

PANAMA EN LA FORMACION DE LA ECONOMIA
COSTARRICENSE: EPOCA COLONIAL
(EL DESARROLLO DEL CAPITAL COMERCIAL
DURANTE LOS SIGLOS XVI-XVIII).

*MARIO A. RAMIREZ B.
GIANNINA TANZI P.*

“La provincia de Costarrica tiene su principal comercio en esta ciudad, por tierra, por la cantidad de mulas que se conducen cada año para el trajin de las flotas, y por mar con los frutos de la tierra que venden y benefician en ésta, siendo fácil y frecuente la conducción en fragatas, que en ocho días de navegación vienen a este puerto y en otros ocho vuelven al suyo, con poca diferencia, según los tiempos.”

Informe de la Audiencia de Panamá
(Año de 1675).

(Véase Acuña y Herrera. 1980. P.300)

I. INTRODUCCION

Delimitaremos como objeto de estudio las inducciones que la actividad económica ístmica provoca en la Provincia de Costa Rica, y las posibilidades abiertas a distintos ciclos económicos y productivos internos por las alternativas del núcleo terciario panameño, entre los siglos XVI y XVIII.

Alrededor de este objeto de estudio no pretendemos la prueba de ninguna hipótesis, sino más bien sumar evidencias en torno a la verosimilitud de un planteamiento hipotético general, utilizando algunos resultados de nuestra historiografía reciente:

1. La economía de la Provincia de Costa Rica durante los siglos XV-XVIII fue *complementaria* de otros centros (Reino de Tierra Firme y resto del Reino de Guatemala) más vinculados a los circuitos comerciales y político-administrativos del sistema colonial español.

2. Dichas vinculaciones con el Reino de Tierra Firme se expresaron en variadas y complejas líneas:

- a. Las estructuras económicas de la Provincia de Costa Rica y del Corregimiento de Nicoya, se convirtieron en *apéndices* de los canales principales de aprovisionamiento de insumos para la actividad transportista y su infraestructura. Esta vía fue imprescindible mientras se prolongó la extracción de metales preciosos en el Virreinato del Perú, y se hacía necesario el abastecimiento de mercancías industriales desde la metrópoli. Los insumos de la actividad transportista y los abastos para su infraestructura provenían en exigua medida del Reino de Tierra Firme: de los Virreinos del Perú y Nueva Granada y del Reino de Guatemala se originaban en su mayor volumen. Aquellos canales comerciales creaban así intersticios donde se desarrolló el parasitismo de núcleos productivos subsidiarios como respuestas caprichosas a la ebullición transitista.
- b. La inducción sobre la Provincia de Costa Rica y el Corregimiento de Nicoya dependió de los nexos anteriores y permitió, según

impulsos acompasados, el desarrollo de *nuevas* actividades económicas.

- c. Además, las fluctuaciones de aquellos canales de aprovisionamiento permitieron en sus momentos favorables la expansión de actividades económicas ya *existentes*.

3. A partir de mediados del siglo XVIII, la pérdida de dinamismo del Reino de Tierra Firme y el consecuente relevamiento de nuevos centros expansivos, volcó a la Provincia de Costa Rica por *nuevos* nexos a través del tabaco y luego a través de la minería.

4. Tales vinculaciones auspiciaron la permanencia y el desarrollo en la Provincia de Costa Rica y en el Corregimiento de Nicoya, de formas productivas *depredatorias y extractivas* caracterizadas por la destrucción intensiva de mano de obra (mediante "repartimientos", "encomiendas", "habilitaciones", incremento del servilismo y esclavitud), recursos domésticos (ganados y cultivos), y recursos naturales (flora y fauna). En estos casos, las estructuras económicas y sociales más arcaicas se vieron reforzadas de manera importante.

5. El conjunto de condiciones así creadas constituyeron apoyo y apuntalamiento de *sectores dominantes internos* a través de:

- a. Su *amalgama* como grupo social interesado en un proyecto que giraba en torno a la búsqueda de mercados externos estables y abundantes, que fuesen palanca a la hegemonía interna:
- b. Su enriquecimiento *patrimonial*, mediante una extensión de sus posesiones muebles e inmuebles.
- c. Su enriquecimiento *monetario*, mediante la disponibilidad de un monto de medios dinerarios que además hiciera más fluidos el comercio y la especulación.

6. Estos sectores dominantes internos, ya para principios del Siglo XIX, se recomponen como "*clase dirigente*", sobre todo a partir del momento en que el ciclo minero crea condiciones para márgenes más amplios de enriquecimiento patrimonial y monetario (Cfr.: Araya, C. 1973). Sin duda radicó en estos procesos de la circulación de mercancías una fuente importante del proceso de "acumulación primitiva", que según diversos autores desembocó en la constitución de la formación socioeconómica capitalista costarricense para finales del siglo XIX (Cfr. Vega C., 1973 A y 1973 B).

7. Los enlaces de Nicoya y Costa Rica con la actividad transitista panameña, junto a las demás vinculaciones que han sido analizadas por la historiografía costarricense (comercio con Guatemala e intercambios ilegales con el comercio inglés), contribuyeron a la conformación de *regiones* de actividad económica con dinamismo diverso, y de distinta importancia y continuidad para el siglo de transición al capitalismo.

Veamos entonces los aportes que, alrededor de este marco hipotético general, hacen varios autores cuyo objeto central de investigación no gira alrededor del estudio de las relaciones entre el transitismo panameño y la economía costarricense, pero que señalan elementos, líneas argumentativas, y fuentes susceptibles de sistematización.

II. EL NUCLEO TRANSITISTA Y COMERCIAL DE TIERRA FIRME (SIGLOS XVI-XVIII)

Desde mediados del siglo XVI hasta promediar el siglo XVIII, el Reino de Tierra Firme constituyó un imán para las líneas de comunicación y las ramificaciones comerciales en el sur de las Indias Occidentales. Dentro del contexto del mercantilismo, España organizó el comercio sureño alrededor de la explotación minera peruana: así, desde el cenit del siglo XVI se articula la explotación del cerro de la Plata en Alto Perú con la del recurso geográfico del Istmo (Cfr. Castellero. 1980. P.11), se crea el Virreinato del Perú, se inicia el régimen de ferias (1543-1546), y se crea la Audiencia de Panamá (1563) (Cfr. Castellero. 1973. P. 71-72). Las vicisitudes de este período llamado "galeonista" (Id. P.66) culminan con su declinio a raíz de las políticas de liberalización comercial iniciadas por Carlos III, que abren diversos puertos americanos al comercio (Id. P. 76) en las medianías del siglo XVIII. Esta ruptura no terminó con la vocación transitista del Istmo ni con su especialización terciaria, sino que abonó el campo para posteriores redefiniciones de su dependencia metropolitana, según queda patente en la periodización que expone A. Castellero y que aquí hemos adoptado:

1. Período de economía de conquista (1510-1540);
2. Período de economía terciaria galeonista (1540-1748);
3. Período de economía terciaria comercial (1749-1821) y de auge preindependentista;
4. Período de economía terciaria (comercial y transportista) y del ferrocarril transístmico (1821-1855) (Cfr. Castellero 1973. P. 66 y 80-88).

Como nos interesa el estudio que cubre los siglos XVI y XVIII en su promedio, centraremos nuestra atención en el llamado período de "galeones y ferias", que se extiende de 1543 a 1748 (Id. P. 69). En su conjunto, se caracteriza por la relación entre una economía metropolitana ávida de metales preciosos, un foco colonial primario proveedor potencial de esas riquezas, y una ruta de comunicación de los dos extremos del sistema colonial, con posibilidades para fundamentar un aparato comercial de índole monopólica (Id. P. 69-70).

El torbellino absorbente de la economía ístmica en ese período, respecto a focos coloniales secundarios (Cartagena de Indias, Guayaquil, Guatemala y Provincias aledañas) y hasta marginales (Provincia de Costa Rica y Corregimiento de Nicoya), lo podemos entrever con sólo examinar el flujo de riquezas transportadas: entre 1531 y 1660 un 60 por ciento del oro y la plata que entró a España pasó por Panamá, mientras hacia 1659 la feria de Portobelo era considerada la más grande del mundo, y entre 1545 y 1660 habían sido transportadas mercancías europeas por un monto de 2.000 millones de pesos (Castillero. 1980. P.11). Todavía hacia 1736 se organizaba lo que algunos consideraban una feria comercial importante, mientras la tambaleante pero estratégica zona se subsidiaba con un Situado desde 1664 (Id. P.16).

En relación al volumen de transporte en galeones, a la periodicidad e importancia de las ferias, y a las ganancias impositivas públicas (almojarifazgo) y especulativas privadas (enriquecimiento de empresarios "terciarios"), se ha distinguido al menos cuatro fases en el período que nos ocupa.

A. De 1544 a 1589, incremento constante en el volumen de riqueza transportada y periodicidad anual de las ferias casi simétrica;

B. de 1590 a 1663, se continúa con el esplendor de las exportaciones metalíferas a España (Cfr. Castellero. 1973. P.72), aunque las ferias se espacian cada vez más (promedio de 1.6 años) y decae la importancia del almojarifazgo;

C. De 1664 a 1739, el sistema hace crisis y se descompone al cesar la afluencia de plata peruana y fallar la capacidad monopolista metropolitana para abastecer el mercado americano (Cfr. Castellero. 1973. P.75). A pesar del subsidio militar, hace agua el sistema de galeones y ferias, pues éstas se realizan en promedio cada 5.6 años, hasta que se hunden en 1736 (Cfr. Castellero. 1980. P. 15-16).

