

Las relaciones comerciales de la provincia de Costa Rica con el exterior (1570-1690)

Juan Carlos Solórzano Fonseca¹

Recibido: 16/01/2017 · Aprobado: 24/08/2017

RESUMEN. Este artículo analiza las relaciones comerciales de la provincia de Costa Rica, desde los inicios de la colonización del territorio, hasta los años de 1690. Se distinguen tres períodos definidos por criterios basados en la producción y la naturaleza de las exportaciones. El primero va de 1575 a 1610, cuando el comercio de la incipiente colonia costarricense se vincula al eje Portobelo-Panamá, punto neurálgico del comercio hispanoamericano para la América del Sur, mediante la exportación de productos obtenidos de la población indígena tributaria. A partir de este último año, el descenso abrupto de la población indígena, requiere de una reconversión de las exportaciones, de productos obtenidos de la producción indígena hacia una producción en haciendas de labor organizadas por los españoles. Destaca entonces el trigo, cuya producción se intensificó en haciendas propiedad de españoles. La exportación de este producto se mantuvo constante entre 1610 y 1660. En este último año otro producto –el cacao– empieza a sustituirlo como principal producto de exportación, al principio hacia el mercado tradicional panameño. El análisis del comercio en este trabajo se detiene en 1690, cuando el comercio de exportación de Costa Rica pasa a centrarse en el contrabando en el Caribe, con ingleses y holandeses. De esta forma, el eje Portobelo-Panamá, pierde su lugar que había mantenido durante más de un siglo, de plaza principal hacia donde se exportaban los productos obtenidos al interior de la provincia de Costa Rica.

PALABRAS CLAVE. Historia, comercio, trigo, cacao, población indígena.

1 Doctor en Historia en la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales (Paris-Sorbonne 1). Profesor e investigador en la Escuela de Historia y en el Centro de Investigaciones Históricas de la América Central, de la Universidad de Costa Rica.

ABSTRACT. This paper focuses on the commercial exchange of the colonial Costa Rica from its beginnings up to 1690. Examining the colonial trade of the province three major phases are identified, according to the characteristics of the commodities exchanged. One initial period going from 1575 till 1610 was centered on the trade of goods tributed by indian populations, sent to the axe Panamá-Portobelo, then the main harbor place for the whole South American trade on the road to the rest of the world. The strong decay of indigenous population after 1610 opened a second form of trade. The goods were out of large haciendas in which the indian labor was organized for that purpose by their Spanish owners. Wheat was the main product exported by the small colony, an exchange remaining constant from 1610 till 1660. From 1660, the cacao gradually became the principal commodity exchanged by the province sent to Panamá, the tradicional market for Costarrican goods. Around 1690 this exchange suffered a radical transformation in its destination. That is the reason why the present paper stops at this date, since the cacao started to be illegally traded with English and Dutch smugglers coming from the Caribbean area. In this way Panamá lost its place, hold for more than a century, as the primary center of destination for goods produced in the colonial Costa Rica.

KEY WORDS. History, commerce, wheat, cocoa, indigenous population.

INTRODUCCIÓN

A mediados de la década de 1570, la colonización hispánica del interior de la Gobernación de Costa Rica se ha consolidado. Si bien constituye un reducido número de familias españolas ubicadas en la ciudad de Cartago en la sección occidental del Valle Central, así como otros pocos individuos en la ciudad de Esparza, aledaña al puerto de Caldera en la costa del Pacífico central, éstos son suficientes para ejercer el control sobre los pueblos indígenas ya reducidos en nuevos asentamientos en donde han sido concentrados y sometidos a la evangelización por frailes franciscanos. Igualmente, los pobladores originarios han sido repartidos en encomiendas, al servicio de un pequeño grupo de españoles-conquistadores, quienes emplean esta mano de obra en el desarrollo de explotaciones agrarias, principalmente de trigo, al igual que exigen tributos de los productos autóctonos cultivados por los indígenas, principalmente maíz. También les exigen la recolección de plantas silvestres como la zarzaparrilla, e igualmente los emplean para que fabriquen cestos los cuales son empleados para empacar todos estos productos, los cuales empiezan a ser enviados hacia el puerto de Caldera como hacia un nuevo puerto fundado en el Caribe, en esos años.

Los productos enviados hacia los puertos tenían como fin su envío vía marítima hacia las vecinas Nicaragua, Panamá y Cartagena. Es decir, el objetivo de los españoles una vez asentados en el interior del país fue vincularse a las redes de comercio hispánicas ya en funcionamiento tanto en el Pacífico como en el Caribe. Panamá ha sido escogida como punto de arribo de las flotas de galeones que traen las mercancías ibéricas hacia América del Sur, a la vez que recogen los embarques de plata que son enviados desde Perú hacia España.

En síntesis, un pequeño grupo de españoles asentados en los núcleos de población recién establecidos: la ciudad de Cartago en el interior del país y la ciudad de Esparza en las cercanías de la costa del Pacífico Central, con su anexo puerto de Caldera, crearon un espacio económico integrado a los intereses de estos encomenderos, dedicados a actividades comerciales con el exterior de la provincia.

En 1576, el primer gobernador de la provincia de Costa Rica, Alonso Anguciana de Gamboa, fundó el puerto de Suerre en las márgenes del río Parismina, el cual quedó comunicado por un camino de mulas que utilizó parte de una vieja ruta prehispánica que enlazaba la región de Turrialba y Cartago con el litoral del Caribe. Este camino fue entonces empleado para exportar mercaderías hacia Nombre de Dios primero y posteriormente hacia Portobelo, puertos principales de Panamá en la costa atlántica y punto de llegada de las Flotas de Galeones que traían las mercancías europeas para el Virreinato del Perú.

En el Pacífico, el puerto de Caldera, en la bahía del mismo nombre quedó comunicado con Cartago por medio del llamado “camino del Espíritu Santo”, nombre con el que originalmente se conoció un asentamiento cercano a la ciudad de Esparza. El gobernador Diego Artieda Chirinos (1577-1589), sucesor del gobernador interino Anguciana de Gamboa estableció ese camino mular con el fin de alentar las exportaciones de productos agropecuarios desde el Valle Central hacia la ciudad de Panamá, mediante el uso de dicho camino y la ruta marítima que enlazaba Caldera con Panamá. Se inició así el comercio de exportación de la gobernación de Costa Rica, el cual se mantuvo ya sin interrupción a lo largo de todo el período colonial.

En este trabajo se analizan las actividades comerciales de importación y exportación desde las últimas tres décadas del siglo XVI y hasta la última década del siglo XVII. El objetivo es estudiar los distintos ciclos sucesivos del comercio, determinados por los *productos motor*, es decir aquellos centrales en la exportación y base para mantener el flujo comercial con el exterior, así como esenciales para lograr la importación de los productos de origen europeo, indispensables para la vida de los colonos de origen hispánico.

EL INICIO DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES ENTRE COSTA RICA Y PANAMÁ (1570-1610)

A partir de la década de 1570, el istmo panameño adquirió una importancia vital en las comunicaciones entre España y el Virreinato del Perú. Ello fue consecuencia del auge extraordinario de la extracción de plata en las minas de Potosí, en el Alto Perú (hoy día Bolivia). La plata allí extraída en gran cantidad debía ser enviada hacia España, por lo que un sistema de navegación y de ferias comerciales surgió a partir de 1561, cuando Felipe II dio instrucciones para que el comercio y navegación entre España y sus posesiones americanas se realizara por medio de dos flotas anuales, una a principios y otra a mediados de año. La flota partiría unida desde Sevilla hacia el Caribe y aquí se dividiría en dos: en tanto una tomaba rumbo hacia México, la otra enrumbaría hacia Tierra Firme (Panamá). A partir de 1564 la primera flota comenzaría a zarpar en el mes de abril.

El sistema de flotas y galeones dio lugar al establecimiento de ferias comerciales en los puertos de Veracruz en México y en el caribe panameño. La primera feria comercial en el istmo de Panamá se llevó a cabo en 1544, en Nombre de Dios (cerca de la actual Ciudad de Colón) donde continuaron hasta el año de 1596, cuando se decidió trasladarlas hacia Portobelo, una vez que el corsario inglés Francis Drake saqueó Nombre de Dios en julio de 1572. En realidad este puerto no era más que una playa descampada, lo que no impidió que grandes ferias comerciales se llevaran a cabo allí entre los años de 1582 y

1589.² A pesar de que la villa contaba con 200 casas en la década de 1570 la población permanente no superaba las 50 personas, pues la mayor parte de las viviendas sólo se ocupaban durante la Feria.

En marzo de 1597 Nombre de Dios fue sustituida por el nuevo puerto, San Felipe de Portobelo, encargándose su fortificación al ingeniero Bautista Antonelli, quien también estuvo a cargo de la construcción del Castillo de San Lorenzo en la desembocadura del río Chagres. A partir de ese año y hasta el año de 1739, se llevaron a cabo las ferias comerciales en este nuevo puerto fortificado.

En la costa del Pacífico, la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá se convirtió en el punto de llegada de las embarcaciones procedentes del Perú. En esta ciudad, a fines del siglo XVI vivían unas 5700 personas.³ Y se convirtió en el punto de llegada de los metales preciosos procedentes de Potosí y Oruro. Una vez que el Virrey del Perú recibía la noticia de que se iba a realizar una feria comercial en Portobelo, con la llegada de los Galeones procedentes de España, daba la orden de enviar hacia Panamá enormes cantidades de plata hacia los puertos de Arica primero y el Callao posteriormente.

Desde el puerto de El Callao partía el conjunto de embarcaciones conocido con el nombre de la Armada del Sur con destino a Panamá. La ruta marítima se practicaba generalmente por la costa. Los navíos favorecidos por las corrientes y los vientos del sur no tardaban nunca más de 30 días en llegar hasta el puerto de Panamá. Muy diferente era el regreso que se extendía hasta cuatro meses, por lo que habitualmente se optaba por un itinerario mixto, es decir, marítimo hasta la villa de Paita y terrestre hasta el puerto de Callao.

