

## COMERCIO Y DEPENDENCIA EN COSTA RICA DURANTE LOS AÑOS DE 1880—1890

*Eduardo Hernández Alarcón \**

Costa Rica emergió del largo período colonial como una de las más pobres, y más aisladas regiones del imperio español. A pesar de que el siglo diecinueve presencié una cierta cantidad de modernización económica, al final del siglo, presentaba los rasgos de la mayoría de los otros países latinoamericanos, subdesarrollados y dependientes del capitalismo mundial, representado principalmente por Gran Bretaña y los Estados Unidos.

Realmente, el tipo de modernización que había iniciado, predicado sobre la exportación incrementada de cultivos agrícolas, no llevaba a un desarrollo verdadero y la encerraba dentro de una dependencia económica que aún la caracteriza junto con el resto de América Latina (1).

La exportación de productos agrícolas, principalmente café y en segundo lugar, banano, proveían la base y motivación para la modernización de Costa Rica durante la mayoría del siglo diecinueve. Como casi todo otro país latinoamericano, dirigió su desarrollo infraestructural hacia la racionalización y mejoramiento del comercio y exportaciones, no hacia la industria.

De este modo la exportación de productos agrícolas siguió un patrón bien establecido a través de América Latina desarrollando una economía de agro—exportación que llevó a las relaciones dependientes con el capitalismo floreciente de Europa Occidental y de los Estados Unidos como proveedores de materias primas y compradores de productos industriales y alimenticios.

En los años de 1880—90 el control extremo de la economía costarricense era visible en varias áreas, incluyendo todas las obras públicas del tipo de desarrollo infraestructural. Por ejemplo, Costa Rica había iniciado la construcción de un ferrocarril de San José a la costa

---

\* Investigador norteamericano, doctor en Historia. Departamento de Historia de la Universidad de Utah. Estados Unidos de Norteamérica.  
Traducción de Mario Flores Macal.

Atlántica en 1870 para acortar el tiempo y la distancia que tenían que recorrer sus exportaciones de café para llegar a los mercados británicos y del litoral atlántico. Los financistas británicos proveían el capital para esta empresa y ganaron finalmente su control.

Los inversionistas de Estados Unidos dominaban la industria bananera recientemente creada. Otros capitalistas británicos mantenían intereses en plazos de mercado costarricense, tranvías, puertos y minas. De este modo mientras los líderes de Costa Rica proclamaban una nueva era de “progreso”, los extranjeros rápidamente consiguieron la dominación económica de la pequeña República centroamericana.

Estudios recientes han lanzado nueva luz sobre varios aspectos de la dependiente economía de agroexportación de Costa Rica, más notablemente el complejo del café del siglo pasado (2). Se ha hecho también investigación sobre inversiones extranjeras en Costa Rica, particularmente en relación al financiamiento del tren al Atlántico y la industria bananera (3). Sin embargo, el retrato de la dependencia de Costa Rica permanece incompleto sin algún análisis del desarrollo de su comercio internacional durante el siglo diecinueve. En el artículo presente, el autor espera comenzar a llenar esa brecha a través de una descripción de varios aspectos prominentes del comercio como también del embarque durante la década crucial de los años (1880–90). Este estudio intentará demostrar como el comercio internacional formó una faceta vital del complejo de agroexportación, que por los años de 1880 se había convertido en el segundo aspecto más productivo de la economía.

Mientras que desarrollos de modernización infraestructural fueron dirigidos hacia la exportación del café, también impulsaron un rápido crecimiento del comercio, controlado grandemente por extranjeros. Finalmente, será discutida la naturaleza de los patrones comerciales observables durante la década y que claramente contribuyeron a la dependencia económica de Costa Rica.

## **A. Comercio Exterior**

Durante el período colonial, Costa Rica se había involucrado en un comercio muy pequeño, casi todo con otras partes del imperio español. A pesar de que el gobierno español había intentado mejorar esta situación durante la era de la Reforma borbónica de la segunda mitad del siglo dieciocho, los comerciantes guatemaltecos impidieron estos cambios y cuando Costa Rica alcanzó su independencia en 1821, el comercio aún permaneció bastante limitado (4). Sin embargo, durante el siglo diecinueve el comercio internacional creció junto, primero con el café y luego con la producción bananera.

El desarrollo de la producción cafetalera después de la independencia cambió radicalmente la estructura económica del país. Iniciada en los años de 1820, la industria comenzó a florecer durante los años 1830 y 1840 al aparecer fincas sobre toda la meseta central y al

comenzar la exportación del café a Inglaterra en los últimos años de la década de 1830. Basado principalmente en la exportación del café y la importación de artículos manufacturados de su nuevo socio del comercio, Gran Bretaña, comenzó el comercio internacional a crecer rápidamente después de 1840. En realidad a mediados del siglo, las importaciones y exportaciones alcanzaron cada una \$1.000.000 de pesos en valor (5)

Una clase de comerciantes comenzó a evolucionar lentamente después de 1840, estableciendo casas de importación y exportación en San José y Puntarenas en la costa del Pacífico.

Los grupos de comerciantes y mercaderes pusieron la antes y generalmente aislada así como tecnológicamente atrasada nación, en contacto directo con el mundo industrial occidental. Una multitud de nuevos productos ahora alcanzaron a la clase consumidora más opulentos. Sin embargo, una Gran Bretaña industrializada mantenía tremendas ventajas sobre Costa Rica que ahora dependía de sus ventas de café a los ingleses como la base de su economía. Aún más, los extranjeros, atraídos por el potencial comercio de Costa Rica, inmigraron al país y formaron un segmento importante de la clase comerciante (6).

Un desarrollo infraestructural limitado, dirigido a estimular la producción del café y comercio, marcó los años de 1860–1870. Los extranjeros principalmente británicos y norteamericanos, figuraron notoriamente en la mayoría de estos desarrollos. Por ejemplo, en 1863, primeros inversionistas británicos y cafetaleros costarricenses se unieron para fundar el primer banco de la nación, el Banco Anglo Costarricense (7).

La atención se volcó hacia la necesidad de un ferrocarril a la costa atlántica. Esta idea ganó gran simpatía con los cafetaleros que discutían si tal línea proveería una pronta salida al café de las tierras altas de Costa Rica, eliminando el largo viaje alrededor de Sur América y así reducir los costos de embarque. La construcción de esta línea, finalmente comenzó en 1870, fue emprendida por un norteamericano, Minor Keith, y financiada por banqueros británicos. Mientras que eso representó un mejoramiento en la modernización económica de Costa Rica, selló su dependencia de los capitalistas extranjeros al controlar los inversionistas británicos y luego los intereses de los Estados Unidos en la línea (8).

TABLA I

ENTRADAS DE IMPUESTOS: 1868-1879

1868-69	\$ 210,295
1869-70	278,596
1870-71	332,436
1871-72	433,124
1872-73	661,754
1873-74	993,178
1874-75	706,537
1876-77	521,864
1877-78	1,012,969
1878-79	1,088,890

FUENTE: Costa Rica, *Memoria de Hacienda* 1879, p.3.

Para el Estado, comercio significaba la utilidad de una nueva importante fuente de ingresos. Previamente, los impuestos del tabaco y sobre otros monopolios habían sido la principal entrada del gobierno.

Ahora los derechos de aduana los suplementaban para elevar el total de entradas del gobierno y atraerle algún progreso. Como la tabla 1 lo indica, durante el período de once años del 1868 al 1879, las entradas de recaudaciones de impuestos se incrementaron en un sorprendente 500 por ciento.

Para el año fiscal de 1878 a 1879, el total de entradas del gobierno llegó a \$3,133,632 pesos que significaba que los derechos de aduana comprendían un tercio del ingreso de la tesorería, proveyendo un racional agregado para que el gobierno diera pasos para asegurar el continuo crecimiento del comercio (9).

Hasta la década de los años 1870, la Gran Bretaña había dominado el comercio de Costa Rica, supliendo la asombrosa mayoría de sus importaciones y comprando la mayor parte de las exportaciones del café. En realidad, Inglaterra dominaba el comercio en toda Centroamérica desde el período de la independencia hasta el último cuarto del siglo y fue pre-eminente en Sur América.

En 1870, el vicecónsul de Estados Unidos en San José, Arthur Morrell, escribió al Secretario de Estado Hamilton Fish que Costa Rica había importado \$2,300,00 cantidad de mercadería en ese año (10). El calculó que había sido importada principalmente desde Europa y Estados Unidos en la siguiente forma:

	TOTAL	PORCENTAJE
Gran Bretaña	\$ 1,680,000	72
Francia, Alemania y Bélgica	580,000	25
Estados Unidos	70,000	3

Por el contrario, los Estados Unidos proveían un mercado importante para el café de Costa Rica, la única mayor exportación del período. Las ventas del café totalizaban 6,540,000 libras ese año, de los cuales 50 por ciento fue a Gran Bretaña, mostrando una vez más su dominio, 25 por ciento a Francia, y los Estados Unidos compraron 18 por ciento de la cosecha. Morrell afirmó que Costa Rica mostraba preferencia por el mercado inglés al transportar su mejor café allá, enviando solo grados inferiores a los Estados Unidos (11).

