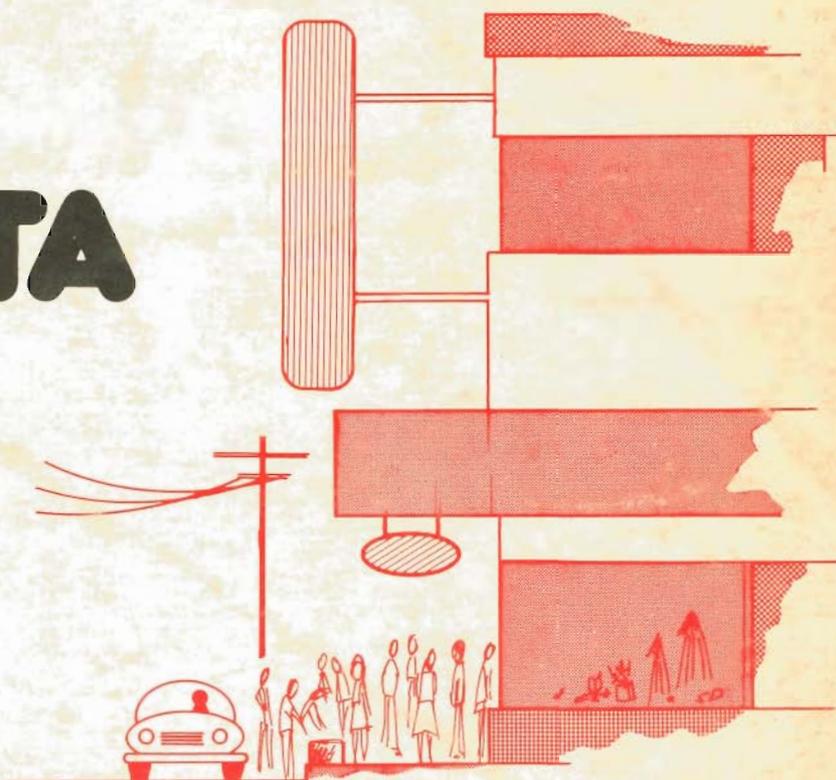


**REVISTA DE
CIENCIAS SOCIALES**

**EN TORNO
A LA CRISIS
EN
COSTA
RICA**



OCTUBRE DE 1982
NUMERO 24



ARTICULOS

INICIO DEL COMERCIO BRITANICO EN COSTA RICA

Clotilde María Obregón

Estudios sobre el comercio exterior de Costa Rica en la primera mitad del siglo XIX prácticamente no existen. Es una época que no se ha investigado a fondo; en las obras de don Tomás Solley Güell y de don Rodrigo Facio Brenes, "Compendio de Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica" (1941) y "Estudio sobre la Economía Costarricense" (1942), que estudian por primera vez la economía del país, aparece muy poco sobre este período. En "La Dinastía de los Conquistadores" (1975) del Dr. Samuel Stone y en el libro de la Dra. Carolyn Hall "El Café y el Desarrollo Histórico-Geográfico de Costa Rica" (1976), tratan el inicio del comercio exterior costarricense en forma somera por falta de estudios de base. La exportación de los palos de brasil en la década de los años 30 sólo se menciona y con respecto a la apertura del mercado cafetalero, aunque ya la Dra. Hall establece que desde muy temprano, 1833, hay un contrato directo con la Gran Bretaña, de navíos que hacen la ruta Puntarenas-Londres, no da idea de cómo fue el proceso en general y lo mismo ocurre en el estudio del Dr. Stone.

Este artículo es un resumen del cuarto capítulo de un trabajo de investigación sobre las relaciones entre Costa Rica y la Gran Bretaña, cuya primera parte, 1821-1850, ya está terminada y que he titulado "Costa Rica y Gran Bretaña, historia de una dependencia económica 1821-1914". El trabajo tiene como finalidad dar a luz una serie de hechos históricos bastante desconocidos. No pretendemos decir la última palabra sobre el tema, pero creemos que en alguna forma contribuiremos a una mejor comprensión y análisis de las relaciones entre Costa Rica y Gran Bretaña en la primera mitad del siglo XIX.

El interés de la Gran Bretaña por la América española data del siglo XVII cuando atraída por la riqueza de las tierras americanas trató de conseguir posesiones en el Caribe. Logró tomar en 1665 la isla de Jamaica y convertirla no sólo en el centro de las actividades de contrabando sino también de las operaciones de su flota contra las colonias españolas.

En los siglos siguientes, el interés inglés por América aumentó. En el siglo XVIII, en 1713, se convirtió en un factor económico importante, cuando en la Paz de Utrecht, logró de España el Asiento (Contrato) para suplir de esclavos a la América del Sur, tráfico que sirvió de pantalla para la traída de mercaderías a América Latina.

A comienzos del siglo XIX las guerras napoleónicas dejaron a Inglaterra en mala situación económica; grandes deudas y escasez de mercados para sus productos acrecentaron la crisis económica, al mismo tiempo que los miles de soldados licenciados del ejército se sumaron al creciente número de obreros de fábrica sin trabajo. Así la independencia de los países americanos ocurrió en un momento álgido para la Vieja Albión. Adquirir el mercado de los nuevos países era la mayor oportunidad con que podía contar para superar la crisis que la agobiaba.

Para favorecer sus intereses económicos, Inglaterra reconoció la independencia de las nuevas naciones y determinados puertos americanos se convirtieron en centro del comercio británico. España mantuvo sobre sus posesiones en América un monopolio comercial, por lo que hasta las reformas borbónicas en el siglo XVIII tuvo sólo determinados puertos abiertos al comercio exterior y aunque el número de puertos aumentó después de las reformas, El Callao siempre mantuvo su lugar como el puerto más importante para España en el Pacífico suramericano. Después de la independencia, éste va a perder paulatinamente su importancia a favor de Valparaíso. Valparaíso un pequeño puerto en el norte de Chile, de sólo 5.000 habitantes y un movimiento de 14 buques en 1810 se convirtió en 1821 gracias a la libertad de comercio, el asentamiento de gran número de extranjeros y su elevación por el gobierno chileno al rango de aduana principal como la de Santiago, en un puerto con 15.000 habitantes entre los que se contaban 3.000 comerciantes extranjeros (en su mayoría ingleses) y un movimiento de 111 buques de diversas nacionalidades. La importancia de Valparaíso creció constantemente, hasta llegar a ser

después de 1834 el principal puerto comercial en el Pacífico suramericano.