Con el fin de coordinar las Ferias con el transporte del oro y la plata peruanos, los barcos provenientes del Perú arribaban a Panamá en los meses de mayo y junio, para partir antes de la llegada del invierno. Esta ruta de transporte experimentó un crecimiento progresivo, permaneciendo muy activo hasta el siglo XVIII, a pesar del deterioro de la Feria de Portobelo y su fin en 1739. En Panamá, la plata era cargada en mulas y llevada hacia Nombre de Dios primero y posteriormente a Portobelo, mediante un camino denominado Camino Real a Cruces o simplemente Camino Real a Nombre de Dios (1519-1569) y luego Camino Real a Portobelo (desde 1597).

Pierre Chaunu ha estudiado las estadísticas del movimiento comercial en Portobelo en las décadas finales del siglo XVI y primeras del XVII. En su estudio establece claramente

2 Jesús Sanjurjo Ramos, "Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII" en: *Anales del Museo de América*. Vol. XX/2012, pp. 261-270.

3 *Ídem*.

como el volumen del tráfico comercial en el istmo se incrementó entre 1571 y 1591, para continuar posteriormente de manera estable hasta mediados del siglo XVII.

La colonización hispánica del interior de Costa Rica, así como el desarrollo de un pequeño espacio agrícola-ganadero en el Valle de Landeche, próximo al poblado de Esparza ocurren simultáneamente a la intensificación del comercio trans-ístmico panameño. Y, el surgimiento de la producción agrícola del trigo en el Valle Central de Costa Rica parece haber surgido en consonancia con esta actividad comercial trans-ístmica panameña.

El historiador Pierre Chaunu afirmó que la colonización de Costa Rica “nació” como un pequeño enclave destinado a aprovisionar los puertos de Panamá y Portobelo, pues ambos se ubicaron en lugares poco apropiados para el desarrollo de actividades agro-pecuarias que dieran sustento tanto a las poblaciones locales como al enorme grupo de mercaderes y agentes comerciales que llegaban a las ferias de comercio establecidas en ambos lugares.⁴ La ubicación de estos poblados se debía a razones estratégicas, pues los dos constituían los puntos de mayor cercanía entre ambas costas: Panamá poseía condiciones adecuadas para el anclaje de las embarcaciones que navegaban en el Pacífico y Portobelo era no sólo un buen puerto sino una bahía adecuada para su fortificación en el Caribe.

Es así como el istmo panameño se convirtió en polo de atracción comercial para los colonos de origen hispánico asentados en el interior de Costa Rica desde fines del siglo XVI. Es precisamente en la década de 1570 cuando la extraordinaria producción y exportación de la plata en el Alto Perú (Bolivia actual) requiere de una ruta de comunicación estable entre el Pacífico de América del Sur y España. Panamá al quedar establecido de manera definitiva como el punto de enlace en las comunicaciones entre el Atlántico y el Pacífico, requería de un regular aprovisionamiento de abastos. Así, las ricas tierras fértiles y el clima de altitud del interior de Costa Rica garantizaron la producción de artículos de origen mediterráneo, entre ellos el bizcocho, que soporta más tiempo almacenado que el pan corriente, el cual resultó vital en la alimentación de las tripulaciones y pasajeros de los barcos de esos años.⁵

4 Pierre Chaunu, *Séville et l'Amérique (XVI-XVII siècle)*, Paris: Flammarion, 1977, p. 165. Al comenzar el siglo XVII, cuando el comercio trasatlántico por Portobelo se encontraba en su apogeo, las Antillas, Nicaragua, el occidente panameño, Nueva Granada, Venezuela, Lima y aún Chile, además de Costa Rica suministraban diversos productos alimenticios, así como tabaco y resinas a las ciudades de Panamá y Portobelo. Vid. Carolyn Hall y Héctor Pérez, *Historical Atlas of Central America*, Norman: University of Oklahoma Press, 2003, pp. 126-127.

5 El bizcocho (del latín *bis: dos veces* y *coctus: cocido*), era una galleta dura de harina de trigo, doblemente cocida y sin levadura que durante largo tiempo permanecía comestible, por lo que se convirtió en un alimento básico dentro de los buques. La humedad se eliminaba por completo y su conservación se alargaba en el tiempo, hasta siete meses. Tal bizcocho era tan duro y seco que los pescadores lo mojaban en agua antes de comerlo. En los relatos de marinería se le cita a veces como galleta, a veces como bizcocho.

En el año de 1578, en un informe de Fray Pedro Ortiz dirigido al Rey y fechado en Comayagua el 15 de abril de 1578 éste decía de Costa Rica:

“Es toda la tierra que yo he visto y de que tengo noticia de muy buen temple y tal, que se dan en ella todos los árboles y semillas de Castilla que se han sembrado, en especial el trigo; es aparejada para todo género de ganado; están poblados dos pueblos de españoles que en todos habrá sesenta hombres.

*Estos comienzan ya á tener comercio por la mar del Sur, porque hay buenos puertos y aparejos para ello. Hay pobladas de presente cinco casas de nuestra orden; sirven y están de paz algunos pueblos de yndios, aunque recatadamente procuramos traerlos á los llanos y juntarlos en pueblos, porque hasta aquí han vivido en los montes, esparcidos por muchas partes; he bautizado por mis manos y de otros religiosos, de tres meses á esta parte, mil y quinientas ánimas, y podría haver bautizadas las otras quinientas entre grandes y pequeños; estos están muy asentados; tiénese noticia que hay muchos indios”.*⁶

Un año antes, es decir en 1577, el gobernador Artieda Chirinos, en carta fechada en Cartago indica que estaba haciendo un molino *“que se acabará dentro de un mes, que a sido causa que todos los vezinos se animen a sembrar; será causa de mucho caudal para esta tierra”*.⁷

En 1579, un barco que realiza el viaje entre el puerto de San Pedro del Palmar, cerca de Esparza, en la desembocadura del río Barranca y que se dirige hacia Panamá, transporta maíz, miel, zarzaparrilla y tablones. Este barco llevaba 14 pasajeros, entre ellos dos pilotos, así como un mercader flamenco de nombre Cornelius Lambert.⁸ Al año siguiente el tesorero de Costa Rica, Alonso Cubillo en una carta dirigida al Rey, señala que con frecuencia venían barcos de Panamá con el fin de cargar maíz, miel, manteca, zarzaparrilla, aves y madera. También indica que en dicho puerto eran embarcados caballos y mulas.⁹ Poco tiempo después una carta escrita por el gobernador Diego Artieda Chirinos señala que *“los españoles (de Costa Rica) estaban muy contentos porque*

6 Manuel María de Peralta, *Costa Rica Nicaragua y Panamá*, pp. 564-565.

7 León Fernández, *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica* (CDHCR). París, Imprenta P. Dupont, 1886, Torno V, p. 86. Estos molinos eran activados por energía hidráulica, la que movía dos grandes piedras que hacían fricción llamadas “durmiente” (base) y “voladora” (la que da vueltas). alimentadas por el trigo que cae desde una rudimentaria tolva. El sistema era controlado por un brazo de madera llamado “masito”.

8 Manuel María Peralta, *Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el Siglo XVI: su historia y sus límites*. Madrid-París: Librería de M. Murillo y Librería de J. I. Ferrer, 1883, p. 585.

9 Alonso del Cubillo, tesorero de Costa Rica a Su Majestad el Rey (año de 1580), en León Fernández, *Conquista y Poblamiento en el Siglo XVI. Relaciones histórico-geográficas Volumen II*, 1976, p. 308.

por los puertos de Esparza les venía ropa de Panamá y lo demás necesario a la vida humana”.¹⁰ E igualmente indicaba que se estaban haciendo sementeras de trigo, zarzaparrilla y de otros mantenimientos “en cantidad”. También daba cuenta del poder que los frailes franciscanos habían establecido sobre los pueblos indígenas reducidos al dominio hispánico, obligándoles a producir artesanías que luego exportaban hacia Panamá, tales como petacas, petaquillas y petates.¹¹ Pita y cabuya hilada era también exigida a los indígenas, la cual resultaba vital en la fabricación del cordaje que empleaban los veleros de la época. Por su parte el propio gobernador Artieda Chirinos enviaba indígenas como cargadores con botijas de miel y manteca a los puertos de Suerre y Esparza para su exportación.¹²

En 1581, los franciscanos establecidos en Cartago informaban que “*en esta tierra se van haciendo algunas sementeras de trigo, çarçaparrilla y otros mantenimientos en cantidad*”.¹³ Cinco años más tarde, Antonio de Cibdad Real señalaba que si bien en Nicaragua no se cultivaba el trigo, por prevalecer los cultivos de maíz, indicaba que “*algunas veces hay harina de trigo traída de Costa Rica, y de allí también le viene el biscocho*”.¹⁴ Y, para 1587 se lleva a cabo lo que la historiadora Claudia Quirós considera la primera transacción protocolizada de exportación de maíz, realizada por el alcalde ordinario de la ciudad de Esparza al dueño de una fragata anclada en Caldera: 200 fanegas vendidas en almoneda pública en dicha ciudad.¹⁵ Sin embargo, previamente ya se exportaba maíz que se obtenía de los indígenas concentrados en el pueblo de Santa Catalina de Garabito, en las cercanías de Esparza. En un documento del año de 1571, se menciona que la primera “milpa de comunidad” de ese pueblo se había realizado tres años atrás y que se obtuvieron 200 fanegas de maíz, las cuales fueron llevadas al puerto de La Caldera donde fueron vendidas a un barco allí anclado por parte del alcalde mayor Francisco de Fonseca.¹⁶ En la década de 1590, embarcaciones que iban o procedían de Perú, se detenían en el llamado puerto y astillero Juan Solano en la jurisdicción de Esparza, donde se surtían de cabuya y pita empleada para la fabricación de las jarcias de los navíos.¹⁷

10 *Ibid.*, p. 315.

