

CONSEJO DE DIRECCION

Daniel Camacho
Teresa Quiróz
Mario Fernández

AVANCES DE INVESTIGACION

Año 1976

Nº 15

28 SEP 1989

RUTA - SARAPIQUI HISTORIA SOCIO POLITICA DE UN CAMINO

Paulino González Villalobos



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

En la serie "Avances de Investigación" se publican los trabajos del Instituto de Investigaciones Sociales con el propósito de suscitar debates y críticas que permitan mejorarlos antes de su publicación definitiva.

CUBIERTA: Serpiente emplumada, Cerámica Vallejo Policromo de la Gran Nicoya, Guanacaste, Costa Rica. Propiedad de Molinos de Costa Rica.

La serpiente emplumada se manifiesta como una constante de la simbología precolombina desde América del Norte hasta América del Sur y está relacionada con la sabiduría semi-divina a lo largo de la historia.

Correspondencia y canje dirigílos a:
Centro de Documentación
Instituto de Investigaciones Sociales
Ciudad Universitaria "Rodrigo Facio"
Apartado 49
San Pedro de Montes de Oca
San José, Costa Rica.

RUTA-SARAPIQUI

ESTADÍSTICA

Historia socio política

El trayecto de un camino desde el nacimiento.

Capítulo I de SARAPIQUI, HISTORIA DE LA

zona de Sarapiquí, desde la fundación de Sarapiquí

hasta el presente, por el Sr. ESTEBAN MORA.

PAULINO GONZALEZ VILLALOBOS

INDICACIONES

RECONOCIMIENTO

agradecimiento

Agradezco la colaboración prestada por el señor ASDRUBAL ALVARADO VARGAS en lo referente a revisión de periódicos. Así mismo al señor JUAN CAVIEDES por la corrección de estilo.

EL AUTOR

EL AUTOR

PRESENTACION

En el programa de trabajo del Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica, se incluye el estudio de la cuenca del río San Juan, el cual se elabora como producto de la cooperación, interdisciplinaria de sus investigadores.

En este "Avance" el Lic. Paulino González, investigador del I. I. S. estudia algunos procesos históricos desarrollados durante el siglo XIX, en un segmento de esa área geográfica, la cuenca del río Sarapiquí. El interés concreto del autor es la relación entre el desarrollo vial y el proceso colonizador del Sarapiquí, sus conexiones con las estrategias dirigidas a establecer los instrumentos necesarios para el desarrollo de la incipiente economía capitalista del Valle Intermontano Central y los conflictos de intereses generados alrededor de este fenómeno tanto en el interior de la sociedad costarricense, como en el ámbito internacional.

Inicialmente esta perspectiva de análisis ocupaba un lugar secundario, siendo el estudio del desarrollo del comercio exterior realizado por medio de la ruta de Sarapiquí, el centro de interés principal. Este tema, sin embargo fue desechado, por falta de fuentes apropiadas.

Como sucede muchas veces en la investigación, el tema colateral o accesorio ocupa la atención prioritaria del autor y ese hecho da como resultado un trabajo de gran interés y utilidad. Con la esperanza de que participe de estas dos últimas cualidades, damos a la luz pública el presente trabajo del Lic. Paulino González.

DANIEL CAMACHO, Director
Instituto Investigaciones Sociales

CAPITULO I

Reflexiones Teóricas y antecedentes generales

- 1° Reflexiones sobre el método
y la coyuntura histórica
- 2° Antecedentes del camino a
Sarapiquí

CAPITULO I

REFLEXIONES TEORICAS

Y ANTECEDENTES GENERALES

1. REFLEXIONES SOBRE EL METODO Y LA HISTORIA

Quando se afirma que un camino es un medio de enlace entre dos puntos geográficos relativamente distantes, el énfasis se pone en un aspecto espacial que es abstracto: Es necesario, entonces, explicar el contenido concreto del concepto; este contenido está determinado por la función social que un "camino" cumple.

En este estudio, estamos principalmente, frente a una obra de "infraestructura", planeada con el propósito de satisfacer necesidades objetivas, y de carácter económico, social y eventualmente político-militar. El énfasis relativo sobre alguna de esas necesidades depende, en cada período histórico, de:

- las condiciones bajo las cuales se producía, se entercambiaba y circulaban las mercancías en la formación social costarricense,
- el diferente nivel de desarrollo alcanzado por las clases y capas sociales y el grado de acceso al poder de cada una de ellas,
- la posibilidad de acción del aparato del Estado, y,
- de la forma en que establecía la articulación de los intereses de ciertas clases criollas con las clases sociales que operaban a nivel transnacional.

De esta manera, la explicación del problema en estudio se encuentra ligada, en última instancia, al modo en que estaba estructurada la sociedad costarricense durante esa época, y a las readecuaciones que las coyunturas y momentos provocaron en ésta.

Por esto, es necesario efectuar un examen de las contradicciones, que existieron durante los diversos períodos en que se construyó el camino a Sarapiquí. Este examen debería permitir explicar los conflictos ocurridos en el proceso y, también, debería permitir determinar la íntima ligazón de las contradicciones particulares con otras contradicciones más profundas enraizadas en la estructura social que en cada coyuntura adquieren un renovado dinamismo.

Esta forma de percibir el objeto de estudio nos lleva al campo de la historia "total", siendo necesario señalar los rasgos característicos del período y los momentos precisos que investigamos. De este modo, procuramos determinar la articulación entre el caso particular que estudiamos y el desarrollo general de la sociedad; examen que pretendemos comprender en toda la gama de los conflictos que se generaron en el interior de la sociedad costarricense o incluso en aquellos producto de la relación de Costa Rica con otras naciones.

En líneas generales, es conveniente adelantar que el proceso estudiado se produce dentro del período histórico en el cual se formó y consolidó el Estado nacional, sobre la base de una economía capitalista dependiente (1820-1890).

Las primeras dos décadas del período señalado se caracterizaron por los ensayos en busca de un producto que vinculara la economía costarricense al mercado internacional. A este incipiente desarrollo de la economía, corres

pondió un aparato estatal pequeño y débil en proyecciones. Con la ins-
 tauración de la agricultura del café, en el Valle Intermontano Central,
 se generó el esperado enlace con el mercado internacional. Al interior
 de la economía costarricense se produjo un tipo de especialización produc-
 tiva que definiría los términos de la dependencia. Edelberto Torres, ana-

liza este proceso de la siguiente manera:

"la división social del trabajo es la base del proceso de desarro-
 llo de la economía mercantil y capitalista. En Centroamérica tal
 división social se consolida como una primera especialización pro-
 ductiva, con la vinculación al mercado internacional. El destino
 de las economías dependientes de exportación es, por una parte,
 convertirse ellas mismas en zonas especializadas de agricultura
 mercantil y, por la otra, y como efecto de la anterior, a limitar
 internamente la división social del trabajo, por ser innecesaria
 tal diversificación en relación a su propio mercado" (1)

El "nuevo orden económico", permitirá el crecimiento del aparato del
 Estado, quien empezará a imponerse en todos los niveles de la vida social,
 procurando ofrecer servicios útiles para el desarrollo del capitalismo.
 Es en este "nuevo orden económico", en donde la creación de servicios de
 transporte y comunicaciones, por el Estado o la empresa privada, se convier-
 ten en una necesidad objetiva insoslayable, pero sujeta en su dirección, a
 los intereses de los sectores sociales desarrollados alrededor de las nue-
 vas formas económicas.

(1) TORRES RIVAS, Edelberto: "La proletarianización del campesino en Guate-
 mala". En: Estudios Sociales Centroamericanos. N°2 (1972) pp. 86-87
 (2) CORDOBA, Arnaldo: La formación del poder político en México, 4° edi-
 ción, México: Ediciones Era (1975) p. 10

En este estudio, se procura determinar; cuáles fueron las condiciones que determinaron el interés por construir una vía hacia Sarapiquí; cuál fue el origen de los impulsos al movimiento colonizador de la zona; cuáles fueron los obstáculos opuestos a estos fines y, cuál fue la manera de enfrentarlos.

Para estos propósitos, se elaboraron dos hipótesis generales de trabajo:

- a- La construcción de una ruta de acceso al Atlántico, vía Sarapiquí, correspondió a una política tendiente a estimular y agilizar el crecimiento del comercio exterior y a emular la colonización interna, con el propósito de acelerar el proceso de desarrollo del capitalismo.
- b- La construcción de un camino adecuado hacia la costa Atlántica durante el siglo XIX, fue frenada por escasez de capital, mano de obra y tecnología; por el desconocimiento geográfico de la región y; por los conflictos políticos internos y externos.

En la exposición de este informe se seguirá el siguiente orden: primero se señalará, en términos generales, cuales fueron las necesidades sociales que exigían la construcción del camino al Atlántico y de dónde partieron las iniciativas tendientes a ese fin; luego se apuntarán las condiciones adversas a los proyectos y; finalmente se estudiará el proceso en concreto, detallándose sobre los conflictos sucedidos en cada una de las fases y las realizaciones logradas.

2. ANTECEDENTES DEL CAMINO A SARAPIQUÍ.

La construcción del camino a Sarapiquí estuvo íntimamente ligada a la expansión del mercado exterior. La necesidad de intercambiar los excedentes de producción agrícola y minera local por manufacturas elaboradas, requería del establecimiento de medios de comunicación y transporte de tal modo que facilitarían el enlace de las poblaciones del Valle Inter-montano Central, con los grandes centros consumidores y exportadores del exterior.

Las iniciativas tendientes a la construcción del camino, procedieron tanto del Estado como de la empresa privada. El Estado firmó una considerable cantidad de leyes mediante las cuales estimulaba a la empresa privada a realizar la obra; por ejemplo, entre otras cosas, se ofrecieron rega-lías de tierras. Sin embargo, la Empresa privada nunca respondió compac-tamente. Al contrario, para lo que podría haber sido su aporte a la con-creción del proyecto, la empresa privada se encontraba dividida en sus in-tereses. Estas divisiones se hacían evidentes en dos hechos:

- a- en los proyectos alternos al de Sarapiquí (Matina y San Carlos)
- b- los efectos sobre el mercado exterior con Chile, vía Puntarenas.

El primero de estos hechos, ponía de relieve las luchas intestinas entre las nacientes burguesías provinciales. El segundo hecho, aumentaba esta pugna, en la medida que la construcción de una carretera permitiría habilitar un puerto del Atlántico, estableciéndose una línea directa con Europa, afectando los intereses de los empresarios que operaban por el otro extremo. De aquí, que siempre fuera sumamente difícil conciliar intereses para realizar cualquiera de los proyectos, pues siempre surgían fuerzas antagónicas. Sin embargo, en ciertos momentos, cuando la fracción favora-

ble al camino al Sarapiquí tuvo marcada influencia en los organismos estatales de poder, lograron impulsar el proyecto dentro de un conjunto de limitaciones.

LEY DE OMBUDSMAN MUNICIPAL
INICIATIVA

CAPITULO II

ARTICULO 10

El Ombudsman Municipal podrá ejercer sus funciones en el ámbito de la competencia de la municipalidad.

Las limitaciones para un proyecto de ruta Sarapiquí

de ruta Sarapiquí

Las limitaciones para un proyecto de ruta Sarapiquí

Las limitaciones para un proyecto de ruta Sarapiquí

Las limitaciones para un proyecto de ruta Sarapiquí

- 1° La escasez de capital
- 2° La escasez de mano de obra
- 3° El desconocimiento geográfico
- 4° El escaso nivel tecnológico
- 5° Los conflictos internos de Costa Rica
- 6° Los conflictos externos

Las limitaciones para un proyecto de ruta Sarapiquí

CAPITULO II

LIMITACIONES PARA UN PROYECTO DE RUTA SARAPIQUI

1. LA ESCASEZ DE CAPITAL

Para la construcción de un camino capaz de satisfacer eficientemente las necesidades del transporte de mercaderías, se requiere canalizar considerables cantidades de capital con el propósito de adquirir los recursos materiales y humanos adecuados, para que la inversión no sea onerosa.

En el caso de este tipo de obras, el capital puede ser suministrado, por el Estado, por la empresa privada, o en forma mixta. La situación imperante en Costa Rica durante la primera parte del siglo XIX se caracterizaba por haber un capital disponible para nuevas inversiones sumamente reducido. Apenas existían algunos capitales particulares acumulados a finales de la época colonial y durante los primeros años de vida independiente; capitales que si bien sirvieron de base para el inicio de la agricultura del café, eran insuficientes para el desarrollo de una producción en gran escala. Para poder llevar a cabo esta última empresa, fue fundamental el
(3)
financiamiento británico .
(4)

(3) FONSECA CORRALES, Elizabeth. Don Juan Manuel de Cañas. Ultimo gobernador de Costa Rica. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1973) p. 11.

(4) CARDOSO, Ciro F.S. "La formación de la hacienda cafetalera en el siglo XIX (informe preliminar de investigación)" San José: Documentos CSUCA (1972)p.p. 15-16

Esta escasez de capital de inversión repercutió sobre el tamaño y tipo de las empresas particulares, sobre el desarrollo del aparato del Estado y, particularmente, en lo relativo al desarrollo vial. Solo años después con la consolidación de la economía caficultora, empezaron a crecer las empresas privadas, se amplió la esfera de acción del aparato del Estado y se canalizaron capitales para la construcción de este tipo de obras de "infraestructura".

Por la presencia de esa limitada capacidad de inversión, el desarrollo vial del país se realizó muy lentamente. Era más rentable para los empresarios invertir en actividades en donde el capital se reprodujera con mayor rapidez, que correr riesgos en obras, que aunque útiles para el incremento del comercio y la producción, tenían por el momento, otras obras existentes como alternativa de servicio.

Sobre este aspecto, José Luis Vega Carballo afirma:

"... el escaso el potencial económico que tenía el país en las primeras décadas del desarrollo cafetalero, etapa en que se requerían fuertes inversiones de capital, siendo difícil fomentar la construcción de un camino empedrado hacia la costa atlántica, pudiéndose apenas con enormes dificultades sostener el que contactaba con el puerto de Puntarenas ..." (5)

(5) VEGA CARBALLO, José Luis. "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica (II)". En: Estudios Sociales Centroamericanos N° 6 (1973) p. 90.

2. LA ESCASEZ DE MANO DE OBRA.

La escasez de mano de obra está directamente relacionada con características demográficas y sociales tales como: el reducido volumen y lento crecimiento natural de la población costarricense y por la estructura de la tenencia de la tierra.

El volumen y crecimiento de la población costarricense durante la primera mitad del siglo XIX era sumamente reducido. Según los datos aportados por el Obispo Thiel, recompuestos por Carlos Araya, la situación fue como la describe el cuadro I.

CUADRO I

CRECIMIENTO DE LA POBLACION DE COSTA RICA

(por regiones)

REGION	1824	1836	1844
San José	16.651	23.606	28.944
Cartago	14.836	18.548	21.614
Heredia	12.260	15.262	16.680
Alajuela	8.827	8.963	12.643
Puntarenas	1.628	2.078	2.775
Guanacaste	5.536	7.067	8.175
Limón	1.285	1.381	1.455
Bocas del Toro	1.460	1.460	1.585
TOTAL	65.393	76.365	81.466

El aumento de la población durante este período fue del 20% o sea, de aproximadamente el 1% anual. Uno de los elementos que más influyeron

(6) ARAYA POCHET, Carlos "Los factores demográficos y su incidencia en la evolución económica y social (1821-1843)" En: Revista de Costa Rica N° 8 (1975) p. 9

(7) Ibidem.

al respecto fue la alta tasa de mortalidad infantil la que subió de
(8)
260 X 1000 en 1829, a 353 X 1000 en 1831, y a 432 X 1000 en 1836 .

La mayor parte de esta población (el 75%), se concentraba en el Va-
(9)
lle Intermontano Central . En esta área, la distribución de la tierra
y la facilidad a acceder a nuevas propiedades, permitía que la mayor
parte de las familias fueran propietarias, siendo muy pequeño el grupo
de personas que vivían de la venta de su fuerza de trabajo.

El fenómeno arriba señalado influyó fuertemente sobre la disponibi-
lidad de mano de obra para la construcción del camino a Sarapiquí y tam-
bién de otras vías dirigidas hacia las costas. En los lugares en donde
debía reclutarse mano de obra, los asentamientos eran inexistentes o esca-
sos. Por otro lado, los pequeños propietarios y los pocos trabajadores a-
salarizados del Valle, tenían poca disposición para trasladarse a territo-
rios inhóspitos, sobre todo cuando había una creciente demanda de mano de
obra en su zona de residencia.

3. EL DESCONOCIMIENTO GEOGRAFICO.

El conocimiento del medio natural es de gran importancia para determi-
nar cuáles son los proyectos que sobre él pueden implementarse y cuáles
los recursos necesarios para dominar esa naturaleza.

El desconocimiento geográfico sobre la zona de Sarapiquí, no solamente
con respecto al estudio científico, sino con respecto a las más simples
características territoriales de la zona, era casi absoluto.

(8) Ibidem.

(9) Ibidem.

Las llanuras del norte estuvieron al margen de la conquista de Costa Rica; las expediciones dirigidas a esos parajes fueron muy pocas.

Durante la época historiada sobre esta zona existían más mitos que conocimientos científicamente organizados. Esto influyó profundamente sobre los proyectos de construcción de la vía. Las apreciaciones eran sumamente generales y hasta ingenuas. En 1846, por ejemplo, se decía:

"El Sarapiquí ha sido por mucho tiempo el objeto de las indagaciones de los costarricenses que creían llegar por él al río y puerto de San Juan de Nicaragua, y el resultado ha sido averiguar que el Sarapiquí es navegable aunque tiene peligrosos raudales, que, después de desembarcar en el río de San Juan la navegación es algo fácil aguas abajo hasta el punto en donde este río se divide en dos brazos, el uno bajo el nombre del río Colorado, lleva cuatro quintas partes del agua, el otro, con una quinta parte solamente, conserva el nombre de San Juan y va a desembocar al puerto de ese nombre. (10)

Otro ejemplo lo brindan las consideraciones de la Comisión de la Sociedad Económica Itineraria, que, siguiendo las disposiciones del Ejecutivo, hubo de realizar un reconocimiento de veredas en 1848.

"1° la distancia hasta el puerto es calculada solamente en 21 leguas; 2° la cordillera más baja y tendida que la del Aguacate. 3° el suelo es en su mayor parte firme y presenta vetas de piedra de cuarzo y otros terrenos propios para calzar los puntos fangosos. 4° la navegación del Sarapiquí es susceptible de todas las mejoras necesarias para la exportación del café. (11)

Estas apreciaciones eran relativamente correctas, pero simplistas, pues no tomaban en cuenta otros aspectos de tipo biológico que debían ser ponderados a la hora de determinar el tipo de camino a construir, tal y

(12)

como lo hace Olger Avila al referirse a la vegetación:

"(como) ... la vegetación crecía con gran rapidéz, el camino o vereda desaparecía con facilidad. Así que cada viajero debía buscar la direc-

(10) M.C. "Continuación de Breve Geografía de Costa Rica" En: El Mentor Costarricense. Febrero 7 (1846) p. 2.