El comercio transístmico, como actividad económica fundamental, requería una serie interrelacionada de factores, cuya proporción debía mantenerse fija en términos del logro de ciertas tasas de ganancias. No sólo era necesario conservar "igualdades calculadas" entre los factores (Cfr. Castellero. 1980. P.34), sino que "se exigía a la ruta panameña eficiencia, seguridad y rapidez, dadas las circunstancias y características del tráfico transístmico (...) Todo ello condujo a que el negocio... adquiriese en Panamá... una alta especialización y eficiencia y, a la vez, que los dueños de recuas procurasen sacar el mayor provecho al monopolio de la ruta mientras pudieron hacerlo" (Ibid. P.33).

Así, pues, el comercio transístmico requería:

- a. Mano de obra esclava y servil;
- b. Abundantes recuas de acémilas;
- c. Infraestructura de almacenaje y alojamiento, y
- d. Actividades productivas subsidiarias para obtener insumos aplicables a los factores anteriores (agricultura, ganadería, construcción naval y civil), así como para emplearlos en épocas de desocupación (extracción perlífera). (Cfr. Castellero. 1973. P.73).

III. LAS MULAS Y LOS ABASTOS: SU DEMANDA

Dentro del contexto de factores productivos, el ganado mular constituía un medio productivo fundamental: "... era literalmente el lomo de la mula, en mucha mayor medida que los músculos de los arrieros, o las chatas y bongos del Chagres, el verdadero soporte del sistema transístmico" (Castillero. 1980. P.23). Pero no sólo había un empleo masivo de mulas, sino que su desgaste ampliaba holgadamente la demanda: "La celeridad con que se realizaba el trajín durante cada feria o cada vez que había que transportar, siempre a toda prisa, el tesoro del

Perú, movía gran cantidad de mulas, a juzgar por distintos pleitos donde se quejan de pérdidas por centenares: "400", "una tercera parte del total", etc. Cada año era pues necesario introducir tantas o casi tantas... como las que empleaba el negocio transportista..." (Id. P.26).

Sin embargo, las mulas (animales híbridos, de lenta reproducción) provenían de centros de crianza distantes en las Provincias de Nicaragua, Honduras, El Salvador, Costa Rica y el Corregimiento de Nicoya (Id. P.23): sumado eso a su corta vida útil, nos da un guarismo que se identifica con especulación.

Por otra parte, la alimentación mular en su actividad transportista chocaba con la anémica actividad agrícola de maíz en el Istmo (Cfr. Castellero. 1973. P. 73) y exigía el abastecimiento adicional: "las mulas cargadas de oro y plata iban acompañadas por otras transportando sobre todo maíz para alimentar las pjaras a lo largo del trayecto" (Castillero. 1980. P.27). Así, pues, junto al consumo de las mulas, el consumo de la mano de obra servil y esclava, de la población citadina, y las necesidades de bastimentos para las naves, convertían al maíz y los bizcochos en un alimento esencial que debía ser importado.

Estos factores no sólo encarecían los fletes sino que, aún a pesar de ello, volcaban un gran caudal del dinero acumulado bajo la forma de ganancias, hacia la metrópoli o hacia los centros coloniales secundarios y hasta —como la Provincia de Costa Rica y el Corregimiento de Nicoya— marginales. Veamos la interrelación más inmediata entre tales procesos: los fletes se elevaban por "...carestía de todos los insumos: asociados al transporte mismo, como el maíz, las arpilleras, lonas, bijaos, el herraje y, desde luego, las propias mulas, más costosas en Panamá que en las demás rutas (...), sin contar que los empresarios transportistas debían realizar gastos fijos considerables cada año para la obtención del elemento esencial del negocio que eran las mulas" (Id. P. 31-32).

Es así como se puede comprender la importancia ejercida por el negocio transitista desde el punto de vista de la economía de Nicoya y Costa Rica: los mercaderes panameños, intermediarios o distribuidores en ese núcleo comercial, canalizaban parte importante de los beneficios hacia la metrópoli (compra de mercancías de la industria y de uso suntuario) o hacia la adquisición intracolonia de insumos (esclavos, mulas, subsistencias y bastimentos) (Cfr. Castellero. 1973. P.74). Esas ganancias debían ser importantes si juzgamos por los ingresos: la feria de 1645 produjo 262 miles de pesos por transporte mulero, 110 miles

de pesos por transporte fluvial, aproximadamente 75 miles de pesos por almacenaje: sin agregar ingresos por alquiler de viviendas, hospedaje y alimentación, tenemos el total de \$447 mil. Compárese con el presupuesto de ingresos hacendarios de la Audiencia de Panamá (\$187 mil), y se verá el monto de las fortunas amasadas y de los gastos realizados (Cfr. Castellero. 1980. P.40). Así, la demanda alimentaria de la población civil y de los sumisos, se convierte en el marco perfecto para ubicar las fluctuaciones económicas de Costa Rica y Nicoya (Cfr. Amador. 1976. P.44).

IV EL NUCLEO MARGINAL PRIMARIO-EXPORTADOR DE COSTA RICA Y NICOYA (SIGLOS XVI-XVIII)

A pesar de la colonización tardía en el territorio al límite norte de Tierra Firme, se puede afirmar que desde el ocaso del siglo XVI hasta el ocaso del siglo XVIII, Costa Rica y Nicoya en particular tuvieron importantes relaciones de dependencia inducidas por el dinamismo ístmico. Esa vocación sureña plurisecular (desde principios del siglo XVII) ya había sido señalada por Mac Leod: "La estrecha unión, tanto comercial como cultural, entre el valle de Matina y los puertos de Portobelo, Panamá y Cartagena, (hace) que la historia económica de la zona sólo marginalmente (estuviera) unida a la Audiencia de Guatemala" (1973. P.330).

Veamos entonces la posibilidad de vincular con la periodización anterior de Panamá, una periodización de la Provincia de Costa Rica realizada por José Luis Vega C.:

1. Período de destrucción de la sociedad autóctona y establecimiento de un régimen parcelario (1550-1650);
2. Período de apogeo y decadencia del cacao (1650-1780);
3. Período de transición hacia una economía agroexportadora monocultista: el tabaco y el café (1780-1843) (Cfr. Vega. 1980. P.11-37).

Así, el período de los "galeones y ferias" de la historia económica y social panameña (1543-1748) abarca las inflexiones de dos períodos de la historia económica y social costarricense (1550-1780), cuyas

actividades económicas fundamentales son sin embargo un continuum amplio entre los siglos XVI y XVIII. Hay, no obstante, centros polémicos de atención que nos sugiere la divergencia entre diversos autores:

A. El carácter y el volumen del comercio de abastos y subsistencias de origen primario, entre Costa Rica-Nicoya y Panamá, desde el siglo XVI;

B. El carácter y el volumen del comercio mulero y ganadero, entre Costa Rica-Nicoya y Panamá desde principios del siglo XVII;

C. El carácter y el volumen del comercio cacaoero entre Costa Rica y Panamá, desde mediados del siglo XVII;

D. El papel del contrabando en las relaciones comerciales anteriores y en el comercio de esclavos y artículos industriales; vinculaciones con la fase de auge del comercio ilícito ístmico;

E. El carácter y el volumen del comercio tabaquero entre Costa Rica y Panamá, desde mediados del siglo XVIII;

F. El comercio legal e ilícito como base para el enriquecimiento de un grupo de empresarios comerciales: comparaciones de los "vecinos ricos" de Cartago y Panamá.

Aprovecharemos la oportunidad para contrastar, así, una serie de hipótesis sobre el comercio exterior de Costa Rica, sobre sus vinculaciones externas, y sobre la constitución y dinámica internas durante la época colonial.

En tal sentido, Carlos Rosés ha distinguido dos fases en el comercio exterior de la Costa Rica colonial:

a. Aquel del siglo XVII, que se limitaba a los mercados nicaragüense y panameño;

b. Aquel del siglo XVIII, que se extiende además a mercados suramericanos como Cartagena, dentro del contexto de las reformas borbónicas (1975, P.64-65).

A. Comercio de abastos y subsistencias (siglos XVI-XVIII)

1. Camino mulero

El comercio de abastos y subsistencias con Panamá se había iniciado desde 1570, y se intensificó desde que en 1606 se entró en

contacto con las ferias de Portobelo (Cfr. Mac Leod. 1973. P. 264; Amador. 1974. P.54). Ya en 1601 la Real Audiencia de Guatemala, bajo presión de comerciantes de allí mismo, había ordenado al gobernador de la Provincia de Costa Rica la apertura de un camino que comunicara con Tierra Firme (Cfr. Amador. 1974. P.117). Con la apertura de la vía hacia 1601, nuestra Provincia fortaleció su papel abastecedor de una gran variedad de productos primarios: cerdos, bizcochos, grasa, sebo, maíz, gallinas, etc. Aunque esas mercancías eran embarcadas antes por La Caldera en el Pacífico, y Suerre, Moín y Matina en el Atlántico, ahora serán enviadas por "... recuas de mulas que también llevaban algunos productos" (Rosés. 1975. P. 5; Solórzano. 1977. P. 36). Este comercio se extenderá hasta principios del siglo XVIII, al respiro de las ferias panameñas, y no sólo sostuvo la vía más importante de la época, sino que además su producto fue la entrada más importante entre la segunda mitad del siglo XVII y la primera del XVIII (Cfr. Amador. 1974. P.121-124; Amador. 1976. p.50-51).