11 Claudia Quirós, *La Era de la Encomienda*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1990, p. 9.

12 CDHCR, tomo VII, p. 375. Según un testigo indígena: “*Diego de Artieda Chirino, gobernador que fué desta provincia, (enviaba indios) cargados con botijas de miel, manteca y otras cosas á Suerre y á Esparza y otras partes*”.

13 El convento de San Francisco de Cartago á S. M. el Rey, Cartago, 7 de enero de 1581, en: Manuel María Peralta, *Costa Rica, Nicaragua y Panamá*, op. cit., p. 607.

14 Antonio de Cibdad Real, “relación breve y verdadera del algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España”, en: *Nicaragua en los cronistas de Indias*. Colección Cultural. Banco de América. Serie Cronistas, No 1, Julio 1976, (2ª ed.), p. 146.

15 Claudia Quirós, op. cit., p. 273.

16 ANCR (Archivo Nacional de Costa Rica), DAH (Departamento de Archivo Histórico), Serie Guatemala, No 008 (año de 1571).

17 Claudia Quirós, op. cit. p. 200.

En cuanto a las exportaciones por el Caribe, éstas iniciaron en 1576, una vez que el gobernador Alonso Anguciana de Gamboa fue al descubrimiento del puerto de Suerre con una compañía de cincuenta hombres y muchos indios amigos, y allí:

“...descubrió el puerto que llaman de Suerre y pobló un pueblo donde han entrado y entran fregatas de los puertos de Cartagena é Nombre de Dios, estando poblado, y agora de Puertovelo, de que resulta á Su Magestad y á los vezinos desta ciudad provecho...”¹⁸

No obstante, no fue sino hasta en 1591 en que se abrió propiamente un camino o ruta transitable en mulas, por orden del presidente de la Audiencia de Guatemala, quien envió para ello al oidor licenciado Velázquez Ramiro, como visitador a la provincia de Costa Rica, quien:

“... abrió el camino desde esta ciudad al puerto de Suerre, y entre las personas que fueron al dicho efecto fué el dicho Matías de Palacios, y á su costa é mincion abrieron el dicho camino con mucho trabajo é riesgo de su persona é vida y costa de su hazienda, y dello se siguió á Su Magestad el fruto que hoy se vé, pues está el dicho camino abierto é vienen al dicho puerto muchos barcos de Cartagena, Puertovelo é Nombre de Dios, y pagan los almoxarifazgos reales, y los vezinos desta ciudad tienen saca de sus grangerías é frutos de la tierra, y se frecuente este reyno con el de Tierra Firme”.¹⁹

Al comenzar el siglo XVII los documentos indican que se exportaba hacia Panamá: puercos cebados y de sabana; capirotes; trigo, maíz, miel y *“pita al huso y del muslo”*; cueros de venado; coladores de cañamazo para obrajes de añil; manojos de tabaco.²⁰ En 1604, dos navíos ingleses irrumpieron en el puerto de Suerre apoderándose de las mercancías que estaban listas para ser embarcadas en dicho puerto, quemando una fragata y apoderándose de otra. Según informó el gobernador don Juan de Ocón y Trillo, los ingleses saquearon el puerto y se robaron todas la mercaderías que allí hallaron, *“quebrando las cajas y otras cosas que no pudieron llevar”* e indicó que igualmente se llevaron *“cierta cantidad de cabras, ovejas y carneros, puercos y gallinas y otros bastimentos”*.²¹ Este mismo gobernador habría sido acusado en su juicio de residencia de enviar cargas de zarzaparrilla hasta Nicaragua

18 Información de servicios de Matías de Palacios durante los gobiernos de Perafán de Ribera, Anguciana de Gamboa, Diego de Artieda y Velázquez Ramiro (1568-1591), en: Manuel María de Peralta, op. cit., p. 676.

19 *Ibid.*, p. 670.

20 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente No 801, ff. 29-30 (6 de mayo de 1607) y León Fernández, *Conquista y Poblamiento*, op. cit., p. 31.

21 CDHCR, tomo II, p. 90.

y que sus hijos extorsionaban a los indígenas del Valle Central exigiéndoles pita, cacao y telas, que luego vendían a mercaderes que llegaban a la ciudad de Cartago. También el gobernador declaró tener una labranza de trigo y que por el puerto de Suerre enviaba harina y bizcocho hacia la ciudad de Granada de Nicaragua.²² Es interesante este dato de exportación de harina y bizcocho por vía marítima desde el puerto de Suerre en el Caribe hacia la ciudad de Granada en Nicaragua. Por esos años, las pequeñas fragatas enlazaban esta ciudad por medio de la ruta del río San Juan: se navegaba por el lago de Nicaragua hasta el puerto de San Carlos en la desembocadura del lago en el río San Juan y luego las embarcaciones salían al mar rumbo a Portobelo y Granada.²³ Por esta razón en el año de 1639 se realizó una exploración hacia el territorio de los llamados indios botos (votos) que habitaban en las inmediaciones del río Sarapiquí, con la intención de analizar las posibilidades de emplear este río para comunicar con el río San Juan, por donde, tal como se especifica en el documento *“salen las fragatas que bajan de la ciudad de Granada y van a las ciudades de Puertobelo (sic.) y Cartagena”*. Según la información vivían en esos años unos 100 indígenas botos en tres parajes, desde cuyos lugares de *“su población hasta el río del Desaguadero dicho, de Nicaragua habría por el dicho río (de Sarapiquí) un día de camino muy navegable...”*. Se pensó que si se lograba establecer comunicación por esta vía de enlace fluvial del Sarapiquí con el río San Juan, *“tendrá esta provincia su total remedio por tener aquella parte comunicación cierta, segura con las dichas ciudades (Portobelo y Cartagena) y Reino de Tierra Firme...”*²⁴

Pero no sólo abastos eran enviados hacia Panamá; uno de los principales rubros comerciales fueron las mulas, las que eran requeridas en grandes cantidades en el tránsito trans-istmico panameño. Todos los años en que se realizaban las ferias comerciales de Portobelo y Panamá se necesitaban miles de mulas para el transporte de la plata de Panamá hacia Portobelo, así como de otra serie de productos, e igualmente de las mercancías importadas desde España. Por esta razón, desde fines del siglo XVI fueron enviadas mulas hacia Panamá desde el puerto de Caldera en el Pacífico y esta fue la razón que motivó al presidente de la Audiencia de Guatemala, Alonso Criado de Castillo a que ordenase, el 8 de octubre de 1601, al adelantado de Costa Rica, Gonzalo Vázquez de Coronado, gobernador de Costa Rica, para que procediese a ingresar y pacificar a los indígenas de las tierras del Pacífico Sur de Costa Rica, con el fin de abrir un camino desde Cartago hasta la ciudad de Panamá, *“sojuzgando a su paso las naciones de los Borucas*

22 Claudia Quirós, op. cit., p. 202.

23 En 1648 se señalaba: *“Tiene la dicha ciudad de Granada diez o doce fragatas del trato que la dicha ciudad tiene con los dichos puertos de Portobelo y Cartagena en que llevan gallinas, maíz, brea y otros bastimentos a los dichos puertos; y de ellos traen a Granada vino, lencería y otros géneros y materias que vienen de España; y al presente suben y bajan las dichas fragatas con grandísimo trabajo y dificultad...”*. Vid. Miguel Ángel Herrera, De los puertos en la laguna de Granada y su Desaguadero Siglos XVII-XVIII (Resignificaciones de un espacio colonial) Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica, http://www.afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2530#fn41282989657830f8535a16

24 ANCR, DAH, Serie Cartago No 039 (año de 1639).

y *Cotos*”.²⁵ Un documento de dicho año señala que precisamente, el adelantado Gonzalo Vázquez de Coronado “*estaba abriendo camino en las Lomas del Palenque de Coto*”.²⁶

La exportación de mulas desde Costa Rica hacia Panamá, se mantuvo constante desde que quedó abierto el camino entre Cartago y Panamá, debido a la necesidad de acémilas para el transporte de mercancías y de los metales preciosos que desde el Perú eran enviados hacia España, los que forzosamente debían cruzar el istmo panameño. Ya en 1607, un documento da cuenta de las imbricaciones estrechas entre la compra de acémilas y el comercio de exportación de abastos vía marítima. En marzo de ese año, el capitán Francisco de Ocampo y Golfín, encomendero de Cartago, se obliga a pagar al regidor perpetuo de la ciudad de Granada, 450 pesos que le debe, 200 de los cuales por 8 mulas y los 250 restantes se obliga a pagarle 72 en 6 yuntas de bueyes mansos puestos en Esparza y el resto en 2 arrobas de anís; 2 quintales de ajos y 12 quintales de bizcocho, en tanto que el resto en zarzaparrilla, todo ello puesto en esa ciudad, al precio que valieren el día de la entrega el 1 de junio. En caso de que los efectos no alcanzaran a pagar el total de la deuda, se obliga a cubrir la diferencia en reales de a ocho.²⁷ A cambio de las exportaciones ya se menciona en esos años la importación desde Panamá, de “ropa de la China y de México”, así como vino procedente del Perú.²⁸ En ese mismo año se menciona como “*géneros de la tierra*”, el ganado de cerda: “*puercos cebados y de sabana*”, así como el trigo, el maíz, la miel, los capirotos, la “*pita al huso y del muslo*” y la “*pita floja*”.²⁹

Entretanto, en la costa del Caribe, debido al auge de las exportaciones de abastos desde el interior del país hacia Portobelo y Cartagena, se pensó en la posibilidad de conquistar la región del Caribe sur, debido no solo a la existencia allí de supuestos yacimientos auríferos, sino también por la cercanía de ese territorio con el puerto de Portobelo. Así fue cómo se fundó el 10 de octubre de 1605, luego de la supuesta “*pacificación*” de los indígenas de esa región, un núcleo de colonización al que se dio el nombre de Santiago de Talamanca, ubicado en la margen derecha del río Tarire. Se trazó la planta de la ciudad, se repartieron solares a los pobladores y numerosos grupos indígenas de la región fueron sometidos al dominio español. Aunque los indígenas se rebelaron poco después de fundada esta población, la rebelión fue sofocada con auxilios enviados desde Cartago. Como señalara el historiador Ricardo Fernández Guardia, el éxito de las armas españolas dio esperanzas de lograr la sumisión definitiva de los belicosos indígenas de la región del Caribe Sur.³⁰

25 Manuel María de Peralta, *Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI*, op.cit, pp. 695-696.

26 CDHCR, tomo II, p. 81.

27 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 801 f. 3v. (21 demarzo de 1607).

