-Arenas: pero si tuviesen que abandonar su sitio, pueden hacerse a la vela e irse sin obstáculo alguno detrás de San Lucas adonde quedarían enteramente seguros.

Los de Caldera con dificultad escaparían de Caravallo y si lograsen esto quedarían en la playa de Punta-Arenas, adonde se harían muy pronto pedazos perdiendo tal vez algunas vidas.

Y los de Punta-Arenas irían sobre la playa y si quisiesen hacerse a la vela quedarían sobre los bajos de Aranjuez o el bajo grande que se extiende hacia San Lucas, que sería peor porque quedarían más lejos de tierra y sin esperanza de salvarse.

89-Todos tres Puertos tienen sus horas de dificultad para embarque y desembarque. En Puntarenas y Caldera es la media creciente y en Tárcoles la baja mar, pero en este último se pueden construir balsas cuyo palo abunda en su inmediación y que facilitarían muchísimo el embarque sin el peligro o inconveniente de mojar la carga.

9º-La distancia de Tárcoles comparada con la de Puntarenas es de muchísima importancia que el Sr. Espectador hábilmente trata de igualar. El señor Cooper nos ha dicho repetidas veces que la distancia del actual Puerto de Puntarenas es de 25 leguas y la de Tárcoles estoy seguro no son 18 leguas y puede reducirse lo menos a dieciséis leguas. Cualquiera persona parada en el Corralillo distingue lo inmediato de Tárcoles, lo poco más lejano de Caldera y lo muy desviado y distante de Punta-arenas: sólo el que nada ve ó nada quiere ver puede sostener como el señor Espectador que la diferencia de distancia es muy pequeña. Si Tárcoles pues, queda lo menos cinco leguas más cerca que Puntarenas ¿no podrán las mulas echar cinco viajes allí en vez de cuatro a Puntarenas? ¿no bajará el flete como cuando estaba el Puerto en la Caldera? ¿No se despachará el café más pronto? ¿no se facilitará otra vez la explotación del dulce?

10º- La salubridad y calidad de suelo para formar un pueblo con suficiente recursos en sí, y de una extensión regular; es otra cuestión muy grande. Puntarenas goza hace 20 años de la ventaja de ser el depósito de nuestro comercio, gana los jornales crecidos que causa el embarque y desembarque de los cargamentos que van y vienen, y siempre está atendido para su subsistencia a lo que llevan de afuera; ni pueden construir una casa regular ni formar una huerta; si algún día se muda el Puerto a Tárcoles estoy persuadido que en los primeros dos años producirá lo suficiente para su propia subsistencia a un precio equitativo, y a los cuatro años atraerá una porción de buques, especialmente balleneros, para surtiles con víveres en abundancia y tan baratos como en la plaza de San José. Si al señor Espectador le parece tan pequeña esta ventaja, para el país no lo será, porque cada uno de estos buques deja su dinero y el concurso de ellos causa un ingreso considerable no despreciado en otros puntos de la costa. Hasta hoy no se ha sentido la falta de Campo Santo en Tárcoles; encontramos ahora en el rigor de la estación 37 individuos en doce casitas, todos sanos y buenos: dudo que Punta-arenas pueda jactarse de igual privilegio.

Todos tenían su maíz, cañas, frijoles y hortalizas ofreciéndolos tan baratos como aquí en San José, a un real cajuela de maíz, etc.

Demostrado que Tárcoles es mejor puerto que Puntarenas, la cuestión principal es ésta: ¿Hay más habitantes y más comercio en el Departamento de Nicoya o aquí arriba en el valle de Aserrí? Parece que aquí arriba hay veinte veces más, merecen la mayor parte de los habitantes del Estado, que se les proporcione un puerto más cercano, más seguro y de más recursos que Puntarenas, o debe darse la preferencia al partido de Nicoya y al Sr. Espectador para que la mayor parte se moleste en caminar cinco o seis leguas más, y después deposite sus intereses en un lugar inseguro y sin recurso alguno?

¿No merece la exportación de la chancaca la atención del gobierno, que ha cesado con los fletes crecidos de aquí a Puntarenas y no tiene cada cultivador de café y caña un interés y derecho de pedir se le proporcione mejor Puerto que Puntarenas? ¿no debían suplicar al gobierno tomase este asunto en consideración mandando una comisión de personas prácticas e inteligentes, desinteresadas y de conocido patriotismo, a ver si se puede abrir un camino a Tárcoles y con cuánto costo, aunque Ud. esté opuesto? Yo recomendaría para este objeto a los señores Joaquín Mora, Eusebio Rodríguez, Miguel Bolandí, Gregorio Rojas, Jesús Vargas y otros que no tienen ni barraca en Puntarenas ni tierras en Tárcoles y cuyo patriotismo es conocido y estimado por todos, menos por el señor Espectador.

Su Servidor Q.B.S.M.

G.S.

Tomado del No. 66 del Mentor Costarricense de 7 de Stbre de 1844.

1865

PUNTARENAS

Detalle de Edificios y su valor, según el Padre Miguel Pérez.

Cuartel y hospital	\$2.000	Casa y bodega de Kn5hr y Hno.	\$10.000
Casa municipal que sirve de iglesia.	1.500	5 bodegas del gobierno no inclusa la Aduana	12.000
Casa del Padre Pérez	2.010	3 casa de don Jaime Bosch.	\$1.600
Bodega de Carranza y Co.	1.500	Casa de la taquilla de Mr. Farrer.	2.000
Casa y bodega de Juan Le Lacheur	30000		

Casa y bodega de Bonnefil	3.000	3 casas de Lizano y Hno.	9.500
Casa y bodega de Crisanto Medina	3.000	Casa del piloto Manuel Ansaldo.	6.000
Casa y 2 bodegas de Gmo. Dent.	8.000	Casa de Paula Osorio	3.000
4 casas Manuel No-	4.000	3 casas de alquilar de Lizano	3.500
Casa y bodega Ricardo Farrer	2.000	Tienda Dent y Co., Casa don Carlos Moya	2.000
Bodega Eduardo Beeche		Casa doña Sara de Phillips	4.000
Casa del Juzgado y fondo	500	Casa del fondo-La galera	3.000
Casa y bodega de Enrique Breuker		Casa y bodega de Tinoco y Co.	4.000
2 casas George Dewar	1.000	2 casa don Juan Angeloni	
Hotel americano Thomas Brix	4.000	Casa Luis Malespín	2.500
2 casas de don Juan Guerrero	2.000	Casa de Rabaschini y Bachiche	3.000
Casa don Encarnación Núñez	1.000	Casa de Vicente Montes de Oca	500
Casa doña Matilde Santos		4 casas de don Juan Tapia	8.000
Casa doña Andrea Benegas	2.000	Casa del Rastro	1.500
Casa de la Sra. Ventura Jirón	2.000	Casa de la máquina	12.000
Casa de Mercedes Gutiérrez	2.000	Casa de Jesús Alfaro	1.500
Casa de Francisca Sibaja	2.000	Casa del compadre de Alfaro	1.000
Casa de Gregorio Rodríguez	1.500	4 casas del Dr. Angulo	5.000
Casa de don Manuel Cano	2.000	Casa Jorge Federico Joy	2.500
Casa de Rosa Morales	3.000	Casa del gobierno(vivienda del contador	2.000
		Casa de Juan Córdoba	500
		Casa de la viuda de Portugués	500
		Casa de don Joaquín Lizano	1.000
		Casa de doña Ramona Montero	1.000
		Casa del Curato	1.500
		Casa don Nicolás Lizano	1.000
		Casa de Teodoro Gutiérrez	500
		Casa de José Pinganilla	500