2. Los puertos del Pacífico

A. La Caldera

Parece que fue establecido por Diego Artieda y Chirino hacia 1577 en la Bahía de San Vicente, con los moradores de la ciudad del Espíritu Santo que trasladó a Esparza. Aunque desde su apertura se instaló la Caja Real, la primera referencia de actividad comercial es de 1587, con una venta de maíz a una fragata (Quirós. 1975. P.273). Entre el año de su fundación y 1634 aparecen registradas en la Real Caja, 258 naves, con un promedio anual mayor a las cuatro embarcaciones (Id.).

Se exportaba por este puerto harina de trigo, bizcocho, maíz, ajos, gallinas, tabaco, mulas, sebo y hasta ganado en pie. Se importaba a la vez ropa, telas, instrumentos, utensilios y artículos de lujo diversos (Cfr. Amador. 1974. P. 176). Claudia Quirós ha reconstruido parcialmente las exportaciones desde 1611 (añil) hasta 1729 (sebo) (Cfr. Quirós. 1976. p. 281).

Junto a estos artículos aparecen otros diversos y en cantidades diferentes: añil (1611 y 1714, X= 150 pesos), ajos (1637, 64 pesos), bizcocho (1637-38 y 1646, X = 33 petacas), mora (1678, 15 tercios), harina (1637-39 y 1646-50, X = 365 tercios), sebo (1664-65, 1681,82, 1717 y 1729, X = 308 pesos), etc. (Id. P. 279-282).

A pesar que un factor limitante a la expansión del comercio por esta vía fue el difícil acceso al puerto desde Esparza (Id. P.279), su importancia portuaria estuvo vinculada al desarrollo de las actividades pecuarias (cría de mulas, caballos y vacunos) en Esparza, y al de las actividades agrícolas del Valle Central. Cada puerto, como veremos, succionó los productos de exportación típicos de una o varias regiones, aunque cada una de ellas estuvo en varios momentos engarzada por puertos diversos: por ejemplo, hacia el siglo XVII se movilizaba por allí la pesca de tintes de moluscos realizada en Boruca con mano de obra indígena servil (Cfr. Rosés. 1975. P.6).

Desde el primer cuarto del siglo XVIII, La Caldera empezó a declinar al compás de varios factores. Su comercio se paralizó, aunque sobrevivió el tráfico de naves al continuar como puerto oficial hasta 1814: todas las embarcaciones de paso por el Pacífico costarricense debían registrarse para trámites de Despacho y del Fisco (Cfr. Quirós. 1976. P.279).

B. Alvarado y Abangares

Estos puertos constituyeron la claraboya de extensas zonas que formaban toda una región en el Corregimiento de Nicoya, que desde el último tercio del siglo XVI abastecían la Tierra Firme de géneros agropecuarios: hacia 1573 era una "...comarca abundosa de miel, cera, algodón, maíz, frijoles, dantaš y puercoš de la tierra..." (López de Velasco, Cfr. Matarrita. 1980. P.33).

Al principio, los productos agropecuarios eran provistos principalmente por encomenderos guatemaltecos y granadinos, quienes los arrebataban como tributo a productores domésticos y artesanales indígenas, para venderlos a comerciantes residentes en Panamá (Id.). Incluso se desarrolló bajo esta modalidad la pesca de perlas en el tránsito hacia el siglo XVII (Cfr. Rosés. 1975. P.6).

Las primeras estructuras agropecuarias de Nicoya se generaron desde los siglos XVI y XVII por la confluencia de los núcleos poblacionales, la posición geográfica de pasaje, y la atracción del mercado panameño donde colocar los excedentes de las formas tributarias de explotación indígena. Sin embargo, al menos hasta el siglo XVII, sólo encontramos propiedades fundiarias pequeñas y medianas (Cfr. Matarrita. 1980. P.171-72).

Según el informe de Thomas Gage (1636) todos los años llegaban fragatas de procedencia panameña a puertos nicoyanos a buscar "productos de la tierra" (p. e. sebo). Esto queda claro porque la reglamentación del comercio naval de esta zona en la época, exigía trámites de Registro y Despacho en La Caldera: luego de pagar derechos de salida, las naves se dirigían a las costas de Nicoya a cargar sebo (Cfr. Id. P. 34). Esa llamada "cosecha de sebo" se realizaba en agosto, y los "vecinos" utilizaban mano de obra indígena para las matanzas. Los "vecinos" no sólo recibían a cambio de los comerciantes de Panamá instrumentos agrícolas y otros productos, sino que los mecanismos de intercambio se vieron enmarcados por el sistema de "habilitaciones" (Id. P. 34-36).

Desde mediados del siglo XVI, todos los puertos del Pacífico costarricense y de Nicoya habían experimentado las consecuencias de la crisis del sistema transportista panameño para las riquezas metálicas americanas y los artículos de la industria europea. Además, hacia 1680 el comercio de sebo decrecía porque Perú se convertía en el principal abastecedor primario de la Ciudad de Panamá (Id.).

Sin embargo, a partir del siglo XVIII la comercialización regional del sebo se concentrará en los puertos de Alvarado y Abangares, sobre todo desde 1720 (Cfr. Quirós. 1976. P.292).

3. *Los puertos del Atlántico*

A. Puerto de Suerre

El comercio Atlántico de Costa Rica se inició en mayor escala hacia 1576, con la puesta a punto del camino Cartago-Suerre, de manera que se informa hacia 1602 que "...vienen muy de ordinario al dicho puerto muchos barcos desde Cartagena, Porto Belo y Nombre de Dios y los vecinos tienen salida de sus mercaderías y frutos..." (Solórzano. 1977. P.116).

A principios del siglo XVII dicho comercio se regulariza con exportaciones de trigo, harina, bizcocho, gallinas y otros animales en pie utilizados para abastecer las flotas y la ciudad de Portobelo (Cfr. Id.), dentro del contexto de auge transportista ístmico que se extiende hasta el segundo tercio del siglo XVII.

Aunque hacia 1630 tal comercio empieza a declinar lentamente, fue definitivo el cambio de curso del río Suerre, que en 1636 inutilizó ese puerto (Cfr. Amador. 1974. P.159). Ya para 1650, incluso el camino hasta Suerre había desaparecido entre la selva (Cfr. Solórzano. 1977. P. 117).

B. Punta Blanca (Moín) y Matina

Como hasta 1670 la mayor parte del comercio primario con Panamá se realizaba por vía marítima, se comprende la premura en poner en funciones un puerto atlántico luego de la desaparición de Suerre. En 1636, en efecto, el gobernador don Gregorio de Sandoval, habilita los puertos de Punta Blanca y Matina, además que "puso en comunicación el interior con el expresado puerto por medio de un camino transitable para recuas de mulas, en una distancia de 34 leguas (de Cartago), e hizo construir muelle en el puerto y ranchos en el camino" (Amador. 1974. P.159).

Aunque el comercio por esa vía decaía según aumentaban los ataques corsarios (Id. P. 163), en 1659 la boca del río Matina fue acondicionada para "poder socorrer los castillos de Portobelo y Chagres de bizcocho, harinas y carnes y de otros víveres que necesitan" (Rosés. 1975. P.58). Por su importancia logística y abastecedora, es que todavía hacia 1676 el gobernador Sáenz de Vásquez intentaba fortificar Matina y Portete: "La aceptación de ese plan —dice el gobernador— (permitirá) asistir a sus haciendas perdidas por no poder beneficiarlas y comerciarán sus frutos por ambos mares a Panamá y Portobelo y será muy interesado el Real haber en la saca de los géneros de cacao y azúcar, trigo, maíz, zarza, caramba y otros muchos que hoy no salen y se pierden sus reales derechos por las continuas entradas del enemigo" (Id. P.49).

No obstante, las tensiones entre la piratería, la demanda del núcleo terciario panameño, y las necesidades de los habitantes de Costa Rica, posiblemente fijaron un campo fluído de comercio tanto legal como ilícito. Según Amador, desde 1753 ese comercio volvió a tomar importancia (1974. P.165): para 1686, hacia Portobelo se exportaba zarza, vainilla (Cfr. Solórzano. 1977. P. 117), harina de trigo, bizcocho, ganado porcino, gallinas, ajos y anís (Cfr. Amador. 1974. P.165), mientras desde Portobelo se importaba ropas, loza, instrumentos de labranza, hierro y acero (Cfr. Amador y Solórzano. Id.).

Se entenderá mejor este dinamismo en el comercio de subsistencias y bastimentos si se tiene en cuenta que hacia 1712 se habla de que en Matina, "junto al cacao se realizaba pequeños cultivos de subsistencia con productos propios de la zona, cultivos que se daban en los tres valles" (Matina, Reventazón y Turrialba) (Cfr. Rosés. 1975. P.13).