Los Estados centroamericanos después de la independencia de España se organizaron en una República Federal en 1824. La República tuvo una vida muy turbulenta debido a las guerras civiles y a la falta de un gobierno central fuerte, por lo que para 1838 fracasó. En los diez años siguientes se hicieron varios intentos para reorganizarla, sin que estos tuviesen éxito.

En el aspecto político este período coincidió con dos momentos diferentes en la política inglesa en Centro América, el primero que llegó hasta el año de 1838 se caracterizó por un apoyo a la República Federal, mientras que en el segundo la política inglesa dio un giro de 180° por lo que se convirtió en antiunionista acérrima.

En ambas etapas hay una defensa de los supuestos derechos ingleses sobre el territorio de Belice y sobre la Mosquitia. En la Mosquitia llegaron a dominar el puerto de San Juan del Norte (Georgetown) una de las terminales del proyectado canal interoceánico. En el aspecto económico las casas comerciales inglesas se interesaron por invertir en Centro América: la Casa Barclay de Londres otorgó un empréstito a la República Federal en 1825, empréstito que convirtió a la República en dependiente del capital inglés. Luego en 1838, al heredar los Estados la deuda, de la cual ellos eran corresponsables, estos quedaron comprometidos económicamente con el país prestatario.

En el aspecto comercial hay una gran introducción de productos ingleses desde Jamaica y Belice a Guatemala y a los puertos atlánticos de Centro América y directamente desde Gran Bretaña, o desde sus centros comerciales de Callao y luego de 1834 de Valparaíso, a los puertos de la costa pacífica.

Costa Rica después de la independencia en 1821, formó parte de la República Federal de Centro América, desde su creación hasta su disolución en 1838. En los años siguientes mantuvo el status de Estado, en espera, al igual que el resto de Centro América, del restablecimiento de la Federación hasta que el peligro de una guerra con Nicaragua por la falta de un acuerdo limítrofe y la problemática internacional, o sea la disputa de Gran Bretaña y los Estados Unidos por la zona canalera, hizo que el gobierno del Dr. Castro proclamase la República el 31 de agosto de 1848.

En el campo económico, al momento de la independencia Costa Rica mantenía una economía básicamente de subsistencia, no había desa-

rollado ningún producto para la exportación fuera del ámbito centroamericano, y en realidad el único producto que exportaba en forma bastante estable a Centro América (Nicaragua) era el tabaco por haberlo decretado así el gobierno español. Por lo tanto el comercio era de muy poco monto.

Puntarenas era el principal puerto del país y su actividad aumentó poco a poco al incrementarse el movimiento comercial. Este hecho y la estabilidad política del país hicieron que se establecieran en el puerto algunos comerciantes extranjeros. Estos comerciantes eran de origen alemán, pero estaban vinculados con el movimiento comercial inglés. Recibían a los barcos ingleses, representaban a casas comerciales británicas y mantenían estrechas relaciones con los comerciantes ingleses de los puertos nicaraguenses de San Juan del Sur y del Realejo. En cambio el movimiento por el puerto del Atlántico, Moín, era muy reducido debido a las dificultades del puerto y a la falta de un camino, por lo que durante la primera mitad del siglo XIX se utilizó también San Juan del Norte, puerto compartido por Costa Rica y Nicaragua durante toda la época federal y que Costa Rica utilizó hasta los años 60. En ambos lugares el comercio inglés desde Jamaica y Belice era el más importante aunque jamás llegó a tener para el país la importancia que tenía el comercio por Puntarenas.

Por todo lo anterior la colonia británica en Costa Rica en la primera mitad del siglo XIX fue muy pequeña. Los ingleses más que residentes en el país, eran en su mayoría comerciantes que lo visitaban con regularidad y que estaban vinculados con los comerciantes del país y extranjeros residentes en Puntarenas.

Así, las relaciones entre Costa Rica y Gran Bretaña fueron en los primeros años únicamente económicas y se manejaron a través del vicecónsul británico en el Realejo, más que con el cónsul Frederick Chatfield cuya sede era la ciudad de Guatemala.

La economía costarricense se desarrolló lentamente durante el período federal. El gobierno del primer Jefe de Estado Juan Mora Fernández adecuó los gastos gubernamentales a las exiguas rentas del Estado pues el tabaco fue declarado renta federal, por lo que en 1836 el Congreso Federal puso su renta a responder por el préstamo inglés.

La actividad económica más importante de este período fue la explotación de palos de brasil, madera muy apreciada por su tinte. Navíos ingre-

ses empezaron a comprar brasiles en las costas pacífica de Nicaragua y Costa Rica.

Particulares como los señores Braulio Carrillo, Manuel Aguilar, Francisco Giralt, Francisco Guardia, Anastasio Gutiérrez, Santiago Millet y Domingo Mattey denunciaron manchas de palos de brasil en el Guanacaste, sobre todo en la región de Nicoya y en el valle del río Tempisque y en Puntarenas cerca del puerto y al S.O. de Herradura. Estas personas que luego van a ser cafetaleros, venden sus maderas a los capitanes de los navíos que arribaban a Puntarenas o a los representantes de casas comerciales inglesas. Tenemos el dato concreto de la casa Faith Kellmers y Compañía de Londres, casa que a finales de 1830 envió su primera expedición "de efectos" en el buque "Eclipse Packet" confiada a su capitán George Hustwich y su sobrecargo John Hale. Hustwich logró su propósito y para 1832 la casa inglesa envió como factor para residir en Puntarenas al alemán Edward Wallerstein. Wallerstein siguió representando a la casa, aunque ésta al año siguiente, 1833, por retiro de Kellmers se convirtió en la casa Faith y Hatlewell.

La actividad de explotación de palos de brasil generó en Puntarenas un movimiento inusitado de buques ingleses procedentes en su mayoría del Callao. Probablemente la actividad duró unos años más, o sea hasta fines de la década de los treinta, pero no hemos encontrado informe al respecto, sólo sabemos que ya para 1838 había declinado casi por completo. Las manchas de palos de brasil en Costa Rica, fueron muy escasas si las comparamos con las de la costa pacífica de Nicaragua donde se explotó durante largo tiempo y su actividad atrajo a gran número de personas, entre ellas a varios costarricenses.