2 casas de Antonio Paz	2.000	Casa de Juan Bron	400
Casa de José Ma Lemeur	2.500	Casa de Antonio Gutiérrez	500
2 de Manuel Moreña	1.000	Casa de las señoras Ramírez	500
Casa de Dionisio Jirón	1.500	Casa del Panadero	1.000
Casa don Juan Escalante	1.500	Casa de Nieves Peña	1.000
3 de José Merchan	2.000	Casa de Josefa Concha	1.000
Casa de don Francisco Giralt	1.500	Casa de Domingo Obalda	500
2 de Hipólito Rodríguez	2.000	Casa de don Ramón Balto- dano	1.000
Casa del fondo (escuela)	2.000	Casa de José Portugués	500
Casa de Mercedes Rivera	1.000	Casa del faro y Capitanía	2.000
Casa de Vicenta Rojas	1.000	Casa de don Manuel José Jiménez	500
Casa de don Juan Barahona	1.000	Varias casas pequeñas	4.000
		200 ranchos a 1 onza	3.400
		2 de Peter Harley	2.500
		Casa de María Oreamuno	1.000
		Casa de Juan Knöhr y Hno.	1.000
TOTAL.....			\$230,910

1865

En este año (2 de junio) los vecinos de Puntarenas pidieron al Presidente de la República auxilio para el templo, "pues el local que actualmente se ocupa para el ejercicio de los divinos oficios, lejos de corresponder a su objeto, es un sarcasmo para la religión santa que profesamos y un vituperio para la República, escarnio y mengua para el honor nacional".

"Puntarenas, Señor, es un pueblo excepcional por sus condiciones peculiares. El es como frontera de la República, la fachada por donde el extranjero que la visita; juzga de su mayor o menor importancia. Es el receptáculo en que durante un no pequeño lapso, así el nacional como el que no lo es, depositan una gran parte de su fortuna. Y en fin, el punto higiénico a que ocurren muchas y ricas familias del interior a reparar con buen éxito los estragos de su

salud quebrantada".

Alegaron que una ley anterior había dado auxilio a las provincias para caminos, y como Puntarenas no los tiene, se les puede dar como compensación la ayuda que solicitan para su iglesia.

PERMAN: Joaquín Fonseca, Miguel Pérez, (Cura) G. Escalante, Martín Castillo. A. Valle Riestra. Vicente Montes de Oca, G. Dent, Adolfo Knöhr, J. Vicente Marchena Magdaleno Jiménez, Ezequiel Fonseca D. Carranza, Fermín Sánchez, Jesús Mata, Manuel Noguera, James F. Constantine, Enrique Lizano, Geo. Dewar, Honorario Iatschaunig, José Jiménez, Eusebio Ramírez, P.F. Lacoste, Dionisio Piñal, F.C. Pérez, José A. San Pelayo, Domingo Jovel. Manuel Sánchez, Leonardo Rodríguez, Sotero Molina, Cayetano Alvarez, Marciso Morales, Ignacio Guzmán, Lucas Angulo, Domingo Muñoz Ignacio G. Saborío, F. García, Miguel Carranza, Manuel Carranza, Silvestres Fonseca, Benjamín Malvido, Rafael C. Mena, José de Icaza, Francisco Pérez, Juan D. Icaza, Alfonso Tapia, J. Bta. Babasquino, J.J. Jiménez, Carlos P. Baeslar, Rafael Suárez, Ciro Navarro, M^{ie}. Therese d'hiriart, José M^a González, José Casares, José Chacón, Emidio Ocampo, Liborio Barth, David Fuentes, Juan Dent, Juan B. Mata, José Angeloni, Carmen Echeverri, Juana Rodríguez, Manuel Alvarez de Toledo, Josefa Calderón de Toledo, Teresa D. Ansoátegui, Cosme Mora, B. Alvarado, Dolores C. de Mora, J. de Tapia, Juan F. Ramírez, Mercedes Chávez de M. de Oca, Jesús Alfaro, Por mí y mi hermano Rosario Chávez, Manuel Cano, Joaquín Escalante, Ern. Rohrmoser, Peter Harley, José F. Bonilla, Jesús M^a Quirós, Vicente Solís, José M^a Espinoza, Irineo González, Felipe Muñoz Bonifacio Martes, Coronado Carranza, Salvador Arguedas, Jesús Montero, Eusebio Rodríguez, Ramón Padilla, Luciano Blanco, Victoriano Rojas, Pedro Benavides, Mercedes Castro, Telésforo Roldán, Ramón Blandino, A. Montiel, Procopio Arrieta, Sixto Leiva, Juan Bastos, Francisco Quijano, Alonso Gutiérrez, Ana Zamora de Fonseca, J. Franco Fonseca, Pedro Avellán, Joaquina L. Fonseca, Severa Fonseca, Juana Borbón de Fonseca, Dolores Bustos, Manuel Cáceres, Juana E. Almengor, Elena N. de San Pelayo, Juana M^a Huertas de C. Cristóbal Vargas, Emilia Castillo, Enfrasia Ramírez, María Rita Castillo, Filomena Castillo, Nicolás Oreamuno, Enrique Saborío, José D. Borbón, Ceferino Pulgar, Felipa Flores, Mariano Torres, Luciano Paredes, Gerardo Molina, Guillermo R. Freer, Mercedes González, Mercedes Fonseca, Pacífica Fonseca, Carlos J. Bartels, Jesús Torres, Manuel Préndez Sebastián Ruesta, P. Capdeville,

Eusebio Moreno, Cayetano Casares, Rosario y Josefa Jiménez. José A. Maltés.

En otro escrito del mismo año, aparecen firmado como vecinos de Puntarenas, los siguientes no incluidos en la lista anterior:

S. Narciso Fonseca, Marcos Herrera, Miguel Robleto, F. Alvarez, Norberto Durán, Gregorio Rodríguez, Nicolás Peña, Manuel Joaquín P. Gómez, Juan Santa Cruz, Napoleón Quirós, Juan Bastico, J. Sixto Jara, Sebastián Soto, Ramón Brenes, José Aguirre, Ramón Campos, Encarnación Rodríguez, León Granados, Gerónimo Calvo, P. Madrigal, Adolfo Schult, V. Rojas, Moisés Aguilar, Dionisio Jirón, José Salazar, Rafael Suárez, A. Nuguete, Juan D. Chaverri, Ramón Baltodano, Martín Castillo hijo, Ramón Padilla, Ramón Gutiérrez, J.M. Lemeur, S. Lizano.

FIRMARON EL ESCRITO DE 1870 AL GENERAL GUARDIA:

Juan F. Echeverría, J.M. Montealegre, S. Tinoco, Joaquín Fernández, José María Castro, Alejo Jiménez, Demetrio Iglesias, Pedro D. Calderón, C. Pinto, J. Andrés Coronado, Mariano Montealegre, Federico Tinoco, Hübbe y Grytzell, M. Carranza, Juan V. Aguilar, I. Leokowicz, Morrel y Mson, Juan Braun, Juan J. Ulloa, Manuel Carazo, Pío J. Fernández, J. Félix Fernández, M.N. Esquivel, J. Antonio Pinto, Bruno Carranza, Jaime Carranza, Santiago Fernández, Francisco Arenas R., F. Jiménez, Santiago Pyle, Francisco Pinto, Rafael Gallegos, W. Thompson, Leonzo de Vars. F. Peralta, Mariano Montealegre hijo, Est. Bradway, Manuel A. Bonilla, Manuel Antonio Bonilla hijo, J. Joaquín Alvarado, Adolfo Bonilla, G. Dent, F. Montes de Oca, N. Escalante, J. A. Chamorro, Juan Gallegos, Isidro Sandoval, Roberto Montealegre, Manuel Alvarado, J. Antonio Salazar, Luis D. Sáenz, José Esquivel, Rafael Ramírez, José Pinto, Remigio Pinto, Rafael Orozco hijo, José M. Tinoco, Lorenzo Salazar, R. Herrán, José Alvarado, Carlos Carrillo, Juan Bta. Bonilla, Remigio Quirós, Guillermo Witting, Juan Echeverría, Francisco Echeverría, José Durán, Horacio Lutschanning, Lorenzo Fernández, J.G. Montealegre, Ricardo Montealegre, J.M. Montealegre hijo, S. Jiménez, Jesús Guerrero, Mariano Carazo, Manuel Mora, Balvanero Vargas, L.O. von Schroter, Francisco Quesada, J. André, J. Ml. Jiménez, Juan Quesada, J. Bonnefil, Pedro Nelson, Adolfo Carit, León Bonilla, J.H. Brealey, Juan Fernández Emiliano Fernández, Nicolás Sáenz, Pp. Brealey y Morales, Domingo González, Ramón Carranza, Juan Ma Solera, Pío Flores, M.J. Zamora, J. Ma. Zamora, José Solórzano, Pedro Zamora, Eleodoro Trejos,