4. *Importancia del comercio marítimo con Tierra Firme.*

Como examinaremos adelante el comercio mulero, hagamos una síntesis del marítimo, orientado a bastimentos y subsistencias. No debemos perder de vista cuatro cuestiones:

- a. Que el dinamismo del núcleo transitista es un medio de inferir la importancia de nuestro comercio y nuestra producción.
- b. Que como veremos, el comercio ilícito fue probablemente muy importante aunque de él tengamos sólo aproximaciones inductivas.
- c. Que del comercio legal sólo tenemos construcciones fragmentarias y parciales utilizables a manera de ilustración o ejemplo; y
- d. Que en los marcos de nuestra economía colonial, la ecuación (volumen comercial = volumen de la influencia exterior) puede llevar a equívocos, sobre todo si juzgamos su impacto con criterios propios de la racionalidad capitalista.

Se puede afirmar que la documentación más abundante y variada del comercio con Panamá se refiere a la costa del Pacífico (Cfr. Quirós. 1976. P. 274; Solórzano. 1977. P. 146): se inicia a finales del siglo XVI, se amplía a partir de 1650 a pesar de la fase crítica transísmica (Solórzano. Id.) y declina conforme se apaga el período de galeones y ferias a finales del primer tercio del siglo XVIII (Cfr. Quirós. 1976. P. 154).

Una primera época de este rítmico comercio con Panamá estará marcada por la fuerte competencia del Perú (1689-1695), que dejó una "desfavorable balanza comercial, la desaparición de la moneda de plata y del pequeño margen de prosperidad que gozaba la provincia" (Mac Leod. 1973. P.275). Además, como consecuencia de ello, su vértice se traslada entonces al Atlántico, mientras se expande la producción cacaotera, perjudicándose las regiones de Nicoya y Esparza (Cfr. Solórzano. 1977. P. 148-149).

Durante esta primera época, el tráfico se ve entrabado por una serie de restricciones institucionales: hasta 1637 había que pedir a Guatemala un permiso de salida. De allí en adelante la Real Audiencia de Guatemala faculta al teniente de contador de Costa Rica para que despache naves a Panamá, "siempre que... leven únicamente productos de la tierra", aunque se cargaba impuestos de Almojarifazgo, Derecho de Anclaje, sobretasas del Situado de Guerra, Derechos de Barlovento de Tierra y Mar, y se dificultaba los trámites con solicitudes, autos, bandos y fianzas (Cfr. Quirós. 1976. P. 274 y ss.).

Así, hacia 1637, de nuevo Thomas Gage informa de fragatas o barcos que cargan en Nicoya la sal y el sebo, y en La Caldera las harinas, bizcochos, capados, azúcar, tabaco, ajos, cacao, etc. (Cfr. Solórzano. 1977. P. 148).

Una segunda época se inicia a principios del siglo XVIII, y permite un leve repunte mercantil de Bagaces y Esparza (Cfr. Id. P. 150): "En 1707 las embarcaciones provenientes de Chiriquí y Panamá se detenían en Caldera, Abangares y Puerto Alvarado, pero de Nicoya sacaban pocas cosas" (Id. P. 180). Sin embargo, Matarrita menciona durante el siglo XVIII la exportación de pequeñas cantidades de sebo desde Nicoya, bajo el monopolio de los corregidores, que la obtenían del ganado de las comunidades indígenas (Cfr. 1980. P.38).

Dado que la superioridad del comercio primario peruano se apoyaba en su menor lastre impositivo (Cfr. Solórzano. 1977. P. 160), la libertad de comercio entre Guatemala y Perú otorgada mediante Real Cédula en 1718 aceitó el comercio de subsistencias y bastimentos entre 1720 y 1729, con énfasis en el sebo de la región de Abangares, que se embarcaba por Alvarado (Id. P.151-152). Esta segunda época decaerá a finales de la década de 1730 con la supresión del sistema de galeones y ferias en la ruta Portobelo-Panamá.

Murdo MacLeod (1973) y Carlos Rosés (1975) sostienen que otro factor de la decadencia comercial de esta costa desde el segundo tercio del siglo XVIII fue la escasez de sebo producida por la matanza indiscriminada y depredatoria del ganado. En oposición, Claudia Quirós demuestra que en el siglo XVIII más bien aumentó el número de cabezas de ganado en Esparza, el cual empezó a exportarse en pie al mercado guatemalteco con mayores ganancias que el sebo (1976. P. 154). Más recientemente, Mario Matarrita viene a apuntalar esa hipótesis al mostrar que fue como producto del aislamiento comercial de la Península de Nicoya que el eje dinámico del Corregimiento se

empezó a trasladar al valle del Tempisque, donde a partir del siglo XVIII se forma y consolida la gran hacienda ganadera, estimulada por la apertura del mercado guatemalteco para el ganado en pie (Cfr. 1980. P.171-172), que ofrecía mejores perspectivas económicas que la exportación de sebo.

Es posible que el sebo, principal producto de exportación a Panamá por el Pacífico durante el siglo XVIII (Solórzano. 1977. P.159), arrastrara las lacras de la matanza depredatoria de ganado (2 a 3 arrobas de sebo cada tres vacas), la carestía de mano de obra (catástrofe demográfica por sobreexplotación de los indígenas), bajos precios (un peso la arroba) y larga espera de naves en los puertos para cargar el producto (hasta dos y tres meses) (Id. P.160). Pero no es posible evaluar la importancia del intercambio sólo por su volumen físico o su masa monetaria. Más de un siglo de contactos comerciales y de frecuentes pedidos de anexión a la Audiencia de Panamá, hubo de producir cambios internos sustanciales: según Rosés desde 1606 (1975. P.7) y según Amador desde 1622 (1974. P.176) o desde 1609 (1976. P.49), los vecinos de la provincia piden esa unión.

La importancia del desplazamiento Atlántico del comercio en el siglo XVII, que posiblemente fue empujado también por una crisis interna de subsistencias cuya exportación se hacía por el Pacífico, se verá mejor al examinar la economía del cacao (Cfr. Amador. 1974. P.81; Rosés, 1975. P.6).

B. Comercio de mulas (siglos XVII-XVIII)

Durante la depresión comercial, productiva y demográfica del siglo XVII, las diferentes regiones del Reino de Guatemala y de cada una de sus divisiones administrativas, se dedican a la búsqueda de salidas, donde destaca el tráfico mulero (Cfr. Rosés. 1975. P.4-5). Desde principios del siglo XVII (apertura del Camino Real) hasta 1757 (las autoridades cartaginesas informan que ha cesado el paso de mulas) se extiende una actividad económica rodeada por interpretaciones bastante disímiles (Cfr. Solórzano. 1977. P. 208-212).

Mac Leod nos habla de Costa Rica como una "zona no productora" de mulas, donde pastaban para proseguir a Panamá (Cfr. 1973. P.54). Amador sostiene que el papel de Costa Rica fue el servir de zona de potreraje de las mulas que venían de paso, pero que la crianza era en Nicaragua y Honduras (Cfr. 1974. P.127). J. C. Solórzano

advierde que provenían de Choluteca, Nueva Segovia y, *secundariamente*, de Costa Rica (Cfr. 1977. P. 199).

El paso polémico definitivo lo dan Claudia Quirós y Mario Matarrita: la primera, analiza su producción en Esparza (Cfr. 1976) y el segundo en Nicoya (Cfr. 1980). Con estos elementos presentes, examinemos su comercio.

Hacia finales del siglo XVI, al comienzo del tráfico mulero, las bestias ingresaban camino Bagaces-Esparza-ejidos de la ciudad de Cartago (valle de Barba, Poás y Aserrí, donde en 1662 se habla de la existencia de seis potreros) (Cfr. Solórzano. 1977. P.202; Amador. 1974. P. 127). Luego del descanso y potreraje, salían de Aserrí a Esparza y se dirigían a la costa, donde eran embarcadas por el puerto de La Caldera (Id. P. 200-202).

Con la apertura del camino mulero (1601) (Cfr. Amador. 1976. P.40), de Esparza se dirigían las caravanas a Quepos y Boruca, hasta Panamá (Id.). La pacificación obligada de los indios de esas zonas (1637) no sólo evitó ataques a las recuas, sino proveyó de aprovisionadores y conductores baratos: los padres franciscanos avisaban a los doctrineros de Boruca cuando despachaban mulas de Nicaragua, y los indígenas sureños eran enviados a Nicoya. Así, gran parte del comercio mulero quedaba exento de impuestos: "Exentos del pago de derechos se encontraban los eclesiásticos..., lo que disminuía el ingreso de caudales a la Real Caja. En la documentación encontramos frecuentes quejas por parte de las autoridades que señalan lo perjudicial que resultaba esta situación, ya que sucedía que personas no eclesiásticas se valían de éstos para enviar sus mulas sin pagar derechos". (Cfr. Id. P. 202).

Mientras Amador afirma que aunque dicho camino sólo se utilizaba en verano, constituyó la vía de comunicación más importante con Panamá durante la época y hasta 1757 (1974. P.125), Solórzano sostiene que ninguna otra actividad se desarrollará a través de la ruta por la gran distancia, el pésimo camino y los fuertes impuestos sobre el comercio inter-virreinal (1977. P.199). Para Rosés, las recuas llevaban también otros productos (Cfr. 1975. P.5), que incluso podían ser géneros de contrabando.