Por otro lado la estabilidad política de Costa Rica hizo que los ingleses tuviesen a Puntarenas como centro de operaciones. Así, no sólo la casa Faith y Hatlewell tenía un factor residiendo en el puerto, sino que en determinado momento los metales para adquirir los brasiles de Nicaragua se remitieron a Puntarenas, como lo señala en 1834, en su informe sobre el comercio exterior el cónsul inglés en Lima, Belford A. Wilson.

La actividad de exportación de palos de brasil fue tan rentable para los comerciantes ingleses que de 41 buques británicos que llegaron entre 1829 y 1833, 8 vinieron en lastre y 13 de ellos zarparon hacia Londres, poniéndose en evidencia un contacto directo entre Puntarenas y los puertos ingleses desde 1830, (ver Cuadro No. 1), o sea tres

años antes de lo señalado por la Dra. Hall. (Hall, pág. 39).

La actividad indudablemente también generó ganancias a los costarricenses implicados en ella, a pesar de que la madera se vendió al módico precio de 1 real el quintal. En solo 1833 se exportaron 67.426 quintales de brasiles y probablemente la exportación debió ser parecida en 1834. Ya en 1841 se exportaron sólo 1.100 quintales que es una suma casi siete veces menor a lo que se exportó de café, que fueron 8.251 quintales y 52 libras.

Por todo lo anterior es que creemos que en el lapso comprendido entre la explotación minera, cuya etapa de mayor productividad terminó al comienzo de los años veinte y el inicio de la economía cafetalera a finales de los años treinta, la actividad principal fue por un lado la explotación de los palos de brasil que le dio actividad al puerto de Puntarenas y por otro la agricultura tabacalera, pero mientras que esta última era monopolizada por el Estado quien reglamentaba su siembra y limitaba las ganancias, la maderera fue libre y no exigió ningún gasto de siembra previo. Con la decadencia de la exportación de palos de brasil el contacto directo con los puertos ingleses se hizo esporádico, mientras se incrementó el número de buques que llegaban del Callao y luego de Valparaíso. Estos buques recorrían la costa pacífica con mercaderías inglesas. Costa Rica compraba lo que le permitía su economía; géneros, medicinas, implementos agrícolas, de vez en cuando maquinaria para las minas, troqueles para el cuño, etc., pero en definitiva el país no tenía la capacidad económica necesaria para ser un buen comprador de mercaderías inglesas, debido a la falta de productos de exportación.

Con el fracaso de la República Federal en 1838 el gobierno costarricense confiscó la renta tabacalera y se hizo responsable de la parte que le correspondía de la deuda federal inglesa. El licenciado Braulio Carrillo ha sido un Jefe de Estado muy atacado por cuanto asumió el poder por medio de un golpe de Estado, pero eso, por lo menos para nosotros, no explica el ataque de que fue objeto en el resto de Centro América como lo podemos leer en los documentos de la época y lo han repetido hasta nuestros días historiadores como Mario Rodríguez (Chatfield, Cónsul Británico en Centro América, 1970). Tal vez la explicación se encuentre en la concepción que Carrillo tenía de cómo debía ser el Estado costarricense.

CUADRO 1
MOVIMIENTO DE BUQUES INGLES EN PUNTARENAS
1829 - 1833

Año	Nombre del buque	Tm	Procedencia	Fecha	Carga	Destino	Fecha	Carga	
1829	Tiber	188	..	2/ 1	Merc. Ext.	Perú y Chile	3/ 1	.....
	Roberto	155	El Salv. (Sons.)	29/ 1	Merc. Rep.	Perú y Chile	21/ 2	.....
	Real Soberana	...	Nicaragua (Rea.)	2/ 3	Merc. Rep.	Perú y Chile	16/ 3	.....
	Istoriania	300	Nicaragua (Rea., origen Londres)	21/ 8	Merc. Ext.	.....	.....	.....
	Roberto	155	Ecuador (Guay.)	5/ 9	Merc. Ext.	.....	.....	.....
1830*	Eclipse Packet	..	Gran Bretaña		Merc. Ext.	.....	.....	.....
1831	Roberto	155	.....	21/ 2	Merc. Ext.	Perú y Chile	.....	.....
	Southampton	217	Perú (Callao)	15/ 3	Lastre	.....	.....	Brasiles
	Hansen	205	Guatemala	10/ 4	1 carta	Guatemala	.....	.....
	Apprentica	143	Perú (Callao)	23/ 4	Merc. Ext.	.....	.....	Brasiles
	Porter	251	Perú (Callao)	3/ 5	Merc. Ext.	.....	.....	Brasiles
	Oberon	150	Perú (Callao)	9/ 5	Lastre	G.B. (Liv.)	.....	Brasiles
	Tiber	188	El Salv. (Unión)	16/ 5	Mineros ingleses.	Chile	.....	.....
	Guillermo IV					Perú	.....	Brasiles
	Lucy	163	Ecuador (Guay.)	1/ 9	Lastre	.....	.....	.....
	1832	Hansen	205	El Salv. (Lib.)	10/ 4	Trajo expulsados políticos.
Tiber		188	Chile (Valp.) y Perú (Callao)	1/ 5	Merc. Ext.	Exploió en el Puerto.	11/ 5	.....
Arica		189	Perú (Callao)	11/ 9	Lastre	.....	.....	.....
Roberto		155	Ecuador (Guay.)	2/10	Cacao, algodón, sombreros.	.....	.....	.....
Zenon		219	Perú (Callao)	8/10	Lastre	.....	.....	.....
Bulter		142	Chile (Valp.)	17/10	Ropa y calzado.	.....	.....	.....
Porter		251	Perú (Callao)	20/10	Lastre	.....	.....	.....
Alice Brown		212	Perú (Callao)	28/10	Lastre	.....	.....	.....
Goleta Correo		142	Perú (Callao y Paíta)	19/11	.....	.....	.....	Brasiles
Juana Brones		208	Perú (Callao)	12/12	Ropa	.....	.....	.....
1833		Peruviana	203	Perú (Callao)	12/ 3	Ropa lana
		Elizabeth	..	Perú (Callao)	19/ 5	Gran Bretaña	25/ 5	4720 qq brasiles
		Emulo	194	Gran Bretaña Chile y Perú	29/ 5	Merc. Ext.	G.B. (Liv.)	29/ 6	2500 qq brasiles 250 qq café y cueros.
	Thomas Leech	148	Perú (Callao)	27/ 7	Lastre	G.B. (Londres)	12/ 8	3300 qq brasiles	
	Golondrina	228	México (Maz.)	27/ 7	Lastre	Gran Bretaña	10/ 8	1800 qq brasiles	
	Mary Ann	587	Chile (Valp.)	22/ 8	Ropa	G.B. (Londres)	24/ 8	11740 qq brasiles	
	Nautilus	306	Perú (Callao)	27/ 9	Lastre	G.B. (Liv.)	3/10	5500 qq brasiles	
	Frederick Hut	208	Perú (Callao)	30/ 9	Lastre	G.B. (Londres)	3/10	4500 qq brasiles	
	Mary Scott	248	Perú (Callao)	23/11	Lastre	G.B. (Londres)	26/11	4960 qq brasiles	
	England	..	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	2/11	6500 qq brasiles
	James	..	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	27/11	4000 qq brasiles
	Swatsure	..	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	28/11	3346 qq brasiles
	Marcilvenit	..	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	1/12	7060 qq brasiles
	Colombia	..	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	9/12	5500 qq brasiles
	Roberto	155	Nicaragua (Rea.)		Efec. país	.....	.....	.....