F. Pedro Ulloa, Cipriano Sáenz, Camilo Esquivel, Juan Rafael Mata, Ván Huffel, Van Dick & Co., H. Tournon & Co., Valverde y Hno. Cruz Alvarado, Ramón González B., Calixto Acosta, Antonio Alvarez, José T. Chávez, A. Aguilar, Cleto Monestel, Pedro de Urrutia, Florentino Alfaro, José M^a Monge, León Fernández, N. Ocampo, A. de Jesús So-

Maximino Soto, Manuel Sandoval, Piza, Maduro & Co., M. de la Guardia, Joaquín Saborío, F. Montenegro, Andrés Rojas, R. Loría, José M^a Orozco, José Ana Mora, Leonzo Orozco, Leopoldo Arce, Samuel Castro, P. Saborío, Manuel Francisco Soto, J. M^a Soto, Agapito Oreamuno, Martín Blanco, M. Ramírez, Guillermo Nanne, Leandro Quirós.

INFORME

Del Ingeniero Señor Kurtze al Ministro de Hacienda y Caminos de 21 de octubre de 1863.

(Creemos útil reproducir parte de este interesantísimo estudio)

Ante todo hay que examinar el adjunto bosquejo, que se extiende desde la capital hasta la costa del Pacífico y parte del Golfo de Nicoya, ¿Cuáles son los puntos que pueden servir de Puerto? Una ligera ojeada a este mismo bosquejo nos persuade que en la costa del Norte de Puntarenas no hay que buscar lo que se necesita. Examinemos pues lo que nos queda de costa hacia el Sur. Recorriéndola hacia el S.E. encontraremos una pequeña ensenada formada por la boca de La Barranca. Creó que no hay que decir nada de su completa inutilidad para el objeto indicado, pues aun cuando se hicieran grandísimos trabajos artificiales, nunca podría servir. De aquí siguiendo al S.E. no se presenta punto alguno para embarcación porque mucha parte ocupan los farallones de Carvallo, punto que sirvió mucho tiempo de vigía del golfo; pero al fin de estos se presenta la ensenada de Caldera, puerto antiguo que ha sido abandonado por la única razón de su insalubridad. Por ahora no añado nada sobre este puerto y el existente de Puntarenas, porque entre los dos haré las principales observaciones de este informe.

Sigamos pues el examen de la costa más al Sur y encontraremos los farallones de la punta de Icáco y la boca del río Jesús M^a, la del Río Grande y enseguida Tárcoles. He ejecutado un reconocimiento de los puntos mencionados, en el mes de Marzo de 1861, y al hacerlo me persuadí que ninguno de ellos servirá para puerto.

Me admiró, sí, la ligereza y la ignorancia de los que hicieron los informes cuando se trataba de Tárcoles, navegación por el Río Grande etc., etc. Una legua más siguiendo hacia el S. se encuentra el pequeño pero buen puerto llamado Las Mantas pero su tamaño, como ya he explicado, es muy pequeño y no merece la atención para el objeto; y al fin, una legua más al S. vemos el puerto de La Herradura.

Este tiene agua potable en abundancia, es seguro pero también pequeño y además enteramente fuera del rumbo, del camino existente. Si se quisiera formar camino nuevo hacia este puerto, sería necesario llevarlo por la cordillera de Turrubares y su construcción demandaría grandes gastos y sería mucho más largo. De lo expuesto venimos a caer en que sólo tenemos los puertos de Puntarenas y Caldera. Antes de que me ocupe de las ventajas y desventajas de cada uno, pondré algunos datos históricos acerca de ellos, y aunque pertenecientes a los tiempos pasados, dan muchas ideas para la resolución del asunto que ventilamos.

Los compañeros del Licdo. Espinosa llegaron, según el historiador Navarrete, en el año de 1514 al golfo de Chira o Nicoya. Desde esa fecha hasta el año de 1522, en el cual se estableció el pueblo de Garavito, a poca distancia de Calderas y Esparza, se sabe que todos estos expedicionarios desembarcaron siempre en Caldera y positivamente se pudo decir que lo hacían por la facilidad del desembarque. Desde esta época hasta 1670 no se sabe más que piratas franceses saquearon a Esparza y que en 1681 a 1686 hizo lo mismo el corsario Charpe y todos ellos no cabe duda que desembarcaron por Calderas. En el año de 1734 por primera vez fue habilitado como puerto para el comercio de cabotaje. El ingeniero don Luis Díez Navarro que ejecutaba de orden Suprema una inspección de estos países en el año de 1744 dice en su informe que al entrar los buques en el golfo de Nicoya toman tierra en el puerto de Calderas y en gran miseria; que tiñe hilo morado con unos caracolillos (*Murices purpuræ*) que se cogen a la orilla de Calderas; y en efecto hoy día hay abundancia de estos animalitos, lo que puede ser algún día de importancia industrial, porque casi sin trabajo se da con ellos un color firme y brillante. Además dice el Sr. Díez Navarro que inmediato al puerto de la Caldera hubo dos pueblos grandes, al uno le llamaban la villa de Bagaces que hoy (1744) tiene cinco casas de paja; al otro le llamaban Villa del Espíritu Santo de Esparza y hasta el presente (1863) algunos ba-

quianos enseñan algunas piedras en donde dicen había existido Esparza.

Desde esta época no se tienen noticias hasta el año de 1814 en que el día 14 de abril las Cortes de España decretaron la habilitación del puerto de Puntarenas. Aunque no he tenido a la vista tal documento, estoy persuadido que bajo el sistema colonial de España nunca se daría para el comercio exterior sino un puerto de 2º orden, porque siempre trataban de poner trabas al indicado comercio exterior. Esto se puede suponer porque el decreto del año de 1734 había habilitado a Caldera para el comercio de cabotaje y si las Cortes facilitaban al comercio extranjero el Puerto de Puntarenas, dejaba al mismo tiempo a Caldera para el servicio de los españoles en su colonia.

Desde 1814 se hizo por algún tiempo el comercio por Puntarenas, que tenía entonces un buen canal en la Punta, y el estero tenía más profundidad.....A más los reconocimientos de la costa del golfo por los señores Mr. Lavarsé, Francisco M. Oreamuno, Francisco Peralta, M. Dueñas, y de los capitanes Alvon Eshslby Lamson, M. Aguilar. C. Klec, Mr. S. Millet, Cap. Deluptain. E. Cooper y otros, y todos estos informes dan la preferencia a Calderas, según noticias verbales porque no he podido tener a las manos estos documentos.