Sin embargo, el "boom" de la importación mulera panameña corresponde a la fase 1590-1681 de la operación del sistema de galeones y ferias, precisamente antes de la implantación del Situado de Guerra en Costa Rica. Veamos algunas cifras de importación mular panameña:

AÑOS	No. DE MULAS
1570	550
1592	1.200
1607	805
1624	1.600
1645	1.000
1670	8.000
1681	1.387
1706	125

(Cfr. Castellero. 1980. P. 62)

Desde 1607 (recién inaugurada la ruta) hasta 1681 (antes que funcionase el Situado) vemos una copiosa importación mulera. Pero desde ese momento en adelante, empieza una lenta expiración que se muestra en las cantidades siguientes de mulas, que a manera de ejemplo hemos seleccionado de la importación panameña.

AÑOS	No. DE MULAS
1678	1.200
1681	1.387
1706	125
1731	579
1747	43
1752	225

(Cfr. Id. P. 62-63).

Entre 1682 (que empezó a funcionar el Situado) hasta 1688, el producto cobrado por el pasaje mulero constituyó el 22 por ciento del ingreso de la Real Caja en Costa Rica (Cfr. Quirós. 1976. P.239). Si tomamos en cuenta que el gravamen era de dos pesos por mula, la partida de 7.044 pesos correspondería al menos a 3.533 mulas en siete años, con un promedio cercano al medio millar de mulas por año. Precisamente el Situado se estableció en Costa Rica en 1682 (Solórzano. 1977. P.208), por corresponder a un período de auge exportador en ese rubro.

Mulas que al pasar por Granada significaban el pago de 4 reales por pieza, que al pasar por Costa Rica significaban un pago de dos pesos, más costo del animal en su origen y costos de transporte (arrieros) y alimentación (pastoraje en el Valle Central y alimentos en el camino), eran vendidas en Panamá hasta en sesenta pesos. Sin embargo, Mac Leod sostiene que las ganancias del tráfico mulero no eran muy altas (1973. P.274) y que posiblemente las que se obtenían eran invertidas en mercancías enviadas de Panamá a El Realejo por vía marítima, pues de Nicaragua provenía la mayor parte de las mulas.

Solórzano parece avalar la hipótesis de Mac Leod cuando afirma que el producto del pastoreo en los sitios del Valle Central no pasó de 600 pesos en dos décadas (Cfr. 1977. P.205). Si a ello sumamos el reducido ingreso de los arrieros, quienes desde 1637 eran indios serviles, más bastimentos fruto de la producción doméstica indígena, los ingresos de la Provincia aparecen famélicos.

Veamos otro punto de vista: "Ocasionalmente —dice Solórzano—, las mulas traídas de Nicaragua no podían trasladarse a Panamá, debido a las malas condiciones en que llegaban a Cartago" (Id. P.204-206). Por otra parte, en Costa Rica se producía mulas, que eran criadas principalmente en Cartago, Aserrí y Barva, Bagaces, Boruca, Santana y La Lajuela (Id. P.206). Entre 1722 y 1765, las mulas costarricenses y nicoyanas constituyeron casi el 30 por ciento del total exportado (Id. P.207). Si en el siglo XVIII las mulas chúcaras eran en Esparza a cinco pesos y las mansas a siete (Cfr. Quirós. 1976. P.176), mientras que en el Corregimiento de Nicoya a mediados del siglo XVIII parece tenían precios similares (Cfr. Matarrita. 1980. P. 94A y 130): ¿podía sustituirse mulas perdidas de camino o enfermas, pudo abastecerse un importante contrabando; en fin, la venta legal de ellas pudo significar ingresos monetarios o muebles importantes!

Las cifras de Solórzano (1977. P.207) sobre las exportaciones de mulas de Costa Rica entre 1722 y 1765 significan un promedio de 122 bestias al año. Según Claudia Quirós, en un año del siglo XVIII, en Esparza había 811 yeguas de vientre y 9 "burros hechores", así como cerca de dos centenares de mulas (1976. P.170). ¿Dónde iba a parar esa producción de acémilas?

Para Matarrita, en el Corregimiento de Nicoya había casi 8 miles de yeguas, 58 burros y cuatro centenares de mulitas hacia 1751. Sin embargo, en las fuentes de Solórzano sólo aparece una exportación de 485 mulas desde Nicoya, en 1738, y ellas hacen el 6 por ciento del total

que apunta (Id. Cuadro No. 18. P. 207) ¿Dónde paraba esta caudalosa producción mulera? Creemos que nutría la sustitución ilícita de mulas en mal estado, el contrabando, y las ventas legales, fuente posible de importantes ingresos. Los bajos costos iniciales y de transporte de los animales contribuían a engrosar dichos ingresos. Para finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII, una mula en Panamá valía entre 32 pesos (1678) y 20 pesos (1772), mientras que en ese mismo lapso una "mula de dos años" valía en Cartago 2 pesos (Cfr. Castellero. 1980. P. 71; Stone 1975. P.59). Observemos además que estas cifras de finales del siglo XVII y mediados del XVIII son para una época de depresión de la producción y el comercio muleros, por baja en la demanda.

Posiblemente en el período de expansión de la demanda entre los siglos XVI y XVII, no sólo el contrabando, la sustitución ilegal y la venta legal fueron más abundantes en Costa Rica, sino que esas transacciones se combinan con otras tantas. Victoria Amador habla de comerciantes cartagineses que compraban mulas en Nicaragua para venderlas en Panamá, y ese "negocio lucrativo" se combinaba con la inversión en mercaderías que traían para vender en la provincia: señala el caso de un comerciante que vendió 220 mulas mansas a 34 pesos cada una, es decir, 7.480 pesos (1974. P. 127-133).

V. LA PRODUCCION DE MULAS EN NICOYA Y ESPARZA EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII

1. Nicoya

Durante los siglos XVI y XVII, las actividades económicas del Corregimiento se orientan hacia el mercado panameño, dadas las características de complementariedad mutua y de acceso nicoyano a las comunidades marítimas (Matarrita. 1980. P.31). El mejor momento de la cría de mulas en Nicoya (fines del s. XVI) coincide con el crescendo de la demanda panameña alrededor de los noventas de ese siglo. Incluso un viajero menciona la cría mular como la actividad más importante del Corregimiento, aunque decaiga durante el siglo XVII por la competencia de otras regiones muleras (Cfr. Id. P.43-46).

Sin embargo, para 1751 existe una información de la manera siguiente:

GANADO	NUMERO
CABALLAR	10.109
– Yeguas	7.687
– Burros	58
– Mulitas	411
– Potros	1.953
VACUNO	32.671

(Cfr. Id. P. 94A).

Parece que, como en el caso de Esparza, el siglo XVIII significó una ruptura en la inclinación económica de la región. En efecto, los obstáculos de acceso al mercado panameño por la competencia peruana y la pesada tributación fiscal, junto a ataques piratas en 1684 y 1687, alteraron la producción pecuaria mientras el eje dinámico se traslada hacia el valle del Tempisque. Así, la información anterior parece ser la de una región de decadencia, mientras en la región del Tempisque se consolida la gran hacienda de ganado vacuno estimulada por la gravitación del mercado guatemalteco (Id. P.171-172).

Junto a la producción mulera, como mencionamos, se había desarrollado durante el siglo anterior una actividad económica centrada en la exportación de sebo desde la península, donde posiblemente se había estancado la existencia de ganados vacunos. Esa "economía del despilfarro", extractiva y destructiva, sólo permitía aprovechar sebo y cueros, pero fue la matriz de la dinámica nicoyana sobre todo a mediados del siglo XVII. La prueba es que el cierre del mercado panameño desde finales del siglo, hizo que hacia 1687 se dijera que "...con la falta de comercio con Panamá se ha puesto en el último extremo de miseria a toda la provincia, pues aún los que tienen haciendas de campo no se pueden sustentar por no tener salida sus géneros" (Id. P.34-36).

Sin embargo, el desarrollo del valle del Tempisque y de Abangares, desplazará en el siglo XVIII a Esparza, con una inclinación norteña de abastecimiento de los mercados nicaragüense y guatemalteco (Cfr. Solórzano. 1977. P.151-152).

Creemos que hasta aquí quedan claras la importancia de Costa Rica-Nicoya en la producción mular, la alta probabilidad de ingresos

por esa exportación (incluso de contrabando), y la proclividad de toda la provincia por orientarse hacia la vinculación dependiente de centros con mayor dinamismo como Panamá (siglos XVI-XVIII) o Guatemala (siglo XVIII).

2. Esparza

La apertura del camino mulero significó un magneto para las actividades económicas de Esparza, cruce de caminos en ese negocio. Parece que la cría de acémilas fue la primera actividad ganadera mercantil que se desarrolló en Esparza durante principios del siglo XVII (Cfr. Quirós, 1976. P.166). Las cifras para esos años de auge en la demanda eran en ese lugar las siguientes:

Ganado Caballar	Número	Precio Promedio (Pesos)
TOTAL	4.056	---
Yeguas de vientre	3.755	3
Burros	43	100
Mulas chúcaras	27	5
Mulas mansas	98	7
Caballos chúcaros	27	4
Caballos mansos	106	7

(Cfr. Quirós. 1976. P. 169).

La relación entre el número de yeguas y de mulas, de mulas mansas y chúcaras, la inexistencia de recién nacidas que correspondan, y el precio elevado de los burros, indican una vocación ganadera mular. La existencia, además, de sólo 3.309 cabezas de vacunos, inferior al caballar, reafirma esa vocación (Id. P. 169), que sin embargo se altera para el siglo XVIII:

- 16.326 cabezas de ganado vacuno;
- 1.050 cabezas de ganado caballar;

- 811 yeguas de vientre; y
- baja en los precios promedio de yeguas de vientre.