* No se tiene la lista completa de los barcos que llegaron a Puntarenas ese año.

Abreviaturas usadas en el cuadro:

Efect - Efectos; G.B. - Gran Bretaña

Guay. - Guayaquil; Lib. - Libertad

Liv. - Liverpool; Mz. - Mazatlán

Merc. - Mercaderías; Ext. - Extranjeras

Sons. - Sonsonate; Valp. - Valparaíso

Merc. Rep. - Mercaderías de la República (Se refiere a los buques que venían de los puertos de Centro América).

Carrillo vio claramente que lo primero que tenía que hacer era cancelar la porción que le correspondía pagar a Costa Rica de la deuda federal inglesa. Así cuando separó a Costa Rica de la Federación (hecho en el cual Carrillo no tomó la iniciativa sino que le precedieron Nicaragua y Honduras), hizo que el Congreso reconociese la deuda inglesa, la cual él pensaba cancelar con tabaco.

Una vez acordada la forma de pago con el Cónsul inglés Frederick Chatfield, Carrillo ordenó pagar, el primer pago se hizo en 1839 y consistió de 999 petacas de tabaco, el segundo y último fue en 1840 y constituyó de 1001 petacas. El que Costa Rica usase su propio tabaco para pagar y cancelar la deuda, en un lapso de tiempo tan corto y antes de que el Cónsul inglés se percatase de la importancia política que para Inglaterra significaba el que los Estados centroamericanos fuesen deudores, es indudablemente un punto a favor de Carrillo y que salvó al país de bloqueos y actos de fuerza de las autoridades inglesas, pero, que no le pareció bien al resto de los Estados que pretendían, por lo menos así lo expresó El Salvador, que el tabaco costarricense siguiese respondiendo por la deuda total.

Libre ya de la deuda inglesa, Carrillo pudo actuar y así siguiendo la política iniciada por don Juan Mora, impulsó la agricultura cafetalera. Carrillo tuvo una política clara al respecto, él pensaba que el Estado debía dirigir la política cafetalera, que el Estado era el encargado de buscar los mercados necesarios y que el mercado más importante para el café de Costa Rica debería ser el inglés, por lo que paralelo al apoyo dado a la siembra de ese producto, él ordenó construir el camino al Atlántico que le permitiría al país tener una ruta directa hacia los puertos ingleses.

La oportunidad para conseguir el mercado inglés se le presentó precisamente en el momento en que remitía el tabaco para cancelar la deuda inglesa, al vicecónsul británico en el Realejo, John Foster. Aprovechando, que según lo acordado, el vicecónsul tenía que realizar el tabaco costarricense en Nicaragua y con su renta comprar añiles para remitirlos en nombre de Costa Rica a la Gran Bretaña, donde serían vendidos y con su producto cancelaba la deuda costarricense, Carrillo le propuso a Foster que en lugar de comprar añiles nos comprase café a seis pesos el quintal, pues él tenía noticias de que el café de Costa Rica había sido bien recibido en el mercado inglés. El Jefe de Estado costarricense le ofreció venderle arriba de 10.000 quintales de la cosecha de 1841, abrir

en Costa Rica una agencia de exportación y negociar con el gobierno inglés una rebaja de impuestos para la introducción del café, que lo colocaría en una situación de igualdad con los que se importaban de las colonias inglesas.

Carrillo vio en el café, el producto capaz de generar un movimiento económico que beneficiase la economía costarricense y su proyección de lo que sería la producción cafetalera de Costa Rica en los años siguientes, fue muy certero. En carta al vicecónsul le aseguraba que la cosecha de 1841 no bajaría de 15.000 quintales, que la de 1842 llegaría a 20.000, se duplicaría en el 43 y se triplicaría para 1844. Con estas perspectivas probablemente el negocio con Foster se hubiese efectuado, pero desgraciadamente el Jefe de Estado costarricense se vio obligado a abandonar el poder, en abril de 1842, ante el desembarco en Caldera de las fuerzas del general hondureño Francisco Morazán.

Con la caída de Carrillo se terminó el intento de dirigir la política cafetalera, se olvidó la idea de gestionar rebajas de los impuestos sobre el café en los puertos ingleses y se suspendió definitivamente la construcción del camino al Atlántico, obligándose con ello al naciente comercio cafetalero a utilizar Puntarenas y la ruta del Cabo de Hornos, lo que significaba pagar un flete de 5 libras por tonelada cuando por Matina hubiese costado de 30 a 40 chelines.

Según el Ministro General don Francisco María Oreamuno, a partir de 1838 hubo un aumento en el comercio de café. Precisamente ese año llegó a Puntarenas desde Londres el "African Packet" con mercaderías extranjeras. ¿A quién venía consignado?, tal vez a George Stiepel, el alemán que había hecho la primera exportación de café a Chile en 1832 y que tenía estrechas relaciones comerciales con los ingleses por lo menos desde 1825. Creemos que pudo ser así, porque tres años después, en 1841, otro buque el "Alcion" vino también desde Londres con mercaderías extranjeras consignado a Stiepel. Trajo mercadería por un monto de 38.079 pesos o sea más de la mitad del total de las importaciones efectuadas ese año por Puntarenas.