(11) "Camino al Norte" En: El Costarricense. junio 10 (1848) p. 381

(12) AVILA BOLAÑOS, Olger. La sociedad Económica Itineraria 1843-1854. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1971) p. 375

ción más conveniente."

Pero este desconocimiento geográfico se hace más evidente en el señalamiento de los errores cartográficos hecho por Clotilde Obregón al mapa de Felipe Molina, el de mejor calidad en la época:

"Los costarricenses no conocían bien su país, los mapas que existían eran muy pocos, imperfectos desde luego, y sobre ellos se basaban los proyectos de construcción de caminos."

El mapa de don Felipe Molina incluye en su trabajo, a pesar de ser uno de los mejores sobre nuestro país en esta época, presenta grandes fallas, entre otras cosas notamos que la costa del Pacífico tiene enormes imperfecciones, la Península de Osa prácticamente no existe, y los ríos que desembocan en ambos mares eran desconocidos en su mayoría, y los que se conocían no estaban señalados en su totalidad. El Tempisque, Térraba y San Carlos por ejemplo, tienen una tercera parte de su extensión verdadera. Algunas cordilleras no aparecen, por lo que no nos puede extrañar que se pensara construir un camino de Puntarenas a Sarapiquí, considerando más fácil y corta esa ruta, o se proyectase un canal de Bocas del Toro a Chiriquí, sin tomar en cuenta la Cordillera de Talamanca.

Las ciudades del Valle Central aparecen situadas más al N.O. de lo que realmente están mientras que las del Guanacaste se encuentran todas hacia el S.E., cercanas a la parte interior del golfo y a la boca del Tempisque: Bagaces aparece situada prácticamente donde luego se fundaron las Juntas y cerca de Puntarenas, que a su vez aparece más hacia el interior del Golfo de lo que realmente está, o sea más al N.O." (13)

Si el desconocimiento geográfico del país era significativo, peor

era en lo relativo al Sarapiquí, la misma autora nos dice al respecto que:

"En los mapas de aquel tiempo, el Sarapiquí aparece dibujado en toda su extensión, pero por los errores propios del desconocimiento completo de la geografía patria, se situaba siempre a la ciudad de San José, no solo más al Oeste, sino también más al norte, de donde la idea de construir un camino al río se consideraba de fácil realización, pues la distancia se suponía relativamente corta" (14)

(13) OBREGON QUEZADA, Clotilde. La Primera Administración del Doctor Castro 1847-1849 (Política externa) Segundo Tomo. San José. Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1968) pp. 169-170

(14) Idem p. 173.

4. EL ESCASO NIVEL TECNOLÓGICO.

Para dominar la naturaleza es necesario el empleo de los recursos tecnológicos más adecuados disponibles en la época.

En el camino a Sarapiquí, la tecnología usada, probablemente fue muy rudimentaria. Durante la primera fase, la de las exploraciones y construcción de las primeras veredas (1819-1835), los trabajos estuvieron a cargo de personas no especializadas; a las que llamaban "prácticos en la zona"; lo que construyeron fue simples "picadas" hechas con instrumentos livianos. Durante la segunda fase, (1836-1846) participaron primero los "expertos" (personas que además del conocimiento de la zona, habían participado en la construcción de otros caminos) y después cuando se fundó la Compañía del Sarapiquí (en 1851), la obra estuvo a cargo de un Ingeniero, contando con cuadrillas experimentadas en el camino a Puntarenas. Años más tarde, unos especialistas extranjeros, vendrían a evaluar estos trabajos; el resultado de la evaluación fue una dura crítica a la obras realizadas y la determinación de graves errores técnicos en el diseño de dichas obras ⁽¹⁵⁾.

El grado de desarrollo tecnológico adquirido hasta la época, era muy rudimentario, esto dificultaba las posibilidades de coronar exitosamente la obra. De ahí también, la mala calidad y la ineficacia de los trabajos realizados.

5. LOS CONFLICTOS INTERNOS DE COSTA RICA.

Los conflictos de intereses surgidos en el interior de la naciente burguesía agromercantil entrabaron la construcción del camino a Sarapiquí.

La pugna entre las distintas fracciones que procuraban controlar el comercio de exportación e importación, se reflejó en la elección de la vía adecuada para entablar los lazos con el mercado exterior. Numerosas fueron las contradicciones de la época; éstas iban desde el conflicto entre las incipientes burguesías de las distintas ciudades, quienes se enfrentaron entre sí con vista a adquirir la hegemonía política y económica, hasta las luchas entre comerciantes y agricultores. De las primeras, son claros ejemplos: las guerras de Ochomogo (16) y la Liga (17); de las segundas, el golpe de Estado contra el gobierno de don Rafael Gallegos en 1846, entre muchas otras acciones similares.

En tales conflictos fueron usados diferentes medios de lucha, desde la disputa periodística hasta el asalto del poder político por las armas.

Estos enfrentamientos fueron de nefastas consecuencias para la construcción de una vía al Atlántico y particularmente para el camino a Sarapiquí.

El científico alemán Alejandro von Frantzius se refería a estos problemas en la obra suya escrita en la década de los años sesenta del siglo pasado:

"Desgraciadamente intervinieron en esta cuestión (el camino al Atlántico) tantos intereses personales, que nunca se llegó a la reunión de todas las fuerzas. A medida que uno u otro partido político llegaba a ser momentáneamente el más poderoso, se trabajaba en una u otra di-

(16) Para los detalles de este conflicto Cf. JIMENEZ, Manuel de Jesús. Noticias de Antaño. San José: Imprenta Nacional (1946) p.p. 75-101.

(17) Al respecto Cf. FERNANDEZ GUARDIA, Ricardo. La Guerra de la Liga y la invasión de Quijano. San José: Librería Atenea (1950)

rección y de este modo se desbarató un capital importante, sin que Costa Rica consiguiera poseer hasta hoy lo que es para ella una cuestión de existencia sumamente importante, v. gr. un camino de comunicación hacia el océano Atlántico. (...)

Para una población tan reducida, que no comprendía más de 180.000 habitantes, no era pequeña tarea la de construir, con sus propias fuerzas, un camino de montaña como se hacía necesario. Hubiera sido menester un gobierno estable, enérgico e ilustrado. En lugar de esto, los presidentes cambiaban cada 4 o 5 años y además estallaron de tiempo en tiempo, guerras intestinas y revoluciones, causado por los celos con que una pequeña ciudad veía los adelantos de otra y trataba de detenerlos". (18)

6. LOS CONFLICTOS EXTERNOS.

El proceso de la independencia política de España, la organización de los estados nacionales y los conflictos entre las grandes potencias que se disputaban su influencia sobre el istmo, también influyeron sobre las políticas de desarrollo vial.

El paso de la colonia a la vida independiente permitió la ruptura de las trabas comerciales, abriéndose entonces nuevas posibilidades de canalizar el excedente de la producción. Para ello se requirió del establecimiento de tratados comerciales y su fundación de empresas especializadas en el comercio. Este proceso se acelera, especialmente, a partir de la ruptura de la República Federal de Centroamérica en 1838, provocándose, al mismo tiempo, una serie de conflictos relativos a la afirmación territorial de los pequeños estados, asunto en el que intervendrán las potencias mundiales debido a sus intereses mercantiles, sobretodo con vista al control del sistema fluvial del San Juan-Lago de Nicaragua, sobre el cual habían proyectos canaleros de gran utilidad para aminorar el tiempo de transporte de

(18) FRANTZIUS, Alejandro von. La Ribera derecha del río San Juan (una parte casi desconocida de Costa Rica) traducción de Pablo Bioley. San José: Tipografía Nacional (1893) p.p. 8-9.

mercancías y hombres entre el Pacífico y el Atlántico.

Estos intereses fueron de trascendental importancia cuando se intentó construir el camino a Sarapiquí, pues el puerto de San Juan del Norte (o sea el punto de llegada del sistema de comunicación), estaba en territorio nicaraguense. Este se encontraba en una zona de disputa entre los zambos-mosquitos apoyados por Inglaterra y los nicaraguenses apoyados por los Estados Unidos .

nonoicerafuxi 1.212
3741-4121 :220,120

1911-11-10
1911-11-10
1911-11-10
1911-11-10
1911-11-10

(19) RODRIGUEZ RUIZ, Armando. El doctor José María Castro M. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1952) p. 102.

... (faint text) ...
 ... (faint text) ...

CAPITULO III

**1° Fase: Exploraciones y
veredas; 1819-1835**

- 1° La expedición de Rodríguez del Río 1819
- 2° La expedición de Mora Fernández y sus proyecciones 1820-1826
- 3° La Compañía de Alajuela (1827-1830)
- 4° Las expediciones de Pío Murillo (1831-1835)

... (faint text at the bottom of the page) ...

CAPITULO III

1ª Fase: Exploraciones y veredas; 1819-1835

1. LAS CONDICIONES.

La necesidad de mejorar las comunicaciones con Nicaragua, para poder canalizar los excedentes de tabaco y zarzaparrilla, y la búsqueda de un vínculo directo con el mercado mundial, estimuló a varios empresarios a explorar y construir algunas picadas en la zona de Sarapiquí. Tales actividades tuvieron el apoyo estatal, sin embargo, como ya se dijo, la falta de capital de inversión en suficiente cantidad y ciertos conflictos políticos a nivel nacional e internacional obstaculizaron la construcción de una vía adecuada.

Al calor de las luchas por la ruptura de las trabas coloniales al comercio interprovincial, apareció el problema del camino a Sarapiquí como medio de agilizar el intercambio de mercaderías con Nicaragua.

Las primeras exploraciones con ese propósito se realizaron a finales de la época colonial, cuando se estaba desarrollando lo que don Luis Felipe

(20) González, ha llamado el "florecimiento económico"; o sea, cuando se producían algunos artículos en un volumen tal que superaban las necesidades del pequeño mercado interno, urgiendo, en consecuencia, su colocación

en el mercado exterior para así lograr el abastecimiento de manufacturas.

Los mercados tradicionales para la producción costarricense estaban en Panamá y Nicaragua. Hacia ambos rumbos existían caminos de herradura. (21)

(20) GONZALEZ FLORES, Luis Felipe. Historia de la Influencia Extranjera en el desenvolvimiento educacional y científico de Costa Rica. San José: Imprenta Nacional (1921) p. 27

(21) Ministerio de Transportes. Reseña histórica de los transportes en Costa Rica. San José: Departamento de Planificación del Ministerio de Transportes (1967) p. 3.

A partir de 1811, en Puntarenas, se empezó la construcción de canoas y barquitos para el comercio marítimo con Panamá .

Este mercado absorbía la mayor parte del excedente costarricense de cacao, tabaco, zarzaparrilla, e inclusive de subsistencia, y otros productos tales como las artesanías familiares (bizcocho) ect., siendo

fundamental la colocación de esos artículos para su intercambio para su manufacturas inglesas y artesanías sudamericanas . Con respecto a Nicaragua, las posibilidades de intercambio eran menores, tanto por producirse ahí los mismos artículos como por que las transacciones debían hacerse

en metálico y, en Costa Rica había una gran escasez de circulante .

A partir de 1813, las relaciones mercantiles con Panamá, entraron en una fase de inestabilidad a raíz de las prohibiciones impuestas por Guatemala al comercio de Costa Rica. Esto trajo como consecuencia una fuerte ola de protestas. El cabildo de Cartago hizo énfasis en los problemas sociales que podía producir la restricción del comercio:

"Con esto se quita de las manos del labrador el arado que nada le producía, no teniendo venta sus frutos y los brazos robustos e industrioses del labrador se volverán o de holgazán inútil o de malhechos que busquen con los delitos la subsistencia que no les puede dar su dura y honesta ocupación".

El propio gobernador, don Tomás de Acosta fue más allá en su crítica, al desenmascarar los intereses monopólicos y expansionistas de los comer-

(22) GONZALEZ VIQUEZ, Cleto. El puerto de Puntarenas (algo de su historia) San José: Imprenta Gutenberg (1933) p. 9.

(23) ESTRADA MOLINA, Ligia. La Costa Rica de don Tomás de Acosta. San José: Editorial Costa Rica (1965) p. 66

(24) FONSECA CORRALES, Elizabeth. Opus cit. p. 10

(25) GONZALEZ VIQUEZ, Cleto. Opus cit. p. 10

(26) Actas del Cabildo de Cartago. En: GONZALEZ VIQUEZ, Cleto; Opus cit. p. 9.

cientas guatemaltecos, quienes, a su entender, pretendían que los costarricenses quedaran obligados a comprar las manufacturas en Guatemala o a sus revendedores de León a muy altos precios y así "... tenerla (a Costa Rica) encadenada a la voluntad de los guatemaltecos". (27)

Estas restricciones generaron una toma de conciencia en los mercados costarricenses sobre algunas de las condiciones que entrababan el desarrollo de la economía colonial, y los llevó a tomar algunas medidas de importancia, entre las cuales está, la búsqueda de un camino más expedito hacia Nicaragua, pues como señala Elizabeth Fonseca, la ruta terrestre estaba en muy mal estado y la distancia era bastante grande, de manera que:

"... cuando se intentó exportar algunos productos a la provincia de Nicaragua, el hacerlo acarrearía pérdidas". (28)

Una ruta alternativa en que se pensó, fue Sarapiquí; a esos territorios se dirigieron las primeras exploraciones en busca de la vía más adecuada.

Las empresas exploratorias que se organizaron, estuvieron muy mal pertrechadas; fueron realizadas sin los medios técnicos ni el personal necesarios que se requería para aspirar a obtener la información, que luego permitiría construir un camino acorde con el tipo de medio de transporte que exigía el traslado de la mercadería de comercio exterior.

Estos improvisados exploradores, a lo sumo, estuvieron capacitados para señalar ciertas "picadas" en la montaña, las cuales desaparecían rápidamente por efecto de las condiciones del medio geográfico.

(27) ACOSTA, Tomás de. En González Viquez, Cleto. Opus Cit. p. 10

(28) FONSECA CORRALES, Elizabeth. Opus cit. p. 9.

Lo más valioso de su acción fue mantener vivo el interés estatal y de la empresa privada por el el camino, y el haber aportado sus impresiones de viaje, que sirvieron de alguna orientación a los trabajos de la fase siguiente.

2. LA EXPEDICION DE RODRIGUEZ DEL RIO. 1819

La primera expedición que quiso reconocer la zona, fue enviada por don Eusebio Rodríguez del Río, en el año 1819 (29). Esta empresa fue de su iniciativa y con fines estrictamente particulares. Si en algo trascendió al negocio personal, fue en la medida en que la experiencia adquirida iba a ser utilizada en un viaje posterior con mayor repercusión social.

Hasta esta fecha, la zona en estudio, era casi totalmente desconocida, a excepción de la parte lindante con el río San Juan, descubierta por Alonso Calero en 1539, y que empezó a ser navegada a partir de 1814-1815 (30) poco después de la habilitación de San Juan del Norte como puerto para comercio exterior en 1796 (32). El interés de las autoridades coloniales por aprovechar el Sarapiquí como medio de comunicación había sido muy escaso; solo se tiene conocimiento de una expedición en 1591, enviada por Velázquez Ramiro al mando del capitán Francisco Pavón, con el fin de determinar la ruta para un camino que comunicara a Esparza, y el Golfo de Nicoya con el río de Sarapiquí (33), proyecto que nunca se llevó a la práctica.

(29) FRANTZIUS, Alejandro von. Opus cit. p. 10

(30) FERNANDEZ GUARDIA, Ricardo. Historia de Costa Rica. El descubrimiento y la conquista. IV edición. San José: Librería Lehmann y Cia. (1951) p.p. 68-69

(31) AVILA BOLAÑOS, Olger. Opus cit. p. 44

(32) ZELAYA GOODMAN, Chester. Nicaragua en la Independencia San José: EDUCA (1971) p. 40

(33) SIBAJA, Luis Fernando. "El Sarapiquí como vía de comunicación internacional durante el siglo XIX" en: Revista de Costa Rica N° 3 (sin fecha) p. 57

Más tarde, en las postremerías de la colonia, Don Francisco Tortos y el religioso Encarnación Fernández, se internaron por la depresión existente entre el Barba y el Irazú. Dos campesinos, Quiroz y Salazar también estuvieron recorriendo dichos parajes. (34)

En resumen, hasta la fecha de la expedición de Rodríguez del Río, estas habían sido las experiencias acumuladas, las que, como se vé, no habían producido nada nuevo.

La expedición de Eusebio Rodríguez, sí tuvo alguna efectividad, aunque de carácter individual. Sus hombres recorrieron la zona hasta el río San José obteniendo muy buenos conocimientos sobre la calidad de esas tierras, razón por la cual se motivó para establecer allí una finca ganadera. (35)

3. LA EXPEDICION DE MORA FERNANDEZ Y SUS PROYECCIONES. 1820.

En 1820, un importante mercader de zarzaparrilla, se propuso encontrar un camino que facilitara y abaratara el transporte de sus mercancías hacia Nicaragua. Se trataba de don Joaquín Mora Fernández, quien (36)

obtuvo para su empresa a los guías de don Eusebio Rodríguez. (37)

(34) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 11.

(35) Ibidem.

(36) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Los Gobiernos Constitucionales de don Juan Mora Fernández 1825-1833. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1974) p. 105.

(37) FRANTZIUS, Alejandro von. Opus cit. p. 12.

Algunas crónicas, relatan así, el recorrido de esta expedición:

"La expedición se inició a principios de 1820. Llegó al río San José (después de haber pasado por los ríos Torres, Ipís, Virilla, Las Piedras, Quebrada Honda, Río Macho, Cascajal, Santa Rosa, Río Blanco, La Patria, El General y Santa Clara) y ahí dejaron las cabalgaduras los hombres que iban con él. El equipaje lo llevaron al principio al hombro; cuando se dieron cuenta que el río era navegable, hicieron construir un bote y se fueron por el río con dirección N.O., hasta encontrarse con un río que tiempo después supieron que era el Sarapiquí. Continuó la expedición por este río que tenía muchas vueltas y era además abundante en peces. Después de haber navegado un trecho llegaron a una playa arenosa, que se le llamó la playa del gusto; continuaron su recorrido, esperaron el primer bote que llegaría de San Juan del Norte, y siguieron por él hasta Nicaragua y al ser presentados al gobernador, éste reconoció la importancia del descubrimiento de la nueva vía de comunicación por lo que entregó a Mora una recomendación para el Gobierno de Costa Rica" (38).

