

CAPITULO 1

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DURANTE LA COLONIA

El período de la dominación española en Costa Rica se caracterizó por un desarrollo económico y social lento, frenado siempre por factores negativos entre los que se destacaban la escasez de vías y medios de transporte, la carencia de recursos minerales, la falta de moneda, las invasiones frecuentes de piratas y zambos-mosquitos, la política fiscal de la Corona Española, y las arbitrarias medidas de carácter localista que, en perjuicio de los otros sectores centroamericanos, dictaban las autoridades de Guatemala.

Los indios que habitaron el territorio costarricense no conocían los animales domésticos de tiro, ni la rueda, ni por consiguiente la tracción rodada. El transporte lo efectuaban mediante la fuerza aislada del hombre y, donde los ríos o el mar lo permitían, hacían uso de rudimentarias embarcaciones o canoas primitivas. Por esta razón, el comercio que los conquistadores encontraron era raquítico, dispendioso y tardado.

No fue sino hasta en 1561, casi sesenta años después del descubrimiento, que el Lic. Juan de Cavallón llevó a Nicoya los primeros animales domésticos de tiro del viejo mundo, como el caballo y el buey, fundando además, en ese mismo año, el puerto de Landecho en la ensenada de Tivives. Sin embargo, durante las primeras décadas de la colonia, las dificultades de las primitivas veredas abiertas a través de la selva, unidas a la escasez de somovientes, hacían recaer el transporte de mercaderías en el esfuerzo físico de los indios. A las dificultades inherentes a la falta de vías y medios de transporte terrestre, venían a sumarse las creadas por los bandoleros del mar que entorpecían las comunicaciones con el exterior.

El comercio por tierra se facilitó considerablemente al conocerse el principio de la rueda, hasta entonces ignorado por los indios, que permitió el transporte por medio de carretas tiradas por bueyes.

Durante la primera parte de la colonia, la pobre y precaria actividad económica se reducía exclusivamente al cultivo de trigo, maíz, legumbres y a la cría de ganado vacuno.

A fines del Siglo XVI, sólo se mantenía un intercambio comercial con Panamá, que llegó a convertirse en un magnífico mercado, el cual fue aprovechado por varios países del Reino de Guatemala, especialmente por Nicaragua. El transporte de mercaderías se hacía por medio de mulas que llegaban por tierra hasta el puerto de "La Caldera", habilitado con el nombre de "Esparza" en el año 1577 por el Gobernador don Diego de Artieda, de donde se embarcaba a Panamá. La peligrosidad de este transporte marítimo acarreó muchas veces la pérdida de valiosos cargamentos, y fue la que indujo a la Real Audiencia de Guatemala a autorizar al Adelantado y Gobernador don Gonzalo Vázquez de Coronado para que abriera, en el año 1601, un camino de herradura entre Cartago y Chiriquí, con el fin de que las mulas utilizaran esa ruta terrestre hacia Panamá. Este camino fue construido por los vecinos de Cartago a sus expensas y sirvió, especialmente, para fomentar la cría de mulas en todo el Reino de Guatemala. Estas mulas se llevaban por tierra hasta Panamá, donde eran vendidas, y se utilizaban para transportar al través del istmo las mercaderías destinadas al Perú y otras colonias del Pacífico, así como también los caudales que de aquellos países se enviaban a España. Pero este comercio, que fue el primero de cierto volumen que registra la historia económica de Costa Rica, en vez de incrementarse fue conducido a la agonía, al recibir el golpe que significó el ser gravado, no sólo por la alcabala, sino también por un impuesto de dos pesos por cabeza, que la Audiencia de Guatemala decretó específicamente para este transporte.

Una crónica de la época revela que existían en el Atlántico dos puertos: uno en la Boca del Suerre y otro en el Río de los Anzuelos (Reventazón), y que en el Pacífico el Golfo de las Salinas (Nicoya) era un centro mercantil muy importante.