Lo anterior nos demuestra en primer lugar que ya el país contaba con un grupo de personas con capacidad económica suficiente para comprar productos importados y en segundo lugar que existe una gran posibilidad de que ese buque llevase de regreso café si tomamos en cuenta de que los buques que visitaron Puntarenas en 1840 zarparon con café para Chile y que en 1842, o sea al año si-

guiente de la visita del "Alcion", de los cuatro buques ingleses que llegaron tres zarparon con café y dos de ellos el "Ellersllie" y el "Sirena" lo hicieron con destino a Gran Bretaña, el primero llevando 5.208 quintales de café en su mayoría de Edward Wallerstein y el segundo con 2.230 quintales

de George Stiepel. (Ver cuadro No. 2). Todo esto más la afirmación hecha por Carrillo al vicecónsul Foster sobre nuestro café y su aceptación en el mercado inglés, confirma nuestra tesis de que hubo exportaciones de café directamente a Gran Bretaña sin pasar por Valparaíso, anteriores a 1843.

CUADRO 2

MOVIMIENTO DE BUQUES INGLESSES EN PUNTARENAS
1838 - 1849

Año	Nombre del buque	Tm	Procedencia	Fecha	Carga	Destino	Fecha	Carga
1838	Malco	37	El Salv. (Acaj.)	29/ 8	.....	.....	.....	.....
	African Packet	...	G.B. (Londres)	19/ 9	Merc. Ext.	.....	.....	.....
	Argos	193	Chile (Valp.)	31/12	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	.....	.....
1840	Nilo	247	Chile (Valp.)	11/ 2	Maquinaria minera.	Chile (Valp.)	- / 3	Pasajeros (desterrados)
	Plunsteaud	187	El Salv. (Unión)	29/ 4	Merc. país	Chile	.....	1478 qq café
	Sevallon	193	Ecuador (Guay.)	21/ 5	Maquinaria minera.	.....	.....	.....
	Mercurio	242	Ecuador (Guaimas)	17/ 6	Lastre	Chile (Valp.)	.....	4082 qq café 250 qq bra- siles.
1841	Moctezuma	199	Chile (Valp.)	20/ 6	Merc. Ext. y pólvora.	Chile (Valp.)	.....	4360 qq café
	Alcion	...	G.B. (Londres)	.....	Merc. Ext.	.....	.....	.....
	Nilo	247	Chile (Valp.)	.....	Merc. Ext.	.....	.....	.....
	Plunsteaud	187	Guatemala	.....	Merc. Ext.	.....	.....	.....
1842	Sevallon	193	Ecuador (Guay.)	30/ 4	Palas, vinos y cacao	.....	.....	.....
	Golondrina	228	Chile (Valp.) y Ecuador (Guay.)	.....	Merc. Ext. y cacao.	Chile (Valp.)	.....	4613 qq café
	Sirena*	225	Chile (Valp.)	.....	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	2230 qq café 2300 qq otros prod.
	Ellersllie	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	4/ 8	5208 qq café
1843	Fexian	...	México (Maz.)	.....	Merc. Ext.	.....	.....	354 qq café
	Monarch	224	G.B. (Londres)	.....	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	5505 qq café
	Helene	...	El Salv. (Acaj.)	.....	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	.....	..... café
	John H. Yates	...	G.B. (Londres)	.....	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	3568 qq café
	Jama o Fama	...	El Salv. (Acaj.)	.....	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	.....
	Heritfeld	...	Chile (Valp.)	.....	Merc. Ext.	.....	.....	Añil y cueros
1844	John H. Yates	...	Gran Bretaña	/ 2	.....	.....	.....	..... café
	Paramanta	400	Nicaragua (Rea.)	23/ 2	Brasilés y Merc. Ext.	.....	21/ 4	293 qq café y zarza.
	Heritfeld	...	.....	15/ 4	Merc. Ext.	.....	.....	.....
	Monarch	224	G.G. y Chile	16/ 4	.....	Gran Bretaña	30/ 4	5230 qq café
	Sir Thomas	59	Gran Bretaña	16/ 4	.....	Gran Bretaña	30/ 4	1575 qq café
	Sevan	234	Chile (Valp.)	3/ 5	.....	Gran Bretaña	.....	5074 qq café
	Fama	...	.....	14/ 5	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	.....
	Pekeuhan	293	Nicaragua (Rea.)	16/ 5	.....	Gran Bretaña	25/ 5	2080 qq café
	Celt o Celle	179	Nicaragua (Rea.)	19/ 9	.....	G.B. (Liv.)	.....	500 qq café
	Sevallon	193	Ecuador (Guay.)	22/10	.....	.....	.....	.....
	Tefano	190	El Salv. (Unión)	25/11	.....	G.B. (Liv.)	.....	.....