28 Claudia Quirós, *La Era de la Encomienda*, pp. 201-202.

29 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 801 f. 29 (6 de mayo de 1607).

30 Ricardo Fernández G., *Reseña Histórica de Talamanca*, San José, C. R.: EUNED, 2006, p. 36.

La ciudad de Santiago de Talamanca prosperó rápidamente: los indígenas fueron evangelizados por frailes franciscanos y reducidos en pueblos. Con su mano de obra, los colonos españoles levantaron plantaciones de maíz, cacao y otros frutos e igualmente fueron establecidos hatos de ganado, principalmente porcino. Mediante el empleo del río Tarire, los productos agro-ganaderos fueron exportados desde Talamanca hacia Portobelo. Para 1607, la colonización tomó nuevo impulso con el nombramiento del hijo del gobernador, el capitán don Pedro de Ocón y Trillo como lugarteniente en la ciudad: nuevas casas se añadieron al sitio y un astillero en el cual se fabricaron varias fragatas destinadas al comercio con Tierra Firme. E igualmente, poco después se construyó una fortaleza de madera.³¹ Ese año el comerciante Pedro García Cordero, vecino de Cartagena, quien venía desde esa ciudad hacia el puerto de Suerre, se enteró en Portobelo de la reciente fundación de la ciudad de Santiago de Talamanca, razón por la que se detuvo en la desembocadura del río Tarire (Sixaola), conocida como Punta Blanca e ingresó por dicha boca del río hasta alcanzar la ciudad de Santiago de Talamanca. Traía una carga valorada en 2.000 pesos oro en mercaderías (vino de cazalla en botijas, brea, estopa y clavazón y otras cosas) para intercambiar con los colonos españoles de la región.³²

Entre los documentos que quedan sobre el fin de la ciudad, que ocurrió en 1610 como consecuencia de una gran sublevación general de los indígenas de la región, se encuentra uno firmado por el gobernador don Juan de Ocón y Trillo, fechado en octubre de 1610, en el que se menciona que el puerto de la ciudad de Santiago de Talamanca, *“era frecuentado de muchos barcos y fragatas que a él venían del reyno de Tierra Firma y traían bastimentos de vino, ropa, dinero y otras cosas y llevaban maíz, zarzaparrilla, cebones, pita y otras cosas, con que los vecinos de la dicha ciudad se iban pertrechando de lo necesario para sus casas y sustento”*.³³ Como causa de la rebelión de los indígenas de la región queda evidenciado que el trabajo excesivo a que fueron sometidos los llevó a la acción de rebeldía que finalmente acabó con la ciudad fundada por los españoles, pues se menciona en un documento que al fundarse la ciudad, acudían los indígenas a servir *“a sus vecinos y hacer sus sementeras de maíz y casas y acudían a dar despacho a las (...) fragatas”*.³⁴

El comercio marítimo en la región del Caribe parece haberse reanudado una vez concluido una larga inestabilidad que comenzó con la caída de la ciudad de Santiago

31 *Ibid.*, p. 37

32 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 801, ff. 40, 42, 44. El vino de Cazalla gozaba de buena consideración y general estima y junto con el de Guadalcanal, era el vino habitualmente servido en las tabernas de Sevilla. Vid. Pedro Plasencia, *A la mesa con don Quijote y Sancho*. Barcelona: Editorial Punto de Lectura, 2005.

33 CDHCR, tomo II, pp. 26 y 27.

34 CDHCR, tomo II, p. 138.

de Talamanca en manos de los indígenas en 1610 y la prolongación de una serie de rebeliones en el Caribe en la década siguiente, que sólo remitió hacia mediados de la década de 1620.

Es importante establecer un corte en cuanto a las relaciones en el exterior basados en lo que las investigadoras Claudia Quirós y Margarita Bolaños plantearon respecto a cómo eran obtenidos los productos que eran exportados desde las costas del Pacífico y del Caribe de Costa Rica, desde el establecimiento inicial de los colonos españoles en el interior del país. En su opinión entre 1569 y 1611 predominó el tributo en especie, destacando el maíz en los primeros años como principal producto que los indígenas debían entregar a los encomenderos, aunque también debían entregar mantas de algodón, hortalizas, henequén, miel de abeja, cera, cabuya, cántaros y ollas de arcilla. Ambas autoras señalan que tales productos eran movilizados principalmente hacia el puerto de Caldera (anteriormente el puerto de La Ribera de Aranjuez), desde donde eran enviados hacia Nicaragua y Panamá.³⁵ Debido a que el maíz era el principal recurso alimenticio de los indígenas, parece haber sido este el más importante de los productos agrícolas exportados desde los puertos de la provincia de Costa Rica en el último cuarto del siglo XVI e inicios del XVII.

LAS RELACIONES COMERCIALES DE COSTA RICA DESPUÉS DE LA PÉRDIDA DE SANTIAGO DE TALAMANCA (1610-1660)

A partir de 1613, los vecinos de la ciudad de Cartago, quienes se apropiaban de la producción de los indígenas, ante la disminución de esta mano de obra, regularizaron el empleo de los indígenas en producciones empezados por ellos. Es así como se generaliza el trabajo de indígenas repartidos en labranzas de trigo, maíz y estancias de ganado propiedad de españoles, supuestamente mediante el pago de cuatro reales por semana a cada indio de labor.³⁶ Dos años antes, los alcaldes indígenas del pueblo de Pacaca se quejaban de que el gobernador de la provincia de Costa Rica, don Juan Ocón y Trigo y Luis Cascante, “juez de naturales, repartidor de alquileres nombrado por el dicho gobernador” habían hecho compañía para levantar “una labor de trigo muy grande” junto a un hato de ganado mayor del dicho Luis Cascante, y que recientemente estaban empezando otra muy grande, además de “otra muy grande; demás de que el dicho Luis Cascante hace otras milpas, apartes muy grandes de maíz y ajos, y otras de anís”...³⁷

35 Claudia Quirós V. y Margarita Bolaños A., “El tributo de los indígenas encomendados del Valle Central: fuente fundamental de la explotación colonial. Siglos XVI-XVII, en: *Ciencias Sociales. Esp.* 2: 33-46, 1985, pp. 38-39.

36 Carlos Meléndez, “Acerca del trabajo indígena en Costa Rica durante el siglo XVII”, *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, Année 1981 Volume 37, Numéro 1, pp. 39-41.

37 *Ibíd.*, p. 39.

Las protestas de los indígenas fueron en vano pues el 28 de abril de 1613, en cabildo abierto, la ciudad de Cartago al que asistieron los principales vecinos declaró que, debido:

*“a que los vecinos de esta dicha ciudad padecen mucha necesidad de servicio de indios e indias, así para el servicio de sus casas como de las estancias de ganado, labranza de trigo y de maíz que se coge en esta provincia; se presenta y ha presentado y que ahora por no dar servicio más de un alquiler semanal por no darles indias para las siembras, desyerbar y beneficiar como se ha hecho hasta aquí (...) y que al servicio del Rey nuestro señor conviene sustentar en vecinos de esta ciudad y acudirles para que se acabe de allanar y conquistar”...*³⁸

Se tomó la decisión de disponer de esta mano de obra mediante el pago semanal de cuatro reales a cada indio de labor.³⁹

Dado que la población indígena en la región central del país continuaba en descenso, en diciembre de 1615 se intentó que los indígenas de la región nombrada de Tierra Adentro, en el Caribe, contigua a Talamanca, pudieran venir a Cartago a servir como alquileres en las labranzas de los vecinos de la ciudad. Sin embargo, tales intentos fracasaron debido a las sublevaciones de los pobladores originarios de esa región. Muchas veces se intentó, por medio del envío de expediciones orientadas a la captura de indígenas, traerlos hacia Cartago para destinarlos al trabajo en las labranzas de españoles en el interior del país. Sin embargo, la resistencia de los autóctonos puso un freno al éxito de estos proyectos. Razón por la que la población indígena de los pueblos de indios del Valle Central continuaran suministrando el grueso de la mano de obra empleada en las labranzas de los españoles. En 1642, los pueblos de indios aledaños a la ciudad de Cartago presentaron un memorial ante la Audiencia de Guatemala en el que plantearon:

*“...que los españoles de Cartago les obligaban a servirles sin pagarles más que tres reales por semana, y que a sus mujeres las hacían ir a traer leña de los montes, llevar harina a los molinos, segar el trigo en los campos, no dándoles más que dos reales por semana y no permitiéndoles que fueran a dormir a casa de sus maridos”.*⁴⁰

38 Archivo General de Centro América, Guatemala. Año 1613. Exped. AL 29.21.494.2610, f. 3v. a 4v. citado por Meléndez, op. cit., p. 40.