El descubrimiento de esta ruta fue, desde un punto de vista geográfico, un hecho importante. Sin embargo, no hubo un aprovechamiento in-

mediato del hallazgo. La independencia política de Costa Rica respecto de España, trajo como consecuencia una serie de problemas que impidie-

ron materializar las aspiraciones de construir un camino hacia el Sarapiquí. No obstante la necesidad de la ruta seguía vigente; el transporte de tabaco a Nicaragua producía una de las principales entradas del

erario público y la Junta Gubernativa de Costa Rica intentó habilitar la

vía. Para tales efectos envió a don Joaquín Mora a Nicaragua, para nego-

ciar con las Juntas que funcionaban en ese país. Poco tiempo después, (40)

hubo otra embajada, con el mismo fin presidida por don Mariano Montenegro (Factor de tabacos). Sin embargo, los conflictos políticos deri-

(38) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Opus cit. p. 105

(39) ZELAYA GOODMAN, Chester. Opus cit. p. 139-141

(40) Idem. p. 187

vados de las luchas entre las ciudades de León y Granada entrabaron el comercio y dieron al traste con la construcción de la vía; además la limitada capacidad de inversión de capital en Costa Rica, constituía un fuerte impedimento para el desarrollo de proyectos de tal envergadura. El gobierno mismo hacía con frecuencia, recortes presupuestarios para mantener sana la hacienda pública⁽⁴¹⁾, de tal manera, que no estaba en condiciones de financiar por sí mismo el camino; prueba de ello, son las gestiones para abrir la vía, en forma mancomunada con el gobierno de Nicaragua, al cual se le propuso, en los tratados de 1823, que los gastos se pagaran a prorrata⁽⁴²⁾, sistema que no se llevó a la práctica.

A pesar de los obstáculos financieros, el interés por la vía se mantuvo vivo. En 1824 se comisionó a Francisco Quirós para que efectuase un reconocimiento del terreno y rectificara la vereda⁽⁴³⁾.

Descubierta la primera vereda, los costarricenses comprendieron como los alcances del camino a Sarapiquí rebasaban el interés inmediato de una fácil comunicación con Nicaragua. Más que eso, se comprendía como la ruta podía servir de acceso a la Costa Atlántica, y por este medio, el país se pondría en contacto con el mercado internacional. Esto ha sido puesto en evidencia, por los razonamientos esgrimidos en la Asamblea Constitucional de 1825, al premiarse a Joaquín Mora por:

(41) SOLEY GUEL, Tomás. Historia económica y Hacendaria de Costa Rica. Tomo I. San José: Editorial Universitaria (1947) p. 139

(42) Idem. p. 132

(43) MORA, Niní de. Manifestaciones de Progreso 1824-1825. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1971) p. 31

"... los loables y gratuitos servicios que el ciudadano Joaquín Mora ha hecho al estado en especulación para abrir el camino más directo al mar del Norte por el río Sarapiquí y por mucho empuño por comisión del gobierno ..." (44)

La necesidad de descubrir, construir y mantener adecuadas vías de comunicación para el desarrollo del comercio, era de difícil concreción, por la falta de recursos financieros. El gobierno procuró resolver parcialmente estas dificultades estimulando a las personas que realizaran descubrimientos de nuevas vías de comunicación con premios en tierra y el pago de los gastos ocasionados por la empresa (5 de octubre de 1825) (45). Para el problema de refracción y construcción, el 13 de abril de 1826 se obligó a todos los habitantes cuyas edades fluctuaran entre los quince y cincuenta años a contribuir con dos días al año en la composición de caminos, en caso de no trabajar directamente podían contribuir con cuatro reales o nombrar un sustituto; de no hacerlo, serían multados con el doble de trabajo o dinero (46). Para resolver, el problema de la falta de mano de obra y para poder desarrollar la colonización interior se produjo una legislación que premiaba a los colonos con tierras (47).

Los proyectos de colonización incluyeron la zona del Sarapiquí lo que es explicable, pues su poblamiento facilitaría la construcción de la vía. El primero en interesarse en estos territorios fue el inglés John Hale. Este, en 1826, se comprometió a poblar la vereda del Sarapiquí con ingleses y norteamericanos, que traería especialmente. El lugar

(44) Archivo Nacional. Congreso. Documento N° 345

(45) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Opus cit. p. 103

(46) Ibidem.

(47) SOLEY GUELL, Tomás. Opus cit. p.p. 145-146

que Hale ofrecía poblar, se ha conocido, posteriormente, como "la Montaña del Inglés". También ofreció formar una colonia entre los ríos San José y el Hermoso. Finalmente, ofrecía construir un canal que comunicara al río Sarapiquí con el San Juan.

La empresa de Mr. Hale no pasó de ser un proyecto idealista. No hubo un nuevo intento de colonización sobre la zona hasta años más tarde.

4. LA COMPAÑÍA DE ALAJUELA (1827-1830):

Como ya lo hemos dicho, el interés por la vía al Sarapiquí no se limitaba al comercio con Nicaragua, sino que se extendía hacia un propósito más importante, una salida al Atlántico. El gobierno costarricense, con el objeto de incrementar el interés por construir este camino, emitió un decreto (el 12 de marzo de 1827), ofreciendo \$500 en dinero y \$1.000 en tierras, a quien descubriera un camino al San Juan.

Esto motivó a un grupo de empresarios alajuelenses a intentar una nueva expedición a la zona, para lo cual pidieron autorización a la municipalidad de Alajuela.

Los empresarios aprovecharon para su primera incursión algunos vestigios de la picadura del finado Ciudadano Franco Saborío.

Uno de los comisionados, el señor Miguel Alfaro realizó la primera expedición el 7 de agosto.

(48) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Opus cit. p. 99

(49) Archivo Nacional. "Expediente sobre descubrimiento de la vereda al Sarapiquí y río navegable a la ensenada de San Juan, su reconocimiento por el Gobierno y demás efectos subsiguientes". En Revista de los Archivos Nacionales. Año IV, N° 5 y 6 (1940). p. 291

(50) Idem. p. 292

(51) Sobre la expedición del señor Saborío no hemos encontrado ninguna otra referencia. Ibidem.

La crónica relata de la siguiente manera:

"... (Alfaro) logró llegar a un río capaz de navegar una piragua de veinte varas, y habiéndose hecho una, se embarcaron a fin de inspeccionar lo posible, llegando en un día y medio a un río que corre de Oeste a Este, como de treinta o cincuenta varas de anchura, del que volvieron por no tener bastimento, habiendo mandado en seguida más gente a continuar el descubrimiento, los que por hallar la canoa averiada del comején, dejaron dos hombres holtando palo para otra, y se volvieron a llevar suelas y bastimento, y en su retorno caminaron por los dos ríos embarcados tres días a donde por temor o descuido tuvieron la desgracia de naufragar perdiendo cuanto llevaban, con cuya noticia y pulsando la importunidad del tiempo, se suspendió su continuación para el verano en el que por los nubarrones, ausencia y ocupación de los prácticos se demoró hasta el tres de abril en que se fue el comisionado, haciendo nueva canoa, se embarcó siguiendo los dos primeros ríos hasta llegar a Sarapiquí, y de este a San Juan, gastando hasta la boca o ensenada, en todos ellos tres días de navegación y en su regreso cinco, subiendo de San Juan por Sarapiquí adonde sin darle fin a la navegación que ofrece, dejaron la picadura por estar enfermos, y salieron dejando piquete hasta la picadura de su entrada donde por haber dejado con la piragua el bastimento por su incapacidad para cargarlo, sufrieron fuertes necesidades y trastornos hasta que sabida la compañía mandó trece hombres hasta sacar los tres que quedaron (5 de junio)" (52).

Por lo anteriores problemas la compañía se vio obligada a pedir ampliación del término hasta el último de diciembre, lo cual les fue concedido (53)

Terminados los trabajos, estos fueron inspeccionados por un grupo de peritos y por el propio Jefe del Estado. Los resultados fueron negativos en cuanto a las posibilidades de utilización del camino e inclusive el río. Pues, según uno de los peritos:

"... la navegación desde el embarcadero de Sarapiquí al puerto, presenta algunas dificultades, está entendido que pueden vencerse con algún costo y trabajo." (54).

(52) Idem. 292-293

(53) Idem. 293.

(54) Idem. 288

A pesar de las dificultades, empezó a desarrollarse un pequeño flujo de circulación de mercancías a través de la vereda abierta por la compañía de Alajuela. Se tiene noticia concreta del paso de 18 mulas con tabaco para Nicaragua en el año 1828 (55)

No obstante los problemas presentados, el gobierno premió a los empresarios de acuerdo a lo legislado, no sin antes dejar consignado que:

"... aunque el hecho no es conforme exactamente al tenor y fines a aquellas leyes pues no es la vereda cómoda, sino muy difícilmente practicable para el transporte de caballerías cargadas" (56)

Evidentemente que se requería de una fuerte inversión de capital para convertir esa vereda en un camino útil para el comercio y no se disponía en el momento de tales recursos.

Los trabajos de la Compañía de Alajuela (junto con los realizados posteriormente, por don Pío Murillo desde Heredia), dieron pie para que en la determinación del punto de partida del camino hacia Sarapiquí, empezaran a incidir algunos fenómenos como los siguientes:

- la lucha por la hegemonía económica y política; lucha que se producía entre las incipientes burguesías de las principales ciudades del Valle Central,
- el combate por lograr monopolio en el acceso a una vía única para el comercio exterior.

Von Frantzius comenta esta situación, de la manera siguiente:

(55) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 19

(56) Archivo Nacional. Congreso. Documento N° 839.

"Las ciudades más ricas de Cartago y San José perseguían por su lado otros intereses, la primera veía su salvación en el establecimiento de un camino hacia el puerto de Matina; San José al contrario, sitio de gobierno y residencia de las familias más ricas en influencia, trataba de aniquilar los esfuerzos de la ciudad hermana con la construcción del camino al puerto de Puntarenas". (57)

Pugna en la cual también participarán Heredia y Alajuela, queriendo ambas ser el punto de partida del camino a Sarapiquí.

5. LAS EXPEDICIONES DE PIO MURILLO (1831-1835).

Los heredianos entraron en pugna a partir de 1832, cuando Pío Murillo envió a un grupo de hombres, desde la población de Barba, a encontrar la ruta más directa. Esta expedición es narrada, por Carmen Lila Gómez, de la siguiente manera:

"Después de muchas dificultades (los expedicionarios) llegaron a un afluente del Sarapiquí que llevaba el nombre de Puerto Viejo, continuaron hasta su desembocadura en el Sarapiquí.

Regresaron en agosto, con la poco placentera noticia de que el camino recorrido era absolutamente impropio para una vía de tránsito". (59)

No obstante el fracaso, al año siguiente, el mismo empresario mandó de nuevo a sus expedicionarios:

"Llegaron a las cabeceras del río San José (descubierto por don Joaquín Mora), en un punto en donde este río es navegable, y de ahí continuaron hasta su desembocadura en el río Sarapiquí, más abajo de la colonia francesa. En esta oportunidad se exploraron las llanuras regadas por los ríos San José y Sucio, que se conocen ahora con el nombre de Santa Clara". (60)

Esta nueva vereda tampoco sirvió, en el momento, para un proyecto de mayor envergadura, pues cuando al año siguiente John Hale intentó usarla para el transporte de mercaderías a lomo de mula y fracasó. Sin embargo, el gobierno indemnizó al empresario por su esfuerzo otorgándo-

(57) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. P. 19

(58) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 24

(59) GOMEZ URBINA, Carmen Lila Opus cit. p. 109

(60) Ibidem.

(61)

le los beneficios indicados por la ley .

En el año 1835, el gobierno procuró darle un nuevo impulso a la vía, mandando a rectificar y ensancharla hasta por cuatro varas, pero las guerras civiles pusieron fin a esos objetivos .

(62)

Paralelamente a las últimas expediciones se desarrollo un serio intento por colonizar las llanuras de Sarapiquí. El francés Alfonso Dumatray, fundó una compañía con tales fines, acogándose al decreto del 3 de junio de 1828 . El proyecto incluía la formación de una hacienda ganadera, fincas de caña, un ingenio y destilería. La cría de ganado no surtió los efectos esperados, pero la producción de azúcares y alcoholes tuvo un gran éxito inicial, siendo necesario aumentar anualmente el área de cultivo de la caña de azúcar . Tan solo en el segundo año de funcionamiento lograron producir 15.000 quintales de azúcar y 48.000 litros de ron, reproduciéndose el 500% del capital invertido . Para tales efectos había sido importada una maquinaria moderna, de la cual aún quedan restos . Además de los anteriores productos, tenían 4 cosechas de maíz al año y explotaban el plátano. El destino de su producción era San Juan del Norte. Sin embargo, la falta de mano de obra, el difícil acceso terrestre al interior y la insalubridad del clima dieron al traste con la empresa y, ya en 1838 estaba casi

(63)

(64)

(65)

(66)

(61) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 24

(62) Idem. p. 22

(63) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Opus cit. p. 101

(64) MELENDEZ CHAVERRI, Carlos "San Alfonso. La primera hacienda en la colonización de las llanuras de Sarapiquí". En Orbe N° 140, Año 25 (1982) p. 21.

(65) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p.p. 20-21

(66) GOMEZ URBINA, Carmen Lila. Opus cit. p. 101

completamente abandonada. Los derechos de la compañía fueron pasados a otra empresa también de capital francés, la de Henri de Wincop et Cie; este la vendió en 1846 a Anastasio de la Tijera quien la negoció con el gobierno de Costa Rica en el mismo año, sin que este se preocupara en el futuro por su desarrollo quedando totalmente abandonada . (67)

(67) MELENDEZ CHAVERRI, Carlos Loc. Cit. p.22.

CAPITULO IV

2º Fase: Marginación del
Proyecto de Ruta-Sarapiquí
1836-1846

- 1º Los grandes cambios
- 2º Un camino al Atlántico y sus problemas
- 3º La sociedad económica Itinerario y el "camino al norte"

CAPITULO IV

2° Fase: Marginación del Proyecto de Ruta-Sarapiquí 1836-1846.

1° LOS GRANDES CAMBIOS.

Durante el período de 1836-53 se produjeron una serie de cambios cualitativos en el interior de la sociedad costarricense que, al mismo tiempo, aumentaron la necesidad del camino a Sarapiquí y generaron procesos contradictorios. El elemento determinante de estas transformaciones fue el vertiginoso desarrollo de la agricultura del café. Este proceso se había iniciado en 1832 con la exportación a Chile; años después, este se acelera con el comercio directo con Inglaterra y, sobre todo con la inyección de capital financiero proveniente de esa nación .

El auge cafetalero gestó un rápido proceso de cambio de uso de la tierra en el valle Intermontano Central. Las subsistencias y los productos anteriormente hegemónicas (caña de azúcar, tabaco y trigo) fueron desplazados por el café, marginándose su producción a las áreas periféricas del Valle. De esta manera, se fue estableciendo un sistema de economía monocultivista, sistema que, en gran medida, fue gestado desde fuera por el capital inglés mediante el método de financiamiento por adelantado de la cosecha de café .

(68) FACIO, Rodrigo. Estudio sobre economía costarricense. 2^c edición San José: Editorial Costa Rica (1975) p. 43

(69) Idem. p.p. 47-48

Por medio de la producción y comercialización del café, se fueron enriqueciendo algunas familias, desarrollándose así la incipiente burguesía agromercantil. Esta clase, dadas las condiciones de su apareamiento va a estar íntimamente ligada a los financistas extranjeros, con quienes estableció un fuerte nexo de dependencia que se tradujo en acciones políticas y económicas muy concretas.

El crecimiento operado en el comercio exterior repercutió sobre el mercado interno, el cual se amplía y dinamiza, generándose importantes contradicciones entre los pequeños comerciantes (buhoneros y trucheros) y los grandes importadores que pretendían monopolizar el mercado. (70)

La naciente burguesía agromercantil se apropió del poder político en medio de una compleja red de contradicciones internas que dinamizaron su propio desarrollo. En el transcurso de este proceso, esta burguesía recurrió a la violencia directa y a la mixtificación ideológica para instaurar su hegemonía en todos los niveles de la sociedad.

El crecimiento de la economía influyó directamente sobre el fortalecimiento y ordenamiento del aparato estatal gracias a los impuestos aduaneros, que le permitieron al Estado cumplir mejor sus funciones, deslindándolas y extendiéndolas a nuevas órdenes. (71)

Este desarrollo, estimulado por el crecimiento del mercado exterior, requería de un eficiente sistema de comunicaciones adecuado al transporte masivo de mercancías. Si bien es cierto que durante esta

(70) Este proceso ha sido estudiado detenidamente por José Luis Vega Carballo en: "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica (II)" En: Estudios Sociales Centroamericanos, N° 6 (1973)

(71) FACIO, Rodrigo. Opus cit. p. 47

fase hay mayor capacidad de inversión de capital, ésta mayor capacidad se encontraba condicionada por: conflictos al interior de la burguesía agro-mercantil, por la carencia de mano de obra, por el deficiente desarrollo de la tecnología, por el desconocimiento geográfico y por ciertas coyunturas internacionales sumamente complejas, relacionadas con la afirmación de la soberanía territorial, y las disputas por la influencia geopolítica de las grandes potencias sobre esta zona.

Si el establecimiento de sólidos lazos mercantiles con Chile fue la condición determinante para una serie de transformaciones iniciales al interior de la sociedad costarricense. Transformaciones que repercutieron sobre los proyectos de desarrollo vial y, concretamente, con respecto al camino a Sarapiquí.

La relación comercial con Chile dio carácter prioritario a la vía que entroncaba el Valle Intermontano con el Pacífico. Al asentarse Puntarenas como centro nuclear del comercio internacional, los más poderosos intereses mercantiles se polarizarán en esa dirección, presionando al Gobierno en el sentido de mejorar el estado de los medios de comunicación. Todo esto, para lograr el incremento de sus negocios con Chile.

El Gobierno no contaba con suficientes recursos para construir, por sí mismo, un camino carretero a Puntarenas, apenas estaba en capacidad de ir haciendo algunos arreglos, tales como la construcción de los puentes más urgentes y pequeñas refracciones al camino de herradura. Con estos propósitos, se promulgaron algunas leyes para financiar los trabajos .

La situación antes descrita se mantuvo hasta 1843, cuando a raíz de los problemas de transporte del café a Puntarenas, se corrió el peligro de perder la cosecha. Este hecho, impulsó a la empresa privada a demandar al gobierno para que le entregase el control de aquellos medios de comunicación y relacionados con la comercialización del café.

Por otro lado, la necesidad de contar con una vía directa con los mercados internacionales y la urgencia de asentar el dominio territorial sobre la costa Atlántica (a raíz de las pretensiones de los moscos y neogranadinos), revivirá el interés por el camino a Matina.

Siendo estas las prioridades, el camino a Sarapiquí apenas fue considerado como una posibilidad remota, dándosele una atención mínima.