Continúa CUADRO 2

MOVIMIENTO DE BUQUES INGLESES EN PUNTARENAS
1838 - 1849

Año	Nombre del buque	Tm	Procedencia	Fecha	Carga	Destino	Fecha	Carga
1845	Lavinia	157	Gran Bretaña	6/ 2	Merc. Ext.	Gran Bretaña	22/ 2	1935 qq café
	R. de las Islas	120	G.B. (Guernesey)	22/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	7/ 4	3487 qq café
	Martha	248	.....	24/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	.....	5343 qq café
	Monarch	224	Gran Bretaña	.....	Merc. Ext.	Gran Bretaña	7/ 5	5219 qq café
	Golondrina	228	G.B. (Liverpool)	22/ 4	Merc. Ext.	G.B. (Liv.)	15/ 5	4494 qq café
	Helene	...	Chile (Valp.)	26/ 4	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	5/ 5	3652 qq café
	Brother	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	5/ 6	5202 qq café
1846	Carlota	...	.....	.....	.....	Guatemala	15/ 1	.....
	Hebe	198	Nicaragua (Rea.)	31/ 1	.....	Gran Bretaña	11/ 5	10321 qq café
	Martha	248	Brasil (Río de J.)	5/ 3	Merc. Ext.	G.B. (Liv.)	.....	7515 qq café
	Alisope	199	Chile (Valp.)	24/ 3	.....	G.B. (Liv.)	.....	5060 qq café
	Monarch	224	Gran Bretaña	.....	.....	Gran Bretaña	2/ 5	5167 qq café
	Neptuno	...	.....	.....	.....	Chile (Valp.)	23/ 5	4203 qq café
	Black Cat	...	.....	.....	.....	G.B. (Londres)	30/ 5	1832 qq café
	Inane	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	10/ 6	4791 qq café
	Anemone	...	.....	.....	.....	Chile (Valp.)	10/ 8	4347 qq café
	Lavinia	157	Gran Bretaña	.....	.....	Gran Bretaña	.....	2535 qq café
	R. de las Islas	120	.....	.....	.....	Gran Bretaña	.....	4804 qq café
	Janet	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	.....	3648 qq café
	Helecyon	138	.....	.....	.....	Gran Bretaña	.....	3428 qq café
	Neptuno	...	.....	.....	.....	Chile (Valp.)	28/10	2373 qq café
Hero	...	P. República	20/11	.....	.....	.....	.....
1847	Calipso	...	.....	.....	.....	P. República	7/ 1	.....
	Malibran	...	.....	.....	.....	P. República	24/ 2	.....
	Huracán	170	.....	.....	.....	P. República	26/ 3	.....
	R. de las Islas	120	.....	.....	.....	P. República	26/ 3	Merc. Ext.
	Visgaos	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	7/ 4	Café
	Thethis	...	.....	.....	.....	P. República	10/ 4	.....
	Ana Robinson	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	22/ 4	Café
	Matilde	...	.....	.....	.....	Chile (Valp.)	24/ 4	Café
	Monarch	224	Gran Bretaña	.....	.....	Gran Bretaña	27/ 4	Café
	R. de las Islas	120	Gran Bretaña	.....	.....	Chile y G.B.	28/ 4	Café
	Malibran	...	P. República	.....	.....	P. República	28/ 4	.....
	Juana	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	14/ 5	Café
	Arciope	...	.....	.....	.....	Gran Bretaña	24/ 5	Café
	Thethis	...	P. República	.....	.....	Gran Bretaña	3/ 6	Café
Malibran	...	P. República	.....	.....	Gran Bretaña	25/ 6	Café	
Lampson**	...	.....	.....	.....	Nic. (Rea.)	24/11	.....
1848	R. de las Islas	120	G.B. (Guernesey)	11/ 1	Merc. Ext.	G.B. (Guern.)	26/ 3	Café, conchas y cueros.
	Libra Dundee	291	Chile (Valp.)	8/ 2	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	15/ 4	Café y cueros
	Huracán	170	Chile (Valp.)	12/ 2	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	24/ 3	Café
	Monarch	224	G.B. (Guernesey)	13/ 3	Lastre	G.B. (Guern.)	6/ 5	Café
	Halecyon	138	G.B. (Guernesey)	22/ 3	Merc. Ext.	G.B. (Guern.)	17/ 4	Café
	Malcolm	238	G.B. (Liverpool)	24/ 3	Merc. Ext.	P. República	6/ 4	Merc. Ext.
	Challenger	208	Chile (Valp.)	16/ 4	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	19/ 5	Café
	Lavinia	157	G.B. (Guernesey)	12/ 5	Lastre	G.B. (Londres)	29/ 5	Café
	Malcolm	238	P. República	15/ 6	Merc. Ext.	G.B. (Liv.)	15/ 7	Café
	Peruvian	394	Chile (Valp.)	6/ 9	Lastre	G.B. (Liv.)	8/10	Café
Colloney	288	Chile (Valp.)	24/12	Merc. Ext.	.....	.....	.....

Continúa CUADRO 2

MOVIMIENTO DE BUQUES INGLESES EN PUNTARENAS
1838 - 1849

Año	Nombre del buque	Tm	Procedencia	Fecha	Carga	Destino	Fecha	Carga
1849	Regalia	186	El Salv. (Unión)	30/ 1	Merc. Ext.	Gran Bretaña	30/ 3	Café
	Colloney	288	En Puntarenas	.....	.....	Panamá	24/ 2	Lastre
	Mally Bawn	344	El Salv. (Unión)	12/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	31/ 3	Café, añiles, cueros y bra- siles
	Lavinia	157	G.B. (Guernesey)	15/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	1/ 5	Café
	Halecyon	138	G.B. (Guernesey)	17/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	7/ 4	Café
	Niagara	336	Chile (Valp.)	31/ 3	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	9/ 5	Café y cueros
	Monarch	224	G.B. (Guernesey)	19/ 3	Merc. Ext.	Gran Bretaña	7/ 4	Café
	Dryad	251	Chile (Valp.)	11/ 4	Lastre	Chile (Valp.)	18/ 5	Café
	Lady Shaw Stuart	181	Colombia (Buen)	9/ 4	Merc. Ext.	Panamá	27/ 6	Lastre
	Seymour	322	Nicaragua (Rea.)	8/ 6	Merc. Ext.	Nic. (Rea.)	24/ 6	Merc. Ext.
	Jessie Miller	382	Panamá	8/11	Merc. Ext.	Chile (Valp.)	13/10	Café y tintes
	John Norton	336	El Salv. (Unión)	19/10	Ropas	Naufragó en el puerto.	.....	.....
	Gorgon**	1200	.....	16/11	Trajo al Cón- sul británico.	Panamá	19/11	.....

* En otros documentos consultados (Hac. 10599 y 10780) se dice que es español.

** Son buques de guerra.

Abreviaturas usadas en el cuadro: Acaj. - Acajutla ; Buen - Buenaventura ,
Guay. - Guayaquil; Liv. - Liverpool ,
Maz. - Mazatlán , P. - Puertos ,
Rea. - Realejo , Río de J. - Río de Janeiro ,

FUENTES: ANCR/Hac. No. 6241, 9116, 9326, 6658, 10599, 10780, 9269, 6355 y G.M. No. 8842 y 9433.