No sólo aumenta la vocación vacuna, sino que a pesar de la baja en la cría mular, aparece una existencia mayor (201 mulas), producida tal vez por la contracción de la demanda (Id. P. 169). En cincuenta años de diferencia entre ambos conjuntos de información, mientras los burros y las yeguas de vientre disminuyeron en 22 por ciento, el ganado vacuno aumentó en 394 por ciento, al compás de las fluctuaciones del mercado mulero panameño (contracción) y del mercado vacuno guatemalteco (expansión) (Id. P.154 y 170), como sucede en el caso de Nicoya.

VI. LA PRODUCCION CACAOTERA EN MATINA (MEDIADOS DEL S. XVII Y FINALES DEL S. XVIII)

La decadencia del mercado panameño de abastos y mulas produjo una crisis de circulante que se trató de superar con el comercio cacaotero, cuya importancia fue grande entre 1650 y 1780 (Cfr. Rosés. 1975. P.8), pero sobre todo a partir de 1708 (Id. P.22).

Es posible que en un principio factores como las crisis de subsistencias, la inexistencia de suficiente circulante, y la peste de 1690 que afectó a la población indígena, alargaran el período de implantación y afianzamiento de las primeras haciendas (Cfr. Id. P.19 y 22), aunque el comercio atlántico por Matina se había reanudado desde 1660 a la sombra de las haciendas (Solórzano. 1977. P.146), y ya para 1711 la expansión del cultivo hizo que se concediera licencia para exportación de cacao por La Caldera (Cfr. Quirós. 1976. P.281).

En 1727 parece que el comercio cacaotero con Portobelo prácticamente había desaparecido por la incidencia de la competencia sureña y el saqueo de zambos mosquitos (Cfr. Solórzano. 1977. P.146). Sin embargo, su producción siguió creciendo hasta 1747 y luego de algunas fluctuaciones se elevó nuevamente en 1778 para desde allí decaer.

En este contexto, Rosés ha diferenciado dos rutas del comercio cacaotero:

- a. Nicaragua, cuyo mercado fue el más importante en el siglo XVII.
- b. Panamá, Portobelo y Cartagena, durante el siglo XVIII (Cfr. 1975. P. 58-62).

Como se ha observado, la relación Matina-Portobelo fue crucial en las primeras décadas del siglo XVIII para expandir la producción, aunque la coyuntura de auge exportador corresponde al impacto del mercado de Cartagena: entre 1650 y 1790 se producen 200 transacciones de arrendamiento y 104 de venta de haciendas de cacao, mientras en la década 1770- 1780 se nota un alza de transacciones que coincide con la ampliación del mercado suramericano (Cfr. Id. P.31 y 77).

Como concluye Rosés, este auge tan breve del comercio cacaotero permitió la acumulación de algunas fortunas monetarias y patrimoniales (Id. P. 78), aunque no alteró sustancialmente el régimen parcelario que se había desarrollado desde el siglo XVI (Id. P.92). La actividad cacaotera estuvo controlada por la élite española y criolla de Cartago (Id. P. 32), por lo que constituyó un factor descollante en la formación de los sectores dirigentes post-independentistas: sus relaciones lícitas o ilegales con el mercado panameño, fueron primordiales para mantenerla durante principios del siglo XVIII, a pesar de la consunción del período de galeones y ferias. Además, el tráfico de contrabando con Panamá pudo ser caudaloso, a juzgar por el desmesurado interés de unirse a su Audiencia desde principios del siglo XVII.

VII. LA PRODUCCION TABACALERA EN EL VALLE CENTRAL

La expansión de la cosecha tabaquera ha sido dividida por V. H. Acuña en dos etapas, que por su orientación se adecúan a nuestro objeto de estudio.

1. Desde principios del siglo XVII hasta 1782.

Se debe tener en cuenta que el tabaco "...fue poco importante en comparación con el cacao y las mulas, en la vida económica de la provincia durante el siglo XVII y la primera mitad del XVIII" (Acuña. 1979. P.283). Desde 1612 ya se exportaba por La Caldera (Cfr. Quirós. 1976. P.282), y su envío se engrosará hacia 1638 (Id.) hasta la promulgación del Estanco en 1766.

Inicialmente se producía en pequeñas cantidades, para uso familiar, dentro de pequeñas propiedades de Cartago, Ujarrás, y sobre todo Barva y Aserrí, sitios estos últimos que coincidían con los del potreraje del pujante tránsito mulero de principios de siglo (Cfr. Acuña 1979. P.282 y Amador. 1974. P.127). Sin embargo, no se ha hurgado a fondo la posible relación de transporte mulero disponible y trasiego de tabaco legal o ilegalmente.

Ya entre 1737 y 1747 había comercio con Panamá, aunque era totalmente irregular: en el último año mencionado, por ejemplo, no se encuentra allí comprador para esa mercancía, sino hasta 1750, cuando el tabaco se vuelve a exportar con cierto éxito (Cfr. Solórzano. 1977. P.154). Al respecto dice Acuña que "los pocos datos cuantitativos existentes parecen sugerir que el comercio de tabaco empezó a aumentar en la década de 1760 y que el mercado más importante era Panamá", aunque las remesas a Nicaragua se inician en 1766 (1979. P.284). En la información que enseña, entre 1738 y 1763 el 100 por ciento de las exportaciones era a Panamá, mientras que a partir de allí va a fluctuar en los años siguientes alrededor del 80 por ciento (Id.).

Se considera que la apertura del mercado panameño, el establecimiento del Estanco con el mercado de Granada en perspectiva, y la decadencia de la actividad cacaotera en el Atlántico, fueron los factores que estimularon esa expansión productiva hacia mediados del siglo XVIII (Cfr. Acuña. 1979. P. 285).

En tal contexto, el puerto de La Barranca fue tomando importancia para la exportación tabaquera hacia 1761, por el fácil acceso desde Esparza, tanto que en 1763 se construyó allí unas galeras para acopio de tabaco de exportación a Panamá (Cfr. Quirós. 1976. P. 292-293). Por inundaciones, desde 1763 se convierte Punta Arenas en el centro de tal exportación, con bodegas para ese artículo y con ampliaciones a la importación (Id.).

Para 1767 las exportaciones a Panamá aumentaban tanto como consecuencia de las dificultades con el mercado granadino, que se ha afirmado la prohibición de exportar hacia Panamá como resultado de la deficiente atención del mercado nicaragüense (Cfr. Acuña. 1979. P. 289): "Estas cifras parecen sugerir que las exportaciones iniciaron un movimiento de ascenso en 1765..., que avanzó en 1767... y se mantuvo por encima de los mil quintales hasta 1773 (...).³ Entre 1774-1777 las exportaciones deben haber decaído si se tiene en cuenta que el comercio con Panamá estaba prohibido y la Factoría de Granada, principal mercado, estaba en decadencia" (Id. P. 298).

Se puede concluir que las vinculaciones comerciales con Panamá en esta etapa fueron fundamentales porque ampliaron la circulación monetaria y expandieron la importación (Id. P.288), y ello no sólo por la propia coyuntura de auge del foco transitista panameño, sino por su cercanía misma a Costa Rica.

2. Desde 1782 hasta el momento preindependentista.

En esta etapa, la extinción del brillo del negocio transitista panameño, junto a las reglamentaciones de la Audiencia de Guatemala, hicieron decaer el volumen de la exportación tabacalera: "No cabe duda —dice Acuña— que en el período 1782-1792 el Estado estimulará positivamente la economía del tabaco (...). No obstante, después de 1792, radicalizará sus tendencias "policiales" y reglamentistas hasta convertirse en una traba insalvable a la expansión de la producción tabacalera" (Id. P. 302).

No sólo empieza a declinar la exportación, sino que se redefine los mercados, pues Panamá tendrá un papel secundario: entre 1784 y 1787 la exportación de destino panameño fluctuó entre el 6 y el 15 por ciento del total; entre 1813 y 1818 las fluctuaciones saltarán entre 9 por ciento y 28 por ciento. Ya para ese último año el factor Montealegre afirmaba que la producción estaba limitada "...por la estrechez de los mercados, ya que Costa Rica sólo exporta a Nicaragua y a Panamá" (Cit. por Acuña. P.325). Sin embargo, afirma Acuña que "durante la época colonial, la Factoría exportó a Panamá sólo durante seis años y el volumen de estas remesas fue bastante insignificante" (Id. P.324-325).

En resumen, aunque en esta segunda etapa el mercado panameño absorbiera una cuota insignificante de un producto en todo caso no muy abundante, es el tabaco la última alternativa mercantil de nuestra historia colonial.

VIII. EL CONTRABANDO

Resulta evidente la dificultad de encontrar fuentes abundantes para examinar el comercio ilegal, ya que la única información disponible se refiere ni siquiera a los casos conocidos, sino sólo a aquellos objeto de alguna querrela judicial. Es posible sin embargo, señalar algunos factores de índole general que crean condiciones al desarrollo del contrabando en el Istmo durante el tránsito del siglo XVII al XVIII.