Es importante considerar las razones para esta supremacía británica. Un reporte consular norteamericano de 1887 enfatizaba que Inglaterra era el tradicional socio de comercio de Costa Rica y que controlaba el embarque en la región. Aún más, los británicos permitieron a los costarricenses generosos créditos y sus grandes empresas se tomaron la "molestia" de establecer "correcciones" al gobierno de la República.

Finalmente, los británicos y europeos en general "envían artículos adaptados a los gustos de estas gentes (12). Las razones expuestas en este reporte consular para la dominación Europea del comercio de Costa Rica justificó medidas similares sugeridas a Washington de parte de otro personal consular y diplomático por la muestra pobre de sus exportaciones a otras partes de América Latina y la pre-eminencia general de los mercaderes británicos. Juntas, estas sugerencias servirían como estímulo para una posterior y agresiva exportación norteamericana hacia Latinoamérica para desafiar a los británicos.

TABLA 2

TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES:  
1883-1889

	<u>Importación</u>	<u>Exportación</u>	<u>Total</u>
1883	\$ 2,166,074	\$ 2,431,635	\$ 4,597,710
1884	3,521,921	4,219,617	7,741,538
1885	3,660,931	3,296,508	6,957,439
1886	3,537,651	3,225,807	6,763,458
1887	5,601,225	6,235,563	11,837,788
1888	5,201,922	5,713,792	10,915,714
1889	6,306,408	6,965,371	13,271,779

FUENTE: Costa Rica, Anuario estadístico, (extraído de) 1883, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 (San José: Imprenta Nacional cada una).

Durante los años de 1870 el comercio declinó al entrar el país en un sombrío período financiero debido a las inseguridades y dificultades en relación a la construcción y financiación del ferrocarril del Atlántico (13). Pero como lo indica la Tabla 2, el país saltó hacia atrás e incrementó inmensamente su comercio durante los años de 1880.

En realidad, el valor total de importaciones y exportaciones se elevó un impresionante 300 por ciento dentro de un período de seis años.

TABLA 3  
COMERCIO CENTROAMERICANO: FINAL  
DE LOS AÑOS DE 1880  
(en dólares)

	Valor de exportaciones	Valor de importaciones	Total
Guatemala	\$ 5,429,982	\$ 4,094, 676	\$ 9,524,658
Honduras	2,680,531	2,500,000	5,180,531
Nicaragua	1,217,600	1,716,800	2,934,400
Costa Rica	4,285,284	3,901,441	8,186,725
Salvador	5.030.268	3.055.303	8.085.571

FUENTE: Agencia de las Repúblicas Americanas, *Folleto de las Repúblicas Americanas*, boletín No.2, (Washington: Oficina de Imprenta del Gobierno, 1891 p.332)

La tabla 3 indica que Costa Rica que había emergido del período colonial como una de las más pobres provincias en todo el imperio español, ahora mantenía el segundo lugar en comercio internacional en Centro América, \$1.350,000 dólares atrás de Guatemala, un país doblemente grande y con seis veces el número de habitantes en ese tiempo. Esta situación demuestra la importancia que el comercio había adquirido por ahí de los años 1880 y puede ser atribuido al complejo de agroexportación basado casi totalmente en el café que impulsó la modernización de Costa Rica.

Un cambio más grande observado en los años de 1880 en términos de comercio fue la creciente importancia de los Estados Unidos. Contrario a la situación en 1870 cuando Gran Bretaña mantuvo una pre-eminencia en el comercio en Costa Rica, Estados Unidos había, en 1885, emergido como un socio de comercio principal. Ahora la Gran Bretaña solo suplía el 44 por ciento de las importaciones de Costa Rica y recibía solo un 48 por ciento de sus exportaciones.

Los Estados Unidos, que en 1870 suplía solo 3 por ciento de sus importaciones, proveía un tercio completo de esas en 1883. Su porcentaje de exportaciones por lo tanto crecieron rápidamente del 18 al 27 por ciento.

TABLA 4

COMERCIO COSTARRICENSE CON  
PAISES EXTRANJEROS: 1883

PAIS	Importaciones	Porcentaje	Exportaciones	Porcentaje
Gran Bretaña	952,815	44.54	1,165,218	47.91
Francia	260,823	12.19	263,077	10.81
Alemania	98,961	4.62	263,631	10.84
España	5,063	0.23	— —	— —
Estados Unidos	714,079	33.38	660,830	27.17
Chile	800	0.03	3,340	0.13
Colombia	5,339	0.24	68,221	2.80
México	1,162	0.05	— —	— —
América Central	89,738	4.19	7,318	0.30
	<u>2,139,073</u>	<u>99.72</u>	<u>2,431,635</u>	<u>99.95</u>

FUENTE: Costa Rica, Anuario Estadístico, 1885, 11 p. (porcentajes agregados por el autor)

En contraste con la situación de 1870, en 1883, Estados Unidos con su porcentaje de comercio costarricense sobrepasó al de Alemania y Francia, aún igualando sus totales combinados.

El cónsul de los Estados Unidos, Arthur Morrell, advirtió en despacho fechado en 1881: "Durante los últimos diez años, el comercio con los Estados Unidos, especialmente en relación a importaciones, se ha incrementado constantemente, mientras que una declinación proporcional en el comercio con algunos de los países de Europa es evidente (14). Asimismo, el ministro de Estados Unidos para toda América Central, Cornelius Logan, afirmaba que mientras la más influyente nación sobre Centro América en el pasado había sido Gran Bretaña, los británicos estaban ahora celosos y temerosos de la "creciente supremacía comercial" de los Estados Unidos. El agregó, "Los residentes ingleses aquí se oponen abiertamente a los Estados Unidos...en esta oposición ellos son apoyados por todas las otras clases de extranjeros, sin excepción" (15).

Es lógico asumir que los británicos resentían la intromisión de norteamericanos en lo que antes había sido su dominio exclusivo.

Sin embargo, ellos fueron incapaces de detener el capitalismo de

Estados Unidos que pronto inundaría no solo Centroamérica sino la mayoría de países de América Latina.

TABLA 5  
COSTA RICA, COMERCIO CON PAISES  
EXTRANJEROS: 1889

Nación	Importaciones	Porcentaje	Exportaciones	Porcentaje
Gran Bretaña	1,862,280	29.52	3,647,427	52.36
Alemania	1,229,340	19.49	201,079	2.88
Francia	569,697	9.03	17,959	0.25
España	148,582	2.35	--	--
Italia	24,015	0.38	--	--
Bélgica	2,124	0.03	--	--
Estados Unidos	1,780,156	28.22	3,035,288	43.57
Colombia	335,934	5.32	12,613	0.18
Ecuador	104,871	1.66	--	--
Chile	--	--	1,843	0.01
Cuba (España)	40,411	0.64	--	--
América Central	<u>208,998</u>	<u>3.31</u>	<u>49,162</u>	<u>0.70</u>
	<u>6,306,408</u>		<u>6,965,371</u>	

FUENTE: Costa Rica, Anuario estadístico, 1889. (Porcentajes agregados por el autor).

Al final de la década, los Estados Unidos procedieron a tomar una muy inmensa porción del Comercio de Costa Rica fuera de Gran Bretaña.

El valor del intercambio comercial Costa Rica—Estados Unidos se triplicó en el período de seis años como es indicado en la tabla 5. Nótese que en términos de importaciones, los Estados Unidos ahora suplían 28 por ciento de las importaciones de Costa Rica mientras que el porcentaje británico decreció dramáticamente de un 72 por ciento en 1870 al 44 por ciento en 1883, a un 29 por ciento en 1889.

Mientras que el porcentaje de Gran Bretaña de las exportaciones permaneció sin cambios, Estados Unidos tomó 44 por ciento de ellos, dobló su porcentaje en 1883. De esta manera dos importantes corrientes pueden ser observadas claramente durante la década de los años 1880: primero, un crecimiento rápido en la cantidad total de

comercio, en segundo lugar, la aparición de los Estados Unidos y la concomitante declinación de Gran Bretaña (16).

TABLA 6

ESTADOS UNIDOS Y EL COMERCIO BRITANICO CON  
CENTRO AMERICA: 1887 (dólares)

	Estados Unidos	Gran Bretaña
Importaciones	3,290,379	5,322,973
Exportaciones	7,940,934	7,659,243
	<u>11,231,313</u>	<u>12,982,216</u>

FUENTE: Agencia de las Repúblicas Americanas, *Manual No.2* pp.337-338.