Puntarenas no fue mencionado como puerto sino hasta la segunda mitad del Siglo XVIII, debido probablemente a que antes no existía la sección de La Angostura, ya que en ese lugar sólo emergían unos cuantos bancos aislados de arena. No fue sino hasta que se completó la formación de la actual lengüeta, gracias a la sedimentación de materiales arenosos arrastrados por algunos ríos, que Puntarenas comenzó a ser utilizado para el desembarco de mercancías, llegando a absorber el comercio del Golfo de Nicoya y a desplazar los otros sitios portuarios coloniales como los de Landecho, Caldera, Barranca, El Palmar, etc.

Los españoles comprendieron desde el principio la necesidad de contar con un puerto en el Atlántico, así, en el año 1635, el Gobernador don Gregorio de Sandoval abre el puerto de Matina para sustituir al de Suerre, fundado por Anguciana de Gamboa en 1576 en la desembocadura del Río Suerre o Reventazón, que entonces era común a éste y al Pacuare, en cuya barra era frecuente el naufragio de los buques. En el año 1638 se abre el camino a Matina, y se construye una aduana en ese puerto, ubicado en la región donde se iniciaba el cultivo de cacao que más tarde habría de exportarse a Nicaragua. Las esperanzas que se tenían en ese camino se vieron frustradas, a causa de que su pésimo estado encarecía frecuentemente los fletes y de que el litoral Atlántico fuera asolado, principalmente desde el año 1665, por las frecuentes invasiones de piratas, corsarios, bucaneros y zambos-mosquitos.

En 1651, el Gobernador don Juan Fernández de Salinas y de la Cerda nuevamente pobló el puerto de Suerre, y en 1659 don Andrés Arias Maldonado tuvo en mira trasladar el puerto a Limón, pero no llegó a realizarlo.

Las invasiones, principalmente de los moscos y piratas, significaron casi dos siglos perdidos para el progreso del país: no hubo producción exportable (porque los cacaotales eran continuamente arrasados), no hubo caminos al interior (para no facilitar las visitas devastadoras), no hubo puertos seguros ni comercio (porque las naves estaban expuestas a actos de pillaje), ni tampoco hubo inmigración (porque una tierra tan expuesta y abandonada no era atractiva). Esto fue lo que produjo el aislamiento, la pobreza, la ignorancia y la degeneración social en que se encontraba sumida Costa Rica al finalizar la época colonial.

En los últimos años del Siglo XVIII, y aún en los primeros del siguiente, no hubo menor zozobra económica que en los anteriores. Los habitantes de Costa Rica, que entre 1500 y 1700 se habían reducido de 27 mil a 10 mil indios aproximadamente, no solo tenían que luchar contra la pobreza, sino que además tenían que vivir con las armas en las manos para defenderse de las plagas de piratas y bárbaros mosquitos que asolaban principalmente el Valle de Matina. "La pobreza de la provincia es enorme. No puede imaginarse que medio sería bueno para llevar adelante el programa económico", decía el Gobernador Vázquez y Telles. Desde el desembarco en Portete, el 8 de abril de 1666, de los temidos piratas Mansfield y Morgan, hasta casi un siglo después, los principales esfuerzos de los gobernadores españoles se centraron en la construcción de fortalezas, fuertes o castillos para defender, casi siempre inútilmente, al Valle de Matina de esas invasiones. Conviene recordar que no fue sino hasta en la década de 1840 que Costa Rica deja de pagar el tributo anual que le cobraban los zambos-mosquitos, permanentes saqueadores de la costa atlántica.

Las Cortes de Cádiz habilitaron el puerto de Matina el 1º de diciembre de 1811, y concedieron franquicia de los derechos de exportación por dicho puerto durante 10 años. Ya antes, el Gobernador don Gregorio de Sandoval había invertido todos sus sueldos en el camino que conducía a Matina.