A través de los años y a partir de la recopilación de datos y estudios hechos por don Luis Felipe González (1933 y 1944), se ha afirmado que a partir de 1843 el capitán William Le Lacheur abrió el comercio directo de café con los puertos ingleses y que lo convirtió en un comercio regular. Como acabamos de ver, lo primero no es cierto, en cuanto a lo segundo creemos que el capitán sí contribuyó en forma significativa al comercio regular con Inglaterra. También se ha dicho y repetido que Le Lacheur llegó casi de casualidad a Puntarenas (Stone, pág. 87), con los documentos que tenemos a mano podemos afirmar que no fue así, que el capitán Le Lacheur planeó su viaje a Costa Rica porque estaba muy bien enterado de la producción cafetalera del país.

Precisamente cuando Carrillo escribió al vicecónsul Foster en el Realejo, proponiéndose la venta de café, William Le Lacheur se encontraba en el puerto con su buque el "Monarch". Fue él, el que llevó en mayo de 1842, al mercado inglés, los añi-

les que a nombre de Costa Rica el vicecónsul enviaba a vender a Londres.

Le Lacheur se encontraba en Inglaterra en diciembre de 1842 y probablemente en abril o mayo de 1843 ancló en Puntarenas, por lo tanto el capitán hizo el viaje Londres-Puntarenas con el objeto de cargar café. El "Monarch" de 224 toneladas, probablemente trajo carga para Valparaíso pues a Puntarenas llegó con un cargamento pequeño. Mientras el otro navío que vino ese mismo año, también de los puertos ingleses, el "John H. Yates" vendió en el puerto de Puntarenas productos por la suma de 20.487 pesos, el monto vendido por el "Monarch" fue sólo de 490 pesos, pero, ambos buques cuando zarparon lo hicieron con la totalidad de su capacidad en café (ver cuadro No. 2) si aceptamos el dato dado por el Dr. Stone de que los tonelajes eran en "English Tons" de 2.240 libras. En 1844 además del "Monarch" y del "John H. Yates" llegó también de Inglaterra el "Sir Thomas" que llegó y zarpó en las mismas fechas que el

“Monarch” por lo que fue este barco y no el “Lavinia” el que se dijo que fletó el capitán La Lacheur, en vista de lo bien que le había ido en su primer viaje. (González: 1944 y Stone pág. 85). Ese año el negocio fue muy bueno, si lo juzgamos por el número de quintales que en ambos navíos llevó Le Lacheur.

En los años siguientes el “Monarch” volvió siempre en abril o mayo y siempre zarpó rumbo a Inglaterra con la totalidad de su capacidad en café (en los años en que tenemos el dato concreto). Viendo esto lo que sorprende es la regularidad de su itinerario, hecho que nos confirma el éxito del comercio cafetalero.

Para 1845 el país era monocultivador, era cierta la afirmación del Jefe de Estado don José

Rafael Gallegos de que estaba todo el pueblo produciendo café, pues ese año el café representó más del 90 o/o de las exportaciones totales del país y los siete navíos ingleses que nos visitaron zarparon con café, seis de ellos rumbo a Gran Bretaña. Al año siguiente, 1846, el país exportó 82.651 quintales o sea más de cinco veces la exportación de 1841. (ver cuadro No. 3).

Los precios que se habían mantenido en 8 pesos el quintal de café bajaron a 7 y los comerciantes y cultivadores de café se preocupan por el alto costo de los fletes y por la falta de una salida al Atlántico, por lo que el gobierno trató sin lograrlo de llegar a un acuerdo limítrofe con Nicaragua que le permitiese al país utilizar el puerto de San Juan del Norte, como se había hecho durante toda la época federal.

CUADRO 3

EXPORTACIONES DE CAFE POR PUNTARENAS 1840 - 1849

Año	Total de qq. exportados	No. qq. exportados a Gran Bretaña	o/o	No. qq. exportados a Chile (Valparaíso)	o/o	Precio quintal	Valor en pesos	o/o de las exportaciones totales
1840	8.341*	— — —	— —	8.016	96	6	50.051	61
1841	14.370	— —	— —	9.581	66.5	8	114.965	48
1842	18.439	5.208	28	10.883	59	8	147.512	81
1843	25.196	9.407	37	11.254	44.5	8	201.568	82
1844	49.955	21.665	43	20.094	40	8	399.640	— —
1845	64.041	25.980	40	34.778	54	7	448.287	95
1846	82.651	49.575	59.7	28.944	35	7	578.557	— —
1847	— — —	— — —	— —	— — —	— —	—	— — —	— —
1848**	96.544	28.470	29.5	31.255	32	6	579.264	— —
1849**	72.741	25.513	35	21.705	30	6	436.446	— —

Este cuadro se elaboró tomando en cuenta la nacionalidad y la ruta del navío, si el documento no especifica su destino.

* Se quitaron las libras, de ahí la diferencia en pesos.

** En estos años las cantidades son aproximadas, porque sólo tenemos el tonelaje de los buques. Hemos sacado tentativamente el número de quintales que llevaron, multiplicando el número de toneladas por 2.240 libras.

FUENTES: las mismas del Cuadro 2.

Es interesante ver como el movimiento de barcos en Puntarenas era bastante regular en 1840. (Ver cuadro No. 4).

Bajó en 1842, como también bajaron las exportaciones (cuadros Nos. 3 y 4) debido a los problemas que el campo político y económico acarreo al país el gobierno del general Morazán. En los años siguientes al mismo tiempo que aumentan las exportaciones, aumentan las importaciones por Puntarenas (72.586 pesos en 1841 a 251.330 en 1845) y decrecen las efectuadas por Moín (de 72.590 en 1841 a 20.553 en 1845). O sea que mientras en 1841 las importaciones son práctica-

mente iguales por los dos puertos, cuatro años después Puntarenas supera a Moín en más de 200.000 pesos, aumentándose la diferencia en los años siguientes.

Al mismo tiempo aumentó el número de buques que vinieron con sus mercaderías consignadas a los grandes cafetaleros y comerciantes como Santiago y Gordiano Fernández, Juan Rafael Mora y Edward Wallerstein. En la lista de las mercaderías que traían estos buques podemos apreciar como las importaciones se diversifican. Los dos buques que vinieron con sus mercaderías consignadas a los Fernández en 1845 nos dan un ejem-

plo, trajeron desde Inglaterra vinos, ginebra y coñac; víveres: harina, pasas, galletas dulces y vinagre; artículos para la agricultura y la construcción como palas de hierro y hachas, clavos, planchas y barras de hierro; artículos para la casa: silletas, butacas, mesas, pinturas, ollas de hierro y lozas; artículos para vestir como géneros y algo sumamente importante: libros.