2. UN CAMINO AL ATLANTICO Y SUS PROBLEMAS.

La expectativa del comercio directo con Europa, determinó una conciencia de la necesidad de contar, a corto plazo al Atlántico. En las esferas gubernamentales, se discutía sobre la conveniencia de rehabilitar el camino a Matina. En 1833, el diputado Rafael Francisco Osejo realizó un estudio sobre las condiciones de la zona, en base al cual formuló una propuesta para el desarrollo de la costa atlántica, en donde ocupaba un lugar importante la construcción del camino. a

(73)

Matina. Antes y después se produjeron nuevas propuestas; se dictaron decretos para estimular su reconstrucción. Sin embargo, no es sino

(73) OSEJO, Rafael Francisco. "Informe sobre el Valle de Matina" En: Chester Zelaya Goodman, El Bachiller Osejo. Tomo II. San José: Editorial Costa Rica (1971) p.p. 345-353

hasta en 1838 cuando se envió al agrimensor Enrique Cooper a realizar un estudio. El dictamen de don Enrique fue desfavorable para el antiguo camino y efectuó una nueva propuesta de ruta por Turrialba, Moín hasta Limón. Sin embargo, el gobierno, jefado por Braulio Carrillo, decidió iniciar la reparación del viejo camino, para lo que pidió préstamos a los ciudadanos adinerados (74). Los trabajos de Carrillo fueron descontinuados a su caída, fracasando esta empresa.

El frustrado proyecto de Carrillo no solo obedecía a un interés económico, sino que tenía importantes implicaciones políticas. La costa atlántica de Costa Rica estaba seriamente amenazada por los zambos mosquitos y los neogranadinos, quienes sostenían pretensiones territoriales. Los zambos-mosquitos, protegidos por Gran Bretaña consideraban que su "reino" iba desde Gracias a Dios hasta Bocas del Toro. En 1839, prohibieron a los comerciantes de Moín pagar impuestos al gobierno de Costa Rica, asunto que provocó un intercambio epistolar entre el Ministro General don Modesto Guevara y el rey Mosco sobre la legitimidad de la posesión. Como consecuencia se produjo el envío de un destacamento militar costarricense hacia Moín en 1841. También se dio pie a un intento de intervención británica por parte del superintendente de Belice (Macdonald), quien junto con el rey mosco estuvieron a punto de desembarcar en dicho puerto (75).

(74) AVILA BOLAÑOS, Olger Opus cit. p.p. 48-50

(75) FERNANDEZ GUARDIA, Ricardo. Reseña Histórica de Talamanca. II Edición, San José: Imprenta Nacional, (1968) p.p. 93-109.

La amenaza neo-granadina se hizo efectiva en 1837 cuando ocuparon Bocas del Toro, territorio sobre el cual Costa Rica tenía derechos desde la época colonial, y que no pudo defender por carecer de suficientes recursos militares propios y no contar con la ayuda del tambaleante gobierno federal (76)

3. LA SOCIEDAD ECONOMICA ITINERARIA Y EL CAMINO AL NORTE.

Después del fracaso de Carrillo, el asunto del "camino al norte", como se le llamó en la época, quedó latente hasta el año de 1843. En ese año, a raíz de los problemas para el transporte del café a Puntarenas por el mal estado del camino, y debido al estancamiento de mercancías en el Puerto, un grupo de empresarios solicitó al gobierno:

"... se ponga en sus manos la dirección de las empresas de los caminos a los puertos ..." (77).

argumentando para ello que:

"... el interés individual es el agente más poderoso ..." (78).

De los textos anteriores, se deduce que ante la incapacidad del Estado para prestar los servicios más urgentes en el ramo de las comunicaciones, la burguesía agromercantil, toma conciencia de sus intereses y demanda para sí la dirección de esos servicios, basando su argumento en uno de los principios ideológicos fundamentales del liberalismo económico; el interés individual.

(76) Idem. p. 99

(77) Oficial. "Decreto de Fundación de la Sociedad Económica Itineraria" en Avila, Olger. Opus cit. p. 407

(78) Ibidem.

* El término de Camino al Norte se usó para indicar en términos generales los proyectos tendientes a unir al Valle Central con el Atlántico.

La solicitud fue pasada al Poder Legislativo, suscitándose allí, interesantes debates que mostraron el fraccionamiento de la burguesía. En el proyecto original, se privilegiaba la construcción del camino a Punterenas, posición refrendada por algunos legisladores. Sin embargo, otro grupo propiciaba la construcción de un camino al Atlántico por cualquiera de las dos posibles vías: Matina o Sarapiquí. Al final se aprobó que la Sociedad Económica Itineraria se encargase de construir caminos hacia ambos mares, conciliándose momentáneamente las dos posiciones.

La Sociedad Económica Itineraria centró sus actividades en la construcción de un camino carretero hacia Puntarenas, obra que fue realizada entre 1844 y 1846. Esto fue financiado mediante el impuesto a la exportación de café (un real por quintal), el impuesto de consulado y peaje sobre las mercaderías que se importaban; empréstitos a la empresa privada y aportes del Gobierno.

Respecto del camino al norte, durante los tres primeros años de funcionamiento de la Sociedad Económica Itineraria, apenas si se limitó a formar una Junta Auxiliar de Alajuela, en 1844. La meta que se encargaría, era la de promover la construcción de un camino en dirección a Sarapiquí. Tal Junta estuvo constituida por: don José María Alfaro, Juan José Lara, Juan Barth, Florentino Alfaro y Rafael Solórzano. La única importancia de esta Junta fue su existencia, pues en las dos reu-

(79) AVILA NOLAÑOS, Olger. Opus cit. p.p. 216-217

(80) Idem. p. 142

niones que realizaron, se limitaron a proponerle al Ejecutivo la crea
ción de un impuesto sobre los licores extranjeros para financiar el
(81)
camino .

Con respecto a la vía de Matina también se formó una Junta Auxi-
liar en Cartago (integrada por Buenaventura Espinach, Francisco María
Oreamuno, Patrocínio Alvarado, José María Arias y Enrique Cooper).

Para esos años aún no se había decidido cual era la vereda que mejores
condiciones presentaba para la construcción del camino definitivo. Por
esa razón, se organizaron, casi consecutivamente, tres grupos de explo-
radores con el propósito de indicar la ruta óptima . Sin embargo,
(82)
estas empresas no llegaron tampoco a ofrecer la alternativa correcta,
pues en los distintos dictámenes influyó con gran peso al interés per-
sonal de la mayor parte de los exploradores. Además, no existía un or-
ganismo realmente interesado en el asunto que tuviera el poder y los
recursos para materializar la obra.

(81) Idem. p.p. 371-372

(82) Idem. p.p. 323-333

CAPITULO V

3° Fase: El Sarapiquí

readquiere actualidad

(1846-1851)

1. Coyuntura cafetalera y aparecimiento de burguesía agromercantil
2. Los conflictos en el seno de la burguesía.
3. Los conflictos internacionales

CAPITULO V

3° Fase: El Sarapiquí readquiere actualidad (1846-1851)

1° COYUNTURA CAFETALERA Y APARECIMIENTO DE BURGUESIA AGROMERCANTIL.

En 1846, la naciente burguesía agro-mercantil había logrado un importante desarrollo. Por esos años, se generaron fuertes conflictos de intereses en su interior. Estos conflictos dependieron de la forma en que las distintas fracciones se articularon al mercado exterior. Al calor de estas luchas intestinas, se removi6 el problema de la vía del Sarapiquí, el cual tom6 actualidad y un enérgico respaldo político; sin embargo, la coyuntura internacional conspiró directamente contra el proyecto, poniéndose inclusive en peligro la paz interior y la soberanía nacional.

La apertura de un mercado internacional seguro y dispuesto a absorber crecientes cantidades de café a un precio favorable, fue un elemento fundamental para el desarrollo de esta actividad productiva. El volumen de las exportaciones a Chile e Inglaterra aumentó casi constantemente, tal y como se puede observar en el cuadro:

El cuadro que sigue muestra el volumen de las exportaciones de café de Sarapiquí a Chile e Inglaterra durante el período 1846-1851. El volumen de las exportaciones aumentó considerablemente durante este período, lo que demuestra el éxito de la actividad cafetalera en Sarapiquí.

EXPORTACIONES DE CAFE

AÑO	CANTIDAD EN QUINTALES
1832	500
1833	978
1843	25.276
1844	50.000
1845	66.808
1846	83.074
1847	110.000
1848	150.000
1849	150.000
1850	140.000

(83)

En base al incremento de estas actividades aparecieron los grandes productores (generalmente también beneficiadores), los exportadores y los trabajadores asalariados, aunque es necesario aclarar que los últimos, en su mayoría, no fueron obreros del campo propiamente dichos, pues dividían su jornada diaria entre su parcela y la finca del patrón. Además, un importante grupo de mercaderes tradicionales y emigrantes extranjeros establecieron compañías mercantiles, mediante las cuales controlaron el mercado de importación a la vez que la exportación del café, constituyéndose así la burguesía comercial. José Luis Vega explica el nacimiento de esta fracción y el proceso constitutivo del

(83) Fuente. VEGA CARBALLO, José Luis. "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica (II)". En: Estudios Sociales Centroamericanos N° 6 (1973) p. 118

(84) CARDOSO, Ciro E.S. Loc. cit. p. 15

sector financiero, con los siguientes conceptos:

"a partir del inicio de la exportación directa al mercado de Londres de cantidades masivas de café, muchos cafetaleros comenzaron a colocar pedidos de bienes de consumo, herramientas y maquinaria en la metrópoli, lo que se pagaba con el oro proveniente de las transacciones con café. Surgieron así numerosas casas comerciales en Puntarenas y en la ciudad de San José, que vendían novedosas mercancías a las masas laborales y a los miembros de las familias criollas los que, conforme se iban enriqueciendo, cambiaban sus hábitos de consumo y adoptaban patrones de vida europeos y 'burgueses'. Se inició así la historia del capital comercial-importador, el cual, como veremos, derivó velozmente hacia el campo de las operaciones crediticias usurarias, formando un patrimonio independiente, a la par del capital cafetalero". (85)

Es, precisamente, en el seno de esta burguesía, y más precisamente dentro de la fracción de los comerciantes, en donde se van a producir los conflictos que le darán vigencia al camino a Sarapiquí.

2. LOS CONFLICTOS EN EL SENO DE LA BURGUESIA.

Los bloques opuestos eran: por un lado los exportadores que monopolizaban la comercialización del café y la importación de manufacturas, y por el otro sector de comerciantes apoyado por los grandes productores,

Los primeros estaban íntimamente ligados a los empresarios chilenos que comerciaban nuestra producción cafetalera con Inglaterra, mien-

(85) VEGA CARBALLO, José Luis. "La Evolución agroeconómica de Costa Rica: un intento de periodización y síntesis (1500-1930)" En: Revista de Costa Rica N° 9 (1975) p. 39

* Se hace necesario aclarar que el período de análisis es un período de transición. De ahí que las clases sociales y sus fracciones no están plenamente diferenciadas. De esta manera, las distintas fracciones de la burguesía agromercantil: grandes cafetaleros, importadores y exportadores, están conformadas por casi las mismas personas, debido a que con mucha frecuencia los capitalistas saltaban de una actividad a la otra. De esta manera, hablamos de fracción en la medida en que en una coyuntura específica, los intereses se acentúan sobre alguna de estas actividades y alrededor de ellas se desarrollan actividades orgánicas en donde se distingue el interés principal.

tras que los segundos pretendían articularse directamente con los empresarios europeos, y muy posiblemente estaban en contacto con las sucursales de casa inglesas de Realejo (36)

La fase crítica de este conflicto se produjo a finales de 1845 y principios de 1846. Los precipitantes, fueron los bajos precios ofrecidos a los productores y el aumento en el costo de la vida. Estos problemas llevaron al planteamiento de nuevas formas de mercadeo y a la formulación de una estrategia para realizarlas. El cumplimiento de estos propósitos, le fue encargada a un grupo muy especial, que se dedicó en primer lugar, a producir una agitación periodística, por medio de la cual se exigía al Gobierno la formulación de medidas precisas. Este grupo especial, adquirió forma institucional en 1846, con la Sociedad de Amigos del Estado, la que vendría a ser la principal fuerza política al producirse el golpe de Estado de 1846.

Los bajos precios pagados a los productores, estaban íntimamente ligados a las jugosas ganancias obtenidas por los exportadores y los comerciantes chilenos (37). El café era comprado a 7 pesos el quintal en Puntarenas, para ser vendido en 13 pesos en Valparaíso y a más de 20 pesos en Inglaterra (38)

Para mantener este precio estacionario, los exportadores habían ideado el sistema de:

(36) Idem, p. 40

(37) GONZALEZ VIQUEZ, Cleto. Obras Históricas 2^o edición. San José Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1973) p.p. 135-136

(38) COTO, Fray Manuel. "Primer cordonazo del lego Fray Manuel Coto, en forma de alocución", en: González Viquez, Cleto. Obras Históricas 2^o edición. San José. Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1973) p. 341.

"... no hacer contratos en el interior, para obligar (a los cultivadores) a venderlo en Puntarenas por el precio que a ellos le acomode, pues en pescádoos; allí nulla est redemptio". (89).

De esta manera, se observaba la siguiente contradicción:

"... el café ha bajado su valor al tiempo mismo que en Europa crece la demanda de este precioso artículo, en donde corre a un alto precio" (90).

Evidentemente se estaba ante un congelamiento de los precios inducido por el grupo que concentraba el comercio de exportación para su beneficio..

El aumento del coste de la vida que se había venido generando paralelamente al desarrollo cafetalero se agudizó, en parte, a consecuencia de la situación anterior:

"... todos los frutos y jornales han doblado y triplicado su valor, y que el café debiendo conservar el nivel con los demás productos, permanece abatido. Esto solo puede suceder por efecto de una violencia que lo comprime, obligándolo a conservar un valor que está en razón inversa del que tienen los otros frutos" (91).

Para entender más precisamente el texto anteriormente transcrito, se debe recordar que este mismo grupo de exportadores también controlaba el comercio de importación; de esta manera, su alta tasa de ganancia, se constituía en ambos sentidos, y de ambas formas contribuía al encarecimiento de la vida.

El grupo monopolista debió ser sumamente reducido por cuanto en un artículo publicado en el Mentor Costarricense se referían a él con

(89) Idem. p. 338
(90) Ibidem.
(91) Idem. p. 339

los siguientes conceptos:

" P. Quién compra su café a los costarricenses?

R. Tres o cuatro comerciantes del país, y otros tantos extranjeros, quienes los exportan por el Sud, lo venden en Chile y de allí va a Europa en donde tiene mucha estimación" (92).

Como se señalara anteriormente, esta situación produjo fuertes reacciones en el seno de los productores y de algunos comerciantes que procuraban abrir nuevas posibilidades para la exportación e importación de manufacturas de café, y ya a finales de 1845 se tiene noticias de que:

"... se preparaban grandes importaciones por Moín ..." (93).

El grupo de empresarios opuesto a los que controlaban el comercio, actuó con gran sutileza. Su proyecto se dirigió, resueltamente, a lograr el control de aparato del Estado y utilizarlo para desarrollar sus intereses económicos. Para lograr este objetivo estratégico siguieron tres pasos tácticos de gran efectividad; la agitación periodística, la creación de una estructura alterna a la Sociedad Económica Itineraria y el golpe militar.

La agitación periodística fue el paso previo, mediante ella evidenciaron la necesidad del camino y señalaron a los culpables de su no construcción, culpabilidad que fue personalizada en algunos miembros de la directiva de la Sociedad Económica Itineraria y en el Jefe de Estado don Rafael Gallegos. Cuando la denuncia había calado lo suficiente, establecieron la Sociedad de Amigos del Estado con el propósito financiero de

(92) A.Z. Breve Geografía de Costa Rica. En El Mentor Costarricense, enero 17 (1846) p. 90

(93) "Memoria de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1845" En: Avila Bolaños, Olger. Opus cit. p. 337

construir el camino al Norte y el objetivo político de desprestigiar aún más a la Sociedad Económica Itineraria y al Jefe de Estado por su incompetencia. Finalmente, creado el clima necesario, estimulan y respaldan el golpe militar.

A finales de noviembre de 1845, empezó la agitación periodística. Cuarenta y cuatro "hombres solventes" de San José llamaron la atención sobre la urgencia de construir un camino al Norte, ya fuese (94):

hacia Matina o hacia San Juan del Norte .

El gobierno conoció la solicitud y la tramitó ante la Sociedad Económica Itineraria para que diera un informe sobre los trabajos efectuados . Esta instancia, trajo como consecuencia un largo informe

en el cual se detallaba las exploraciones hechas sobre la ruta a Matina y, finalmente se calificaba al proyecto de útil, apuntando que pa-

ra llevarlo a cabo era necesaria una gran inversión pues si se escogía

el camino a Matina urgía la construcción de un puerto; si se optaba

por el San Juan debía enfrentarse un problema de política exterior con

Nicaragua. Se decía también que en cualquiera de los dos casos la obra

sería muy costosa debido al tipo de clima, siendo necesario hacerla de mejor calidad que la del Pacífico (96).

Ante esa respuesta el gobierno

ordenó a esa misma corporación que efectuara un trabajo de reconocimiento para escoger el puerto más adecuado. (97)

(94) AVILA BOLAÑOS, Olger. Opus cit. p. 338

(95) Idem. p.p. 338-339.

(96) Idem. p.p. 339-340

(97) Ibidem.

Mientras tanto, la agitación periodística subió de tono con la participación de Fray Manuel Coto, quien denunciaba la especulación y señalaba como problema principal:

"... la clausura, el estar encerrados, la falta de concurrencia de buques en el puerto del sur (Puntarenas), en el Pacífico y de comerciantes extranjeros: es finalmente la ganancia inmerecida que hacen las casas de Chile a nuestra costa". (98)

Esa falta de concurrencia tenía sus efectos sobre los precios, pues como decía Fray Manuel Coto:

"... habiendo más vendedores que compradores aquellos darán su cosecha por lo que ofrezcan éstos. Falta pues la concurrencia de los comerciantes de afuera, que levanten el precio abatido de vuestro aromático y precioso café; pero esta concurrencia que tanto necesitamos, no la veremos por el puerto de Puntarenas". (99)

Para romper la clausura que significaba Puntarenas como único puerto para las transacciones mercantiles se propuso reacondicionar el camino a Matina, pues con eso:

"... los miles de buques que llegan a las Antillas también tocarán en vuestros puertos de Moín y cuando los reverendos de Chile estén esperando que les lleveis vuestra contribución anual en café barato, la jugaréis muy buena, vendiéndolo en Moín a doce pesos al contado. Ese es vuestro interés y mientras no os veáis en este caso, no podréis ser felices, al contrario, seréis un buey que ara el campo, no para su provecho sino para utilidad de su amo". (100)

Luego, en un artículo posterior, Fray Manuel opone su criterio a quienes consideraban impracticable la construcción del camino. Indica que la escasez de capital se puede subsanar mediante impuestos y préstamos garantizados, tal y como se hizo para la carretera a Puntarenas; y, con respecto a los problemas climáticos, establece una comparación

(98) COTO, Fray Manuel. "Primer cordónazo del lego Fray Manuel Coto, en forma de alocución" en González Víquez, Cleto. Obras Históricas. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1978) p. 339.