39 Carlos Meléndez, op. cit., p. 41

40 Citado por Meléndez, op. cit., p. 41.

Entonces, una vez desaparecida la ciudad de Santiago de Talamanca y ante la imposibilidad de someter a los indígenas de Tierra Adentro y Talamanca, las exportaciones se reanudaron en el puerto de Suerre y en Punta Blanca como se llamó a un nuevo puerto que luego se denominaría Matina.

En mayo de 1629, Francisco García, residente en Portobelo y dueño de la fragata *Nuestra Señora de la Candelaria* se compromete por intermedio de Blas de Acosta, con Francisco de Chávez, de Cartago, a enviar dicha nave al puerto de Suerre a cargar 200 tercios de harina y bizcocho, 60 capados y 200 gallinas.⁴¹ Igualmente, María de Alfaro, viuda de Cristóbal de Chávez se obliga a poner en el puerto de Suerre, el 20 de junio de ese mismo año, 185 arrobas de harina, 40 gallinas, las cuales debe entregar a Juan Ortiz Gómez, residente de Cartago, a 10 reales cada arroba y 3 reales cada gallina.⁴²

Tres años después, en 1632, continuaban las exportaciones por el puerto de Suerre con destino a Portobelo. Según escritura de los protocolos de Cartago, Diego de Mena Escobar se obliga a favor del gobernador, Capitán Frey Juan de Echaúz, por la suma de 500 pesos que recibe en mercaderías de manos del capitán Juan de Mendoza y Medrano quien las debe colocar en el puerto de Suerre: 16 quintales de zarzaparrilla, a 10 pesos; 18 quintales de bizcocho a 11 pesos y 168 arrobas de harina a 12 reales.⁴³ Igualmente, Diego de Mena Escobar se obliga por otros 300 pesos por pago de flete de 30 mulas, que el gobernador por mano de Francisco de Chávez se compromete a darle *“aparejadas de todo lo necesario, así de enjalmes y aparejos como de mozos pagados, de manera que las pueda cargar con 30 cargas de petacas de bizcocho, harina y otros géneros...”*, desde la ciudad de Cartago hasta el puerto de Suerre. Se obliga a realizar el pago dentro de cinco meses en Portobelo y se especifica que las mulas llevan 30 cargas de petacas, componiéndose cada carga de dos tercios de 156 libras.⁴⁴

Es interesante constatar que quien realiza el negocio es el gobernador de Costa Rica, Frey Juan de Echaúz, quien estuvo al frente de la gobernación de 1625 a 1630. En otras escrituras de los protocolos de Cartago aparece nuevamente comprometiéndose a entregar mercancías en el puerto de Suerre: así el 12 de mayo de 1632, Francisco Melero, residente en Cartago y de partida para Portobelo en la fragata *San Nicolás de Toletino*, se obliga a favor de Juan de Echaúz, por 210 pesos de productos que éste le entrega.⁴⁵ E igualmente, el maestre de esta fragata, Juan de Málaga se obliga también a

41 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 803, f. 18 v (8 de mayo 1629).

42 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 803, f. 39 (13 de junio de 1629).

43 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 4 (24 de febrero de 1632).

44 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 19 v. (13 de marzo de 1632).

45 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 41 v. (12 de mayo 1632).

favor del gobernador frey Juan de Echaúz por 700 pesos que pagará en Portobelo.⁴⁶ En esa misma fecha se menciona otra fragata presente en Suerre, destinada a Portobelo, con carga de harina, capados y ganado de cerda. Se dice que son 120 capados que deben ser entregados en Suerre.⁴⁷ Finalmente, en otra escritura protocolizada ese mismo año, Juan de Mendoza y Medrano y su mujer Isabel Méndez de Sotomayor reconocen deber al gobernador Echaúz 1.647 pesos y 4 reales, para lo que le dan poder para que cobre en Sevilla de dos individuos que les deben por 32 quintales de zarzaparrilla que Mendoza les remitió desde Cartago. También le autorizan para que cobren la herencia de los padres de la esposa de Mendoza, fallecidos en Madrid.⁴⁸ Ese mismo año de 1632 aparece escriturado el recibo de una dote que recibe Ignacio de Artavia de su suegro, por su casamiento con doña Catalina de Jara. Entre los diversos artículos mencionados (con su precio), que son mayoritariamente ropas de diversa índole aparece mencionada una obligación de su suegro, de entregar también *“en La Caldera, dentro de un año, 100 arrobas de harina buena”*, valorada en 874 pesos.⁴⁹

Por estos años, según una información levantada en Cartago en 1631, para explicar las razones por las que la provincia de Costa Rica nunca había pagado impuesto de alcabalas se indica que los pobladores se encontraban en gran pobreza, debido a la pérdida de las cosechas de trigo en años recientes y que el valor de este producto era bajo. Transcribimos el testimonio de dos testigos interrogados en la ciudad de Cartago a finales de diciembre de 1631. El primero declara:

*“...ha visto que es tanta la pobreza que los dichos vecinos tienen que les obliga, á los que lo pueden hacer, á hacer una milpa de maíz y un pedazo de labranza de trigo con que se sustentan y á sus familias, y esto es con tanta cortedad que no les alcanza á poco más de para su sustento, y lo poco que les sobra lo emplean en algunas cosas de vestuario, y esto es tan poco que muy pocos lo pueden hacer, por cuya causa están siempre empeñados y nunca se pueden desempeñar, mayormente que habrá tres años que las labranzas de trigo se han perdido, de manera que muy tasadamente ha habido para el sustento y para sustentar la semilla para sembrar, y que la ropa que traen los mercaderes por uno de los dos puertos es tan cara que cuando compran un vestido les lleva toda la labranza y aun no les alcanza, y esto lo sabe de tiempo de tres años que ha que este testigo reside en esta dicha ciudad, en el cual ha visto que lo más que llega á valer cada fanega de trigo son diez ú doce reales y no más...”*⁵⁰

46 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 42 v. (12 de mayo 1632).

47 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 160 v. (19 de mayo 1632).

48 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 21 (14 de abril 1632).

49 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 804, f. 70 (6 de junio de 1632).

50 CDHCR, tomo VIII, pp. 210-211.

El segundo testigo atribuye la pobreza a que en los últimos tres años se han perdido las cosechas de trigo:

*“...por haber como habrá tiempo de tres años que de las labranzas no se coge trigo, por que se han perdido por temporales que Dios es servido de enviar, que tasadamente se alcanza para semilla, y esto lo sabe este testigo por ser como es vecino y haberlo visto...”*⁵¹

Un documento del año de 1638, en el que se concede licencia a Martín Ularte para que proceda a realizar viaje en la fragata *Nuestra Señora de la Limpia Concepción*, surta en el puerto de Punta Blanca y con destino a Portobelo, señala que lleva 15 cabezas de ganado de cerda; 75 capados valorados en 5 pesos cada uno y por los que debe pagar el 2% de impuesto.⁵²

En el año de 1638 aparecen diversos registros de fragatas que proceden de Cartagena y Portobelo, con el fin de cargar ganado de cerda (capados), bizcocho, ajos y anís. Así una fletada por Juan Muñoz, quien se obliga a poner en el puerto de Punta Blanca “el 10 de julio próximo, 150 capados, diez más o menos, y 20 tercios de bizcocho, ajos y anís para embarcar en la fragata que tiene fletada y que vendrá de Cartagena...”⁵³ Para ese mismo mes de junio, en que se procede a protocolizar el anterior documento, también aparece mencionado el despacho de la fragata *Nuestra Señora de la Limpia Concepción*, que sale de Punta Blanca rumbo a Portobelo con un “cargamento de 75 cabezas de ganado de cerda, valoradas en 5 pesos cada una”. Pagan de derechos de exportación, 9 pesos y 3 reales.⁵⁴ E igualmente otro documento similar del 19 de junio de ese año, refiere el despacho de la fragata *Nuestra Señora de la Concepción y Buen Suceso*, surta en Punta Blanca (Matina entre paréntesis), que se dirige a Cartagena “cargado de frutos de la tierra”, entre las cuales: “60 cabezas de ganado de cerda a medias carnes pertenecientes a Juan Rodríguez Rojas que trajo la dicha fragata”. Se menciona que la fragata trae de tripulación: “maestre, piloto, contramaestre, cuatro marineros, un grumete” y al mencionado Juan Rodríguez Rojas, mercader.⁵⁵

En noviembre de ese mismo año, es registrada en Matina la fragata *Nuestra Señora de la Candelaria*, la cual se menciona, es del porte de cuatro mil arrobas y se dirige hacia Cartagena con 70 cabezas de ganado de cerda, las cuales se deben entregar a Pedro de Retes, vecino de esa ciudad. Lleva igualmente 10 tercios de harina, que contienen 30

51 CDHCR, tomo VIII, p. 213.

52 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 014, f.2 (junio de 1638).

53 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 805, f. 42 (12 de junio de 1638).

54 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 014 (3 de junio de 1638).