Este cambio hacia mayores relaciones comerciales con los Estados Unidos una vez más reflejaron patrones generales de Centroamérica. La tabla 6 revela que en 1887, el comercio de Estados Unidos con el área se aproxima al de Inglaterra.

Este surgimiento del comercio reflejaba la vigorosa penetración política y económica en Latinoamérica, particularmente en la contigua región circuncaribe.

Más adelante de 1901, la firma del tratado Clayton-Bulwer realmente señalaba el retiro de Gran Bretaña y de su influencia en Centroamérica y la hegemonía de los Estados Unidos sobre esa región.

TABLA 7

EXPORTACIONES COSTARRICENSES:  
1883

café	2,000,592
caucho	166,509
metales	92,951
cuero de res	63,676
bananos	55,400
pieles	17,762
maderas	9,036
conchas	4,850
papas	4,615
carey	3,192
maíz	1,885
mollejones	1,864
añil	1,650
carretones	1,000
	<u>2,424,982</u>

FUENTE: Costa Rica, *Anuario Estadístico*, 1883 s.p. cuadro No.22.

Medio siglo después que Costa Rica había iniciado comercio internacional, continuó poseyendo una principal exportación: café. La tabla 7 ilustra la preponderancia de las exportaciones de café en 1883.

Uno puede observar que la producción de café proveía un abrumador 82 por ciento de las principales exportaciones. Exportaciones de banano permanecieron en un insignificante 2 por ciento ese año. En realidad, caucho, cueros de res, y metales totalizaban más individualmente que los mismos bananos. Todas estas exportaciones eran esencialmente materias primas, una situación típica para América Latina.

CUADRO QUE COMPRENDE LAS MERCADERIAS COSTARRICENSES  
EXPORTADAS A PAISES EXTRANJEROS EN EL AÑO DE 1.889  
(VALORES EN PESOS) MINIMO DE MIL PESOS

café	6,186,656
bananos	569,020
cueros de res	56,823
dinero acuñado	56,157
maderas (cedro y palo de mora)	21,198
pieles	16,217
cocos	13,434
cacao	12,434
concha perla	10,002
caucho	6,317
mollejones	5,280
sal común	1,776
caballos	1,400
carey	1,091
	<u>6,881,057</u>

---

FUENTE: Costa Rica, *Anuario Estadístico* 1889, s.p.

En 1889, el banano había escalado a segundo lugar, totalizando 8 por ciento de todas las exportaciones. La producción mineral había mermado a pesar de los esfuerzos para revivirla.

El café continuó dominando la economía supliendo un increíble porcentaje de 88 por ciento del valor total de las exportaciones.

Al dominar el café y el banano la escena económica durante los años de 1880, es importante examinar los porcentajes del total de exportaciones que ellos proveían. Al final de la década, las exportaciones del café y banano comprendían el 96 por ciento del total.

TABLA 9

CAFE Y BANANO EXPORTADOS:  
1883-1889

	<u>Café</u>	<u>Bananos</u>	<u>Total</u>	<u>Total exportado</u>
1883	2,000,592	55,400	2,055,992	2,431,635
1884	3,615,113	336,000	3,951,113	4,219,617
1885	2,486,643	302,457	2,789,100	3,296,508
1886	2,259,262	476,775	2,936,038	3,225,807
1887	5,231,766	669,544	5,901,310	6,236,563
1888	4,742,253	530,765	5,273,020	5,713,792
1889	6,186,656	569,020	6,755,586	6,865,371

FUENTE: Costa Rica, *Anuarios Estadísticos*, 1883, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889.

En este momento, varios países latinoamericanos se habían vuelto dependientes económicamente de una exportación, siempre una materia prima. En Brasil, por ejemplo, el café también dominaba la economía de agroexportación. En Guatemala, que había empezado a exportar café alrededor del medio siglo, abarcaba alrededor de tres cuartos del total de las exportaciones. Como era el caso con estas otras regiones productoras de café. Costa Rica vendió la mayoría de su cosecha a un número relativamente pequeño de países industrializados. La tabla 10 claramente muestra que mientras las compras inglesas de café de Costa Rica se incrementaron durante este período, el valor de la porción de los Estados Unidos saltó un 800 por ciento.

TABLA 10

DESTINO DEL CAFE COSTARRICENSE:  
1883 y 1889

	1883	1889
Gran Bretaña	1,130,713	3,583,793
Alemania	240,000	191,077
Francia	240,000	17,077
Estados Unidos	244,679	2,339,020

FUENTE: Costa Rica, *Anuario Estadístico* 1883 y 1889

Debiera de resaltarse que el café totalizó \$3,583,793 fuera de \$3,647,427 pesos exportados a Gran Bretaña, mientras que el café enviado a Estados Unidos totalizó solo \$2,339,020 fuera de 3,035,288 pesos. Esto indica que las exportaciones a los Estados Unidos eran algo más diversificadas que aquellas a Gran Bretaña.

Al exportarse todo el banano de Costa Rica a los Estados Unidos, esto indudablemente explica un gran porcentaje de estos otros artículos de exportación.

TABLA 11

COMPARACION DE IMPORTACIONES POR PAIS  
1883 y 1889

PAIS	1883	Porcentaje	1889	Porcentaje
Gran Bretaña	952,815	44.54	1,862,280	29.52
Francia	260,823	12.19	569,697	9.03
Alemania	98,961	4.62	1,229,340	19.49
España	5,062	0.23	148,582	2.35
Estados Unidos	714,079	33.30	1,780,156	28.22
Chile	800	0.03	--	--
Ecuador	10,293	0.48	104,871	1.66
Colombia	5,338	0.25	335,934	5.32
México	1,162	0.05	--	--
América Central	89,738	4.19	208,998	3.31
Cuba (España)	--	--	40,411	0.64
Italia	--	--	24,015	0.38
Bélgica	--	--	2,124	0.03
	<u>2,139,073</u>		<u>6,306,508</u>	

FUENTE: Costa Rica, Anuarios estadísticos, 1883y 1889 n.p. (porcentajes agregados por el autor)

Hasta los años de 1870 los ingleses habían suplido la mayoría de las importaciones de Costa Rica. Sin embargo, como la tabla 11 lo indica, esta situación cambió significativamente en la década de 1880. El hecho que los Estados Unidos había igualado a la Gran Bretaña en 1889 como un muy importante proveedor de importaciones indica como se había estado moviendo Costa Rica hacia relaciones comerciales extendidas con ese país, siendo atraído en la órbita de la dominación de los Estados Unidos.

Esto representa el establecimiento de una tercera relación de cliente para Costa Rica, siguiendo relaciones similares con España y Gran Bretaña.

En 1883, Gran Bretaña había suplido un 44 por ciento de las importaciones de Costa Rica, los Estados Unidos, 33 por ciento, Francia, 12 por ciento, Alemania 46 por ciento, y Centroamérica, otro 4 por ciento. En 1889, el porcentaje británico había decrecido a solo 29 por ciento del total y los Estados Unidos a un 28. Alemania entonces se convirtió en fuente importante de importaciones, supliendo 19 por ciento de ellos. La posición de Francia había declinado de 12 por ciento del total a solo 9 por ciento.

TABLA 12

PRINCIPALES ARTICULOS DE IMPORTACION:  
1888

		Porcentaje
Tejidos	\$ 1,200,000	39.94
Telas y sacos de café	350,000	11.64
Necesidades de la vida (arroz, harina, azúcar y frijoles)	250,000	8.32
Conservas	120,000	13.99
Aceites, grasas y manteca	140,000	4.65
Alcohol y licores extranjeros	213,136	7.09
Cerveza y vino	240,527	8.00
Drogas	116,391	3.87
Tabaco	84,282	2.80
Perfume	40,000	1.33
Artículos de lujo	38,600	1.28
Alambre de púas	91,270	3.03
Maquinaria	80,116	2.66
Carbón	40,000	1.33
	<u>\$ 2,884,322</u>	

FUENTE: Paul Biolley, Costa Rica y su futuro, p.79 (Porcentajes agregados por el autor)

Una concepción falsa es que los países de América Latina exportaban materias primas principalmente a cambio de artículos manufacturados. Las estadísticas costarricenses demuestran que esta afirmación no es completamente exacta. Como era verdad usualmente en la mayoría de la región, Costa Rica importaba más cantidades de rollos de tejido en bruto que ropas terminadas. El país también gastó más en el extranjero en importaciones de tabaco que en maquinaria

(17). Además, las máquinas de coser comprendían la mitad del total de la maquinaria (18).

El alimento respondía a una gran porción de las importaciones de Costa Rica. El país gastó como \$500,000 pesos en grano, provisiones de alimento, y grasa de cerdo, como un sexto del total.