(99) Idem. p. 341

(100) Idem. p. 340

con los otros países del Caribe, en donde existiendo condiciones naturales similares, se habían construido carreteras y vencido tales impedimentos .

La crítica y la propuesta de Fray Manuel fue seguida de un optimista apoyo del Mentor Costarricense, en donde se expresaba que:

"... con el camino al norte, subirá el precio del café, cueros, zarza, azúcar, chancaca, maderas y otros productos exportables de nuestro riquísimo suelo". (102)

Bajo ese clima de agitación la Junta Directiva de la Sociedad Económica Itineraria convocó a los cuarenta y cuatro josefinos que habían promovido el camino al Norte, de éstos solo llegó don Luz Blanco.

La Junta Directiva resolvió enviar una expedición para que estudiara las posibilidades para la navegación del Río Reventazón, para tales efectos se encargó a José Acosta, Dolores Cajares, Eugenio Payán e Isidoro Jiménez .

En mayo de 1846, los productores dieron su segundo paso táctico. El día 13, instalaron la Sociedad de Amigos del Estado (no del gobierno). El objetivo que declararon, fue el siguiente: Lograr ...

"... la apertura de un camino corto y expedito al Mar del Norte, para facilitar la exportación de los frutos del Estado y dar así a su comercio y agricultura el incremento de que son susceptibles". (104)

La primera disposición de importancia fue el envío de un grupo de expedicionarios a reconocer el camino a Sarapiquí .

(101) COTO, Fray Manuel. "Segundo cordonazo del lego Fray Manuel Coto" En El Mentor Costarricense. Enero 17 (1846) p.p. 91-92

(102) "Camino al Norte" En: El Mentor Costarricense Enero 24 (1846) p. 94

(103) AVILA BOLAÑOS, Olger. Opus cit. p.p. 241- 351

(104) Sociedad de Amigos del Estado. "Acta de Instalación" En El Mentor Costarricense Mayo 16 (1846) p. 155

(105) AVILA BOLAÑOS, Olger. Opus cit. p.p. 353-354

La Sociedad de Amigos del Estado apenas funcionó alrededor de un mes y medio, pues se extinguió automáticamente después de darse el último paso táctico, o sea, el golpe de Estado.

El 7 de junio de 1846, cuando fue derrocado el Jefe de Estado Gallegos, la Sociedad Económica Itineraria, estaba completamente desprestigiada. Según Olger Avila:

"La institución había perdido el respeto de muchos costarricenses, ya no era considerada como una corporación al servicio de todos, sino para unos pocos". (106)

El Jefe de Estado, don Rafael Gallegos, fue acusado de incapaz, de llevar a cabo el camino al Norte, acusación de los militares que lo derrocaron, quienes, como lo señala don Cleto González, seguían instrucciones de "prominentes elementos civiles".

El nuevo gobierno intervino en la Junta Directiva de la Sociedad Económica Itineraria, poniendo en ella hombres de confianza, que respaldaban la construcción del camino al Norte.

La toma del poder político, facilitaba los proyectos relativos al camino al Norte, sin embargo, se presentaron nuevos obstáculos de origen internacional.

(106) Idem, p. 349
(107) Idem, p. 355
(108) GONZALEZ VIQUEZ, Cleto. Obras Históricas. II Edición. San José Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1973) p. 117
(109) AVILA OLGER. Opus cit, p.p. 349-359

3. LOS CONFLICTOS INTERNACIONALES.

Al centrarse las acciones sobre la vía a Sarapiquí, se tocaba un problema de orden externo insoslayable: la utilización del puerto de San Juan del Norte, asunto que exigía un acuerdo internacional entre Costa Rica y Nicaragua. Problema sumamente complejo a raíz de las disputas territoriales entre ambos Estados y los intereses de las grandes potencias sobre la cuenca del San Juan.

Hasta la fecha, la ausencia de un plan concreto sobre la ruta a seguir hacia Sarapiquí solo había provocado conflictos internos, sin ninguna trascendencia internacional.

En 1846 aún no se había superado completamente la etapa preliminar del conocimiento geográfico. En el año anterior, la Sociedad Económica Itineraria consultó a tres "expertos" (Silvestre Salazar, Carlos Thierrat y Gabriel Solís), sobre cuál era la dirección más adecuada para el camino. El primero de ellos, abrió una vereda:

"... la cual pasaba por la depresión de la Palma y llegaba a San Juan del Norte ..." (111)

Gabriel Solís y Manuel Sancho abrieron otra por Poás, e incluso hubo otra por Barba. Sin embargo, persistía la indecisión sobre cuál de ellas sería la definitiva. Para tales efectos, en 1846 se constituyó una comisión para revisar las rutas; sin embargo, a raíz del golpe de Estado y del reconocimiento efectuado por el agrimensor Juan Antonio Castro, por orden de la Sociedad de Amigos del Estado, la comisión quedó sin efecto,

(110) Idem. p. 376

(111) Ibidem.

(112) Idem. pp. 376-378

recibiéndose en su lugar los planos de las veredas elaborados por Castro, asunto que tampoco resolvió el problema, pues la nueva Directiva de la Sociedad Económica Itineraria encargó a Pío Murillo de limpiar la vereda de Barba y aconsejar la ruta, mientras que el Jefe de Estado José María Alfaro ordenó a Manuel Sancho hacer lo mismo, pero por la ruta del Poás, reflejándose en esto la perenne lucha entre las ciudades por ser el punto de partida.

Mientras se realizaban estas exploraciones, el Estado costarricense se, en procura de establecer un arreglo con Nicaragua para la utilización del Puerto de San Juan del Norte, envió una misión diplomática integrada por Juan Vicente Escalante y Juan de los Santos Madriz (114)

Las conversaciones en vez de generar un ambiente favorable, sirvieron para sacar a flote las diferencias sobre las pretensiones territoriales de ambos Estados. Problema que había estado latente, pero ahora adquiría actualidad por dos condiciones: la disolución de la República Federal Centroamericana y los intereses extranjeros sobre la cuenca del San Juan.

La República Federal quedó prácticamente disuelta a partir de 1838, cuando los estados de Nicaragua, Honduras y Costa Rica, ante la anarquía imperante, declararon su separación. En consecuencia, cada Estado procuró reafirmar su dominio territorial y explotar al máximo sus recursos potenciales. Nicaragua, por ejemplo intentó ejercer su dominio sobre

(113) Idem. pp. 379-381

(114) SIBAJA, Luis Fernando. Opus cit. p. 60

(115) OBREGON LORIA, Rafael. De nuestra historia patria. Costa Rica en la Federación. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1974) p.p. 133-141, 143-145.

la cuenca del San Juan con el fin de entrar como único socio al discutir se los proyectos canaleros.

Nicaragua, reclamaba como parte integrante de su territorio, la provincia de Guanacaste y la cuenca del San Juan hasta Matina. Preten-

(116)

siones inaceptables para Costa Rica, pues esta provincia se había incorporado a Costa Rica desde 1824, asunto ratificado por el Congreso Federal

(117)

desde marzo de 1826; y, por disposiciones coloniales Costa Rica

(118)

se extendía hasta las bocas del "Desaguadero" desde 1573.

El Gobierno nicaraguense puso como condición previa a las negociaciones sobre los derechos de navegación el debate sobre el problema limítro-

(119)

fe, asunto al cual accedieron los diplomáticos costarricenses. Las

conclusiones fueron sumamente desfavorables para Costa Rica, pues para

(120)

el uso del puerto y el río se deberían pagar fuertes impuestos; ade-

más, el problema limítrofe se pondría bajo el arbitraje de Honduras y

Guatemala, aunque ya, previamente, se hablaba de indemnizaciones a pa-

(121)

gar. Tales acuerdos no fueron ratificados por el Gobierno Costarri-

cense.

Las conclusiones causaron serios trastornos con respecto a los pro-

yectos viales a Sarapiquí, minimizándose el volumen de los trabajos en

(116) Ver mapa adjunto.

(117) OBREGON LORIA, Rafael. Opus cit., pp. 70-71

(118) SIBAJA, Luis Fernando. Loc. cit. p. 62

(119) OBREGON, Clotilde María. Opus cit. p. 55

(120) SIBAJA, Luis Fernando. Loc. cit. p. 62

(121) OBREGON, Clotilde María. Opus cit. p. 56

la zona. En 1847, Manuel Sancho, seguía con la limpieza en la vereda de Poás, y Silvestre Salazar fue encargado de abrir un piquete hacia Tortuguero, lugar que empieza a ser considerado para un puerto. Mientras tanto, las reparaciones por la vía de Barba, habían sido abandonadas desde el año anterior por enfermedad de don Pío Murillo.

Hasta esos momentos, la única utilidad de la vía había sido su uso para el transporte de correo. Con esos fines (desde 1836), la compañía minera inglesa enviaba un bote correo mensual a San Juan del Norte y de ahí a Jamaica; posteriormente, en 1842 Carrillo impulsó un correo mensual a costa del Estado. Pero sobre todo, el uso principal fue el de canal para el contrabando, pues según el ministro de Gobernación don Joaquín Bernardo Calvo, un grupo de empresarios se habían dedicado a:

"... la escalandosa introducción clandestina que de tabaco extranjero se hacía por la vía de Sarapiquí con cuyo objeto se habían organizado compañías formales que hicieron temblar el erario público. En estas compañías 'quién lo había de creer' aparecían socios que por el destino que ocupaban y por su deseado empeño en figurar, debieron haberse portado con más decencia y delicadeza, pero por fortuna varias circunstancias contribuyeron a desorganizarlas cortando así el nudo gordiano y ya no hay que temer de ellas" (125).

Este fue el motivo por el cual el 10 de mayo de 1847 se decretó la constitución de un resguardo militar en la costa norte con dos divisiones, uno sobre las márgenes del Sarapiquí y otro en las márgenes del río la Flor. Resguardo que evidentemente iba a cumplir dos funciones:

(122) Archivo Nacional. "Actas de la Junta Directiva de la Sociedad Itineraria." Años 1847-48. --EN: Revista del Archivo Nacional. Año XXXI, N° 1-12 (1967) p. 188-206

(123) AVILA, Olger. Opus Cit. p. 380

(124) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 21

(125) Archivo Nacional. Congreso N° 1298

(126) Archivo Nacional. Congreso N° 8086

la de control del contrabando y otra de carácter estrictamente militar, la de mantener una actitud vigilante con respecto a las pretensiones del gobierno nicaraguense.

A pesar de los problemas internacionales, la presión sobre el camino fue constante. Así en mayo de 1847 se comentaba en El Costarricense se que:

"... no podemos pasar la vida proyectando caminos, ni nos conviene continuar verificando traslaciones de puertos. Qué hacer? Presindir de intereses particulares, nombrar una comisión de hombres capaces y bien intencionados, que digan todas las opiniones, reconozcan todos los puntos en cuestión hagan un exacto análisis de ventajas y desventajas y resuelvan definitivamente (sic) 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" (127)

Sin embargo, no fue sino hasta abril de 1848 cuando la Directiva de la Sociedad Económica Itineraria le pidió al Gobierno que le hiciese arreglos con Nicaragua para la utilización del San Juan. La urgencia de esta medida estaba determinada por la baja en los precios del mercado internacional. Al bajar estos, el alto costo de transporte por caño de Hornos afectaba sensiblemente la economía, tal y como lo reconocía el propio presidente Castro:

"El precio que ha bajado nuestro café, en los mercados en donde se consume, no alcanza ya a cubrir sus costos por las sumas que absorbe su conducción sobre el cabo de Hornos, y lo mucho que por esta vía desmerece la calidad del fruto.

De aquí procede la escasé de compradores que tanto se hacen sentir hoy, de aquí el abatamiento de nuestra producción favorita y las dificultades y sacrificios que han habido para realizar su

(127) Anónimo. "Caminos y Puertos" en El Costarricense. Mayo 28 (1847) p. 116.

(128) AVILA, Olger. Opus cit. p. 383

actual cosecha. A éste paso, esas hermosas haciendas de café, esos valiosos y extensos plantíos de agricultura, ese movimiento mercantil y todas esas empresas de mejora, signos de un porvenir lisonjero, muy pronto desaparecerán, dejando pobreza y exigencias que agitarán las pasiones y convertirán a Costa Rica en un teatro de calamidades, de llanto y desorden" (129)

Dadas esas condiciones, urgía construir el camino al Norte y, para tales efectos, el Presidente ordenó a la Directiva efectuar los reconocimientos necesarios para la construcción de la vía. Inmediatamente se formó una comisión compuesta por varios miembros de la Directiva y el "práctico" Manuel Sancho; desde entonces, se estimularon los trabajos en la ruta del Sarapiquí, llegándose incluso a nombrar a don Paustino Montes de Oca como Superintendente del camino al Norte .

También durante ese mismo año se envió una expedición al río Toro Amarillo con el fin de averiguar si este era navegable; los resultados fueron negativos. Sin embargo, todo trabajo a realizar hacia San Juan del Norte, sería vano mientras no se llegara a un acuerdo favorable con Nicaragua. En 1848, el Gobierno de Costa Rica comunicó al de Nicaragua, su intención de abrir la ruta del Sarapiquí. Se le comunicó además que, para tales efectos, enviaría a un delegado para firmar un tratado comercial. La respuesta nicaraguense, sumamente violenta, amenazaba con ruptura de relaciones si se insistía en construir la vía sin un arreglo previo de

(129) CASTRO MADRIZ, José María. "El General Presidente del Estado de Costa Rica a sus habitantes" En El Costarricense Mayo 18 (1848) p.p. 360-361

(130) Oficial. "S.E. El Benemérito General Presidente del Estado se ha servido expedir el decreto que s gu." en El Costarricense Mayo 18 (1848) p. 361

(131) Archivo Nacional "Actas de la Junta Directiva de la Sociedad Itineraria 1847-1848" En Revista del Archivo Nacional Año N° 1-12 p 236

(132) Idem. 237-247

(133) Idem. p. 249

(134)

la cuestión limítrofe.

Costa Rica, envió a don Felipe Molina como delegado ante el Gobierno de Nicaragua, para la discusión del problema de la vía y el asunto limítrofe. Sin embargo, las nuevas negociaciones terminarían con un rotundo fracaso. Nicaragua pretendía el control de la vía fluvial y los territorios aledaños, mientras que Costa Rica buscaba, a la par de su salida al Atlántico, la conservación de su integridad territorial.

(135)

El Gobierno de Nicaragua proponía como línea divisoria:

"... una que comenzando en la punta de Descartes en el Pacífico y continuando por la playa meridional de otra punta tome en línea recta al separarse del mar hacia ensenada del río Refugio en el gran lago de Nicaragua (cuyo río es el mismo cerca del cual tuvo posesión el francés D. Luis Chevan) continuando de allí por la margen del dicho lago hasta el río Frío, y de allí subiendo por el río Ocho leguas tomará después una línea paralela al río San Juan distando siempre las ocho leguas dichas de la margen de San Juan hasta tocar con el río Sarapiquí, en donde bajando las ocho leguas mencionadas y llegando al río San Juan continuará primero por la rivera Derecha de éste hasta el brazo llamado Colorado y continuando de allí por la margen Derecha de este hasta su desembocadura en el Atlántico".

(136)

Esta propuesta era inaceptable para Costa Rica, quien proponía por límites:

"... la punta de Descartes en el Pacífico y continuando por la playa meridional de dicha punta tomar la línea recta al separarse hacia la desembocadura del río del Refugio en el Lago de Nicaragua, y la rivera de este al río de San Juan: de allí la margen meridional de dicho río hasta el Colorado y tomando la rivera de esta hasta su desembocadura en el Atlántico".

(137)

Además, Nicaragua nunca reconoció los derechos a la navegación por parte de Costa Rica y pretendió imponer fuertes impuestos para el trans

(134) OBREGON, Clotilde. Opus cit. p. 52

(135) Idem.

(136) Archivos Nacionales. Relaciones Ext. Caja N° 18. Documento N° 19b.

(137) Archivo Nacional. Relaciones Exteriores. Caja N° 18 documento N° 18

porte de las mercancías costarricenses, y a las que con su destino

(138)

vinieran de otras latitudes.

Previendo el fracaso de esta misión se desarrollaron una serie de maniobras diplomáticas, en las cuales hubo una seria intervención extranjera, intervención que estaba determinada, en última instancia, por problemas de índole geopolítico.

La cuenca del San Juan, durante los años cuarenta del siglo XIX, fue un punto de conflicto internacional. Inglaterra y los Estados Unidos intentaban controlarla con el fin de construir un canal interoceánico. Para Inglaterra, el control era fundamental para mantener su hegemonía comercial sobre América Latina. La construcción del canal le permitiría ahorrarse el tránsito de Cabo de Hornos y así agilizar las comunicaciones con los países del Pacífico. Los Estados Unidos, por su parte, intentaban disputar la hegemonía británica en su "traspatio", además de que por el descubrimiento de las minas de oro en California, el 24 de

(139)

enero de 1844, y la consecuente corriente migratoria hacia esa zona, le era de vital importancia el control de esa vía, para dinamizar el transporte de mano de obra hacia sus nuevos territorios del oeste.

La Gran Bretaña, utilizando a sus aliados, los zambos-mosquitos, y movilizandolos los destacamentos militares de Belice, amenazó la costa atlántica centroamericana, desde principios de la década de los cuarenta; para el año de 1848, en una expedición conjunta, tomaron, entre otros lugares el puerto de San Juan del Norte.

(140)

(138) OBREGON, Clotilde. Opus cit. pp. 58-80

(139) VILAR, Pierre. Oro y moneda en la Historia (1492-1930). Barcelona: Ariel (1970) p. 466

(140) OBREGON, Clotilde. Opus cit. pp. 147-148

La ocupación inglesa produjo un activamiento de la diplomacia norteamericana. Nicaragua, Honduras y El Salvador, cayeron bajo su influencia, mientras que Costa Rica y Guatemala se acomodaron dentro de la política británica.

La integración de Costa Rica en la esfera británica, estuvo condicionada por la articulación comercial y financiera con aquella potencia, pero no se puede negar que esta se vio fortalecida por estos problemas geopolíticos.

En estas condiciones, el cónsul británico en Centroamérica (Chatsfield), actuó con suma habilidad: observando los conflictos entre Costa Rica y Nicaragua, recomendó al gobierno costarricense pedir el protectorado a Inglaterra.

La actitud del Gobierno costarricense la de encargar a Molina que hiciera los trámites necesarios con Lord Palmerston para concretar el protectorado, lo que no se materializó, por la negativa del propio Palmerston.

La actitud del Gobierno costarricense la de encargar a Molina que hiciera los trámites necesarios con Lord Palmerston para concretar el protectorado, lo que no se materializó, por la negativa del propio Palmerston.