En general el auge cafetalero atrajo a diversas personas a residir en el puerto, se quedaron en él algunos capitanes de barco. Se quedó en forma permanente el colombiano Juan Bautista Iriarte que llegó a ser comandante de Puntarenas y durante algunos años el chileno Luciano Darsenay y el francés Vicente María Luco, también el argentino Crisanto Medina, vinculado comercialmente con costarricenses desde años antes y que luego fue el fundador junto con Mora del primer banco en el país. Además residieron en el puerto el peruano Francisco Otoya, fundador de esa familia en Costa Rica y el alemán Julio Heydorn. Todos ellos fueron también exportadores de café.

CUADRO 4

MOVIMIENTO DE BARCOS EN PUNTARENAS 1840 - 1849

Año	No. total de barcos	No. total de barcos ingleses
1840	32	5
1841	25	2
1842	17	4
1843	19	6
1844	48	11
1845	35	7
1846	40	14
1847	50	16*
1848	67	11
1849	52	13*

* En ambos años hay un buque de guerra.

FUENTES: Las mismas del Cuadro 2.

Por tener un comercio activo de exportación e importación y por ser un país monocultivador, la crisis económica europea de los años de 1848 y 1849 nos afectó muchísimo. Así aunque el país aumentó su producción cafetalera de 100.000 quintales en 1846 a 150.000 quintales en 1848, eso no redundó en ganancias para los cafetaleros ni en mejores entradas para el gobierno, pues los precios del café bajaron a 6 pesos el quintal y los ingleses que habían comprado casi el 60 % del café exportado en 1846, sólo compraron la mitad o sea 28.470 quintales y en 1849 aunque aumentó el porcentaje que compraron en proporción a la exportación total del país, en realidad compraron 23.803 quintales menos que en 1848. (Ver cuadro No. 3).

La crisis puso al gobierno en una situación sumamente difícil, al coincidir con una crisis en el sector tabacalero (Obregón Q.: 1981, cap. II), en carta al capitán Le Lacheur el presidente Castro le decía en abril de 1849:

" es desesperante el estado de los agricultores del café, todos los días se ven quiebras, ejecuciones, ventas de fincas por ínfimos precios y los más se hallan en la necesidad de abandonar sus cultivos porque en vez de ganancias sólo les produce pérdidas" (Obregón Q. 1968, tomo I).

Ante la quiebra de los comerciantes y cultivadores de café el gobierno del Dr. José María Castro trató de atraer el comercio internacional y convirtió a Puntarenas en Puerto libre, al mismo tiempo que resucitó la idea de construir un camino al Atlántico y de gestionar ante el gobierno inglés una rebaja en los derechos de introducción para el café costarricense. Asimismo ordenó al primer Ministro Plenipotenciario acreditado en Europa don Felipe Molina, buscar nuevos mercados para el café. Las principales gestiones de Molina fueron ante el gobierno inglés porque económicamente Costa Rica ya formaba parte de su mercado y dependíamos de él. Pero, la verdad es que la recién creada República de Costa Rica tuvo que hacerle frente a la crisis y salir de ella, sola, dando un nuevo reglamento para la siembra del tabaco, financiando los gastos de legación en Europa y las importaciones del gobierno con pequeños empréstitos en Londres y protegiendo en todo lo posible la agricultura y el comercio cafetalero.

BIBLIOGRAFIA

- BARRAS Arana, Diego. *Historia de Chile*. Tomo XIII, Santiago, Rafael Jover editor, 1894.
- BONILLA, Heraclio (recopilador). *Informe de los Cónsules Británicos*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Tomo I, 1975.
- FACIO Brenes, Rodrigo. *Estudio sobre la Economía Costarricense*. San José, Editorial Surco, 1942.
- GONZALEZ Flores, Luis Felipe. El desenvolvimiento Histórico del Café en Costa Rica. En: Carranza Solís, Jorge. *Monografía del Café*. San José, Imp. Nacional, 1933.
- *La primera exportación de café a Inglaterra vino a señalar el término de la Costa Rica Colonial*. La Tribuna, 5-1-1944.
- HALL, Carolyn. *El Café y el Desarrollo Histórico-Geográfico de Costa Rica*. San José, Editorial Costa Rica, 1976.
- KAUFMANN, William W. *La Política Británica y la Independencia de la América Latina 1804-1828*. Caracas, Univ. Central, 1968.
- MOLINA, Felipe. *A Brief Sketch of the Republic of Costa Rica*. London, 1849. Traducida por Miguel Obrerón Loría con el título de Sumario de la República de Costa Rica y publicada en Obregón Q.: 1968, tomo II Apéndice No. 6, pág. 303 y siguientes.
- OBREGON Loría, Rafael. *Costa Rica en la Federación*. Universidad de Costa Rica, 1968.
- OBREGON Quesada, Clotilde. *La Primera Administración del Dr. Castro 1847-1849*. Tesis de grado, Universidad de Costa Rica, 1968.
- *Costa Rica y Nicaragua: los Tratados de 1846*. Avance de Investigación, Universidad de Costa Rica, 1978.
- *Don Felipe Molina Bedoya, su correspondencia*. Tomo I, en vía de publicarse, San José, 1981.
- *Costa Rica y la Gran Bretaña historia de una dependencia económica, 1821-1914*. Primera parte 1821-1850. En preparación.
- RODRIGUEZ, Mario. *A Palmerstonian Diplomatic in Central America: Frederick Chatfield, Esq.* Tucson, University of Arizona Press, 1964, traducido bajo el título de Chatfield, Cónsul Británico en Centro América. Tegucigalpa, Banco Central de Honduras, 1970.
- RODRIGUEZ Beteta, Virgilio. *La Política Inglesa en Centro América durante el siglo XIX*. Guatemala, Ministerio de Educación, 1936.
- SOLEY Güell, Tomás. *Compendio de Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. San José, 1947.
- *Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. Tomo I, Editorial Universitaria, San José, 1947.
- STONE, Samuel. *La Dinastía de los Conquistadores*. San José, EDUCA, 1975.