El decreto gubernativo No. LXXII de 6 de setiembre de 1844 faculta a la Sociedad Itineraria para que adopte todos los medios que estén a su alcance a fin de conservar la lengua de arena en que se halla situada la aduana y demás edificios nacionales que hay en Puntarenas. Los trabajos emprendidos por don Francisco Giralt para mejorar a Caldera eran insignificantes tanto por la falta de recursos como por falta de conocimientos y nunca podrán tener buen éxito; más viendo este empresario que su cálculo era enteramente equivoco, fue el primero que construyó barracas e hizo otros trabajos en Puntarenas para librarse así de su compromiso.

A pesar de todos estos trabajos, desde esta misma época seguía su curso la destrucción de Puntarenas, pues nunca ha sido ni puede ser puerto; y sólo la falta de fondos obligaba al Gobierno a usarlo como tal hasta el día, porque si se hubiesen tenido los fondos necesarios, se hubiera trabajado en quitar a Calderas el daño de la insalubridad, que a mi entender sólo proviene de no haber desmontado, ni desecado suficientemente el terreno en que emprendieron los trabajos en Calderas.

Desde inmemorial tiempo trabajan los inmensos aluviones que anualmente tenemos en la costa en destruir tanto el estero como el canal de la Punta, formando alrededor grandes bajos y al presente se han aumentado a tanto que han terraplenado el canal de la Punta y ya por esta razón ni el estero sirve para desembarcadero.

En todos los inviernos está Puntarenas expuestos a inundaciones y el último ataque que ha sufrido fue en el temporal de octubre de 1861. No me cabe duda que si las crecientes hubieran coincidido con el plenilunio hubiera desaparecido Puntarenas, pues las corrientes hubieran arrastrado la punta y Puntarenas hubiera sufrido muchas desgracias o tal vez un fin más lamentable.

Añadiré a todo lo dicho las muy frecuentes y dolorosas pérdidas de vidas que están en memoria de todos y principalmente en la de los deudos de las víctimas. Creo en fin que existen todavía muchos datos históricos que servirán para aclarar más el asunto; pero los ya expresados son más que suficientes para formar juicio sobre la materia; y este juicio será, según mi opinión, que el Puerto de Caldera ha servido desde tiempo inmemorial para el comercio; que ha sido abandonado en el principio de este siglo en consecuencia de lo dicho, vuelto a tomar por un solo año en virtud del peligro e incomodidades de su rival Puntarenas y otra vez abandonado por la única razón de su insalubridad, cosa que, como ya dejo expuesto, se podía salvar.

En consecuencia de los datos históricos que anteceden no cabe duda que Calderas presenta más ventajas que las que ofrece Puntarenas; mas veamos ahora las razones que militan en pro o en contra de cada uno.

PUNTARENAS

En este puerto el embarque y desembarque es difícil y peligroso. El fondeadero está a gran distancia. El flete de la embarcación muy costoso y con riesgo de vidas y de averías en los efectos. El piso del fondeadero es arena. Todos los años los buques están obligados a fondear más afuera a consecuencia del aumento de los bajos. La arena no presta seguridad para el anclaje y varias veces ha sucedido que el ancla afloja y los buques derivan hacia tierra. Los capitanes conocen perfectamente este peligro a sotavento de la playa, como de los bajos que los rodean, y se puede asegurar que están siem-

pre corriendo un inminente peligro.

Cualquiera que sea el viento que corre la rada donde están fondeados los buques no da ningún abrigo porque está abierta a todos los vientos y los frecuentes chubascos, que son en ciertos tiempos muy impetuosos, exponen los buques a ir a la ronza sobre los bajos. Estos chubascos no causan daño en Caldera porque hay mejor fondeadero, algo de abrigo y en el último caso hay campo abierto para hacerse a la vela.

Fondear como antes en el Estero de Puntarenas es hoy y desde hace mucho tiempo imposible, porque ningún buque que cale más de cuatro pies puede entrar por el canal de la Punta; aunque con un muelle construido de fierro o madera por el lado de la playa mejoraría el embarque y desembarque, pero el fondeadero nada gana.

Los bajos se aumentan cada día; por consiguiente el largo del muelle se debía aumentar de cierto en cierto tiempo. La construcción de un muelle exige asimismo la de las aduanas y demás edificios a su lado.

El nombre de Punta de Arenas da a conocer perfectamente su inseguridad; por consiguiente no existe piso firme para construir edificios. Este piso arenoso no se eleva casi nada sobre el nivel de mareas altas; de modo que varias veces ha estado y está continuamente amenazado de ser sumergido. En el año de 1827 fueron tan altas las mareas que formaron grandes pozos de agua en varios puntos; se arruinaron la Barraca del finado Millet y otras inmediatas; se abrió un canal un poco más allá de la Chacarita donde pasaba el mar desde media creciente hasta media vaciante; y en los años de 1843 y 1861 y otros que no he podido averiguar hubo otras inundaciones que exponían a Puntarenas a ser destruido por sumersión.

Asegurar artificialmente con estacadas o mampostería sobre pilotes sólo el espacio que ocupa la población sería sumamente costoso y con todo esto, no se podría evitar que la playa desde la Barranca hasta la población sería consumida o sumergida por los aguajes. Repito, pues, que asegurar todo este espacio con pilotes o estacadas, sería una empresa de romanos, que no estamos en estado de llevar a cabo. Actualmente la reventazón está carcomiendo la playa cerca de la desembocadura de la Barranca.

El piso actual, pues, de Puntarenas no permite otra clase de construcción para edificios que la de madera; luego no puede haber duración para ellos y además estos edificios están expuestos al inminente peligro de los incendios y al robo, al saqueo y a la fácil entrada en lo que debe estar seguro.

No me atrevo a decir de mí propio motu quién sería responsable por un caso de incendio ¿sería la nación o nó? mas para el robo no habría remedio. El Fisco respondería,

Edificios de fierro que dan más seguridad son inaguantables por su calor en un clima intertropical. La historia presenta ejemplos de haber formado puertos y ciudades con gigantescos esfuerzos conquistados en los bajos del mar, como en los Países Bajos y Venecia. Esta última bajo el imperio de la más dura necesidad, perseguidos los habitantes de Aquileya por los Hunos bajo el mando de Atila, no les quedaba otro refugio que ahogarse en las olas del mar o conquistar en los tajos un suelo firme para poder habitar y defenderse con más facilidad contra ellos. Mas no estamos en este caso extraordinario. No hay enemigo mortal tras de nosotros, que nos obligue a tomar el último e inseguro punto para puerto, y si podemos conseguir un puerto más cercano a las ciudades del interior, no hay duda que estamos obligados a preferirlo.

La punta o lengua de arena no presenta ni una vara cuadrada de tierra vegetal propia para la agricultura, y esta circunstancia tiene una consecuencia muy triste—la desmoralización del pueblo trabajador, porque fuera del remo y de la lancha, no hay para ellos otra cosa más que el juego y la taquilla, reviveres de primera necesidad.

La situación topográfica y el repetido piso de arena no se prestan para formar obras de defensa, porque ni batería a flor de agua ni alta se puede construir; luego queda el punto sin defensa, siendo éste un requisito tan indispensable y necesario,

El faro actual construido de madera ya casi está arruinado, como lo he referido en mi informe del año de 1862. Los siete edificios que posee la Nación para servicio de aduanas, de igual construcción, no resistirán por mucho tiempo, de modo que hay que fabricar nuevos dentro de pocos años. En el mismo estado están los edificios municipales y muchísimos de particulares y la iglesia ya está abandonada y los servicios divinos se hacen hoy día en una casa particular.

El agua que bebe la población, de los que allí llaman pozos, es de malísima especie, como, todo el mundo sabe y dar este artículo de imperiosa necesidad a la población, por ejemplo trayéndola por cañería del río de Aranjuez, causaría enormes gastos. Tampoco un pozo artesiano sobre este banco de arena se puede ejecutar porque sería sin resultado benéfico y un sistema de aljibes es también impracticable porque en semejante piso saldría muy caro.