(141) SIBAJA, Luis Fernando Opus cit. pp. 62-63

(142) El gobierno costarricense, desde el inicio de sus conversaciones con el de Nicaragua en 1848, contaba con el apoyo del cónsul británico. De ahí que Nicaragua, quien en un principio se había presentado amenazante, al conocer de este pacto tácito, no recurrió a acciones violentas y más bien protestase por la actitud costarricense, en los siguientes términos:

"(El Gobierno de Nicaragua protesta) ... contra toda intervención extranjera por la cual el Gobierno de Costa Rica se propenga a desmembrar el territorio que fue de la República de Centro América, uniéndolo al suyo como Nación ahora independiente, y en calidad de República separada del pacto federativo de 1824 ..."

Archivo Nacional, Relaciones Exteriores. Caja N° 18. Documento N° 19h.

(143) OBREGON, Clotilde. Opus cit. p.p. 152-158

(144) Idem. p. 159

A pesar del relativo apoyo de la Gran Bretaña, el gobierno costarricense temía un ataque nicaraguense respaldado por Honduras y El Salvador. Para controlar esa situación, procuró afianzar las relaciones de paz y amistad con el Salvador, devolviéndole los restos del General Francisco Morazán, gestión que va a ser aprovechada por don José María Cañas con propósitos diplomáticos y de espionaje, pues, al ser este encargado de devolver el cuerpo de Morazán, pasa en su viaje por Nicaragua a entrevistarse con británicos amigos de Costa Rica para recibir información, y, en El Salvador realiza un magnífico trabajo para el acercamiento entre ambos países.

(145)

Por su lado, Molina, en Inglaterra, sostuvo algunas conversaciones informales con el cónsul Nicaraguense sin ninguna efectividad; entonces se encargó de buscar la forma de comprometer a Inglaterra en el conflicto, solución que creyó encontrar mediante el estímulo de inversiones británicas en la zona misma del conflicto, asunto que obligaría al Gobierno Inglés a intervenir para proteger a sus súbditos, en el caso de una posible invasión nicaraguense. Este fue el propósito del contrato con Tyler y Carmichael para el establecimiento de una colonia en Sarapiquí, la construcción de un camino hacia el río y la canalización de la vía Sarapiquí-San Juan. Contrato que nunca se cumplió.

Nicaragua, por su parte empezó a ceder contratos de navegación a compañías norteamericanas.

Los problemas entre las potencias van a aliviarse con la firma del tratado Clayton-Bulwer, el 19 de abril de 1850, mediante el cual, la Gran

(145) Idem. pp. 87-90

(146) Idem. p. 167 y "Parte Oficial" En La Gaceta junio 22 (1850) p. 541

Bretaña y los Estados Unidos se comprometieron a no adquirir por sí mismos, poder exclusivo sobre el canal interoceánico; a no ocupar, fortificar, colonizar ni ejercer dominio alguno sobre Nicaragua, Costa Rica y la Costa de Mosquitos o parte alguna de Centroamérica, y a no establecer protectorados .

La problemática de los límites siguió presente y aunque hubo un intento de arbitraje por parte de los Estados Unidos e Inglaterra (las proposiciones Webster-Crampton de 1852), este vino a reflejar, más bien, los intereses de las grandes compañías de ambos países, más que los de las naciones en disputa, ~~por tanto no fueron confirmadas~~ , por ninguno de los gobiernos centroamericanos.

Mientras todo esto sucedía, el camino a Sarapiquí continuaba siendo una migra ilusión.

(147) RODRIGUEZ PORRAS, Armando. Juan Rafael Mora y la guerra contra los filibusteros. San José: Imprenta Las América (1955) pp. 82-83

(148) Idem. pp. 92-100

CAPITULO VI

4° fase: Construcción por la
Compañía de Sarapiquí (1851-1853)

CAPITULO VI

4º Fase: Construcción por la Compañía de Sarapiquí (1851-1853)

En 1851 el comercio directo con Inglaterra se había consolidado, pero las mercancías llegaban a su destino tardíamente y un poco deterioradas por la larga travesía por el Cabo de Hornos. Los empresarios más avanzados estaban concientes de que esa situación les limitaba sus posibilidades de ganancia (por estar en desventaja con los países productores de artículos similares que tenían puertos en el Atlántico). La solución era intentar de nuevo la construcción del camino al Norte, pues tal y como razonaba el empresario don Vicente Aguilar:

"La economía de tiempo y la economía de trabajo, conducen a la economía de capital en movimiento y desde luego al crecimiento de los intereses del comercio". (149)

Sin embargo, es extraño ver como a pesar de los serios problemas por los que atravezaba el comercio exterior del país, y más aún, habiendo alrededor de treinta años de experiencia acumulada con respecto a la construcción del camino al Norte, todavía no existía una política definida al respecto. Las polémicas e iniciativas sobre el punto de partida y el punto de llegada de la vía, estaban vigentes. Los intereses de las burguesías locales seguían entorpeciendo la canalización de un fuerte capital nacional sobre alguna de las alternativas. Al mismo tiempo que se reiniciaban los trabajos para el camino a Sarapiquí, se organizaron otros em-

(149) AGUILAR, Vicente. "Discurso en la 1ª reunión anual de la Sociedad de Sarapiquí" En La Gaceta. Diciembre 25 (1852) p.1. (149)

presarios para construir caminos: unos por Matina, y otros por el San
(150)
Carlos .

El Gobierno, no disponiendo de recursos económicos para emprender la construcción con sus propias fuerzas, estimuló la dispersión de capitales, incitando a formar compañías de accionistas para construir caminos. Compañías que, como era de esperar, no alcanzaban a juntar el capital necesario para la operación, tal y como sucedió en el caso de la Sociedad Itineraria del Norte, cuando intentó construir una carretera a Moín y Limón por la ruta de Matina .
(151)

El nuevo sistema de compañías particulares ya había sido probado exitosamente en otras latitudes . Este consistía en la cesión, por parte del Estado, de tierras y derechos de peaje en beneficio de los contratantes.
(152)

Uno de los intentos por copiar este último sistema, fue la Compañía de Sarapiquí. El 27 de octubre de 1851, se emitió un decreto mediante el cual se autorizaba la constitución de una compañía de veinte socios, con un capital de 60.000 pesos, para la construcción del camino a Sarapiquí . Según los términos del contrato los socios firmaban, comprometiéndose a : construir un camino de herradura, entre San José y el Muelle de río Sarapiquí, en un término de dieciocho meses, y uno de ruedas (carretero) de veinte varas de ancho, similar al de Puntarenas, en ocho años. La compañía recibiría por su trabajo:
(153)
1- mil varas de terreno a cada lado y en todo lo largo de la parte de la vía que pasara por terrenos baldíos, pudiendo (la compañía) dis-

(150) FRANTZIUS, Alejandro Von. *Opus cit.* pp. 22-23.

(151) AVILA BOLAÑOS, Olger. *Opus cit.* pp. 362-367

(152) LACOUR-GAYET, Robert. *La vida cotidiana en los E.E.U.U. en vísperas de Guerra de Secesión. 1830-1860.* Buenos Aires. Lib. Hachette (1965) p.53

(153) Cf. Anexo N° 1

(154) Cf. a Anexos N° 1 y N° 2

poner de ellas desde el momento en que empezara los trabajos;

- 2- una legua cuadrada, en donde se forme la población del puerto;
- 3- el peaje por la mercadería conducida durante veinticinco años;
- 4- la mitad de los derechos de alcabala marítima por espacio de tres años,
- 5- la opción por un término de cinco años para que establezca o contra-
te con otra compañía la navegación a vapor del río, además de otras
regalías menores.

El capital social de la compañía era, de acuerdo al decreto, de
(155) 60.000 pesos . Durante el primer año se gastaron 30.000 pesos . **(156)**

Los principales socios de la compañía era algunos de los más desta-
cados comerciantes y cafetaleros de la época:

Rafael Moya

Santiago Fernández

Bruno Carranza

Juan Echaverría

Francisco Montealegre

Vicente Aguilar

Cecilio Quesada

Ramón Molina

Manuel Castro

Juan José Lara

José María Zamora

(155) Anexo N° 1

(156) "Reunión general ordinaria de la Compañía de Sarapiquí celebrada
a las once de la mañana del 28 de noviembre de 1852" En La Gaceta
Diciembre 31 (1852), p. 1.

Francisco G, Brenes

Bartolo Castro

Joaquín Alvarado

José Echandi

Manuel Antonio Bonilla

(157)

José Joaquín Mora

La mayoría de estos, también habían contribuido para la carretera a Puntarenas.

Llama la atención ver cómo esta obra se trató de realizar con el exclusivo aporte del capital nacional. Notándose desde esos momentos la política nacionalista del gobierno presidido por don Juan Rafael Mora Porras, quien, en el caso del camino a Sarapiquí, desechó la idea de ceder la empresa a capitalistas extranjeros, Prueba de ello, es que

cuando a mitad del año 1851 los norteamericanos Carl Balwin y Guillermo

(158)

Forest quisieron firmar un contrato con tales fines, se encontraron con la más radical resistencia por parte del Gobierno, un articulista de la Gaceta afirmó:

"... entre nosotros está demostrada la experiencia, (de que las empresas extranjeras) nunca llegan a tener efecto, quedando siempre fallidas las esperanzas que conciben al contratar alguna de tantas empresas útiles y benéficas al país". (159)

Sin embargo, estos inversionistas extranjeros mantuvieron una actitud tesonera. Probablemente, motivada por las posibles ganancias a obtener mediante el transporte de los pasajeros que iban a California. Al año siguiente quisieron adquirir los derechos de la Compañía de Sarapiquí,

(157) Ibidem.

(158) "Carta al presidente Mora" En La Gaceta, julio 13 (1850) p. 553

(159) "Caminos" en La Gaceta Octubre 18 (1851) p. 2.

(160)

propuesta que fue rechazada por los socios inicialmente . Sin embar
go, en 1853, cuando la situación económica era sumamente difícil para
la Compañía, aceptaron ceder a los norteamericanos el derecho a estable
cer una compañía de navegación , compañía que nunca se llevó a la prác
tica.

La construcción del camino se realizó con muy escasos recursos huma
nos. Los cuadros técnicos se limitaron a un ingeniero civil: el señor
Luis Charmier , y los capataces, el resto de los trabajadores eran los
peones de cuadrilla.

La falta de mano de obra fue uno de los principales obstáculos, ha
ciéndose presente desde el inicio de los trabajos. Desde abril de 1852
se informaba sobre:

"... la falta de brazos se hace sentir cada día más, lo cual es muy
sensible para nuestras empresas". (163)

Este problema se agudizó con el tiempo, y, al final había gran ca
restía de peones.

El trabajo técnico del ingeniero, aparentemente fue deficiente, pues,

pocos años después, en 1864, Gindlach y Gallinier afirmarían:

"Los ingenieros empleados anteriormente (en este camino) parece que
han omitido hacer los correspondientes mapas, por consiguiente fal
tan los datos sobre que se pueda formar una opinión sobre si el eje
actual ocupa o no la línea más favorable en cuanto a lo largo y al
pendiente" (164)

El 6 de diciembre de 1851 empezaron las tareas de reconocimiento del
terreno . El jueves 10, sería el día de la inauguración oficial de la

(160) "Camino a Sarapiquí". En La Gaceta. Setiembre 25 (1852) p.2.
(161) "Vapores en el Sarapiquí" en La Gaceta Octubre 1, (1853) p. 3.
(162) La Gaceta Mayo 15 (1852) p.3.
(163) "Camino a Sarapiquí" en La Gaceta. Abril 3 (1852) p. 3.
(164) Archivo Nacional. Fomento N° 1708
(165) La Gaceta. Diciembre 13 (1851) p. 2.

(166) obra . Los trabajos se realizaron con mucha rapidez y en abril de 1852, ya se había construido más de una tercera parte del camino carretero. Al mes siguiente, la vereda llegaba hasta el muelle y se calculaba en un año el tiempo necesario para terminar la obra .

La obra fue abandonada en agosto de 1853, habiéndose logrado los siguientes propósitos: Construcción de un camino de mulas hasta el muelle, con lo cual se cumplía parte del contrato, construcción del camino carretero hasta el Desengaño , no cumpliéndose lo acordado.

La calidad del camino no fue buena, pues, muy poco tiempo después de clausurados los trabajos los viajeros que pasaron por él, se refieren a su mal estado. Wilhem Marr, quien lo atravesó en julio de 1853, refiriéndose a la porción entre el Desengaño y Vara Blanca (que no es precisamente la peor parte), decía:)

"Nuestras cabalgaduras caminaban en el barro tan velozmente como caracoles que pretendiesen dar alcances a un caballo; pero, no podían ir más de prisa" (169)

En la bajura no cambiaba la situación:

"A uno y otro lado de la 'vereda' los matorrales alcanzaban a menudo una altura de cincuenta pies y aún más; pero aumentó también el barro, el blando y profundo barro en que nuestras bestias se hundían positivamente hasta el vientrea cada ocho o nueve pasos. Como por ese sendero tan solo pasa una vez por semana el correo, la vegetación tiene tiempo de crecer con fuerza en muchos puntos de la estrecha faja transitable. Las ramas rebotan al doblarlas el jinete que precede, azotando con frecuencia la cara del que sigue. Pero lo peor de todo eran los bejucos en que a cada momento se enredaban en las patas de las mulas, de suerte que de vez en cuando saían éstas como presas en lazos" (170).

- (166) "No oficial" La Gaceta diciembre 20 (1851) p.1.
- (167) "Camino a Sarapiquí" En La Gaceta. Abril 3 (1852) p. 3 y La Gaceta Mayo 15 (1852) p. 3.
- (168) "Dirección de la compañía de Sarapiquí" en Boletín Oficial noviembre 24 (1853) p. 6.
- (169) MARR, Wilhelm "Viajes a Centroamérica" en Costa Rica en el S. XIX Ricardo Fernández Guardia, antólogo. 2ª Edición San José: EDUCA (1970) p. 252
- (170) Idem p. 257

Los servicios prestados por la nueva vía fueron poco relevantes, limitándose al comercio de lujo, el transporte de noticias y a las actividades de contrabando.

El volumen de comercio de importación realizado por la aduana de Sarapiquí durante el año de 1856 nos da una idea sobre el escaso tránsito de la vía, pues apenas fueron importadas mercaderías por un valor de (171) 9.471 pesos, sobre un volumen total de importaciones de 113,564 pesos .

Como medio de transporte para noticias provenientes del exterior, y para su publicación en la prensa oficial (con el nombre de "correo de Sarapiquí") , fue de gran utilidad, pues mediante ellas los costarricenses se enteraban de los principales acontecimientos económicos y políticos de ultramar. (172)

Las actividades de contrabando eran aparentemente frecuentes en esa zona, pues esta fue una de las razones aducidas cuando se cerró la aduana en 1860 . (173)

A consecuencia de la venta de propiedades aledañas a la vía, se desarrolló una pequeña colonización desde el Desengaño hasta San Miguel . (174)

Estos colonos, en 1870, presionaban al Gobierno para que les diera 1.000 pesos anuales para reparar el camino vecinal . Sin embargo, es- (175)

tas pequeñas colonias debieron ser pobladas por pequeños campesinos, pues en 1888 se afirmaba que en el Norte no habían brazos ni capitales que lo exploten . (176)

(171) SQUIER, Ephraim George. "Los Estados de Centroamérica" en Ricardo Fernández Guardia. Antólogo Costa Rica en el S. XIX. 2º Edición San José. EDUCA (1970) p. 290

(172) Empezó a publicarse en La Gaceta del 19 de mayo de 1853. p. 2.

(173) Archivo Nacional. Congreso N° 6911.

(174) FRANTZIUS, Alejandro Von. Opus cit. p. 23

(175) Archivo Nacional. Fomento N° 115

(176) Archivo Nacional. Congreso N° 9531

El camino al Sarapiquí fue abandonado por largos años. El surgimiento de una ruta alterna con la construcción del ferrocarril a Panamá, eliminaba el problema del paso por Cabo de Hornos, convirtiéndose en el medio más usado por los comerciantes costarricenses, perdiéndose todo el interés por el difícil camino a Sarapiquí. De ahí los comentarios de la comisión de comercio del Congreso Constitucional en 1860:

"... el tránsito por Panamá, tiene absorbida la atención del comercio para la internación de artículos que antes se introducían por Moín y Sarapiquí". (177)

Un nuevo intento se trató de hacer en 1858, al firmar el Gobierno un contrato con Jorge Cauty para la reparación del camino y el establecimiento de la navegación en el río, contrato que como tantos otros nunca se cumplió. (178)

La razón definitiva para el no aprovechamiento de la vía la vino a dar (en 1864), el informe preparado por J. G. Gindlack y el coronel Galinier, quienes después de criticar los errores técnicos del camino a Sarapiquí, señalaron algunas mejoras necesarias para permitir la navegación de vapores de pequeño calado en el río Sarapiquí. Tocaron, además, un problema de fondo, la utilización del puerto de San Juan; el que ayer era un puerto seguro y espacioso:

"(hoy) ... con trabajo se puede hacer pasar una embarcación de 7 pies de cala sobre la barra" (179)

Un camino moderno hacia la zona, solamente empezará a construirse hasta principios del siglo XX, gracias al interés personal puesto en la obra por León Cortés. (180)

(177) Archivo Nacional. Congreso 6911

(178) Archivo Nacional. Congreso N° 6991

(179) Archivo Nacional. Fomento N° 1708

(180) Archivo Nacional. Congreso N° 111847

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

La información procesada en los capítulos anteriores permitió dar respuesta a las hipótesis generales. Aquí se resumirán aquellos planteamientos y se presentarán algunos correlatos que no fueron considerados al inicio y no siempre se explicitaron en el desarrollo. Sobre éstos se cree necesario hacer referencia pues apuntan hacia futuras líneas de investigación sobre este problema y otros similares.

Desde la hipótesis a) se partía para explicar el móvil del proyecto Vía-Sarapiquí con la siguiente reflexión preliminar:

La construcción de una ruta de acceso al Atlántico, vía Sarapiquí, correspondió a una política tendiente a estimular y agilizar el crecimiento del comercio exterior y a emular la colonización interna, con el propósito de acelerar el proceso de desarrollo del capitalismo.

De esta manera se consideró el desarrollo del capitalismo como el propósito más general de las políticas institucionales de la época. En aquella sociedad agraria de muy bajo nivel de desarrollo y de un estrecho mercado interno los primeros despuntes del capitalismo se produjeron por el estímulo del mercado exterior, en donde, inicialmente fueron colocados los excedentes de la producción agrícola y minera y, fue ese mismo mercado el emulador de la especialización productiva que si bien es cierto dinamizó la economía nacional, también generó el nexo de dependencia.