1. Su situación geográfica, cercana a la ruta del Mar del Sur (arteria del colonialismo español) y a la cuenca del Caribe (de donde irradiaba el haz de operaciones del mercantilismo inglés y francés): aparte de la propia potencialidad, Costa Rica estaba cerca de conductos de abundantes mercados y de rutas alternas.

2. La incapacidad de la metrópoli colonialista española para satisfacer las crecientes demandas de los mercados ístmicos mediante control monopólico.

3. Al liquidarse la piratería por el acuerdo de Ryswick en 1696, los competidores de la Corona inician nuevas formas de relación (Cfr. Castellero. 1973, P.75).

4. Lo anterior, ocurre precisamente dentro de los marcos de los antecedentes de la Revolución Industrial Inglesa.

5. Además, empiezan a fallar los controles metropolitanos sobre el segmento ístmico de la ruta oficial, debido a que entra en crisis el sistema de galeones y ferias de Portobelo-Panamá (Id.)

Estos factores generales se conjugan en conformar un fenómeno adicional para entender la incidencia del contrabando en Costa Rica: la "criollización" de la clase mercantil panameña a fines del siglo XVII, se dice que estuvo directamente ligada al auge del contrabando, cuya importancia se agigantó a principios del siglo XVIII (Id. P.74-75). El papel de núcleo inductor que hemos señalado a la economía de Tierra Firme respecto a la Provincia de Costa Rica durante este período, nos da la pauta para señalar otra serie de tejidos fácticos que pueden ser importantes.

A manera de factor adicional, señalemos por un lado la desidia y voracidad de la Audiencia de Guatemala y por otro las necesidades de la Audiencia de Panamá. En efecto, la larga serie de restricciones que apartaban nuestra provincia del comercio ístmico, afectaron todo género de actividades desde finales del siglo XVI hasta finales del siglo XVIII, e imposibilitaron el abastecimiento interno de artículos industriales de primera necesidad.

Ya mencionamos la posibilidad de que algunas coincidencias estuviesen ligadas al contrabando de mulas y, con su paso por Costa Rica, al contrabando de algunos abastos y subsistencia que incluso con ellas mismas podían transportarse. Con la expansión cacaotera, no sólo se abrió una nueva ruta comercial al Caribe, sino que se extendió la posibilidad de comerciar ilegalmente con abastos y subsistencias (Portobelo), con cacao y, además, con la compra de esclavos y artículos industriales.

El hecho de ser los funcionarios del gobierno de la provincia dueños de haciendas de cacao en el valle de Matina (Cfr. Rosés. 1975. P.22), que necesitaban esclavos y otros artículos industriales, y que disponían de cacao para colocar de la forma más ventajosa posible, y el hecho de ser ellos mismos quienes tenían que controlar el contrabando, hace demasiado transparentes las cosas: se afirma así la hipótesis que el

contrabando era una actividad corriente para los hacendados de Matina y las autoridades de Cartago (Id. P.91).

La opinión de V. Amador es que el comercio de esclavos fue muy importante en Matina, pero que en el tránsito hacia el siglo XVIII su cuantificación se dificulta por prestarse mucho al contrabando (1974. P.182). C. Rosés apunta que la crisis producida por la peste de 1690, más las necesidades de la expansión cacaotera, empujaron a los hacendados a recurrir al contrabando de esclavos por Suerre, Matina y el río Sixaola (Id. P.25).

J. C. Solórzano, quien sin embargo no destaca como importante el contrabando del litoral Pacífico en la época colonial, afirma que "... una fragata... en 1700 desembarcó mercadería varia, así como unos 27 esclavos en el puerto de Caldera sin pagar los derechos correspondientes por lo que su carga fue rematada" (1977. P.161), y Rosés aumenta la lista al señalar que en 1721 el gobernador informó al rey la captura de 150 cabezas de esclavos de contrabando, y que apresó a más de 30 implicados y embargó sus bienes (1975. P.48).

Si recordamos que según S. Stone una hacienda de cacao podía ser explotada con sólo dos esclavos, al precio de unos 165 pesos cada uno (Cfr. 1975. P.62 y 60), vemos que los montos de los esclavos contrabandeados no eran monetariamente despreciables.

Otro factor que acicateó el comercio ilegal fue los altos precios de insumos y artículos de primera necesidad que debían ser importados (esclavos, herramientas, utensilios y telas) con el agravante de la carestía de numerario, de manera que dicho comercio se convertía en fundamental (Rosés. 1975. P.45). Desde 1700 son numerosas las menciones de vecinos y funcionarios por participar en el comercio ilegal desde Matina (Id. P.47), las cuales aclaran el trueque de cacao, abastos, tabaco y aguardiente por metales y productos industriales aportados por piratas y zambos mosquitos (Id. P.52).

Las pesadas reglamentaciones que todavía a finales del siglo XVIII gravaban el tráfico de tabaco, pusieron el contrabando como única alternativa para las "clases poderosas", lo que además explica la falta de documentación al respecto (Cfr. Quirós. 1976. P.274). Ese contrabando no sólo se realizaba en los litorales, sino en todos aquellos puntos donde un determinado producto estuviese cerca de un rico mercado potencial pero protegido: por ejemplo, hacia 1773 Bagaces era un centro de comercio de contrabando "notorio y público", donde se cambiaba tabaco por mulas, ganado y dinero (Cfr. Acuña. 1979, P.300).

Como en el caso del cacao, el consumo interno de tabaco era mínimo o formaba parte de la economía doméstica. Los envíos cuantiosos a Matina, Bagaces, Esparza y Nicoya, tienen visos de ser absorbidos por el comercio ilegal (Ib. P.285), toda vez que todavía para 1795 el Director de la Renta acepta que la exportación clandestina a la provincia de Nicaragua era voluminosa (Id. P. 327).

IX. CONCLUSIONES

El contacto comercial con el filón transitista en su momento de auge, y con el propio mercado panameño hasta finales del siglo XVIII, constituyó una fuente fundamental de dinamismo para la Provincia de Costa Rica. Ese dinamismo se expresó de las más diversas maneras, aprovechando el comercio lícito o ilícito, plegando diversas regiones al abastecimiento de productos diferentes, profundizando el servilismo indígena o el esclavismo negro, la usupación de encomenderos o la inmovilidad de la producción parcelaria. Pero aparte de la proliferación de formas productivas precapitalistas de envoltura servil o esclavista, esos contactos comerciales tuvieron un innegable papel progresista: abonaron el terreno para la formación y el desarrollo del capital comercial, tallo central en la constitución posterior de los sectores dirigentes del período independentista, y componentes germinales de la clase dominante que eclosiona con el café.

Desde el siglo XVII quedó patente la oportunidad de enriquecimiento mediante el tráfico comercial, al margen que los productores directos fueran abastecidos por el trueque: mientras algunos comerciantes aumentaban sus ganancias dinerarias, los hacendados extendían sus posesiones inmuebles. Por ejemplo, Stone menciona el caso de D. Antonio de Acosta Arévalo, quien hacia 1660 poseía cacaotales de 15.200 árboles e ingresos anuales de 6.450 pesos, y una flota de varios veleros para el cabotaje entre Costa Rica y Panamá (Cfr. 1975. P.57-58). Menciona también el caso de D. Juan de Echavarría Navarro, quien sólo en dotes matrimoniales de sus hijas concedió entre 1666 y 1697 la suma de 26.359 pesos (Id. P.58).

Un destello trascendental en este sentido lo apunta Claudia Quirós, al afirmar que en el siglo XVII encontró que propietarios de haciendas ganaderas de Esparza eran vecinos de Cartago pero moraban en aquella jurisdicción: D. Agustín Vásquez de Coronado, D. Antonio Ramiro Corajo, Da. Cecilia Vásquez de Coronado y Da. Mónica López del Corral (1976. P.114 y 165).

El cacao puso en relación otras actividades como los abastos y subsistencias (el sebo, cueros, vegetales, materias primas) de ambos litorales y del valle central, tejiendo verdaderas regiones durante el siglo XVII: Nicoya, Esparza, Cartago, Matina. En esta tarea colaboró el comercio mular y después el de tabaco.

Todavía para 1771, D. Miguel Antonio Unanué inicia una importante actividad cacaotera alrededor del puerto de San Pedro del Palmar, en el sitio de Aranjuez, junto a la construcción de naves propias para la importación y exportación: trae telas, medias, pañuelos, hierros, machetes y envía cacao y, desde 1765, tabaco (Cfr. Quirós. 1976. P.289-290).

En el caso del tabaco, Acuña afirma que "durante el siglo XVII y la primera mitad del siglo XVIII, los comerciantes exportaban ocasionalmente tabaco, junto con otros productos como cacao, palo de brasil, mulas, bizcochos, etc." (1979. P. 284). Ya antes señalamos la coincidencia entre los sitios de crianza y pastaje de las mulas, y algunos cultivos de tabaco, que podrían formar parte del mismo tráfico. He aquí otra mención en ese sentido: en 1729, D. Francisco de Saravia, de Barva, comerciante de dulce, mulas, potros y tabaco, los intercambiaba por artículos importados, mientras hacia 1765 D. Antonio de la Fuente los cambiaba por ropa y monedas de plata (Id. P.283).