Salubridad es la palabra mágica en favor de Puntarenas, es el caballo de batalla que se presenta a cada rato; però; pero creo es muy cuestionable porque en años como 1853 y 59 hemos tenido y aun tendremos fiebres que ha enlutado mucha parte del país. No puede ser de otro modo porque toda costa, no sólo la intertropical, tiene sus años de insalubridad con sus fiebres comunes y la fiebre amarilla. Los manglares y pantanos que rodean a Puntarenas son la fuente de estas enfermedades a las cuales se añade todavía su situación al nivel del mar.

La distancia del interior a Puntarenas es cuatro leguas más que a Caldera y desde el río Machuca hasta la Barranca es en general quebrado y de mal piso, pero peor todavía la playa desde este punto hasta el puerto. La composición de este trayecto de manera que pueda servir a cada hora para el tráfico costaría grandes sumas y a más la construcción de puentes definitivos aumentaría estos gastos y aunque en el río de Machuca, San Mateo, Ramadas, Centeno, Surubres, Garavito, Paires, Nances, Barranca y varias quebraditas se pueden hacer dichos puentes, pero en la Barranca hay que vencer dificultades bien graves. Adviértase que en Machuca y Surubres existen ya los bastiones en que debe apoyarse el arco del puente.

A ULTIMA HORA

En los Archivos Nacionales, uno de estos últimos días, se ha encontrado el siguiente documento, que probablemente dirigió el Factor de Tabacos Dn. Manuel José de Zea, que residía en Villa Nueva, o sea San José, al Guarda Mayor. Es posible que haya habido los informes que en él se pedían, pero no aparecen por el momento. Lo que si aparece es que ese mismo año, el Factor dispuso que se construyese en Puntarenas un almacén y oficinas para recibir, depositar y embarcar los tabacos que hubiesen de ir al Realejo u otros puertos; y que para esas obras se comisionó a don Juan Sandoval

y don Cornelio Fernández. No resulta de los documentos consultados que la empresa se llevase a cabo en esa fecha.

Sor Guarda Mr. Dn Cleto Chavarría.

Mui Sor mio: Noticioso por varios sugetos de esta Provincia de que el Puerto de Punta de Arenas, fue descubierto hace como 20 años por el difunto Dn. Miguel Unaní (Unanue?), inteligente en la Náutica, por la utilidad que le resultaba en verificar la carga y descarga de sus Barcos los umbrales de la Hacienda y casa que tubo cituados en el: como también de que el Puerto nombrado de la Caldera, que existe casi unido, fue el primero que se descubrió, y traficaron hasta aquel tiempo todos los Barcos que por el rumbo del Sur comerciaron con esta Provincia, excediendo á aquel en ventajosas proporciones; conviene mucho por interesarse la Real Hacienda que pasado mañana sin falta, marche Ud. para el mismo Punta de Arenas, y, que al tránsito por Esparza, sus inmediaciones ó por el propio Puerto, solicite uno ó dos sugetos i de los que se conozcan más prácticos, para que, en una de las canoas se registre con prolijidad, si su entrada y salida es fácil ó peligrosa pa los Barcos. Si estos aunque sean de doscientas y cincuenta ó trescientas toneladas, hallarán suficiente fondeadero, sin recelo de tocar: Si pueden acercarse a las Bodegas, ó a qué distancia deberán quedar para cargar: Si peligrarán, por hallarse la Bahía ó ensenada sin abrigo ó por algún viento que se experimente, y por qué tiempo acostumbra correr, como también todo lo demás que adviertan correspondan á el intento.

Verifica esta la diligencia; es importante ejecutar otra igual con toda atención en el referido de la Caldera, y concluidas deberá Ud. informarme á consecuencia con la posible puntualidad, y distintamente por su orden, todo lo que resulte de ambos reconocimientos, en inteligencia de que han de servir de Guía para formar recto juicio del Puerto que sea más apropósito, y si resultase oportuno se dará cuenta con ellos al M. I.S. Presidente, para que su Señá, se sirva deliberar lo que sea más conveniente; por lo que confio de la actividad de Ud. desempeñe este encargo del Real servicio, con la posible eficacia y aceleración, satisfaciendo al sugeto ó sugetos que hagan la inspección, lo que regule Ud. por justo á su trabajo.

Dios gue. á Ud. ms. as. Villa Nueva de Costa Rica 28 julio de 1787.

Para concluir, copiamos lo que acerca de Puntarenas escribió don Felipe Molina en su famoso Bosquejo de Costa Rica, en 1851.

&33 Puntarenas.

Uno de los varios puertos que encierra el espacioso Golfo de Nicoya, no fue frecuentado hasta el año de 1814. Anteriormente el tráfico se hacía por Caldera; pero aunque este último ofrece mejor abrigo para los buques, se hizo preciso renunciar a él, de una vez y para siempre, en 1840, por ser muy malsano. Entonces comenzó a levantarse la presente población de Punta Arenas, que se trazó con anchas calles, delineadas a escuadra, y que ya en el día contiene muchas hermosas casas cubiertas de teja y pintadas por el exterior, las cuales interpoladas de árboles frondosos, ofrecen un aspecto muy pintoresco, vistas desde el Estero.

Forma el puerto una lengüeta de tierra que le ha dado nombre, producto de las arenas que arrastran los ríos del Estero y de Aranjuez por un lado y el río de la Barranca por otro. Hay dos fondeaderos: la rada exterior, donde permanecen los buques de mayor porte, y el Estero, a donde pueden entrar, ~~en su mayor parte~~, todos aquellos que no calan más que catorce pies.

Lo que distingue a Punta Arenas, sobre todos los demás puntos de la costa, es su estremada salubridad, la cual se debe a la naturaleza del suelo y a su posición peninsular, circunstancias que impiden la formación de miasmas, manteniendo constantemente una atmósfera pura. Actualmente la población sólo cubre el lado del Estero; extendiéndose desde la Puntilla, donde se encuentran los edificios de la Aduana y el Cuartel, como dos millas, hacia el Poniente, en dirección ~~paralela~~ a la ribera del mismo Estero y con más o menos anchura. Del propio lado están los muelles y desembarcaderos; de modo que, cuando los buques fondean afuera, hay que conducir la carga en alijos, remontando la Puntilla, lo que suele ocasionar averías, siempre que la mar está picada.

Punta Arenas debe estimarse realmente en el día, como la principal, por no decir la única, plaza mercantil de la República; pues casi todo nuestro comercio tanto de introducción como de extracción pasa por allí. Por consiguiente es un punto de bastante consideración; habiendo sido visitado por más de ciento cincuenta buques, en el curso del año anterior. Hay establecidas varias casas de comercio extranjeras y de hijos del país, que hacen negocios de alguna cuantía.

Abundan los recursos de toda especie para la marina, como son agua, leña, maderas de construcción, palos para mástiles y arboladura de buques, víveres, jarcia y demás artículos navales; proporcionando así mismo el Puerto muchas facilidades para la carena, calafateo o reparación de barcos. A pesar de estas ventajas, por no desviarse talvez de su derrotero, ninguno de los vapores, pertenecientes a las líneas establecidas entre Panamá y San Francisco toca en Punta Arenas. Esta es una falta, muy deplorable, pues la comunicación por vapor con el Istmo, y con los puertos de Centro-América, México y California contribuiría mucho al engrandecimiento de Punta Arenas. Vemos con satisfacción que el Gobierno se ocupa de este objeto, habiendo ofrecido privilegios y remuneración pecuniaria a los empresarios que quieran poner de su cuenta una línea que recorra la costa, llevando las malas.