Entre las medidas de orden político que pudieron haber fomentado el desarrollo económico de la provincia, señala don Rodrigo Facio en

su "Estudio Sobre Economía Costarricense", estaba la anexión de Costa Rica a la Audiencia de Panamá, no sólo porque con ésta existían mejores medios de comunicación, sino también porque las condiciones climatológicas y topográficas ofrecían la posibilidad de organizar un comercio de colocación segura de excedentes, que estimularía la producción de ambas provincias. Con esta anexión, Costa Rica no habría tenido que soportar las arbitrarias medidas que en su contra decretó la Audiencia de Guatemala, presionada por los intereses de los ricos comerciantes de Guatemala, una de las cuales la obligó, en el año 1811, a prohibir el incipiente tráfico que efectuaba con Panamá, y con los demás países del Continente. A causa de esta prohibición, Costa Rica tuvo que seguir comprando en León los géneros europeos a precios más altos y con mayores costos de transporte.

No obstante, desde principios del Siglo XIX hasta el final de la colonia, comienza a observarse un cambio económico favorable, debido principalmente a los acontecimientos que se suscitaron en España con motivo de la invasión francesa, como la formación de las Cortes de Cádiz, y también a la acertada administración de los Gobernadores don Tomás de Acosta y don Juan de Dios de Ayala, el primero de los cuales introdujo en el país el cultivo que habría de seguir siendo su mayor fuente de riquezas: el café. Sin escatimar esfuerzos, este Gobernador dedicó los escasos recursos de que disponía a la apertura de caminos y a la construcción de puertos. Las Cortes de Cádiz dictaron varias disposiciones favorables a Costa Rica, tales como la abolición de la alcabala sobre la propiedad, y del impuesto de destace en el Guanacaste; así como la habilitación del puerto de Matina con franquicia de exportación.

En el año 1815 empezó a ser frecuentado el puerto de Puntarenas, habilitado para el comercio de la Provincia por la Real Orden de 1814, y a ser navegado el Río Sarapiquí.

El camino de mulas que conducía a Panamá llegó a ser usado, no obstante lo fatigoso de un viaje de casi un mes, después de escalar las elevadas montañas de Dota, y atravesar selvas vírgenes y los

poblados de los indios térrabas y borucas. Sin embargo, al disminuir la exportación por medio de mulas y al cesar la necesidad de surtirse de mercadería europea en Panamá, este camino fue perdiendo importancia y dejó de ser usado.

Opina don Tomás Soley que "hubo otra condición que militó poderosamente en el progreso de la colonia: Costa Rica no pudo comprobar, muy bien y a su costa, lo que significan las vías públicas para la prosperidad. No tuvo la ventaja de fáciles comunicaciones de que gozaban los países de fuerte población en el litoral o de ríos navegables que a la costa condujeran".

En resumen, a pesar de todos los esfuerzos mencionados, Costa Rica llega al final de la época colonial con un desarrollo de sus medios y vías de transporte tan precario, que apenas le permitía vivir una primitiva economía de subsistencia.

En lo que respecta a los territorios fronterizos con Costa Rica, no debe dejarse sin mención la gran importancia que en Nicaragua tuvo, principalmente durante la época colonial y las primeras décadas después de la independencia, la vía interoceánica fluvial-lacustre-terrestre entre los puertos de San Juan del Norte en el Atlántico y San Juan del Sur en el Pacífico, a través del Lago de Nicaragua y el Desaguadero, o Río San Juan, descubiertos en 1539 por don Alonso Calero y don Diego Machuca. Cabe recordar aquí que, durante la Compañía Nacional de 1856, el principal teatro de la guerra contra los filibusteros lo constituyó precisamente esta importante vía de comunicación, que entonces se denominaba "Vía del Tránsito" por la compañía norteamericana que operaba en ella grandes vapores de río entre La Virgen, en la costa occidental del Lago de Nicaragua, y San Juan del Norte.

Costa Rica. MOPT. Dirección General de Planificación. Reseña Histórica de los transportes en Costa Rica. San José, CR.: DGP, 1984., p. 4-9