Otros \$450,000 se iban por bebidas alcohólicas, casi \$1,000,000 pesos en total de comida y bebidas, un tercio de todas las importaciones.

TABLA 13

IMPORTACION DE ALIMENTOS:

	1890 (en kilos)
Maíz	2,282,869
Frijoles	262,436
Arroz	1,097,682
Trigo	672,439
Harina de maíz	9,621
Harina de trigo	3,880,510
Cacao	127,381
Azúcar	628,170

---

FUENTE: Costa Rica, *Resúmenes estadísticos*, 1883-93, p. 40.

En los años de 1880 la importación de varios granos básicos forzaron a Costa Rica a gastar valiosas divisas afuera e influenciaron negativamente su balanza del comercio. Antes del desarrollo de su compleja agroexportación Costa Rica no importaba comida, sin embargo, al ser la producción de café más remunerativa, el cultivo de cosechas de subsistencia tendía a decrecer al prevalecer el monocultivismo, la dramática prueba de la ineficiencia del sistema de uso del terreno (19). La dedicación de terrenos escogidos en la Meseta Central al café significó que la producción de alimentos no bastó para llenar las necesidades de la gente. De esta manera, Costa Rica desembolsó muchas divisas en alimentos que pudo haber producido (20). Además, con la expansión del comercio, granos baratos se exportaron lo que devastó la producción local. Por ejemplo, un autor nota:

Hasta 1860 el trigo producido era suficiente para el consumo del país. Se cultivaba tan activamente hasta alcanzar el grado más fino. El alza en el precio del café, la competencia, con California y la harina de Chile desplazó el trigo nativo casi enteramente por muchos años. Ha regresado otra vez, sin embargo, de vez en cuando, pero el suministro

no fue suficiente para el consumo del país (21).

Frijoles, arroz y maíz formaban el núcleo de la dieta promedio de la población costarricense, especialmente las clases más bajas. Además, como la tabla 13 lo indica, aún las más básicas comidas tenían que ser importadas (22). Dentro de este complejo, los grupos que se beneficiaron directamente de la exportación de cultivos y la importación de alimentos fueron los cafetaleros, los comerciantes, y los capitalistas extranjeros. Las clases más bajas se habrían beneficiado sin duda alguna más de cultivar sus propios alimentos que de comprar las importaciones más caras, y a la larga, la nación ciertamente se habría desarrollado más de las importaciones de maquinaria capital que de provisiones de alimentos, tabaco, o artículos de lujo.

Durante los años de 1880, Puerto Limón reemplazó a Puntarenas como el principal puerto al trasladarse el comercio al Atlántico. Debiera de tenerse en mente que Puerto Limón solo se organizó efectivamente después del comienzo de la construcción del ferrocarril en 1871. Antes de ese tiempo, todo el comercio nacional se hacía a través del puerto de Puntarenas en el Pacífico y antes de 1880, la gran mayoría de las importaciones y exportaciones atravesaron la ruta costera del Pacífico. En 1882, la construcción del ferrocarril de la finca del Atlántico había sido completada hasta veinticinco millas de San José y una ruta de carretas unía la terminal con la capital. Durante un período de cinco años, un traslado dramático ocurrió en la dirección del comercio. Lo que había sido un punto inhabitable caliente y pantanoso se convirtió en un activo puerto habitado principalmente por extranjeros: jamaicanos, norteamericanos y británicos. Era un patrón similar al de Puntarenas donde los extranjeros habían sido algunos de los más importantes residentes después de 1840. Cuatro décadas después, los comerciantes extranjeros jugaron el papel predominante en ambos puertos como una declaración reveladora escrita por Cecil Sharpe, el cónsul británico en San José quien indicó: "Yo puedo añadir que casi toda la propiedad en Puntarenas y Limón pertenece a los extranjeros, especialmente ingleses y americanos (23). La dominación extranjera de los dos principales puertos de esta manera representa otra faceta de la dependencia de Costa Rica.

TABLA 14

INDICACION DEL COMERCIO POR LOS PUERTOS:  
1883-1886

Año		Importaciones	Exportaciones	Total
1883	Puntarenas	\$ 747,726	\$ 1,657,175	\$ 2,404,902
	Limón	1,418,347	774,460	2,192,808
1884	Puntarenas	745,354	2,326,376	3,071,730
	Limón	2,776,567	1,893,240	4,669,807
1885	Puntarenas	726,063	1,836,486	2,562,549
	Limón	2,934,868	1,460,022	4,394,890
1886	Puntarenas	887,510	1,383,542	2,271,052
	Limón	\$ 2,650,141	\$ 1,842,265	\$ 4,492,406

FUENTE: Costa Rica, *Anuario estadístico* 1883, p.24. *Anuario estadístico*, 1885, p. 151. *Anuario Estadístico*, 1886, m.p.

En los años de 1880 como lo indica la tabla 14, Puerto Limón había sobrepasado a Puntarenas en términos de comercio total. Al final del siglo, había sobrepasado a Puntarenas y se convirtió en el puerto predominantes.

En 1886, un visitante a Puerto Limón advirtió:

“La ciudad de Limón, que solo cuenta pocos años desde su fundación, encierra en si los elementos necesarios para una vida cómoda: buenas casas, cómodos hoteles, tiendas y almacenes de comercio, oficinas de comisión de compra y venta, se encuentra allí y mantienen activos negocios en toda la costa (24).

La dramática y repentina ascensión del Puerto Limón en la costa Atlántica significó un cambio económico principal para Costa Rica: la deseada racionalización de la agro-exportación de la economía para embarcar los productos costarricenses, principalmente café, para Europa Occidental y los Estados Unidos rápidamente, evadiendo el largo trayecto alrededor de Sur América. Costa Rica ahora se convirtió aún más estrechamente entrelazada con el sistema capitalista mundial centrado, como lo era, en el Atlántico Norte.

## B. Transporte marítimo

La dominación del transporte marítimo contribuyó a la participación extranjera y control de la vida comercial de la América Latina

durante la segunda mitad del siglo diecinueve. Además, formó parte del control externo de la infraestructura del transporte y contribuyó a la dependencia de la América Latina. En el caso de Costa Rica, los barcos de Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania, transportaban la masa de sus importaciones y exportaciones durante los años de 1880. Estas compañías marítimas a menudo trabajaban en estrecha alianza con las casas comerciales de la misma nacionalidad.

De esta forma, las líneas marítimas de una nación predominarían en un puerto latinoamericano, como los británicos lo hicieron en Puerto Limón y los norteamericanos en Puntarenas. Estas líneas marítimas cosecharon las ganancias del comercio costarricense y frustraron la competencia. Puesto que Costa Rica no tenía flota de comerciantes cuando inició el comercio, fue forzada a depender del transporte marítimo extranjero.

La Gran Bretaña había dominado la industria marítima en América Latina desde comienzos del siglo diecinueve. También la mayoría de las primeras exportaciones del café de Costa Rica a Chile viajaban en barcos ingleses, como lo hicieron por supuesto los embarques directos posteriores a Inglaterra (25). En el medio del siglo, las firmas de transporte de Estados Unidos comenzaron a hacer sentir su presencia en Centroamérica, pero después de los años 1860 su influencia decayó (26).

Costa Rica inició comercio con comerciantes de San Francisco en 1849 y no hizo su primer contrato con una firma marítima norteamericana, la "Pacific Maril Steamship Company", sino hasta 1856 (27).

Durante la década de los años de 1880 el número de barcos que tocaban puertos de Costa Rica se incrementó intensivamente, debido hasta un gran punto a la apertura del comercio a través del Atlántico. Un patrón curioso del transporte se pone de manifiesto.

En el Atlántico, la Gran Bretaña dominó el embarque, mientras que en el Pacífico, los Estados Unidos la reemplazaron como el primer exportador.

TABLA 15

MOVIMIENTO MARITIMO DEL PUERTO DE PUNTARENAS  
1883-1890, ENTRADAS

Banderas	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Nacional	1	1	—	—	3	2	1	1
Inglesa	2	4	1	1	—	1	1	15
Francesa	1	2	4	1	—	1	—	2
Italiana	—	3	—	—	1	—	—	—
Alemana	4	15	20	8	8	23	27	33
Española	—	—	—	—	—	—	—	—
Austriana	—	—	—	—	1	—	—	—
Noruega	5	2	1	3	2	2	—	—
Sueca	—	—	—	—	2	1	—	—
Danesa	—	—	—	2	1	2	2	7
Norteamericana	80	86	82	99	103	117	99	83
Mejicana	—	—	—	—	2	—	—	—
Guatemalteca	—	—	—	—	3	—	—	—
Hondureña	—	—	—	—	2	—	—	—
Salvadoreña	1	—	—	—	—	—	—	—
Nicaragüense	—	—	—	—	4	1	—	1
Colombiana	1	—	—	—	—	11	9	42
Chilena	—	—	—	—	—	—	—	1
	95	113	110	114	132	162	139	186

FUENTE: Costa Rica, *Resúmenes estadísticos, 1883-1910*, p. 119.