CASAS DE COMERCIO ESTABLECIDAS EN PUNTA ARENAS

Vicente Aguilar

Juan Rafael Mora

Fernández y Montealegre

Cañas y Fernández

Heydorn y Wallis

John Farrer

Juan Young y Ca.

Lippe y Ca.

Crisanto Medina

Buenaventura Espinach

Francisco Giral

Blas y Francisco Gutiérrez

Gil Chacón y Ca.

Ramón Canacho

Víctor Herrán y Ca.

EVOLUCION POLITICO - ADMINISTRATIVA DE LA PROVINCIA DE PUNTARENAS

Marielos Murillo Murillo
Rodolfo Fernández Carballo

I. Antecedentes históricos.

Los territorios que hoy conforman la provincia de Puntarenas estuvieron habitados por diversos grupos indígenas y en algunos sus generaciones han perdurado hasta el presente. A partir del siglo XVI los conquistadores recorrieron estas tierras jugando en ello un papel importante las aguas del pacífico y el Golfo de Nicoya.

La inmortalidad histórica cubrió a Vasco Núñez de Balboa quien descubrió este océano el 25 de setiembre de 1513; y Hernán Ponce de León y Juan de Castañeda penetraron por vez primera al Golfo de Nicoya en 1519 (1).

La costa pacífica es navegada luego por Andrés Niño en 1522, siendo el primer español en recorrer el litoral de la hoy provincia de Guanacaste. Su compañero de expedición, Gil González Dávila, atraviesa por tierra toda la parte pacífica desde Burica hasta Nicaragua conociendo gran cantidad de pueblos y cacicazgos (2).

La primera población española en territorio que sería nuestro país fue Villa de Bruselas, fundada a principios de 1524 por Fernández de Córdoba. Estaba ubicada en el asiento de Orotina, entre los ríos Aranjuez y Chomes (Guacimal) y cerca del actual puerto de Puntarenas. Entre sus moradores se repartieron los indios güetares, los de Nicoya y Chira. El capitán Ruy Díaz se encargó de poblarla y Andrés Garabito (3) quedó en ella como teniente-gobernador (4). Sin embargo Villa Bruselas tiene una efímera duración producto de las rencillas entre conquistadores.

La conformación de nuestro país como un territorio "de mar a mar" y con el nombre de Costa Rica se conoce por vez primera el 17 de diciembre de 1539 cuando Hernán Sánchez de Badajoz es nombrado "capitán general de las provincias de Costarrica" (5). Casi un año después, en noviembre de 1540, se autoriza a Diego Gutiérrez para que realice una expedición al territorio denominado Cartago.

En realidad - nos dice L.F. Sibaja -, la Cartago de Diego Gutiérrez, en sus aspectos esenciales, es la Costa Rica de Hernán Sánchez de Badajoz.

La delimitación definitiva de la Provincia de Costa Rica tiene sus antecedentes inmediatos el 17 de mayo de 1561 cuando se nombra Alcalde Mayor de Costa Rica y Nuevo Cartago a Juan de Cavallón. Le suceden Vásquez de Coronado - con quien desaparece el término Cartago y prevalece el de Costa Rica -, Perafán de Rivera y Diego de Artieda.

Con el nombramiento de este último el 1 de diciembre de 1573 como Gobernador y Capitán General de Costa Rica, se dan los límites de la provincia que se mantienen durante la época colonial y sirven para establecer los límites definitivos del país (6).

Artieda es nombrado también Gobernador de Nicaragua y Nicoya en la misma fecha.

Este último territorio, - el Corregimiento de Nicoya -, se dividía en dos áreas bastantes extensas: el Valle del Tempisque y la Península de Nicoya. Estaban fuera de la jurisdicción de este Corregimiento las sierrras de Tilarán y Guanacaste, excepción hecha de las áreas aledañas a los volcanes Orosi y Rincón de la Vieja, así como un significativo sector de la depresión del Tempisque. En cambio abarcaba a plenitud la Península de Nicoya (7) y una gran porción de las partes bajas del norte del Guanacaste actual hasta la Montaña de Nicaragua que "...debe ser algún accidente geográfico situado al sur de la actual población de Rivas..." (8).

Por otra parte la provincia de Costa Rica abarcó el Valle Oriental del río Tempisque (9) y su límite con Nicaragua lo indica el río Salto, - afluente del gran río ya mencionado (10).

En 1824, la integración del territorio costarricense varía cuando surge la anexión de los pueblos de Nicoya, Santa Cruz y de la Villa de Guanacaste, hoy Liberia.

La segregación de la región Bagaces-Cañas a la jurisdicción del Espíritu Santo en 1787 (11) y la anexión del Corregimiento de Nicoya ya mencionada, empiezan a conformar lo que es hoy la provincia de Guanacaste.

II. La división del territorio costarricense, la Comarca de Puntarenas y la formación de la provincia y sus cantones.

Nuestro país inicia su división político-administrativa tan sólo cuatro años después de cedida la independencia política de España.

En noviembre de 1825 se divide el territorio en dos departamentos: - Oriental y Occidental. Estos a su vez estaban divididos en distritos y cada distrito en pueblos.

"El Departamento Oriental contiene los distritos de Cartago, San José, Ujarrás y Térraba: el Occidental contiene los de Alajuela, Heredia, - Escazú y Cañas.

El distrito de Cartago contiene á la Ciudad de este nombre y Pueblos de Cot, Quirós, Tobosi y el de la Unión: el distrito de San José á la ciudad de este nombre, y pueblos de Curridabat y Aserrí: el distrito de Uja-

rrás á esta Villa y pueblos de Tucurrique, y Orosi: el de Térraba á este pueblo y el de Boruca: el distrito de Alajuela contiene solo á la Ciudad de este nombre: el de Heredia á esta y la Villa de Barba: el de Escasú á ésta Villa y el pueblo de Pacaca: y el de las Cañas á esta, la de Bagaces y la Ciudad de Esparza" (12).

Es importante anotar que Cañas y Bagaces se incluían en la jurisdicción del Espíritu Santo de Esparza, pero que en 1787 son segregadas. Ahora casi cuarenta años después, la ciudad de Esparza forma parte del distrito de las Cañas. Una de las razones que ayudan a explicar lo anterior es el incremento ganadero y por ende el desarrollo de la región Bagaces-Cañas (13).

La división departamental anterior prevalece hasta 1835 cuando, aparte de los departamentos mencionados, se incluye el de Guanacaste. La integración de los mismos ahora era la siguiente:

Departamento Oriental: ciudades de San José y Cartago, Villas de Paraíso y Escasú, Boruca y valles de Turrialba y Matina.

Departamento Occidental: ciudades de Heredia y Alajuela, villa de Barba y poblaciones de Pacaca, el mineral del Aguacate, Esparza y Puntarenas.

Departamento de Guanacaste: villas de Guanacaste y Bagaces y pueblos de Santa Cruz, Nicoya y Cañas (14).

Las provincias de nuestro país como tales y sus cantones surgen en -1848. Eran la de San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Guanacaste. Puntarenas no se designa como tal sino que... "El puerto de Puntarenas formará una Comarca separada, y se gobernará de una manera especial en su régimen interior, hasta que el aumento de su población permite erigirle en Provincia

cia" (15).

Para entonces Esparza constituía el cantón segundo de la provincia de Alajuela y los pueblos de Térraba y Boruca formaban parte de El Paraíso, que era el cantón segundo de Cartago (16).

La integración de Esparza a la provincia de Alajuela presentaba diversos problemas administrativos, por estar muy distantes y porque Esparza estaba ya ligada a Puntarenas que era cabecera electoral; se dispone que "...el Distrito de Esparza queda sujeto a la Gobernación de Puntarenas y segregado de la de Alajuela" (17). Se forma así el cantón de Puntarenas formado por dos distritos: Puntarenas y Esparza.