55 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 004 (19 de junio de 1638).

arrobas. El valor de los cerdos se calcula en 6 pesos cada uno y las arrobas de harina en 30 pesos. Pagan de derechos de exportación el 4,50%, más 2 pesos por concepto de impuesto para la Armada de Barlovento⁵⁶ Esta misma fragata es mencionada en otro documento de octubre de ese año en el que se indica que se ha detenido en Punta Blanca, Matina y se cobran derechos por la importación de diversas telas que se introducen en el país: 100 varas de ruan, a un peso la vara; 40 varas de crea a un peso la vara; 30 varas de tafetán a 12 reales la vara y 12 varas de rongue (sic) a 10 reales la vara.⁵⁷ Un año antes otra fragata también trae telas desde Cartagena: 1 pieza de crudo de 100 varas, a 3 reales la vara; 100 varas de bramante, a diez reales la vara; 50 varas de crea a 10 reales la vara y 80 varas de jergueta, a 12 reales la vara.⁵⁸

La información fragmentaria suministrada por los documentos sugiere que existían lazos familiares entre los exportadores de Costa Rica y quienes recibían los abastos enviados desde Punta Blanca hacia la ciudad de Cartagena.⁵⁹ Así, en tanto Pedro de Retes, mencionado atrás es probablemente familiar cercano del capitán Jerónimo de Retes, alguacil mayor de la ciudad de Cartago, individuo prominente de origen bilbaíno, quien casó con una nieta del conquistador Juan Vázquez de Coronado y participó en expediciones militares hacia Tierra Adentro en el Caribe central de Costa Rica y hacia la región de las Llanuras del Norte en tierras de los indígenas Botos o Votos.⁶⁰ En junio de 1638, Jerónimo de Retes despacha la fragata Nuestra Señora de la Limpia Concepción, la que sale del puerto de Punta Blanca en el Caribe con rumbo a Portobelo, con un cargamento de 75 cabezas de ganado de cerda, valorados en 5 pesos cada uno.⁶¹

Ese mismo año, un documento señala que *“vienen (a Punta Blanca) algunas fragatas con mercaderías y cargan (...) capados y ganado de cerda y otros frutos y géneros desta provincia que llevan a las ciudades de Puertobelo y Cartagena”*. Indica que ese año han entrado y

56 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 022 (25 de noviembre de 1638).

57 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 018 (10 de octubre de 1638).

58 ANCR, DAH, Serie Complementario Colonial, No 017 (22 de agosto de 1637).

59 En documento de 22 de setiembre de 1638, el capitán Jerónimo de Retes, alguacil mayor de la ciudad de Cartago obtiene licencia del teniente de oficiales reales para que embarque en una fragata con destino a Cartagena, 70 cerdos valorados en cinco pesos cada uno. ANCR, DAH, Serie Cartago No 017 (22 de setiembre de 1638).

60 Nació en Cartago en 1597; se casó en 1624 con María Vázquez de Coronado y Peláez, nieta del Adelantado de Costa Rica Gonzalo Vázquez de Coronado y Arias Dávila; fue capitán de las milicias de Costa Rica y participó en las jornadas a Tierra Adentro efectuadas en 1619 por el gobernador Alonso del Castillo y Guzmán. En 1625 fue nombrado corregidor de Quepo, en 1630 alguacil mayor de Cartago y regidor perpetuo de Cartago en 1639. En enero de 1640 emprendió una expedición a la región norte de Costa Rica, obtuvo la sumisión de dos caciques indígenas de los Votos, llamados Pocica y Pisiaca, y exploró los ríos Cutris y Jovi, hoy denominados San Carlos y Sarapiquí. El 5 de marzo de 1640 fundó a orillas del río Cutris o San Carlos el pueblo de San Jerónimo de los Votos, que subsistió solamente durante corto tiempo.

61 Paga de derechos de exportación 9 pesos, 3 reales. ANCR, Cartago No 14 (3 de junio de 1638).

salido dos o tres fragatas. Por su parte el maestre de una de estas fragatas señala que se tardan “de quince a veinte días en ir de Matina, Suerre y Punta Blanca a Cartago y que hay 35 leguas de tan malos caminos (...) que las haciendas que de allá vienen se pierden en los dichos caminos”.⁶²

Un año más tarde, las perspectivas lucen menos halagüeñas respecto del comercio por los puertos de la costa del Caribe, pues un documento que data de ese año hace alusión a “*haberse perdido el trato y frecuentación de los puertos de Suerre y Matina por su poca seguridad, está tan pobre y necesitada (la provincia)*”.⁶³ Precisamente ese año el gobernador de Costa Rica don Gregorio de Sandoval Anaya envió una carta al Rey en la que informaba que por el puerto de Matina entraban géneros de Castilla y salían los de esta provincia, de cuyo comercio ingresaban suficientes recursos por el impuesto de almojarifazgo que alcanzaba para la paga del salario del gobernador y de los curas y sacristanes, sin necesidad de cobrarlo en la Real Caja de la provincia de Nicaragua.⁶⁴ Fue este gobernador quien habilitó el puerto de Matina en sustitución del de Suerre, el cual debido al cambio del curso del río del mismo nombre había quedado inutilizado. También en esos años comenzaron los ataques de piratas a las embarcaciones que realizaban el recorrido entre Suerre y Portobelo, situación a la que se vio enfrentado Thomas Gage, quien habiéndose embarcado en Suerre con destino a Portobelo fue asaltado por los piratas de dos embarcaciones que enarbolaban bandera holandesa, y así perdió la mayor parte de sus bienes a manos de éstos.⁶⁵

En ese año de 1639, aparecen documentos que dan fe de la continuación de las exportaciones de capados, ganado de cerda, harina y bizcocho desde el puerto de Matina hacia Portobelo, así como de los mismos individuos participantes en dicho comercio, tal como el mencionado Jerónimo de Retes.⁶⁶ Al año siguiente, de 1640, el alcalde ordinario de Cartago fleta una fragata de 600 tercios para que viniese a Suerre a cargar mercaderías.⁶⁷ Este individuo tenía un molino de trigo cerca de la ciudad de Cartago. Las exportaciones mencionadas en documento del mismo año, son: capados, ajos, anís, zarzaparrilla principalmente, pero las embarcaciones llegaban a Punta Blanca, punta al norte del actual Limón, también conocido como Matina.⁶⁸ Ese año, el sargento mayor Juan Solano da poder a dos vecinos de Cartagena para que le vendan a su nombre en

62 ANCR, DAH, Serie Guatemala No 083, (15 de junio de 1638).

63 ANCR, DAH, Serie Cartago 029 (1639).

64 ANCR, DAH, Serie Complementario Colonial 5380, f. 7 (1639)

65 Thomas Gage, *Viajes por la Nueva España y Guatemala*. Madrid: Historia 16, 1987, p. 425.

66 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 805, f. 310 (24 de diciembre de 1639).

67 ANCR, Protocolos Cartago No 805, f. 340 (4 de marzo de 1639).

68 ANCR, Protocolos Cartago No 805, f. 15 v. (24 de julio de 1640).

esa ciudad, 200 cabezas de ganado de cerda.⁶⁹ Se ratifica así la aseveración que el viajero Thomas Gage hiciera notar en su libro cuando en el año de 1637 se dirige de Cartago hacia Suerre, escribiendo:

*“Encontramos aquel país montañoso en muchas partes, aunque había unos cuantos valles donde había buenas cosechas, españoles que vivían en buenas granjas, que, al igual que los indios, criaban muchos cerdos, pero comprobamos que los pueblos de los indios eran muy diferentes a los que habíamos dejado en Nicaragua y Guatemala...”*⁷⁰

En cuanto al comercio por el Pacífico, según el testimonio del propio viajero inglés Thomas Gage, ese año de 1637, según mencionara en su libro, desde Nicoya los barcos exportaban hacia Panamá: sal, miel, trigo, aves e hilo púrpura, es decir hilo de algodón teñido con el tinte múrce extraído de caracoles marinos. Ese mismo año, en un documento titulado *Memorial y rexistro de fregata que vino de la ciudad de Panamá el año de 1637*, se indica que Ambrosio Vázquez, vecino de la Ciudad de Panamá y dueño de una fragata nombrada *San Antonio*, estaba presto a realizar viaje entre Panamá y Caldera, con el fin de cargar harina y “*otras legumbres para esta ciudad (Panamá)*”. Una vez en el puerto de Caldera carga 6 petacas de tabaco, “*enjutas y bien acondicionadas*”, pertenecientes a Juana Medina, vecina de Esparza, quien las envía a su marido Juan Perdomo, residente en la ciudad de Panamá, así como 70 chicubites de harina y 16 petacas de tabaco de Matías Macotela, vecino de Esparza quien las envía a Pedro Pérez de Guzmán, vecino de la ciudad de Panamá; otras 12 petacas de tabaco de un vecino de Caldera, enviadas a Francisco Alonso en Panamá; 80 chicubites de harina de Gil de Alvarado, vecino de Cartago para entregar a Pedro Pérez de Guzmán, mencionado atrás. El total de las mercancías fueron avaluadas así: los chicubites de harina a 3 patacones (pesos) cada uno; las petacas de tabaco a 10 patacones cada uno, los cuales debieron pagar 19 pesos, 6 reales por impuesto de Almojarifazgo (2,50%) y 5 pesos de anclaje de la fragata, dando un total de 24 pesos 6 reales por reales derechos. Según registro de dicha fragata, tenía en su tripulación: un maestro y dueño del barco; 5 marineros, 2 grumetes, un escribano y un piloto.⁷¹ Era usual que marineros y grumetes fuesen indígenas.⁷² En el documento mencionado atrás, se especificaba que las fragatas que venían por estos productos eran de muy poco porte y que los “*frutos de la tierra*” que se llevaban eran: harina, bizcocho, manteca, tabaco, ganado de cerda y “*otros menudos*”. Añadía que los habitantes de Costa Rica no tenían mas caudal que el “*vender los frutos que cultivan con que se sustentan...*”⁷³ Correspondiente al año de 1638, otro documento indica el

69 ANCR, Protocolos Cartago No 806, f. 17v. (julio 26 de 1640).

70 Thomas Gage, *op. cit.*, p. 424.

71 ANCR, DAH, Serie Guatemala No 078, (27 de abril de 1637).

72 Claudia Quirós, *La Era de la Encomienda*, *op. cit.*, p. 296.

73 ANCR, DAH, Serie Guatemala No 078, documento citado.

despacho desde Caldera de la fragata *San Francisco*; su maestre Bernabé de Marquina, la que sale para Panamá con petacas de tabaco y chiquigüites de harina; las envía Alfonso Gómez Macotela, alcalde ordinario de la ciudad de Esparza.⁷⁴