A las líneas generales de este proceso se hizo referencia en el

contexto del trabajo. Ahí se consignó cierta información mediante la cual se visualizan las estrategias gubernamentales y particulares tendientes a incrementar el desarrollo capitalista. Siendo interpretados con esos términos las políticas que premiaban con tierras y otros beneficios el desarrollo de empresas de comunicación, colonización, etc., encontrándose la clave explicativa para el caso en estudio, pues la construcción del camino a Sarapiquí era, en ese sentido, parte de la estrategia de desarrollo del capitalismo, en la medida en que urgía la construcción de vías hacia los puertos para el enlace con el mercado exterior. Pero además, como la especialización productiva desplazaba la producción de subsistencias de los centros tradicionales a las áreas periféricas, ampliándose las fronteras de colonización de una manera "espontánea", hacía falta algún tipo de ordenamiento capaz de adecuar el proceso colonizador a los intereses del sistema. En ese sentido, convenía estimular la colonización de aquellas áreas aledañas a los nuevos caminos, en la medida en que durante una primera etapa suministrarían mano de obra a la empresa caminera.

La dirección de los caminos, tal y como se demuestra en el estudio, dependió, en buena parte, del destino inmediato de las mercancías, o sea, desde el punto de vista mercantil, de con quien y cuales casas comerciales del exterior se vinculaban los comerciantes del país. Sin embargo, el flujo de mercancías hacia el exterior no era unidireccional y existían intereses empresariales divergentes en cuanto al país de enlace y la habilitación de zonas por el medio vial. En resumen, era necesario construir varios caminos y no uno, sin embargo, los recursos sociales disponibles eran muy limitados para tan vasta obra y surgió el con-

flicto. Por eso, la hipótesis b) fue formulada con el fin de aclarar ese problema de la siguiente manera:

La construcción de un camino adecuado hacia la costa atlántica, durante el siglo XIX, fue frenada por la escasés de capital, mano de obra y tecnología; por el desconocimiento geográfico de la región; y por los conflictos políticos internos y externos.

El estudio de esos elementos determinantes en cada uno de los períodos en que se dividió el trabajo, nos demuestra cómo influyeron sobre el destino del proyecto. En ese análisis, se observó como las condiciones sociales y especialmente las de carácter económico pesaron negativamente, pues la escasés de recursos limita y hasta impide el desarrollo de ciertas empresas. También se pueden encontrar correlatos de tipo político con énfasis especial en el ámbito de la planificación, pues queda en evidencia que para el logro exitoso de un proyecto de desarrollo, además de contarse con determinadas condiciones materiales, técnicas y sociales en un grado óptimo, es necesaria la existencia de una decidida conducción política capaz de coordinar y ejecutar las tareas eficazmente. Una conducción política es eficaz cuando quienes la ejercen tienen la suficiente habilidad para articular la necesidad del plan, con la posibilidad de ejecutarla en el contexto de toda la gama innumerable de contradicciones que pueden surgir en el medio. Y para ello se debe contar con un buen diagnóstico de la situación, es decir, una serie de datos confiables sobre los recursos disponibles y un marco teórico científicamente elaborado para procesarlos: un aparato estatal que cubra las demandas del proyecto (capacidad burocrática y capacidad coactiva); y una base social de apoyo.

En cuanto al diagnóstico de situación el caso estudiado permite observar como, durante los primeros cincuenta años de vida independiente, el diseño de planes de desarrollo estuvo marcado por la impronta de la improvisación. La confiabilidad de los datos disponibles difería por razones de orden cualitativo y cuantitativo. Además, el procesamiento de éstos carecía de criterio técnico y a lo sumo se llegaba a vincularlos mecánicamente con los postulados generales del liberalismo para así justificar el proyecto.

La poca confiabilidad de los datos se debe a la manera en que eran recolectados. Durante esos años no existían oficinas especializadas en esas tareas y la información utilizada para los planes, provenía de la percepción pre-científica de ciertas necesidades adquiridas por las fracciones que se disputaban la hegemonía económica y política de la sociedad. Estas percepciones surgían a partir de la experiencia adquirida en la producción social por cada grupo, y por lo tanto, reflejaba intereses muy específicos. Dadas estas características, la información fragmentaria, intuitiva y enrumbada hacia los fines subjetivos de sus elaboradores, siendo muy difícil efectuar un estudio objetivo de factibilidad.

Para lograr estos propósitos se trataba de legitimar la propuesta mediante la aplicación mecánica de los principios doctrinarios del liberalismo a los datos. De esta manera, al ser estos los principios la fuente filosófica del ordenamiento jurídico-político vigente, justificaban el proyecto en base al principio del bien común, o sea, en base al fin

principal del Estado, el cual se planteaba en toda la gama de variaciones abstractas con el fin de presentarlo como un objetivo social de interés general y no como lo que era, un interés subjetivo de un sector de la sociedad.

En resumen, no habían datos correctos ni un procesamiento técnico de la información. En consecuencia, el dictamen sobre cada proyecto, era subjetivo y opuesto a otros por lo que la decisión final dependerá de la capacidad de presión política de cada fracción.

El panorama antes bosquejado demuestra la necesidad de una instancia de poder capaz de aplicar una línea definida, papel que le correspondía al Estado. Sin embargo, éste no contaba con un aparato suficientemente desarrollado. Los gobiernos de turno carecían de recursos financieros como para desarrollar de por sí un proyecto vial de tal envergadura, no contaban con suficientes fuerzas, ni tenían suficiente base social de apoyo como para coaccionar a la empresa privada a realizarlo sin poner en peligro la estabilidad del régimen. Además, en el caso del Sarapiquí influía la coyuntura internacional matizada por los problemas fronterizos, situación sumamente agravada por la disputa por la hegemonía sobre la cuenca del San Juan entre los Estados Unidos y Gran Bretaña.

En resumen el proyecto Vía-Sarapiquí, no contó, durante el siglo XIX, con las condiciones necesarias para su materialización, pues aún en los momentos más favorables las políticas gubernamentales se limitaron a estimular a los empresarios privados por medio de premios en tierras y rentas. Estos posibles beneficios eran poco apetecidos por el acceso a la tierra en zonas más cercanas al Valle Central era sumamente fácil,

y las rentas a obtener, dependían de la construcción de la obra y de su calidad, es decir, era una expectativa a fortiori. De esta manera, no se contó con el volumen de capital necesario, y como si fuera poco, la apertura del Ferrocarril de Panamá abarató los costos del transporte convirtiendo en anacrónica la naciente vía.

Finalmente, solo resta, reafirmar que el fracaso del proyecto Vía-Sarapiquí es un ejemplo claro de cómo las necesidades sociales, para ser concretadas, deben ser conciliadas con las posibilidades de acción dentro de una formación social mediatizada por una gama innumerable de contradicciones.

ANEXOS

Decreto N° 7 del 27 de octubre de 1851

Decreto N° 9 del 14 de noviembre de 1851

MINISTERIO DE HACIENDA
ANEXOS

Anexo N° 1- Decreto N° 7 del 27 de octubre
de 1851 mediante el cual se ins-
ta a formar la Compañía del Sa-
rapiquí.

Anexo N° 2- Decreto N° 9 del 14 de noviembre
de 1851, mediante el cual se mo-
difica al N° 7 del 27 de octubre
de 1851.

ANEXO N° 1

Decreto N° 7 del 27 de octubre de 1851 mediante el cual se insta a formar la Compañía del Sarapiquí

REPUBLICA DE COSTA RICA
MINISTERIO DE GOBERNACION

N° 7

S.E. el Presidente de la República se ha servido expedir el decreto que sigue.

"Juan Rafael Mora Presidente de la República de Costa Rica".

TENIENDO EN CONSIDERACION

- 1° Que estando basada la prosperidad del país en la agricultura y en el comercio, es de la más alta importancia ensanchar estas dos grandes fuentes de riqueza para que de día en día florezcan y se perfeccionen;
- 2° Que uno de los medios de mejor éxito para llegar al término indicado, es el de proporcionar caminos cómodos y pronto que conduzcan a los puertos de uno y otro mar;
- 3° Que al presente la República posee uno muy bueno, susceptible de mejoras, al Pacífico, mientras que carece de otro al Atlántico, reclamado tiempo ha, por el interés particular de los costarricenses;
- 4° Que para objeto tan deseado, se han repetido diferentes especulaciones, reconocimientos y exámenes desde ahora treinta años y en diversas épocas por varios individuos de la Nación;

5° Que después de semejantes tentativas, se logró el descubrimiento de una vereda de fácil acceso al río navegable de Sarapiquí, que desagua en San Juan, y éste en el mar del Norte, donde hay un buen puerto conocido y frecuentado por todas las naciones comerciales;

6° Que cediendo el Gobierno al clamor general y aprovechando aquel descubrimiento, autorizó a la dirección respectiva para practicar un reconocimiento formal, y proceder a la abertura del camino con las rentas itinerarias, verificándose primero con buen suceso, y dándose principio a lo segundo, sin que se hubiese podido llevar al cabo la empresa, por haberse agotado los recursos;

7° Que si antes de ahora ha sido imperiosa la necesidad de proporcionar vías expeditas de comunicación al Atlántico, en el día sube de punto tan urgente necesidad por el mayor aumento de aquellos ramos en el país, y por que su población es progresiva según los cálculos anuales de vitalidad; y

8° Que la frecuencia de las relaciones exteriores y la mutua correspondencia con las naciones extranjeras, ofrecen a la República inmensos bienes en su riqueza y civilización y un porvenir grato y lisonjero, he tenido a bien decretar y

DECRETO:

Art. 1° Podrá formarse en la República una compañía del país que se denominará "Compañía de Sarapiquí" compuesta de veinte socios responsables, con el capital de sesenta mil pesos repartidos en acciones de tres mil pesos ea cada socio, pudiendo este capital extenderse si fuere necesario, a una suma mayor.

Art. 2º Esta compañía tendrá por objeto la abertura de un camino sólido de ruedas dentro del término de cinco años contados desde el 1º de enero de 1852, partiendo desde esta ciudad hasta el muelle del río Sarapiquí, con un desmonte y escampado de cuarenta varas de ancho, en donde el terreno lo permita, y construyéndose puentes, calzadas, y todas las demás obras necesarias para su conservación.

Art. 3º No obstante lo prevenido en el artículo anterior, la compañía principiará su empresa por abrir a la brevedad posible un camino bueno para mulas, el cual deberá estar concluido dentro del término de diez y ocho meses, contados desde el referido 1º de enero de 1852.

Art. 4º La sociedad de los veinte nombrará una comisión directora de tres individuos en su seno, a la cual corresponderá todo lo gubernativo, económico y directivo de las obras que se emprendan.

Art. 5º Esta comisión directora será regida por un Reglamento que se formará previamente por otra comisión del seno de la sociedad, y aprobada por esta. - Corresponde también a la comisión directora, arreglar la subdivisión de las acciones, señalar los plazos en que estas deben colectarse para ocurrir a los gastos oportunamente y determinar todo lo demás concerniente a la empresa.

Art. 6º El Gobierno agracia a la compañía con quinientas varas de terreno en propiedad a cada lado y en todo el largo del camino en los baldíos, y una legua en cuadro en el punto donde se forme la población del puerto, dejando al Gobierno los sitios necesarios para edificios públicos que deberán ser designados cuando la sociedad lo solicite.

Art. 7º En atención a que el camino tendrá que pasar en algunos puntos por terrenos ya denunciados, o compuestos, el Gobierno repondrá a la compañía la porción que le corresponda conforme al artículo anterior en terreno baldío, y en la parte o partes que ella designe.

Art. 8º En virtud de quedar la compañía obligada, según el artículo 2º a la abertura del camino desde esta ciudad hasta el río Sarapiquí, los terrenos de particulares por donde éste deba pasar, desde esta ciudad hasta donde empieza el que hizo abrir la Junta Itineraria, serán indemnizados previamente por la compañía empresaria conforme a las leyes, o arreglando su valor con los dueños.

Art. 9º Se concede en favor de la compañía por el termino de veinticinco años el derecho de cobrar el peaje de dos reales por cada quintal que pase por todo o parte del camino, y el de cuatro reales por cada quintal de mercaderías extranjeras, de cualquier naturaleza que sean, que se importe por dicho camino.

Art. 10º Se concede además a la compañía la mitad de los derechos que por alcabala marítima correspondan al Tesoro nacional, por espacio de tres años, contados desde la fecha en que la compañía acredite al Gobierno que ha invertido en la empresa la suma de quince mil pesos, a lo menos y la cuarta parte de los mismos derechos durante otros seis años más.

Art. 11º Queda facultada la compañía para poder disminuir en cualquier tiempo, si lo tuviere por conveniente los derechos de que habla el artículo 9º.

Art. 12° La compañía podrá servirse del camino que trabajó la Junta Itineraria, sin que por ello tenga que indemnizar cosa alguna.

Art. 13° La compañía podrá dar y hacer ejecutar disposiciones relativas a la conservación del camino, tales como impedir que pasen ras-tras. & &

Art. 14° Podrá asimismo la compañía imponer una pena triple o cuadrupla del derecho que deben pagar de tránsito, al que contraven-tó las disposiciones que dictó la sociedad para realizar los derechos establecidos en este decreto, quedando autorizadas, al efecto, para detener los bultos que contengan el fraude hasta tanto se verifique el pago de la multa.

Art. 15° Los individuos que compongan la dirección, y sus emplea-dos subalternos, serán exentos de cargos consejiles.

Art. 16° La compañía para llevar al cabo el cumplimiento de todas sus disposiciones, gozará de todos los privilegios de las empresas de beneficio público, en cuyo concepto el Gobierno atenderá en todo tiem-po a las solicitudes justas que la compañía le haga sobre dificultades que por ahora no se puedan prever.

Art. 17° Cumplidos que sean los veinticinco años de que habla este decreto, la compañía dejará en buen estado el camino a disposición del Gobierno para el beneficio público.

Art. 18° Le quedará a la compañía el derecho, por el término de cin-co años, de establecer, si le conveniese, la navegación de vapor en el río Sarapiquí, pudiendo hacerlo, ya sea por sí, o por medio de contra-to con otra compañía; y en cualquiera de estos casos el Gobierno le con-cede por todo el tiempo que dure la contrata del camino, que pueda co-

brar por derecho de navegación, un real por cada quintal que se exporte y dos por cada quintal que se importe.

Art. 19° Perderá la compañía todas las gracias, por la no conclusión del camino dentro del término señalado, dejando también en favor del público, todas las obras pendientes: sin embargo, podrá la Sociedad ocurrir solicitando prórroga, la que se le concederá siempre que circunstancias independientes de su voluntad hayan entorpecido o dilatado la ejecución de las obras necesarias.

Art. 20° El presente decreto se pondrá en conocimiento del Excelentísimo Congreso en sus primeras Sesiones ordinarias.

Dado en el Palacio Nacional en San José, a los veintisiete días del mes de octubre de mil ochocientos cincuenta y uno.

JUAN RAFAEL MORA

El Ministro de Estado en el Despacho de Gobernación

Joaquín Bernardo Calvo

Y de orden de S. E. lo comunico a Ud. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a Ud.

San José, Octubre 27 de 1851

CALVO

ANEXO 2

Decreto N° 9 del 14 de noviembre de 1851 mediante el cual se modifi-
ca el N° 7 del 27 de octubre de 1851.

REPUBLICA DE COSTA RICA
MINISTERIO DE GOBERNACION

S. E. el presidente de la República se ha servido expedir el
decreto que sigue.

JUAN RAFAEL MORA, PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA.

Con presencia de la exposición presentada el 3 del corriente por
la Compañía que se ha formado en el país para abrir el camino de Sara-
piquí y no habiéndose organizado hasta ahora otra Compañía que ofrez-
ca a la Nación mejores ventajas en la empresa que toma a su cargo la
primera, no obstante haberse llamado la atención pública por aviso minis-
terial de aquella fecha,

DECRETO:

Art. 1° El decreto expedido najo el N° 7 del 27 de octubre anterior
tendrá su efecto con las modificaciones siguientes: que la gracia
concedida por el art. 6°, de quinientas varas de terreno a los lados del
camino se aumente a mil varas dejando calles de travesía de veinte varas
de ancho por lo menos en distancias poco más o menos de mil varas, según
las localidades: que el término de cinco años para la conclusión del
camino que fija el art. 2°, sea el de ocho años; y que se entienda por
camino sólido de ruedas uno semejante al que hay en la actualidad para

Punta-Arenas, quedando al arbitrio de la Compañía construir los puentes de la manera que le parezca conveniente: 2° que la compañía pueda disponer de los terrenos de que habla el mencionado art. 6° desde el día en que dé principio a los trabajos; pero que si desgraciadamente no llevase a su término la abertura del camino, abandonando la empresa por circunstancias inesperadas, dicha Compañía no queda obligada a devolver al Gobierno el valor de los terrenos de que haya dispuesto ni los derechos que haya cobrado; 3° que en atención a que la Compañía se obliga conforme al art. 9°, no solo a componer el camino, sino también a pagar los terrenos por donde pase en algunos puntos que son de la jurisdicción de Municipalidades, el Gobierno deba reponer a aquella las cantidades que invierta en la indemnización de estos terrenos con baldíos, por su peaje en la parte o partes que la misma designe; y los derechos de peaje sean cobrados en el espacio de camino que haya desde donde principien hoy los terrenos baldíos hasta el Puerto de Sarapiquí; 4° que la gracia de veinticinco años de que habla el mencionado art. 9°, se entienda que empieza a correr desde el día en que la Compañía concluya el camino carretero, pudiendo cobrarse los derechos de peaje seis meses después de organizada la Sociedad con arreglo al decreto; y 5° que se terminados los veinticinco años que expresa el referido decreto, los Socios de la Compañía no hubiesen reembolsado el capital invertido y el premio de él a razón del uno por ciento mensual, el Gobierno prorogará el término del privilegio por el tiempo que entonces se considere necesario para indemnizar a los empresarios del expresado capital y premio.

Art. 2° El presente decreto es adicional y explicatorio del antes citado del 27 de octubre y será puesto oportunamente en conocimiento del

Excelentísimo Poder Legislativo de la República.

Dado en el Palacio Nacional, en San José a las dos de la tarde

del día catorce de noviembre de mil ochocientos cincuenta y uno.