"Los límites del Cantón se extienden hasta el río de Jesús María a la parte Oriental, y a la occidental hasta el de Chomes.

El Distrito de Esparza tiene por límites con el de Puntarenas el río

de la Barranca" (18).

La población de Puntarenas, cabecera del cantón, adquiere el título de "Ciudad de Puntarenas" el 17 de setiembre de 1858. Justifican tal decisión, emitida por Juan Rafael Mora, en el aumento de la población, su desarrollo comercial y los servicios espontáneos que presentara en la campaña contra los filibusteros provenientes del sur de los Estados Unidos (19). Recordemos que esta ciudad era el paso obligado para dirigirse al norte de Guanacaste por el río Tempisque; de ahí su importancia en la Campaña Nacional.

En los años 1862 y 1867 se emiten las Ordenanzas Municipales (20) -- dándosele a Puntarenas su denominación de Comarca con la característica de aplicar a ella todas las disposiciones que se referían a las provincias del país.

La división provincial por lo tanto, se mantiene igual; es decir, -- cinco provincias y una comarca. La diferencia con respecto a 1848 es que se anota en forma precisa que... "Son aplicables a la Comarca de Puntarenas, todas y cada una de las disposiciones de la presente ley que se refieren a las Provincias, a sus Municipalidades exige" (21)

La Comarca estaba formada en esta fecha por la ciudad de Puntarenas dividida en dos distritos: la Ciudad de Esparza y las poblaciones del -- Golfo Dulce, Térraba y Boruca con la denominación de distritos (22).

Estos dos últimos pueblos dependían de Golfo Dulce. Sin embargo por una serie de considerandos como "...la incomunicación y pobreza en que viven los vecinos de Buenos Aires, Térraba y Boruca; la gravosa dependencia jurisdiccional que los une a Golfo Dulce, y la honradez y laboriosidad de su Cura Párroco, Doctor don José Nieborowski... (se deciden en el año de 1902)... Incorporar los distritos jurisdiccionales de Buenos Aires, Térraba y Boruca a la dependencia directa del cantón central de Puntarenas, segregándolos de Golfo Dulce..." (23).

Sería importante investigar si la incomunicación y la pobreza lo mismo que la "gravosa dependencia" se solucionaron para estas poblaciones cuando pasaron a depender directamente del cantón central, o si su cambio de dependencia constituía más una razón política y social.

La denominación de Comarca prevalece en las leyes y decretos que se emitieron con respecto a Puntaronas hasta en julio de 1908. En esta fecha un decreto referente al remate de denuncios de tierras baldías municipales por ocho colones la hectárea agrega: "Si los derechos de denuncia adquiridos en esta forma se aplicaren en las provincias de San José, Alajuela, Cartago, Heredia, Puntarenas o Guanacaste, el rematario tiene derecho a denunciar dos hectáreas por cada una que obtenga" (24).

Este es el único decreto donde se habla, aunque no en forma específica, de Puntarenas como provincia.

Acuerdos posteriores a esta fecha, se refieren claramente a la Comarca de Puntarenas (25), incluso cuando se cita el monto de los egresos de la Administración Pública durante el año fiscal 1908-1909 o el Presupuesto vigente para 1908, es clara la denominación reiterada de "Comarca de Puntarenas".

Es hasta el 7 de Junio de 1909 cuando se habla claramente de la provincia de Puntarenas. En esta fecha se decreta la siguiente ley sobre división territorial municipal:

"El territorio de la República se divide, para los efectos generales de la administración pública, en provincias.

Por ahora las provincias serán siete: San José, Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón" (26).

Se apunta además, que la provincia de Puntarenas comprende el cantón de Puntarenas como se había fijado en 1851, el cantón de Esparta y "...previos los estudios oportunos, el Ejecutivo presentará en las próximas sesiones ordinarias un proyecto para la creación: 1º, del cantón de "Osa", el cual se formará de las poblaciones de El General, Buenos Aires, Térraba, Boruca, Cabagra y Golfo Dulce,..." (27).

Actualmente el cantón central de Puntarenas está formado por los distritos siguientes: Ciudad de Puntarenas, Pítahaya, Chomes, Lepanto, Paquera, Cóbano, Manzanillo, Guacimal, Barranca, Monte Verde e Isla del Coco.

Esparza, como ya se ha apreciado que constituía en 1848 el cantón segundo de Alajuela, pasa a ser distrito de Puntarenas en 1851 y adquiere el cantonato de esta última en 1851.

Esparza cambia su nombre al de Esparta en 1879 por deseo de sus vecinos y porque "...según consta en documentos antiguos, en otro tiempo se denominaba Esparta..." (28). Esta denominación permanece casi por un siglo hasta que en 1974, cuando se celebra el cuarto centenario de la fundación que realizara Alonso Anguciana de Gamboa, se le restituye el nombre de Esparza. Se le llamará además a su primer distrito, Espíritu Santo ya que su fundador bautizó la ciudad con el nombre de "Ciudad del Espíritu Santo de Esparza" en 1574 (29).

Aparte de Espíritu Santo conforman Esparza los distritos de San Juan Grande, Macacona, San Rafael y San Jerónimo.

El cantón de Montes de Oro se erige como tal y pasa a ser el cuarto de la provincia de Puntarenas el 17 de julio de 1915. Su cabecera

será la población de Miramar que va a ostentar el título de Villa y los distritos incluyen a su cabecera, La Unión y El Tigre. Este último se denominará "San Isidro" a partir de 1926 (30).

La formación y desarrollo de los cantones mencionados, obedece a la importancia económica de esta región desde tiempos coloniales y al incremento comercial y minero desde el siglo pasado.

La búsqueda de un punto para el comercio exterior conlleva y fomenta el desarrollo de toda la región que se ve favorecida por sus condiciones naturales y donde se forman diversas poblaciones, entre ellas los cantones y distritos ya mencionados.

Los cantones del Pacífico Sur, que conforman la provincia, son de reciente formación. A excepción de las poblaciones indígenas no había ahí una considerable densidad de población. Esta empieza a crecer en el presente siglo, con las migraciones de campesinos desposeídos de la parte central del país, y se incrementa considerablemente con el desarrollo de las plantaciones bananeras.

Tenemos así que Osa, cantón tercero de la provincia, se divide mediante decreto del 29 de julio de 1940 en dos cantones: Buenos Aires que será el tercero y Osa que se convierte en el quinto.

Buenos Aires se compone en su orden de los distritos siguientes: Villa de Buenos Aires, Volcán, San Pedro, Potrero Grande y Borúca. Osa, por su parte, está formada por Puerto Cortés, cabecera del cantón y que adquiere el título de ciudad en 1957; Palmar, Sierpe, Puerto Jiménez, Golfito y La Cuesta (31).

Aguirre, cantón sexto de la provincia se forma como tal en 1948. Anterior a esta fecha, constituía el distrito noveno del cantón central denominado Quepos. Conforman el nuevo cantón los distritos de Quepos como central y que adquiere el título de ciudad en 1963, Parrita y Savegre. En 1971, este último distrito pasa a ser el segundo, ya que Parrita ascendió a cantón y se forma el nuevo distrito de Naranjito como el tercero de Aguirre (32).

Golfito se erige cantón séptimo de la provincia en 1949 y su cabecera será la villa del mismo nombre; ésta adquiere el título de ciudad al igual que Quepos en 1963. Conforman al cantón séptimo, en su orden, tres distritos: Golfito, Puerto Jiménez y La Cuesta. El distrito de Puerto Jiménez por sus particulares condiciones geográficas será administrado por un consejo de vecinos o Consejo de Distrito (33) ya que, según lo dispuesto en la ley N° 118 del 6 de julio de 1939 "...cuando un distrito cuente con rentas mayores de tres mil colones, y su primer

pal centro comercial o agrícola dista treinta kilómetros o más de la cabecera de su cantón, podrá ser regido por una junta de vecinos que se denominara "Consejo de Distrito" (34).