Las exportaciones de abastos producidos en el Valle Central y enviados desde el puerto de Caldera hacia Panamá, se mantuvieron de manera estable durante el siglo XVII tal como parece haber ocurrido con las exportaciones de abastos desde Suerre y Punta Blanca en el Caribe hacia Portobelo. Según la historiadora Claudia Quirós, entre su fundación en 1577 hasta el año de 1634, aparecen registrados en la Real Caja de Cartago 258 navíos, con un promedio anual mayor a las 4 embarcaciones por año.⁷⁵

Un documento que data del 22 de diciembre de 1622 menciona que entre los bienes del finado Capitán Alonso de Pedrosa, se encontraban 6 quintales y 2 arrobas de bizcocho, producto éste que formaba parte de las principales exportaciones de abastos hacia Panamá.⁷⁶ En junio de 1632, un documento menciona 100 arrobas de harina, valoradas en 874 pesos, colocadas en el puerto de La Caldera.⁷⁷ En julio 9 de 1637, se realiza el despacho del navío Nuestra Señora de la Limpia Concepción, el cual se dirige hacia Panamá cargado de harina, bizcocho y ajos: 73 tercios, “chicubites de harina”,⁷⁸ valorados a 3 pesos cada uno para un total de 219, los cuales pagan 2,5% de impuestos de salida, calculados en 5ps. 4 rls. También cargó 10 chiquigüites de ajos y 23 petacas de bizcocho, valorados en 5 pesos cada una, las cuales se habrían de entregar a Juan Perdomo Betancourt en Panamá, quien se obliga a llevarlas del puerto de Perico a la Plaza Prieta en esa ciudad.⁷⁹ Al año siguiente se menciona la exportación de 10 petacas de tabaco por dicho puerto.⁸⁰ En contrapartida por los abastos, los compradores en Panamá se obligaban a pagar en ocasiones mediante el envío de un par de esclavos, como ocurre ese año de 1638, cuando uno de éstos se obliga a pagar mediante compra en esa ciudad, de dos esclavos de 18 a 20 años (un hombre y una mujer) y de traerlos a Caldera.⁸¹ Un documento que data de unos años previos también menciona la venta de

74 ANCR, Serie Cartago 011 (3 de abril de 1638).

75 Claudia Quirós, *Aspectos Socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo y su Jurisdicción (1574 y 1848)* (Tesis de licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1976), p. 41.

76 ANCR, DAH, Serie Complementario Colonial, No 004 (22 diciembre de 1622).

77 ANCR, DAH, Serie Cartago, No (no definido) junio de 1632.

78 El chicubite es una corrupción del Náhuatl chiquiuitl, canasto. Un documento correspondiente al año de 1658 indica que los chicubites pesaban “6 arrobas netas”. ANCR, DAH, Serie Cartago No 817 bis, f. 225 (abril 1658). Y el flete de cada chicubite de Cartago al puerto de Caldera tenía un costo de 10 reales en 1637. ANCR, DAH, Serie Cartago No 005 (9 de julio de 1637)

79 Ídem.

80 ANCR, DAH, Serie Cartago 011 (3 de abril de 1638).

81 ANCR, DAH, Serie Cartago No 005 (9 de julio de 1637).

un esclavo “llamado Pedro, de nación carabalí, de 40 años”, quien fue vendido en 250 pesos, los cuales el comprador se comprometió a pagar, la mitad “para la próxima navidad y la otra mitad a fines de mayo venidero, todo en géneros de la tierra puestos en Caldera”.⁸²

Una década atrás, cuando se lleva a cabo el juicio de residencia del gobernador don Alonso del Castillo y Guzmán, éste fue acusado de sacar la harina “casi a la fuerza a los vecinos” que la tenían para el abasto de la ciudad de Cartago, pagándoles 10 reales por arroba, cuando su precio era de ocho. Esta harina, así como bizcocho fue intercambiada por el gobernador por “grandes cantidades de mercaderías de la China”.⁸³ Cabe señalar que, por medio del comercio del Galeón de Manila, que enlazaba Acapulco con las Filipinas se trajo gran cantidad de mercaderías asiáticas durante los siglos XVII y XVIII: textiles de seda de amplio consumo en sectores populares de la Nueva España; porcelana, muebles, etc.⁸⁴ La Corona intentaba prohibir la circulación de las telas de seda y otros productos chinos en otros territorios que no fuese la Nueva España, debido a la competencia que eso significaba para las mercancías aportadas por las Flotas y Galeones procedentes de España.⁸⁵ Así, en marzo de 1637 un despacho recibido en Cartago menciona que dado que los bajeles pequeños que van a Nicoya, Suerre y Caldera y de estos lugares a Panamá y Portobelo con solo “frutos de la tierra”, parece “moralmente hablando casi imposible que en bajeles tan pequeños y habiendo de andar tanto por tierra se lleven en ellas mercaderías prohibidas de China”.⁸⁶

Hacia 1630, de acuerdo con el historiador Carlos Meléndez habría cinco molinos en Cartago, empleados para elaboración de harina de trigo, situados probablemente en el actual río de los Molinos en esa ciudad.⁸⁷ En 1622 el Cabildo de Cartago informaba que:

*“la provincia tiene grandes cosechas de trigo que se lleva en harinas y biscocho á las dichas ciudades de Panamá y Puertobelo, así para el sustento de ellas como para las grandes armadas de Su Majestad...”*⁸⁸

82 ANCR, DAH Protocolos Cartago No 804, folio 78v. (15 de junio de 1632).

83 ANCR, DAH, Serie Guatemala, No 058, (1620), ff. 24 y 24v.

84 Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez, “Born with a ‘Silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571”. *Journal of World History*, Vol. 6, No. 2, 1995, University of Hawaii Press.

85 Así se especifica en un expediente relativo al despacho de naos y fragatas que salieran por los puertos del Realejo, Nicoya, Suerre y Caldera. ANCR, DAH, Complementario Colonial, 0013 (mayo 3 de 1637). Vid. Mariano Ardash Bonialian, *El pacífico hispanoamericano: Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*. México D.F.: El Colegio de México, 2012.

86 ANCR, DAH, Complementario Colonial, No 14 (3 de marzo de 1637).

87 Carlos Meléndez, “Aspectos sobre la historia del cultivo del trigo durante la época colonial”. Hemos empleado la versión publicada en: *Costa Rica: tierra y poblamiento en la colonia*. San José, Editorial Costa Rica, 1977, pp. 99-116.

88 La cita en cuestión fue tomada de Meléndez, *Op. cit.*, p. 109.

Las exportaciones de abastos hacia la ciudad de Panamá desde el puerto de Caldera, alcanzaron importancia en la década de 1630: con fecha de 29 de junio de 1633 aparece un contrato protocolizado por medio del cual, Alonso de Guido y su mujer Isabel Núñez se obligan a dotar a su hija Catalina de Guido, quien ha concertado casarse con José de Prendas con una dote de 1.036 pesos, los cuales se comprometen a reunir mediante la exportación de 300 arrobas de harina puestas en Caldera (a 7 reales la arroba) y 20 quintales de bizcocho “empetecado” puestos en el mismo puerto (a 7 pesos el quintal) y 12 quintales de ajos “enchicubitados”, puestos en Caldera a 7 pesos el quintal.⁸⁹

Las exportaciones de abastos desde el interior de Costa Rica hacia Panamá es probable que se mantuvieran a lo largo de todo el siglo XVII, especialmente desde que los piratas extranjeros comenzaron a incursionar en los puertos del Pacífico sudamericano poniendo en peligro el tráfico mercantil entre Perú y Panamá. En 1629 los miembros de la Audiencia de Panamá solicitaron que la provincia de Costa Rica fuese agregada a esta audiencia, señalando que los *“enemigos que infestan por uno y otro mar, que en habiendo nuevas de ellos en el Mar del Sur, cesa el comercio con los valles del Perú, de donde se traen los mantenimientos, lo que (...) esta provincia (Panamá) lo padece con falta y carestía”*.⁹⁰

En su disertación los miembros de la Audiencia de Panamá señalaron:

El viage de Costa Rica á esta ciudad se haze por diferente rrunbo y costa del mar del sur, sin rrecolo de enemigos, porque allí no ay puertos, la tierra pobre, y así no le dan vista ó se pierden; y se navega en doze días con toda seguridad en fragatas, vasos pequeños”.⁹¹

A partir de la tercera década del siglo XVII aparecen en los protocolos de Cartago diversas escrituras, por las que residentes en esta ciudad dan poderes a vecinos de Panamá, con la intención de que éstos fletaran fragatas allí para que vinieran a Costa Rica a cargar productos de la provincia de Costa Rica. Entre éstos, uno fechado el 25 de abril de 1632, por el cual García Ramiro Corajo da poder a Juan de Marmanillo y Juan de Echavarría, para que fleten una fragata de 500 piezas de porte, destinada a Caldera, para que venga en febrero de 1633, a cargar harina, bizcocho y manteca; cinco años más tarde, el capitán don Juan de Sanabria Maldonado da poder al capitán Andrés de Pedrosa y a Pedro de Alarcón el mozo, alguacil mayor de Panamá para fletar una fragata *“donde quepan 600 tercios”* y que venga a Caldera en enero de 1639 *“a cargar harina, ajos, bizcocho, gallinas...”*.⁹² Este mismo individuo, junto con el capitán Diego de Ocampo,

89 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, Expediente No 804, f. 18v (29 de junio de 1633).

90 CDHCR, tomo V, p. 283.

91 *Ibid.*, p. 284.