JUAN RAFAEL MORA

**El Ministro de Estado en el
Despacho de Gobernación**

Joaquín Bernardo Calvo

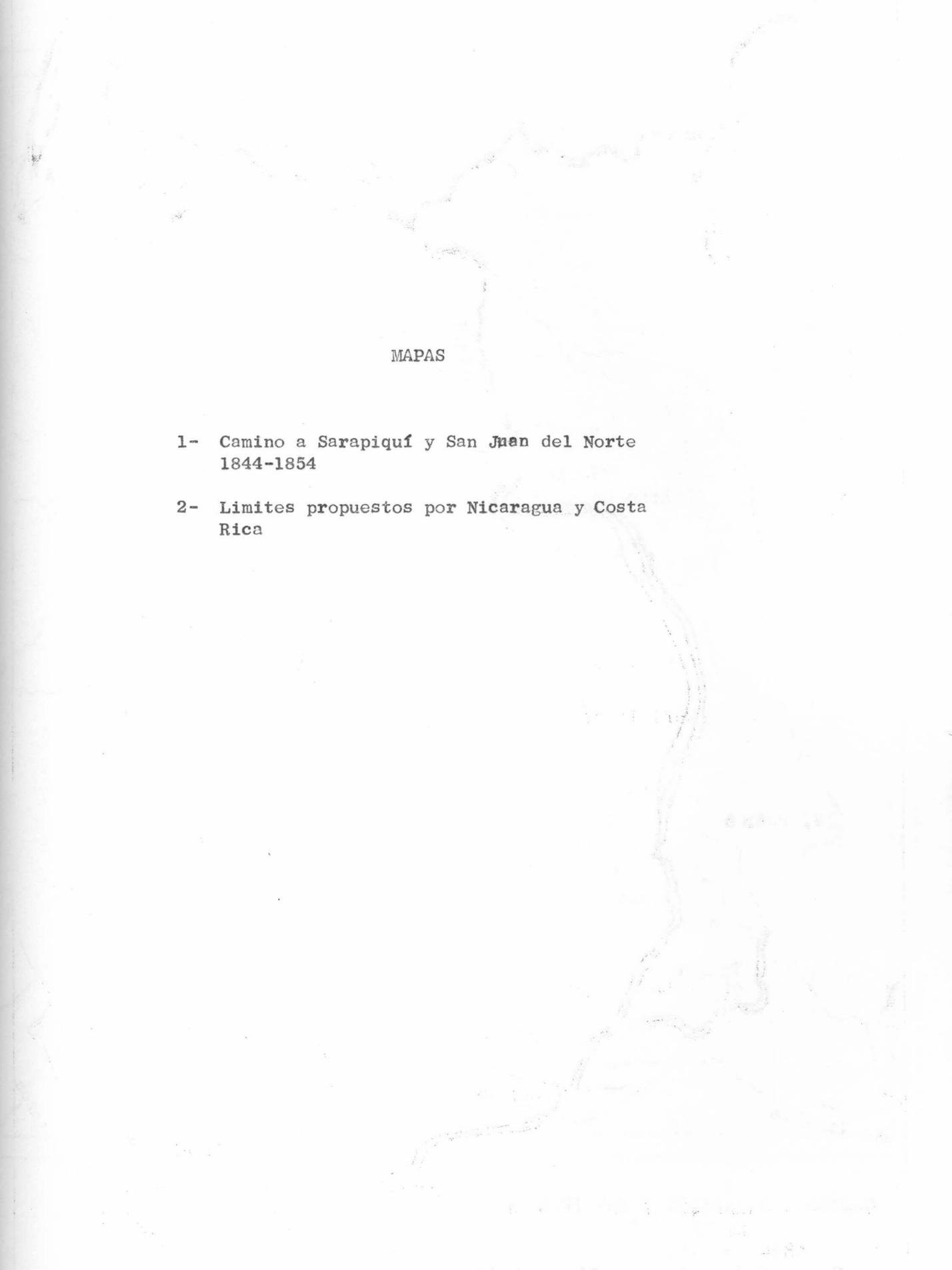
Y lo comunico a Ud. de orden Suprema para su inteligencia y

demás efectos.

Dios guarde a Ud.

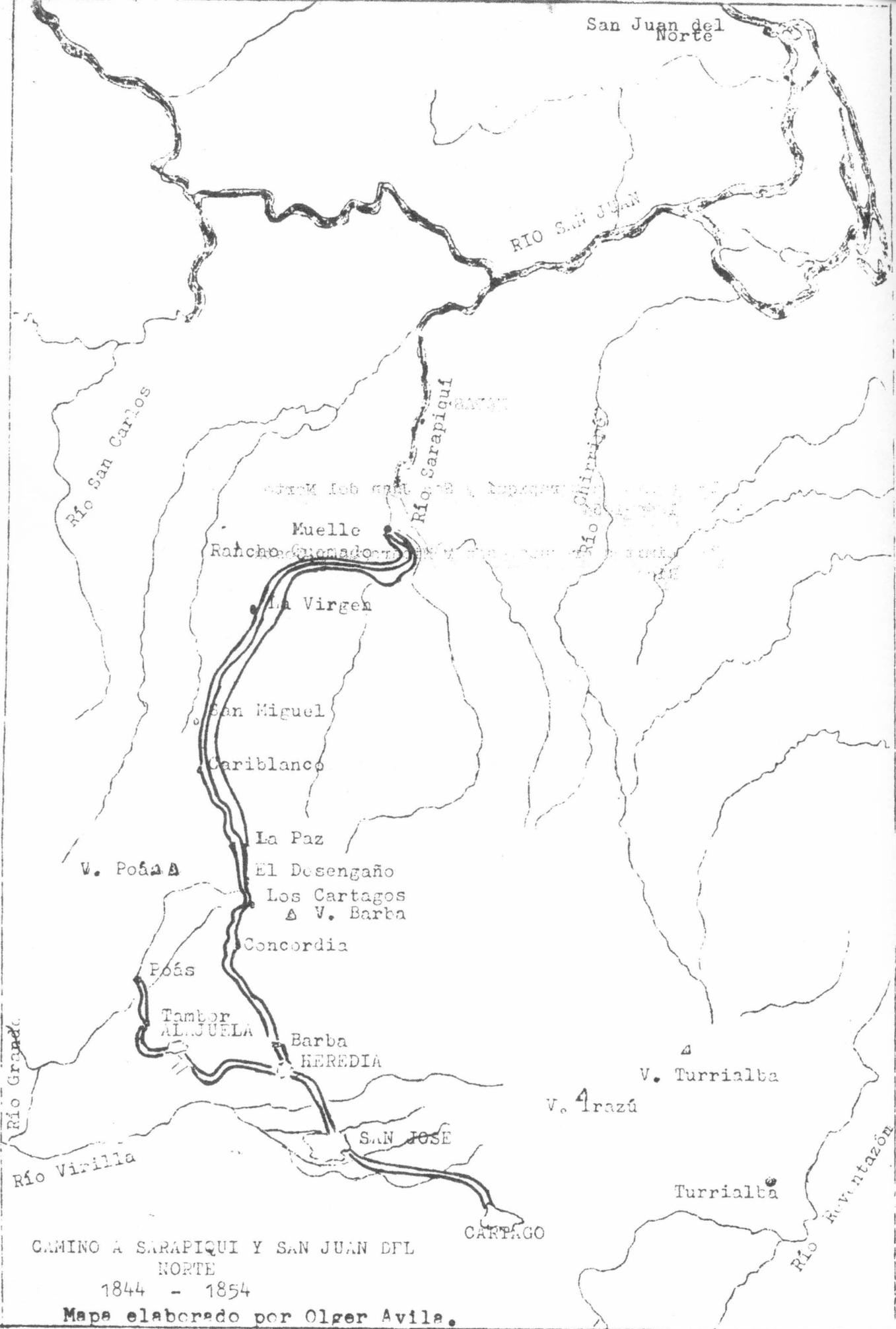
San José, noviembre 14 de 1851

CALVO



MAPAS

- 1- Camino a Sarapiquí y San Juan del Norte
1844-1854
- 2- Limites propuestos por Nicaragua y Costa
Rica



San Juan del Norte

RIO SAN JUAN

Río San Carlos

Río Sarapiquí

Río Chiriquí

Muelle
Rancho Guanacaste

La Virgen

San Miguel

Cariblanco

La Paz

V. Poás

El Desengaño

Los Cartagos

△ V. Barba

Concordia

Poás

Tambor
ALBUJUELA

Barba
HEREDIA

△
V. Turrialba

V. 4razú

Río Virilla

SAN JOSE

Turrialba

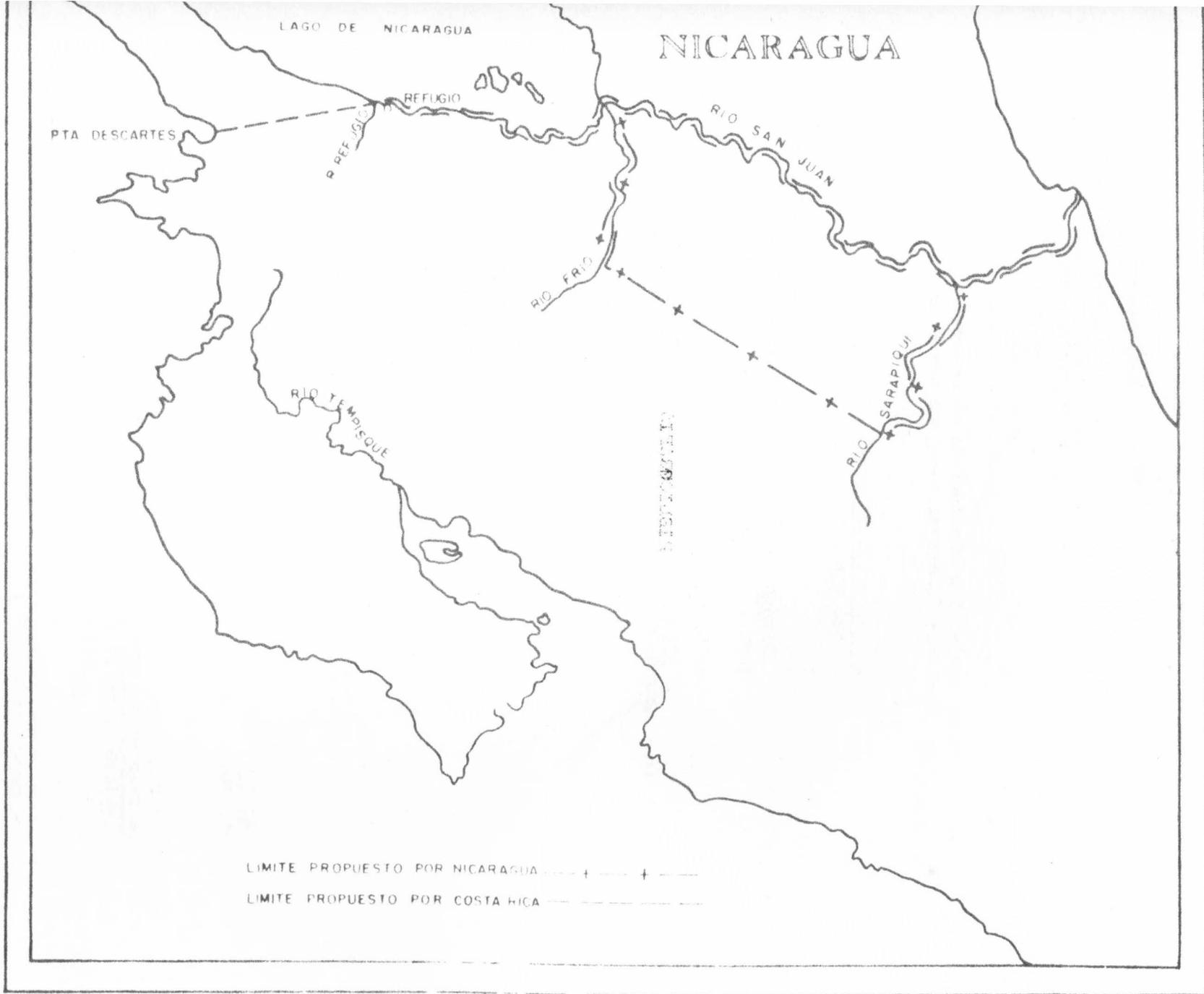
CARTAGO

Río Revantazón

CAMINO A SARAPIQUI Y SAN JUAN DFL NORTE

1844 - 1854

Mapa elaborado por Olger Avila.



LIMITE PROPUESTO POR NICARAGUA --- + --- + ---

LIMITE PROPUESTO POR COSTA RICA ———— + ————

Mapa elaborado por Clotilde Obregón:

BIBLIOGRAFIA

LIBROS Y TESIS DE GRADO

AVILA BOLAÑOS, Olger.

La Sociedad Económica Itineraria: 1843-1854

San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1971)

CARDOSO, Ciro F.S.

"La Formación de la hacienda cafetalera en el S. XIX (informe preliminar de investigación)" San José: Documentos CSUCA (1972)

CORDOBA, Arnaldo

La Formación del Poder Político en México

4° Edición: México: Ediciones Era (1975)

ESTRADA MOLINA, Ligia

La Costa Rica de don Tomás de Acosta

San José: Editorial Costa Rica (1965)

FACIO BRENES, Rodrigo

Estudios sobre economía costarricense

2° Edición. San José: Editorial Costa Rica (1975)

FERNANDEZ GUARDIA, Ricardo (antólogo)

Costa Rica en el siglo XIX. 2° edición

San José: EDUCA (1970)

Historia de Costa Rica: El descubrimiento y la conquista. 4° edición: San José: Librería Lehmann y Cía (1951)

Reseña Histórica de Talamanca, 2° edición

San José: Imprenta Nacional (1968)

La Guerra de la Liga y la invasión de Quijano

San José: Librería Atenea (1950)

FONSECA CORRALES, Elizabeth

Don Juan Manuel de Cañas. Ultimo gobernador de Costa Rica. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1973)

FRANTZIUS, Alejandro Von

La rívera derecha del río San Juan (una parte casi desconocida de Costa Rica) traducción de Pablo Bioley. San José: Tipografía Nacional (1893).

LACOUR-GAYET, Robert

La vida Cotidiana en los Estados Unidos en vísperas de la guerra de Secesión, 1830-1860. Buenos Aires. Librería Hachette (1965)

- GOMEZ URBINA, Carmen Lila
Los Gobiernos constitucionales de don Juan Mora Fernández (1825-1833) San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1974)
- GONZALEZ FLORES, Luis Felipe
Historia de la influencia extranjera en el desenvolvimiento educacional y científico de Costa Rica. San José: Imprenta Nacional (1921)
- GONZALEZ VIQUEZ, Cleto
El Puerto de Puntarenas (algo de su historia) San José: Imprenta Gutemberg (1933)
- Obras históricas 2ª edición. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1973)
- JIMENEZ OREAMUNO, Manuel de Jesús
Noticias de Antaño. San José: Imprenta Nacional (1946)
- MINISTERIO DE TRANSPORTES
Reseña histórica de los transportes en Costa Rica. San José: Departamento de Planificación del Ministerio de Transportes (1967)
- MORA, Nini de
Manifestaciones de progreso, 1824-1825. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1971)
- OBREGON QUESADA, Clotilde
La primera administración del Doctor Castro 1847-1849, (política externa) segundo tomo. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1968)
- OBREGON LORIA, Rafael
De Nuestra Historia Patria, Costa Rica en la Federación. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica (1974)
- RODRIGUEZ RUIZ, Armando
El Doctor José María Castro M. San José: Tesis de grado en la Universidad de Costa Rica (1952)
- RODRIGUEZ PORRAS, Armando
Juan Rafael Mora y la Guerra contra los filibusteros. San José: Imprenta Las Américas (1955)
- SOLEY GUEL, Tomás
Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica. Tomo I. San José: Editorial Universitaria (1947)

VILAR, Pierre

Oro y Moneda en la Historia (1492-1930)
Barcelona: Ariel (1970)

ZELAYA-GOODMAN, Chester

El Bachiller Osejo. Tomo II. Editorial Costa Rica
(1971)

Nicaragua en la Independencia. San José: EDUCA (1971)

REVISTAS

ARCHIVO NACIONAL

"Actas de la Junta directiva de la Sociedad Itineraria"
Años 1847-1848" En Revista del Archivo Nacional. Año
XXXI, N° 1-12 (1967)

"Expediente sobre el descubrimiento de la vereda a Sara-
piquí y río navegable a la ensenada de San Juan, su re-
conocimiento por el Gobierno y demás efectos subsiguien-
tes" En Revista de los Archivos Nacionales. Año IV,
N° 5-6. (1940)

ARAYA POCHET, Carlos

"Los factores demográficos y su insistencia en la evolu-
ción económica y social (1821-1843)". En Revista de Cos-
ta Rica N° 8 (1975)

MELLENDEZ CHAVERRI, Carlos

"San Alfonso. La primera hacienda en la colonización de
las llanuras de Sarapiquí". En Orbe N° 140, año XXV
(1962)

SIBAJA, Luis Fernando

"El Sarapiquí como vía de comunicación internacional du-
rante el siglo XIX" En Revista de Costa Rica N° 3 (sin
fecha)

TORRES RIVAS, Edelberto

"La proletarización del campesino en Guatemala" En Estu-
dios sociales centroamericanos N° 2 (1972)

VEGA CARBALLO, José Luis

"El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente:
el caso de Costa Rica (II)" En Estudios sociales cen-
troamericanos N° 6 (1973)

"La evolución agroeconómica de Costa Rica; un intento de
periodización y síntesis (1500-1930) En Revista de Costa
Rica N° 9 (1975)

PERIODICOS

A. Z.

"Breve Geografía de Costa Rica" En El Mentor Costarricense se. Enero 17 (1846)

AGUILAR, Vicente

"Discurso en la 1ª reunión anual de la Sociedad de Sarapiquí" En La Gaceta. Diciembre 25 (1852)

BOLETIN OFICIAL

"Dirección de la Compañía de Sarapiquí" En Boletín Oficial. Noviembre 24 (1853)

CASTRO MADRIZ, José María

"El General Presidente del Estado de Costa Rica a sus habitantes" En El Costarricense Mayo 18 (1848)

COTO, Fray Manuel

"Segundo cordonazo del lego Fray Manuel Coto" En El Mentor Costarricense. Enero 17 (1846)

EL COSTARRICENSE

"Camino al Norte" En El Costarricense. Junio 10 (1848)

"Camino y Puertos" En El Costarricense Mayo 28 (1847)

EL MENTOR COSTARRICENSE

"Camino al Norte" En El Mentor Costarricense. Enero 24, (1846)

LA GACETA

"Camino a Sarapiquí" En La Gaceta Abril 3 (1852)

"Camino a Sarapiquí" En La Gaceta Octubre 1 (1853)

"Camino" En La Gaceta Octubre 18 (1851)

"Carta al Presidente Mora" En La Gaceta Julio 13, (1850)

"No Oficial" En La Gaceta. Abril 3 (1852)

"Reunión general ordinaria de la Compañía de Sarapiquí, celebrada a las once de la mañana del 28 de noviembre de 1852" En La Gaceta Diciembre 31 (1852)

M.C.

"Continuación de Breve Geografía de Costa Rica" En El Mentor costarricense. Febrero 7 (1846)

SOCIEDAD DE AMIGOS DEL ESTADO

"Acta de Instalación" En El Mentor costarricense.
Marzo 16 (1846)

DOCUMENTOS DEL ARCHIVO NACIONAL

ARCHIVO NACIONAL

Congreso N° 345
Congreso N° 839
Congreso N° 1298
Congreso N° 6911
Congreso N° 6991
Congreso N° 8086
Congreso N° 9531
Congreso N° 111847

Fomento N° 115
Fomento N° 1708

Relaciones Exteriores. Caja N° 18, Documento 18
Relaciones Exteriores. Caja N° 18, Documento 19b
Relaciones Exteriores. Caja N° 18, Documento 19h