Desde mediados del siglo XVII, en efecto, comerciantes residentes en Costa Rica comisionaban a residentes panameños para el flete de naves y el trasiego de mercancías, como ha encontrado Quirós entre 1646 y 1658 (Cfr. 1976. P.277-278). Ese doble comercio se evidencia al inventariar las Causas Mortuales, donde aparece una gran cantidad de objetos de lujo, alimentos importados e instrumentos diversos propios del tráfico importado (Id. P.283). Sin embargo, sorprende que los embarques destinados a Cartago "no fuesen muy cuantiosos" en ese período (Cfr. Solórzano. 1977. P.156), lo que hace pensar de nuevo en el contrabando.

Cuando florece en el siglo XVIII el comercio tabaquero, ya los comerciantes "realizaban sus ganancias de una doble manera": "Se

puede afirmar —agrega Acuña— que los comerciantes exportadores-importadores de Costa Rica estaban ligados a comerciantes radicados en Guatemala o en Panamá, quienes importaban mercancías directamente de Europa y abastecían a los... de aquí (...). Además, estos (últimos) formaban parte de la élite de la época..." (1979. P.296-297).

Posiblemente sin explicar una serie de mecanismos comerciales de la Colonia, seguiremos adjudicando a la Providencia las fortunas con las cuales el "grupo dirigente" post-independentista mantuvo su hegemonía y se convirtió en la llamada "aristocracia" del café. Creemos en la posibilidad de avanzar más allá del señalamiento de un desarrollo global del capital comercial alrededor de diversas actividades productivas de la Costa Rica colonial. También se puede especificar más la investigación de las características de la "élite colonial criolla".

En primer lugar, investigaciones recientes de V. H. Acuña han aclarado la dinámica reglamentaria del comercio exterior de América Central: desde las relaciones metropolitanas directas a través de la "flotilla de Honduras" (1564), hasta la clausura de tales contactos directos (1639-1659), y la vinculación comercial a través de Nueva España durante casi todo el siglo XVII. Según palabras de Fernando de Echevers, "el tráfico con La Habana, Cartagena... y el Perú está prohibido, los intercambios con Nueva España y Panamá sólo son permitidos por vía terrestre...", situación que sólo se altera durante la segunda mitad del siglo XVIII, con las reformas del régimen de navegación y las reformas fiscales (Cfr. Acuña. 1980 A).

En segundo lugar, esa dinámica reglamentaria es obvio que gravitó sobre todo referida a los ciclos productivos dominados por el capital comercial guatemalteco, que fueron aquellos de mayor volumen y de mayor importancia institucional. Como concluye V. H. Acuña en otro de sus trabajos, "el capital comercial de la ciudad de Guatemala detenta el monopolio de los intercambios colonia-mundo exterior y gracias a ello, controla la vida económica de la región y domina a comerciantes y hacendados provincianos. La dinámica del capital comercial toma la forma de un desarrollo desigual de un polo de concentración de los intercambios —la capital— en detrimento de las provincias". (Acuña. 1980 B. P.94). En el caso de la provincia de Costa Rica, esos ciclos productivos fueron básicamente el cacao y el tabaco. Sin embargo, hubo actividades ilegales y "marginales" fuera del control o del interés del capital comercial guatemalteco.

En tercer lugar, creemos que es necesario auscultar la dinámica del capital comercial local, fuente fundamental de acumulación de dinero y de patrimonios inmuebles internos. Si bien el grueso de las actividades controladas por el capital comercial guatemalteco constituyeron una fuente para que se acumularan las condiciones del desarrollo del capital interno hacia mediados del siglo XIX, debemos volver la vista hacia la utilidad investigativa que tiene aislar las características del capital comercial propiamente local, que accede a un punto preeminente desde el inicio del período independiente. Visto desde la perspectiva del cosmos de la capital del Reino, este problema es enfocado así por V. H. Acuña: el capital comercial de la ciudad de Guatemala constituye la "cúspide de una pirámide", debajo de la cual se dibuja el "grupo de los comerciantes al detalle de la capital", junto a "los mercaderes de las provincias del Reino", mientras en la base se ubica "un grupo numeroso de pequeños vendedores o pulperos que apenas alcanzan a sobrevivir", cuyos límites están constituidos por "buhoneros o comerciantes ambulantes" Y agrega nuestro autor: "Por último, los alcaldes mayores y corregidores, funcionarios reales, constituyen verdaderos agentes comerciales de los mayoristas de la capital en las zonas de su jurisdicción, casi siempre en regiones de población indígena" (Acuña. 1980 B. P. 76-77).

Como lo planteamos arriba, sería útil que a la hora de comprender nuestra dinámica colonial, no se continúe estableciendo una ecuación mecánica entre el *volumen* del tráfico de determinados circuitos comerciales y su importancia desde el punto de vista de las *transformaciones* internas. Solo dejando a un lado esos supuestos, se puede poner a prueba la hipótesis en el sentido de que fueron procesos hasta ahora considerados marginales por la historiografía colonial, los que constituyeron fuentes fundamentales en la creación de condiciones para el desarrollo del capital: el comercio y la producción de abastos y subsistencias, de mulas, de sebo, ganado vacuno; el comercio de contrabando; las vinculaciones lícitas e ilícitas con el Reino de Tierra Firme; y la formación de una capa de comerciantes provincianos amurallados alrededor de todo lo anterior.

Desde la perspectiva microcósmica de nuestra provincia, J. C. Solórzano ha señalado que durante el período colonial "el escaso capital se encontraba concentrado en las manos de una pequeña élite, sumamente cohesionada, gracias a los enlaces matrimoniales, aunque no cerrada... a los inmigrantes, quienes viniendo aún con modestos

capitales, dada la pobreza de la provincia fácilmente podían integrarse a su seno". Y agrega: "junto a esta élite existía un pequeño y nómada grupo de comerciantes menores que se dedicaban, en forma más o menos regular, a importar mercaderías por la vía terrestre del Norte" (Solórzano. 1977. P. 99-100).

En la línea de las "paradojas" que se han encontrado en la transición europea al capitalismo, las contradicciones pudieron resolverse en nuestra provincia de manera que las fuentes patrimoniales y monetarias del desarrollo inicial del capital interno estuviesen más cerca del microcosmos provincial que del cosmos guatemalteco. Quedan así planteadas una hipótesis y un problema de investigación.

X. BIBLIOGRAFIA

- Acuña, Víctor H. *Historia Económica del Tabaco en Costa Rica: Epoca Colonial*, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1979.
- Acuña, Víctor H. y Herrera, Ricardo. *Fuentes para la historia económica y social de Costa Rica*. Impresiones Mil Copias, San José, Costa Rica. 1980.
- Acuña, Víctor H. "La reglamentación del comercio exterior en América Central durante el Siglo XVIII", *Mesoamérica* Revista del Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, Guatemala, Año I, Número 1, Enero-Junio de 1980, P.7-55.
- Acuña, Víctor H. "Capital comercial y comercio exterior en América Central durante el Siglo XVIII: una contribución", *Estudios Sociales Centroamericanos*, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Centroamérica, Año IX, Número 26, Mayo-Agosto de 1980, P.71-102.
- Amador, Victoria. *Comercio de Costa Rica con Cartagena, Portobelo y Panamá durante la época colonial*. Tesis, Universidad Nacional, Heredia, Costa Rica.
- Amador, Victoria. "Camino de Mulas", *Revista de Costa Rica*, Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, San José, Número 11, P.39-57.
- Araya, Carlos. "La minería y sus relaciones con la acumulación de capital y la clase dirigente de Costa Rica, 1821-1841", *Estudios Sociales Centroamericanos*, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Centroamérica. Año II. Número 5, Mayo-Agosto de 1973, P.31-64. 1973.
- Castillero, Alfredo "Transitismo y dependencia". *Estudios Sociales Centroamericanos*, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Centroamérica, Año II, Número 5, Mayo-Agosto, 1973; 1973.
- Castillero, Alfredo. *Economía terciaria y sociedad (Panamá, Siglos XVI y XVII)*. Ponencia al Congreso en Homenaje a Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdís. Nicoya (1978). Instituto Nacional de Cultura de Panamá. Boletín Academia Panameña de Historia. No. 15-16. 1980.
- Mac Leod, Murdo J. *Spanish Central America: A Socioeconomic History: 1520-1720*, University of California Press 1973.
- Matarrita R., Mario. *La hacienda ganadera colonial en el Corregimiento de Nicoya. S. XVIII*. Tesis, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1980.
- Quirós, Claudia. *Aspectos socioeconómicos de la Ciudad de Espíritu Santo de Esparza y su Jurisdicción (1574-1848)*. Tesis, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1976.
- Rosé, Carlos. *El cacao en la economía colonial de Costa Rica*. Tesis, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1975.
- Solórzano, Juan C. *El comercio exterior de Costa Rica en la época colonial (1690-1760)*, Tesis, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. 1977.
- Stone, Samuel. *La dinastía de los conquistadores*, EDUCA, San José, Costa Rica. 1975.

- Vega C., José Luis. "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente; el caso de Costa Rica (1a. parte)", *Estudios Sociales Centroamericanos*, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Centroamérica, Año II. Número 5, Mayo-Agosto. 1973 A.
- Vega C., José Luis. "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica (2a. Parte)", *Estudios Sociales Centroamericanos*, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Centroamérica, Año II, Número 6, Setiembre-Diciembre, P.83-118. 1973 B.
- Vega C., José Luis. *Hacia una interpretación del desarrollo costarricense: ensayo sociológico*. Editorial Porvenir, S.A., San José, Costa Rica. 1980.