La tabla 15 indica que el número total de barcos llegados a Puntarenas se duplicaron en siete años. Mientras que esto refleja el ascenso dramático del comercio durante la década, debiera de todas maneras recordarse que en 1884, Puerto Limón había sobrepasado a Puntarenas en el valor total del comercio. Los Estados Unidos iban de primero en el número de barcos entrando a este puerto, pero el total de barcos se elevó y de esa manera el porcentaje norteamericano realmente declinó de un total de 84 por ciento en 1883 a un 44 por ciento en 1890. Mientras que el comercio con San Francisco responde a mucho de este total aparentemente aún el café destinado a Gran Bretaña viajó en barcos de Estados Unidos. La actividad marítima británica para Puntarenas era insignificante, mientras que Alemania, un país que había estado incrementando su actividad marítima en toda Centroamérica, ahora tomó el segundo lugar.

Un análisis del tamaño de estos barcos más allá revela la primacía norteamericana. Por ejemplo en 1884, de 137, 366 del tonelaje total de barcos que entraron a Puntarenas, 124, 590 sobre 90 por ciento, era del registro de Estados Unidos.

El tonelaje promedio de barcos no norteamericanos durante este año fue de 456, mientras que los barcos de Estados Unidos promediaron 1,466 toneladas o sea tres veces más que otros barcos extranjeros (28).

TABLA 16

MOVIMIENTO MARITIMO DEL PUERTO DE LIMON  
1883-89, ENTRADAS

<u>Banderas</u>	<u>1883</u>	<u>1884</u>	<u>1885</u>	<u>1886</u>	<u>1887</u>	<u>1888</u>	<u>1889</u>
Nacional	10	17	6	—	—	1	—
Inglesa	59	84	90	—	129	116	134
Francesa	2	—	1	—	—	—	1
Alemana	2	—	—	—	3	12	13
Española	6	4	10	—	3	10	16
Noruega	—	—	—	—	—	—	1
Hawayana	—	1	—	—	—	—	—
Norteamericana	12	11	24	—	11	2	3
Nicaragüense	3	—	—	—	—	—	2
Colombiana	3	4	6	—	—	—	—
	97	121	137	—	146	141	170

FUENTE: Costa Rica, *Resúmenes Estadísticos*, 1883-1910, p. 112.

Como lo indica la tabla 16, Puerto Limón presentaba una muy distinta imagen en términos de registro marítimo. Como el viejo puerto en el Pacífico, el número de barcos que entraron a Puerto Limón casi se duplicó durante el período mostrado. El transporte inglés explica la mayoría de este crecimiento. Los ingleses dominaron Limón más completamente que los Estados Unidos lo hicieron con Puntarenas. De una parte de 70 por ciento del total del transporte en 1883, la porción británica creció hasta el 79 por ciento al final de la década. De este modo mientras la dominación de los Estados Unidos declinó, la pre-eminencia inglesa en el Puerto Limón creció. El examen del tonelaje total confirma este hecho. Mientras que el transporte no-inglés promedió unos 345 toneladas en 1884, el transporte inglés promedió unos 1,368 (29).

El control británico en el ferrocarril al Atlántico, el muelle y almacenes en Puerto Limón, más la presencia de Minor Keith quien trabajó estrechamente con los intereses ingleses, garantizó a éstos una fuerte base de operaciones en el Atlántico (30). El Ministro de Estados Unidos para Centroamérica reclamó eso debido a los contratos entre el gobierno de Costa Rica y tres compañías de transporte inglesas, ellas "tienen un absoluto monopolio del transporte comercial, entre Estados Unidos y Costa Rica en el Atlántico para la práctica exclusión de los barcos americanos (31). Este hecho indicó que la nación que controlaba el comercio en una cierta sección de Costa Rica también mantenía la

pre-eminencia en el transporte al puerto que servía. Como un autor lo observa:

“La decisión para usar transporte inglés en América Latina generalmente dependía de los bienes establecidos, intrincados e íntimamente relacionados intereses en la costa” (32).

Además, el transporte norteamericano había estado declinando en la región. Mientras que sus barcos transportaban el 60 por ciento del comercio latinoamericano en 1860, en 1895 las compañías de transportes norteamericanas llevaban solo 10 por ciento de comercio internacional. Durante el siglo diecinueve, muchos gobiernos de América Latina reconocieron la necesidad de un adecuado servicio de transporte para el crecimiento del comercio. Generalmente no poseyendo ninguna flota mercante de importancia ellos estuvieron de acuerdo en dar subsidios a líneas de transportes extranjeras u otras concesiones a cambio de servicio regular (33). Costa Rica también introdujo esta práctica durante la segunda mitad del siglo. Como un país pequeño sus líderes políticos sintieron que tal atracción era esencial porque las mayorías de líneas de transporte marítimo extranjeras podían de otra manera sobrepasar sus litorales.

Durante los años de 1880, Costa Rica pagó a las compañías de transportes extranjeras sustanciales subsidios anuales al contado y les permitió exenciones en la mayoría de los impuestos aduanales. En 1883, sólo la compañía Real Británica de correo, quizás la más importante de su género en América Latina, y la compañía de Vapores de Correos del Pacífico propiedad de Estados Unidos tuvieron contratos con el gobierno de Costa Rica para servicio regulados (34). Al extenderse el comercio durante la década de 1880, el gobierno dio concesiones a varias otras compañías de vapores, principalmente inglesas y alemanas. Una revisión del contrato de 1884 con la compañía de vapores de correos del Pacífico ilustrará las características sobresalientes de tales contratos. De acuerdo a ese contrato, barcos de la Pacific Mail operando entre Panamá y San Francisco serían obligados a hacer escalas regulares programadas en Puntarenas. La compañía transportaría correos de Costa Rica y daría unos pocos pasajes gratis al gobierno. Para éstos y otros servicios menores el gobierno pagó a la compañía \$12.000 pesos anualmente y no le cobró a la línea derechos de puerto (35). A la Pacific Mail le fue muy bien con estos subsidios al recibir de Guatemala \$24.000; de El Salvador lo mismo; de Honduras \$5.000 y de Nicaragua \$6.000.

En 1885, el gobierno comenzó a hacer algunos contratos con líneas de transporte inglesas que no incluían subsidios al contado (36). En 1886, Minor Keith, representante de las líneas British-rum Atlas, Harrisons y Foxhall que servían el puerto de Limón, pidió que el contrato que estas compañías mantenían con el gobierno fuera alterado para ajustarse a aquellos contratos dados a líneas de vapores que operaban a lo largo de la Costa Pacífica (37).

El gobierno accedió a esta petición e hizo nuevos arreglos que evidentemente se hicieron generales o "Standard": no incluían subsidios anuales y permitía a las líneas pagar solo un mínimo derecho de puerto de ₡ 10 pesos (38).

Con tales concesiones, las líneas inglesas y norteamericanas comenzaron a establecer monopolios, que tendían virtualmente a excluir otros competidores potenciales. Un incidente que involucra una compañía de vapores españoles tratando de iniciar operaciones en el Pacífico demuestra la fuerte presión que estas líneas y sus gobiernos respectivos podrían llevar a preservar su dominio. En julio, 1886, la administración del Presidente Bernardo Soto firmó un contrato con Carlos F. Irigoyen representando una firma española de barcos llamado la línea Hispano—Centroamericana. Los términos de este contrato establecían que esta línea permitiera a sus barcos hacer escalas durante la semana en Puntarenas, un puerto cuyo transporte lo dominaban las compañías norteamericanas. El gobierno concedió un subsidio anual de \$10.000 y una reducción de 5% de los derechos de aduana corriente (39). Irigoyen había negociado acuerdos similares con los otros países de Centro América y la Pacific Mail resentía esta amenaza española o su hegemonía.

Poco después de que el gobierno firmó el contrato los ministros de Estados Unidos y el de Inglaterra en Centroamérica lanzaron protestas. El ministro de U.S.A. Henry C. Hall, reclamó que el contrato violaba un tratado de amistad y comercio existente entre los dos países porque crearía un "sistema de tarifas desigual y cerraría la importación de comercio a los barcos americanos" (40).

El Sr. Hall amenazó con impulsar a su gobierno para pasar una legislación en contra de los productos costarricenses importados en la línea Hispano Centroamericana si el gobierno no extendía los mismos privilegios a todo el transporte norteamericano (41).