Corredor es creado como distrito cuarto de Golfito con villa Neyly como centro en 1970 y Guaycará como quinto con la villa de Río Claro como centro en 1971 (35) Este último, cuyo nombre es "...en recuerdo del cacique Guacacara, principal del pueblo de Cucaca" (36) pasa a ser distrito tercero de Golfito ya que Corredor se establece como cantón y La Cuesta forma parte de éste.

En 1965 y mediante decreto Nº 3598 se crea el cantón de Coto Brus, octavo de la provincia de Puntarenas con cuatro distritos a saber: San Vito, Sabalito, Aguabuena y Limoncito en su orden numérico (37).

Parrita, distrito segundo de Aguirre era administrado por un Consejo de Vecinos desde su formación como tal en 1948 y es elevado a cantón noveno de la provincia en 1971, contando con un distrito único: la ciudad de Parrita (38).

El cantón de Corredores se erige como décimo en 1973 con tres distritos: Corredor con Ciudad Neyly como cabecera y La Cuesta y Canoas como Villas (39).

El último cantón que se ha formado en la provincia es el de Garabito, undécimo y con la ciudad de Jacó como cabecera y distrito único. Fue creado por ley 6512 el 25 de setiembre de 1980 (40).

Estos once cantones poseen aproximadamente 260.000 habitantes en conjunto y la extensión provincial alcanza 11.276 kilómetros cuadrados.

CITAS

1. Ricardo Fernández Guardia, El descubrimiento y la conquista (San José: Editorial Costa Rica, 1976); Biblioteca Patria, 48.
2. Ver al respecto para ampliar, el libro citado.
3. En 1524 Andrés de Garabito hizo una correría por tierras de los guetares de Occidente. El padre Estrada Rávago dice que por este hecho el cacique principal o rey de dichos indios se le dió este nombre.
4. Fernández G., op. cit., p. 58.
5. Luis Fernando Sibaja, Nuestro límite con Nicaragua (San José: Editorial , 1974), p. 76.
6. Sibaja nos indica que la forma en que se establecía esta importante limitación era la siguiente:...desde el mar del norte hasta el del Sur en latitud, y en longitud desde los confines de Nicaragua por la parte de Nicoya, derecho á los valles de Chiriquí, hasta la provincia de Veragua, por la parte del Sur; por la del norte, desde las bocas del desagüero, quedá las partes de Nicaragua, todo lo que corre la tierra hasta la provincia de Veragua.
7. Mario Matarrita Ruiz, La hacienda ganadera colonial en el Corregimiento de Nicoya, siglo XVIII (Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Ciencias Sociales: Universidad de Costa Rica, 1980) p. 51.
8. Luis Fernando Sibaja y Chester Zelaya, La anexión de Nicoya (San José: EUNED, 1980), p. 36.
9. Claudia Quirós Vargas, Aspectos socio-económicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su Jurisdicción: 1574-1848 (Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Ciencias Sociales: Universidad de Costa Rica, 1980) p. 51.
10. Sibaja L.F. y Zelaya Ch., op. cit., p. 34.
11. Quirós, V.C., op. cit., p. XIV.
12. Decreto Nº 63, 4 de noviembre de 1825. Leyes y Decretos de 1825; p. 163-165.
13. Ver al respecto la obra de Claudia Quirós ya citada.
14. Decreto Nº 105, 24 de marzo de 1835. Leyes y Decretos de 1835, p. 180-182.
15. Decreto Nº 167, 7 de diciembre de 1848. L. y D. de 1848, p. 417-417.
16. Ibid.
17. D. Nº 39, 6 de noviembre de 1851. L. y D. de 1851, p. 83-84.
18. Ibid.
19. D. Nº 25, 17 de setiembre de 1858. L y D. de 1858.

20. Leyes y Decretos de 1862 y 1867.
21. D. Nº 20, 24 de julio de 1867. Ley D. de 1867.
22. Ibid.
23. Acuerdo Nº 64, 11 de octubre de 1902. L. y D., p. 290-291. (Palabras entre paréntesis nuestras).
24. D. Nº 25, 7 de julio de 1908, p. 21.
25. Leyes y Decretos de 1908, II Semestre, pgs. 190-221-239, 272 y otras.
26. D. Nº 61, 7 de junio de 1909, L. y D. de 1909, p. 244-245.
27. Ibid.
28. Acuerdo Nº 56, 3 de setiembre de 1879.
29. D. Nº 3752 G-C, 6 de mayo de 1974. L. y D. de 1974, II Sem. p. 964-965.
30. D. Nº 42, 17 de julio de 1915 L. y D. de 1915, II Sem., p. 80-82.
D. Nº 30, 3 de julio de 1926 L. y D. de 1926, II Sem., p. 7-8.
31. D. Nº 185, 29 de julio de 1940. L. y D. de 1940, I y D. de 1940, II Sem., p. 357-358.
D. Nº 227, 13 de agosto de 1940. L. y D. de 1940, II Sem. p. 389-390.
D. Nº 2155, 13 de setiembre de 1957. L. y D. de 1957, p. 179.
32. D. Nº 235, 30 de octubre de 1948. L. y D. de 1948, II Sem., p. 337-338.
D. Nº 1904-G, 11 de agosto de 1971. L. y D. de 1971, II Sem. p. 593-594.
D. Nº 3201, 21 de setiembre de 1963. L. y D. de 1963, II Sem., p. 413.
33. D. Nº 552, 10 de julio de 1949. L. y D. de 1949, p. 408.
D. Nº 3201, 21 de set. de 1963. L. y D. de 1963, p. 413.
34. Ley Nº 118, 6 de julio de 1939 L. y D. de 1939, p. 301.
35. D. Nº 24, 27 de abril de 1970. L. y D. de 1970, p. 872-873.
36. D. Nº 2183-GC, 2 de febrero de 1972. L. y D. de 1972, p. 140.
37. Ley Nº 3598, 10 de diciembre de 1965. L. y D. de 1965, p. 862-866.
38. Ley Nº 235, 30 de octubre de 1948. L. y D. de 1948, p. 337-338.
D. Nº 2074-G, 26 de noviembre de 1971. L. y D. de 1971, p. 24-25.
D. Nº 1898-G, 4 de agosto de 1971. L. y D. de 1971, p. 333-334.
39. D. Nº 5373, 19 de octubre de 1973. L. y D. de 1973, p. 966-968.
40. D. Nº 6512, 25 de setiembre de 1980. p. L-334-335.

BIBLIOGRAFIA

- Fernández Guardia, Ricardo. El descubrimiento y la conquista.
San José: Editorial Costa Rica, 1976. Biblioteca Patria.
- Leyes y Decretos: 1825-1835-1848-1851-1858-1862-1867-1879-1902-1908-1909-1915-
1926-1939-1940-1948-1949-1957-1963-1985-1970-1971-1972-1973-1974-1980.
- Matarrita Ruiz, Mario. La hacienda ganadera colonial en el Corregimiento de -
Nicoya, siglo XVIII. Tesis de licenciatura en Historia, Facultad de Cien-
cias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1980.
- Quirós Vargas, Olandia. Aspectos socio-económicos de la ciudad del Espíritu -
Santo de Esparza y su Jurisdicción: 1574-1848. Tesis de licenciatura en
Historia, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1980.
- Sibaja, Luis Fernando. Nuestro límite con Nicaragua. San José. Editorial
Costa Rica, 1974.