El Ministro de Relaciones Exteriores Ascensión Esquivel rechazó los argumentos que Hall expresó en su mensaje. En un despacho fechado 19 de enero de 1888, demandó que el gobierno deseaba aumentar el comercio marítimo pero para asegurar un servicio de transporte adecuado, había sido forzado a dar concesiones especiales y subsidios. El notó aún más que su gobierno había aceptado la atractiva oferta de Irigoyen porque el gobierno pensó que el servicio de transportes en el Pacífico había sido inadecuado para su creciente comercio. Finalmente él discutió que la compañía Pacific Mail Steamship no tenía derecho a protestas porque había recibido un gran subsidio (42). Hall rechazó las explicaciones de Esquivel en su próxima comunicación al Ministro de Relaciones Exteriores, expresando que las líneas de transporte inglesas y alemanas que servían a Puerto Limón también recibió semejantes concesiones ventajosas que dañaban los intereses del transporte comercial de USA. El reiteró sus intenciones para recomendar legislación discriminatoria en contra de Costa Rica y de la

Línea Hispano—Centroamericana (43).

El diplomático de Estados Unidos trabajó efectivamente en otras formas para frustrar la línea española. El persuadió exitosamente a varios gobiernos centroamericanos para anular sus contratos con la compañía española y en el año de 1887, L.R. Patois, el agente de la firma reclamó que los gobiernos de Guatemala y El Salvador habían firmado acuerdos con “otras compañías en perjuicio de sus contratos con la línea española” (44). Un poco después, la línea Hispano—Centroamericana cerró operaciones y en 1888, Costa Rica anuló su contrato hecho con Irigoyen (45).

Este incidente indica el creciente embrollo con extranjeros que jugaban importantes roles en todos los aspectos de su comercio.

Costa Rica ya no disfrutó más de la libertad para hacer contratos con líneas de embarque que sentía beneficiaban su comercio. El transporte representó una coyuntura en la cual la pequeña nación de Costa Rica estaba en desventaja al comprometerse con países fuertes en el comercio internacional. Los extranjeros ahora entraron a Costa Rica en números crecientes y pronto comenzaron a formar un grupo predominante de comerciantes.

### **C. Comerciantes extranjeros**

Con el continuo crecimiento del intercambio de importación y exportación en Costa Rica, el número e importancia de sus comerciantes creció. En 1858, un visitante francés en Costa Rica, Félix Belly, notó que una característica sorprendente de la sociedad era:

Que todos son mercaderes o productores de café o a veces ambos a la vez. Los generales, ministros, cónsules, doctores, abogados, aún los jueces tienen mostrador y tienda en los que ellos mismos venden todos los productos de la industria (46).

Como Costa Rica no poseía un complejo industrial del cual hablar, aún los artículos más esenciales tenían que ser importados. La creciente modernización y gran riqueza del más alto y medio sector, además de los crecientes deseos para nueva mercadería de parte de la gente común llevó a una más grande actividad comercial durante los años de 1880 e hizo del comercio una ocupación lucrativa.

Las posibilidades comerciales causadas por las mejoras en las comunicaciones y transportes atrajeron a Costa Rica a muchos extranjeros. Como lo advirtió el cónsul norteamericano en San José, J. Wingfield, en 1886, los “más importantes elementos” en el país vinieron de los Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña y Alemania. El anotó que pequeños números de estos grupos habían inmigrado en los “últimos treinta años y contribuyó al progreso del país” (47). En 1886, los extranjeros de estos países contaban solo 1,028 (48). Pero su importancia en varias actividades económicas en Costa Rica sobrepasan sus números. William Curtis, un visitante norteamericano en Costa Rica

durante los años de 1880–90, demandaba que “los mercaderes son en su mayoría principalmente extranjeros” (49).

Los estudiantes de la historia de América Latina del siglo diecinueve han afirmado que los comerciantes extranjeros entraron en el comercio en grandes cantidades contribuyendo a la dependencia de la región. Sin embargo, se ha provisto poca documentación para apoyar estas afirmaciones y nadie ha intentado cuantificar la situación para Costa Rica. Utilizando datos encontrados en el Registro Público, (una fuente generalmente no descubierta por los historiadores), nosotros hemos recolectado datos acerca del número de los comerciantes extranjeros.

Notando las nacionalidades de comerciantes encontradas por medio de apoderados en listados en esta fuente, y anotando las sociedades mercantiles durante los años de 1888–1889 (los primeros años disponibles) nosotros hicimos una muestra representativa de la actividad comercial extranjera.

Dándome cuenta de las limitaciones de tal muestra, indico, sin embargo, que los extranjeros formaban la mayoría de los comerciantes más destacados en Costa Rica, por lo menos en San José.

Observando a los apoderados durante los años de 1888–89, se encuentra que fuera de un total de 149 comerciantes en lista, los extranjeros alcanzaban 89, un poco más del 57 por ciento. Además de estos 88 individuos enlistados específicamente como extranjeros, al menos otros 8 pueden haber sido de otros países. La tabla 17 indica el origen nacional de los 88 comerciantes extranjeros.

TABLA 17

COMERCIANTES EXTRANJEROS EN COSTA RICA  
POR PAIS DE ORIGEN  
(tomado de apoderados encontrados en  
el Registro Público)

Españoles	22
Ingleses	13
Norteamericanos	12
Colombianos (incluyendo Panamá)	10
Franceses	6
Alemanes	7
Otros	18

---

FUENTE: Libro 1, Registro de Personas, Registro Público, San José.

Un análisis de las sociedades mercantiles registrados en aquellos

dos años también revelan un número relativamente alto de extranjeros activos en el comercio de Costa Rica, a pesar que denota una composición étnica un poco distinta. Fuera de un total de 182 individuos, 124 fueron enlistados como comerciantes. De esos 124 comerciantes, 68, otra vez alrededor de 57 por ciento, fueron enlistados como extranjeros. Ver tabla 18.

TABLA 18

COMERCIANTES EXTRANJEROS POR PAIS  
DE ORIGEN

(tomado de listas de Sociedades  
Mercantiles en el Registro Público)

Españoles	17
Alemanes	13
Colombianos (incluyendo Panamá)	10
Ingleses	7
Norteamericanos	6
Franceses	4
Otros	11

FUENTE: Libros 1 y 2, Registro de Personas, Registro Público, San José.

Del número de sociedades examinadas, 29 fuera de las 69 enlistadas eran compuestas de extranjeros y costarricenses trabajando juntos. Otros 18, o 26 por ciento, había sido formadas exclusivamente por extranjeros. Esto significa otra vez que los extranjeros invertían bastante en el comercio y que al menos algunos comerciantes costarricenses no se opusieron a su participación pero en lugar, trabajaron en asociaciones con ellos.

No obstante otro indicador de la actividad de comerciantes extranjeros viene de examinar las catorce principales casas de comisión, enlistadas por un periódico de orientación comercial de la década. Estos comisionistas comprendían quizás algunos de los más ricos hombres de negocios durante la década. Aquí, también, uno puede observar la prominente participación extranjera.

TABLA 19

PRINCIPALES CASAS DE COMISION EN SAN JOSE  
1890

1. A.K. Brown	– Norteamérica
2. Bartolomé Casamiglia	– Española
3. Adrián Collado	– Española
4. Compañía de Agencias	– Costa Rica y Norteamérica
5. Alejo Jiménez	– Costarricense
6. Echeverría y Castro	– Costarricenses
7. Duprat and Co.	– Francesa
8. Minor C. Keith	– Norteamericana
9. La Lacheur, Dent & Co.	– Británica y costarricense
10. Luján and Mata	– Mexicana y costarricense
11. José M. Montealegre	– Costarricense
12. Ricardo Montealegre	– Costarricense, algunos residingo en California
13. David C. Price	– Norteamericana
14. Warren C. Unkles	– Norteamericana

FUENTE: El Comercio, noviembre 17, 1887, p.3, Nacionalidades agregadas por el autor.

La evidencia preliminar de este modo tiende a indicar una participación importante de los extranjeros en el comercio de Costa Rica en los años de 1880, quizás aún dominante en las fases de exportación e importación.

Considerando el hecho que Costa Rica solo había iniciado comercio internacional cincuenta años antes, estos extranjeros habían penetrado la escena comercial con asombrosa rapidez. La mayoría de ellos habían migrado de los dos países que dominaban su comercio internacional: Gran Bretaña y los Estados Unidos, y otros países europeos que también se comprometieron en el tráfico comercial con la República centroamericana. Estos comerciantes extranjeros sin duda gozaban de ciertas ventajas sobre sus contrapartes costarricenses debido a negocios o contactos familiares en sus países nativos, el conocimiento de inglés o francés, acuerdos con firmas marítimas de estos países, y su gran experiencia mercantil. En realidad estas ventajas impulsaron a algunos costarricenses para unírseles en sus sociedades mercantiles. Los comerciantes extranjeros, que sacaban provecho del gran porcentaje de las ganancias del comercio costarricense trabajaron para expandir los intereses de los productos manufacturados del mundo industrializado. También contribuyeron así a la creciente dependencia de Costa Rica.

## D. Conclusión

La naturaleza del comercio costarricense de los años de 1880 reflejó y contribuyó a su "status" general como una dependencia económica del mundo capitalista occidental. Desde el momento de su entrada en el orden del comercio mundial, había intercambiado su comercio con solo un poco de naciones, especialmente Gran Bretaña.

En un corto período, Costa Rica aumentó su dependencia de sus exportaciones de café para el bienestar de su economía de monocultivo y una importante porción de sus entradas del gobierno.

Solo a unos pocos de los países industrializados les preocupaba comprar su único artículo de exportación, esencialmente un artículo no vital.

Costa Rica había limitado el potencial de mercado. En tal complejo, no tenía mucho o ningún control sobre el volumen de compras y precios de su café. El único otro artículo de exportación más importante de Costa Rica, el banano, refleja tendencias similares.

Al controlar los extranjeros cada faceta de la producción bananera, el transporte y el mercadeo, el banano no representaba una diversificación de las exportaciones de Costa Rica.

Una situación similar existía en relación a las importaciones. Costa Rica recibió virtualmente todos los productos manufacturados que consumía de las naciones del mundo desarrollado e industrializado, que esencialmente fijaba y controlaba precios.

Probablemente se hacía poca diferencia en el hecho de que Costa Rica comprara la mayoría de sus importaciones de Gran Bretaña o de los Estados Unidos.

Costa Rica necesitaba comerciar con unos pocos países para suplir adecuadamente sus limitadas demandas durante el siglo pasado.

La importación de productos industriales de relativamente alta calidad, también frustraron el desarrollo de cualquier industria netamente costarricense (50). También Costa Rica ahora dependía de la importación de materias de alimentos para satisfacer sus propias necesidades, en parte porque los granos extranjeros más baratos tales como trigo habían destruido la producción nacional. Finalmente, los costarricenses ahora se volvieron en su mayor armonía hacia nuevos productos de consumo y desperdiciaron grandes sumas de dinero en la importación de artículos de lujo.

Los otros aspectos importantes del comercio de Costa Rica, el transporte marítimo y la participación extranjera en el comercio local, también indican la dominación por parte de extranjeros. En ese tiempo, solo unas pocas naciones poseían cualquier tipo de flotas mercantes modernas y puesto que Costa Rica no tenía barcos, una vez que inició el intercambio internacional, fue forzada a depender de las firmas de transporte extranjeras. Las ventajas y concesiones disfrutadas por estas compañías, tales como subsidios y exención de derechos de puerto,

redundó en sus ventajas al buscar ellos y establecer los monopolios. Trabajando en estrecha lealtad con casa de negociantes de la misma nacionalidad, las líneas marítimas inglesas y norteamericanas usaron su poder económico y político para dominar los puertos de la nación y excluir firmas marítimas de sus países.

La dependencia penetró la vida comercial de Costa Rica. Constituía una faceta integral del complejo de agro-exportación que evitó cualquier tipo de genuino desarrollo económico. En realidad, el grado de penetración es sorprendentemente impresionante en los años de 1880. Un entendimiento de la naturaleza de la dependiente vida comercial de Costa Rica de este período aclara la presente dependencia de Costa Rica, que estructuralmente no ha sido significativamente alterada.

#### N O T A S

(1) Estas incluían trabajos públicos de infraestructura importante tales como líneas de ferrocarril a las costas Pacífica y Atlántica mejora de facilidades del puerto, construcción de sistemas de teléfono y telégrafo: símbolos de modernismo en ese tiempo. Para una mayor discusión de la teoría de modernización y su relación con América Latina ver Eduardo Hernández, "Modernización y Dependencia en Costa Rica durante los años de 1880" (no publicada disertación doctoral, Universidad de California, Los Angeles, 1975), Capítulo 1.

(2) El profesor Samuel S. Stone de la Universidad de Costa Rica ha escrito varios estudios pioneros sobre el rol del café y su relación con el poder político de Costa Rica. Ver su libro "Los Cafetaleros" (disertación doctoral no publicada, Universidad de París, 1968), también "Los Cafetaleros; un estudio de los caficultores de Costa Rica" *Revista de Ciencias Jurídicas*, No.15, (1969), pp. 167-217. Un artículo por Ciro S. Cardoso "La formación de la hacienda cafetalera en Costa Rica". *Estudios Sociales Centroamericanos*, Vol. VI (setiembre-diciembre), 1973 discute los cambios en la tenencia de la tierra alrededor del cambio de siglo asociado con el aumento de fincas de café, José Luis Vega Carballo trató el complejo de agroexportación en sus "etapas y procesos de la evolución socio-política de Costa Rica", *Estudios Sociales Centroamericanos*, No.1 (enero-abril), 1972, pp. 45-72 y su "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica" (1 parte). *Estudios Sociales Centroamericanos*, No.5 (mayo-junio), pp. 157-186 y la 2o. parte en el número de setiembre-diciembre, No.6, pp. 83-118.

(3) Ver por ejemplo el artículo importante de Henry Bischoff "British Investments in Costa Rica". *Inter-American Economic Affairs*, Vol. VII (Verano, 1953), pp.37-47 que provee información importante sobre las tendencias de inversión en Costa Rica durante la última parte del siglo pasado.

Para el ferrocarril al Atlántico ver Watt Stewart, *Keith y Costa Rica: a biographical Study of Minor Keith* (Albuquerque: Imprenta de la Universidad de Nuevo México, 1964). Francisco María Núñez no solo trata del ferrocarril al Atlántico sino también el desarrollo de otros lazos de transporte claves, su *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transportes en Costa Rica* (San José: Imprenta Nacional, 1925). Charles David Kepner y Jay

Henry Soothill con su estudio clásico, *The banana Empire: A case Study of Economic Imperialism* (New York: The Vanguard Press, 1935) sigue siendo la mejor descripción de la industria bananera en Costa Rica. Mi propia disertación trata de todos los factores en relación a los conceptos de modernización y dependencia.

(4) Ricardo Fernández Guardia, *Cartilla histórica* de Costa Rica (San José, Imprenta Lehmann, edición 44, 1970), p.64 discute la escasez de comercio colonial

(5) Joaquín Bernardo Calvo, *La República de Costa Rica*, traducido por L. de T. (Chicago: Rand, Mc. Nally, 1890), p.138.

(6) Estos eran principalmente británicos, muchos de los cuales vivieron en el puerto de la costa Pacífica de Puntarenas.

(7) Rufino Gil Pacheco, Ciento cinco años de vida bancaria en Costa Rica y algunos hechos sobresalientes de nuestra economía (San José: n.p., 1958), pp.46-48.

(8) Ver Watt Stewart, *Keith and Costa Rica* capítulos I y IV. El financiamiento del ferrocarril al Atlántico probó ser desastrozo para Costa Rica. Los banqueros de Londres doblegaron al país con una gran deuda con una alta tasa de interés. Finalmente en 1888 Costa Rica tuvo que transferir la propiedad de la línea a una compañía británica para cancelar esta deuda. Habiendo recibido los derechos para explotar la línea por 99 años, los ingleses capitalistas luego transfirieron el control de la línea a la United Fruit Co.

(9) Costa Rica, *Informe que presenta al Excmo., Señor General Presidente de la República el hon. señor secretario de Hacienda y Comercio don Salvador Lara el 30 de mayo de 1879* (San José: Imprenta Nacional, 1879), p.r.

(10) Despacho del vicecónsul norteamericano en San José, Arthur Morrel para el Secretario de Estado Hamilton Fish, 10 de octubre de 1870, Archivos Nacionales de Estados Unidos (de aquí en adelante referido como el U.S.N.A.), t-35, vol.3.

(11) Ibid.

(12) Despacho del cónsul norteamericano en San José, J. Wingfield al Departamento de Estado, 15 enero, 1887, U.S.N.A., t-35, Vol.4. El añadió "Inglaterra y Francia envían cientos de miles de dólares para invertir en maquinarias y patio para limpiar café y asegurar esa cosecha. Los Estados Unidos ni un dólar".

(13) Estados Unidos, Departamento de Estado, *Reportes de Cónsules de los Estados Unidos* (Washington: Oficina de Imprenta de Gobierno) vol.2, 1881, p.370 y 371.

El cónsul Morrel afirmó que créditos muy generosos obtenidos en Europa crearon una tendencia a importar exclusivamente, así la mercadería almacenada. Este era probablemente solo parte del problema.

(14) Ibid, p.370.

- (15) Despacho del Ministro de Estados Unidos en Centroamérica, Cornelio Logan, al Departamento de Estado, 1 de febrero, 1881 U.S.N.A. Grupo de Registro (de aquí en adelante referido como R 6) 59, vol.17
- (16) Estados Unidos, Departamento del Estado, Reports from Consuls, Vol.27, 1888, p.400. El cónsul Wingfield notó en ese reporte que la mayoría todavía iban a Europa porque ellos “debían dar líneas de comunicación”.
- (17) Paul Biolley, *Costa Rica y su Futuro* traducido por Cecil Charles (Washington: Judd y Detweiler, 1889), p.79
- (19) Particularmente el terreno en la meseta central. *El Tiempo* 19 de agosto, 1882, p.1, “Apuntamientos económicos”, afirma que el complejo del café nos llevó a no preocuparnos del cultivo de la caña, indigo, cacao, trigo y otras cosechas.
- (18) Ibid. Biolley observó que las máquinas de coser totalizaban \$42,272 fuera de los \$80,116 expendios para la importación de maquinaria.
- (20) El notorio historiador económico Tomás Soley Güell observó “aun los artículos de primera necesidad que podríamos fácilmente producir en nuestro país, venían del exterior, por falta de producción nacional: arroz, sal, frijoles, azúcar, manteca de cerdo, leche, mantequilla, queso, carnes y pescado... Nosotros eramos, en resumen, una agrupación europea que aún para mantener la vida, dependíamos casi del exterior”.  
*Historia económica y hacendaria de Costa Rica* (San José, Editorial Universitaria, 1947), Vol. 1, pp.72 y 73.
- (21) Calvo, República de Costa Rica, p.64. Samuel Stone escribe que tan temprano como en los años de 1840, importaciones de trigo chileno y californiano comenzaron a dominar el mercado costarricense. Ver Samuel Z. Stone, “Los Cafetaleros”, *Revista de Ciencias Jurídicas*, p.182.
- (22) El Gobierno reconoció la necesidad de estas importaciones, y en 1888 pasó una ley aboliendo derechos de importación sobre maíz, arroz, manteca de cerdo, y frijoles.  
Este acto indudablemente benefició a los importadores y distribuidores de productos alimenticios extranjeros. Costa Rica, Memoria de la secretaría de Hacienda y Comercio, 1888. (San José, Tipografía Nacional, 1888), p.8
- (23) Copia de carta de Cecil Sharpe al Ministro inglés en Centroamérica Gastrell, 9 de marzo, 1885, Oficina de asuntos extranjeros, 21, vol.45
- (24) Jaime Granados Chacón y Ligia Estrada Molina, *Reseña Histórica de Limón 1867-1967*. (San José: Asamblea Legislativa, 1967), p.139 cita un viajero anónimo.
- (25) Robert G. Albion, “British Shipping y América Latina: 1806-1914” *The Journal of Economic History*, Vol. XI, No.4 (Fall, 1951) pp.361-374 trata de la dominación inglesa en el área. Ver también Tomás Soley Güell *Historia económica*, p.202
- (26) Albion, “British Shipping”, p. 361. David M. Pletcher, “Inter-American Shipping en los años de 1880: a loosening tie”. *Inter-American Economic Affairs*. Vol X, (Winter, 1956), p.16

(27) Ephraim George Squei, "Los estados de Centroamérica" en Ricardo Fernández Guardia, *Costa Rica en el siglo XIX: antología de viajeros*. (2<sup>o</sup> edición, San José: Editorial Universitaria Centroamericana, 1970), p. 278. En un control de transporte para el Puerto de Puntarenas. El notó que 76 barcos entraron al Puerto del Pacífico en 1850, Gran Bretaña tenía 20, los Estados Unidos 13, Colombia 11, Dinamarca 7, Ecuador 5, Francia 4, Perú 4, Chile 3, Bélgica 3, Costa Rica 3, España 2, y Cerdeña 1.

(28) Costa Rica, *Anuario estadístico de la República de Costa Rica*, tomo segundo año de 1885 (San José: Imprenta Nacional, 1885) n.p.

(29) Ibid.

(30) Ver Watt Stewart, *Keith and Costa Rica* Capítulo V.

(31) Despacho del Ministro de Estados Unidos en Centroamérica, Henry C. Hall al Secretario de Estado Bayard, agosto, 1885, U.S.N.A., RG 59, Vol. 17.

(32) Albion, "*British Shipping*" p. 369

(33) David M. Pletcher, "Inter-American Shipping in the 1880's", p.39

(34) Costa Rica, *Memoria presentada al Congreso constitucional por el secretario de estado en las carteras de Guardia, Marina y Policía, 1883*. (San José: Imprenta Nacional, 1883), p.8.

(35) *La Gaceta*, (San José) abril 23, 1884, p.379, cartera de Marina.

(36) *La Gaceta* 18 de mayo, 1884, p. 467, contrato con Minor Keith como representante de Atlas Lines. *La Gaceta*, julio 29, 1884 p.602, contrato con barcos alemanes "Kosmos". *La Gaceta*, agosto 21, 1885, contrato con Minor Keith como representante de la línea inglesa "Harrison". *La Gaceta*, enero 12, 1886, p.30 contrato con la línea de transportes "Foxhall", también administrada por ingleses. Ninguno de estos cuatro contratos requerían un subsidio al contado.

(37) *La Gaceta*, abril 7, 1886, p.337, cartera de Marina.

(38) Al final de la década, vapores extranjeros entrando a Puerto Limón eran exonerados de derechos de tonelaje y solo tenían que pagar un mínimo de \$25.00 por entrada y desalmacenaje. Bureau of the American Bulletin No.2 (Washington, D.C. Oficina de Imprenta del Gobierno, 1891), p.339.

(39) *La Gaceta*, junio 8, 1886, p.573, cartera de marina, tenía este contrato. En realidad era muy similar a los contratos recientes que el gobierno había negociado con las líneas administradas por ingleses representadas por Minor Keith.

(40) Ver carta del Ministro de los Estados Unidos para Centro América, Henry C. Hall al Ministro de Relaciones Exteriores Ascensión Esquivel, 12 de octubre, 1886, Archivo Nacional de Costa Rica (de aquí en adelante referido como: A.N.C.R.), sección de Relaciones Exteriores, Caja 87, Folio Estados Unidos. También carta del Ministro inglés en Centroamérica, Arthur Chapmen, a Cleto González Víquez, setiembre 12, 1887, A.N.C.R., sección de Relaciones Exteriores, Caja 87, Folio Inglaterra.

- (41) *Ibid*, carta de Hall a Esquivel. Hall estaba refiriéndose al tratado 1850 firmado entre Estados Unidos y Costa Rica.
- (42) Despacho del Ministro de Estados Unidos en Centroamérica, Henry C. Hall al Secretario de Estado Bayard, U.S.N.A., RG 59, Vol.17, Este despacho contiene una copia de carta del Ministro de Relaciones Exteriores Ascensión Esquivel. También Costa Rica, *Memoria de la secretaría de Relaciones Exteriores y carteras anexas, 1889* (San José: Tipografía Nacional, 1889) p. 9. para la posición del gobierno.
- (43) Los Estados Unidos aparentemente pasaron legislación discriminatoria. Ver una carta del Ministro de Costa Rica en Washington, Pedro Pérez Zeledón al Ministro de Relaciones Exteriores Esquivel, 15 de noviembre, 1888, ANCR, sección de Relaciones Exteriores, caja 91, Folio Estados Unidos. Afirmó Pérez Zeledón, “Yo tengo poca esperanza de obtener la revocación del gobierno de U.S.A. sobre la discriminación en contra de productos de Costa Rica”.
- (44) Carta de L.R. Patois al Ministro de Relaciones Exteriores, Esquivel, 10 de diciembre, 1887, fechado San Francisco, A.N.C.R., sección de relaciones Exteriores, Caja 86, 1887.
- (45) Costa Rica, *Memoria de la secretaría de Guerra y Marina*, 1888 (San José: Tipografía Nacional, 1888), p.16.
- (46) Como es citado y traducido por Chester Lloyd Jones, *Costa Rica and Civilization in the Caribbean*, Universidad de Wisconsin y los Estudios en las Ciencias Sociales y la Historia, No.23 (Madison: University of Wisconsin Press, 1935), p.117.
- (47) Despacho del Cónsul de Estados Unidos en San José, J. Wingfield al Departamento de Estado, 1 de octubre, 1886, U.S.N.A. T-35, Vol.4.
- (48) Costa Rica, *Anuario estadístico de la República de Costa Rica correspondiente al año de 1888, tomo sexto*. (San José: Tipografía Nacional, 1889), h.p.
- (49) William Ehoy Curtis, “The Smallest of the American Republics”, *Harpers Magazine*, Vol. 75 (octubre, 1887), p.672.
- (50) Ver Eduardo Hernández, “Modernización Dependencia en Costa Rica”, pp.225-231 para una discusión de la falta general de desarrollo industrial durante esta década.