92 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 805, f 5v. de (7 de abril de 1638).

otorgan poder a Pedro de Alarcón, alguacil mayor de Panamá y a Pedro Mejía, de esa misma ciudad para que fleten una fragata del porte de 500 tercios con el fin de que venga a Caldera a fines de marzo de 1639, a cargar harina, bizcocho, tabaco, ajos y anís.⁹³

Otro documento de julio de 1637 señala que se ha dado facultad, por parte de la Audiencia de Guatemala para que los oficiales de Costa Rica despachen y registren los barcos que salgan de los puertos de esta provincia con *“frutos de la tierra, tal y como lo hacen los de la ciudad de Granada de Nicaragua”*. Se notifica del despacho del navío Nuestra Señora de la Limpia Concepción, hecha en el puerto de La Caldera por el alférez Tomás Calvo, teniente de oficiales reales. El barco va rumbo a Panamá con harina y bizcocho: 73 tercios de harina, de los cuales *“69 bien acondicionados y los tercios restantes en chicubites”*. Son enviados desde Cartago por Gil de Alvarado a Pedro Pérez de Guzmán en Panamá. Se valoran en 3 pesos de a ocho reales cada uno y pagan 2,5% de derechos de salida: 5 ps. 4rls.⁹⁴

El 5 de agosto de 1646 José de Moya da poder a Bartolomé Ruiz, vecino de Panamá para que éste flete una fragata para que venga al puerto de Caldera el próximo mes de abril de dicho año. Otro, de julio de 1654 por el que don Juan de Echavarría Navarro da poder a Toribio de la Vega y a don Gómez de Cárdenas, vecinos de Panamá, para que fleten una fragata *“de porte de 800 a 900 tercios que venga a Caldera en diciembre a cargar efectos”*.⁹⁵ En algunos casos como mencionamos atrás, se pedía que los apoderados compraran esclavos. La introducción de esclavos de origen africano por los puertos de Caldera en el Pacífico y Punta Blanca en el Caribe queda evidenciado en un documento del año de 1643, donde claramente se hace mención a esta actividad en ambos puertos.⁹⁶ Posteriormente la introducción de esclavos continuaría por la costa del Caribe, como los 7 esclavos que trajo Lorenzo de Arburola Iribarren en 1690, por comisión del capitán y sargento mayor don Manuel Gómez de Lara.⁹⁷

Era igualmente frecuente que vecinos de la ciudad de Cartago se endeudasen, al importar mercancías desde Panamá o bien por dinero tomado prestado en esa ciudad. Así el caso de Jerónimo Leal y su fiadora, doña Isabel Cardoso, quienes el 26 de junio de 1647, se obligan a favor del sargento Francisco Hurtado y de su hijo Nicolás Hurtado, vecinos de Panamá, por 321 pesos, 5 reales, a quienes se comprometen a pagar con harina, bizcocho, tabaco, ajos y otras semillas, puestos en Caldera.⁹⁸

93 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 805, f. 121, f. 121 (12 de noviembre de 1638).

94 ANCR, DAH, Serie Cartago No 005 (9 de julio de 1637).

95 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 804, f. 156 v. (25 de abril de 1632); No 807, f. 10 (5 de agosto de 1646) y No 815, f. 271v. (28 de julio de 1654).

96 ANCR, DAH, Complementario Colonial No 3586 (16 de enero de 1643).

97 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 839, f 76 (16 de mayo de 1690).

98 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 808, f 1v. (26 de junio de 1647).

Conviene señalar que en esos años, la mano de obra indígena continuaba constituyendo la fuente principal en las labores productivas agrícolas propiedad de los españoles. Así, en 1654 los indios de Tucurrique y Turrialba plantearon:

*“...decimos que los corregidores y doctrineros ordinariamente ocupan los indios e indias, muchachos y muchachas, en sacar pita, zarza y caña para chiquihuites, y que la hilen al muslo y al huso; y van de seis leguas á sacar dicha zarza; todo sin paga; y los ocupan en otros tequios á que no son obligados en que reciben notables agravios y vejaciones; y no tienen tiempo para acudir a sus sementeras y granjerías de que se sustentan y pagan su tributo; y á los indios é indias que se les dan de servicio, los ocupan en lo mismo, cuando el efecto para que se dan es para traer leña, agua y zacate, y las indias para hacer tortillas; y cuando paran en este ejercicio, las ocupan en dicho hilado, con que no pueden acudir á hacerlas para sus maridos é hijos”.*⁹⁹

Las exportaciones desde el puerto de Caldera también eran realizadas con rumbo a Nicaragua como lo atestigua un documento del año de 1658 en el que Juan de Morales Miranda se obliga a favor de Juan Pérez de Guadamuz, residente en Cartago y de paso para la ciudad de Granada en Nicaragua por la suma de 2.362 pesos y 5 reales, que debía a Marcos Gallardo, vecino de la villa de los Santos, quien la traspasó a Pérez. Para lo cual pagaría con efectos puestos en Caldera: harina a 6 reales la arroba y el bizcocho a 7,50 pesos la petaca y otros puestos en Granada a 10 reales la arroba de harina y 10,5 pesos la petaca de bizcocho. Este mismo individuo se había comprometido a pagar 383 pesos a Antonio Domínguez Lozano, residente en Cartago, deuda que correspondía a parte del valor de 25 mulas que le compró Morales al precio de 17 pesos cada una. La obligación de pago se estableció en la entrega de harina y bizcocho puestos en el puerto de Caldera, *“al precio corriente que son siete pesos y medio el quintal de bizcocho empetacado y cuatro pesos y medio por chicubite de harina de a seis arrobas netas”*.¹⁰⁰ Dos décadas antes ya se mencionaba el envío de harina, bizcocho y ajos desde Caldera hacia Granada.¹⁰¹

Por esos años, las importaciones desde Panamá, a cambio del envío de abastos incluían gran cantidad de botijas de “vino perulero”. Así, por ejemplo, en 1679 don Mathías González Camino importó 76 botijas; Alonso Romero 38; don Joseph de Paniagua 88; el capitán don Francisco Valenzuela 100 y el capitán don García de Alvarado

99 León Fernández. *Historia de Costa Rica durante la dominación española*. Madrid, Tipografía de Manuel Ginés Hernández, 1889, p. 210.

100 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 817 bis, ff. 225 y 227 (9 de abril de 1658).

101 ANCR, DAH, Serie Cartago No 025 (13 de marzo de 1639).

147 botijas, sumando así un total de 682 botijas según documento de dicho año.¹⁰² El mismo individuo González Camino aparece en una transacción con don García de Alvarado, con quien se obliga por 1.350 pesos que éste le prestó en Nicaragua con los que compró mulas que lleva a vender a Panamá.¹⁰³ A su vez, estos individuos aparecen en otra escritura en la que ambos se obligan a favor del gobernador don Juan López de la Flor por la suma de 4.000 pesos, que se comprometen a pagar dentro de un año en Portobelo.¹⁰⁴

Es poca la información relativa a los productos importados a cambio de las exportaciones hacia Panamá, Portobelo y Cartagena. Un documento del año de 1675 menciona 12 fardos de ropa de Castilla; 30 botijas de vino; 4 quintales de hierro y una arroba de acero. Aparentemente estos productos se habrían traído de Panamá en contrapartida de productos exportados desde la jurisdicción de Nicoya: 300 zurroneos de sebo; 200 cueros de suela; 500 libras de hilo de caracol y 30 de hilo azul, enviados por Diego de Pantoja, corregidor de Nicoya.¹⁰⁵

En 1662 se menciona que en la porción occidental del Valle Central había también tres molinos de trigo y más de 80 haciendas productoras de trigo, maíz y ganado mayor, según informara el gobernador don Rodrigo Arias Maldonado y Góngora:

“en distrito de seis leguas, más de ochenta haciendas de labor de trigo y maíz y de ganado mayor de españoles, mestizos y mulatos y tres molinos de moler trigo”.¹⁰⁶

Es probable que si bien la producción y exportación de abastos se mantuvo hasta bien entrada la década de 1660, ya para esos años otro producto comenzó a sustituir las exportaciones de la provincia de Costa Rica, especialmente por la costa del Caribe. Así, con la llegada del gobernador Juan Fernández de Salinas y Cerda, se reavivaron las esperanzas de incrementar las exportaciones hacia Portobelo y Cartagena. Este gobernador ordenó la rehabilitación del puerto de Suerre en la costa caribeña en 1651. Y aunque se exportaron abastos nuevamente, como lo muestra una obligación de pago de 500 pesos para trasladar 50 cargas de harina, bizcocho, zarzaparrilla o “cualquier

102 ANCR, DAH, Guatemala No 112 (24 de octubre de 1679).

103 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 825, f. 98 (27 de marzo de 1678).

104 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 822, f. 3 (13 de enero de 1674).

105 Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara, 336 B, ff. 1-28 (Nicoya, 1675). Claudia Quirós en *La Era de la Encomienda* menciona entre los productos importados a Cartago desde Panamá: telas, juguetes, vino de Castilla; azúcar, conserva y aceitunas peruanas; cuchillos lanceros de dos filos, manteles, servilletas, tafetanes de China, hebillas, tijeras, papel en resmas; pimienta, clavo, canela, comino, orégano, romero y alucema, así como una romana. Cf: Claudia Quirós, *La Era de la Encomienda*, op. cit., p. 283.

106 Carlos Meléndez, “Aspectos sobre la historia del cultivo del trigo durante la época colonial.” en: *Costa Rica: tierra y poblamiento en la colonia*. San José, Editorial Costa Rica, 1977, pp. 109-110.

otra mercadería” desde Cartago al puerto de Suerre o de Punta Blanca en mulas,¹⁰⁷ en realidad, el cacao pronto sustituiría a estos abastos en el grueso de las exportaciones por ambos puertos del Caribe.

El gobernador Juan Fernández de Salinas y Cerda, como lo harían gobernadores sucesivos, invirtió en la puesta en producción de cacao, adquiriendo una hacienda cacaotera en Matina. Años después, en 1659, el gobernador Andrés Arias Maldonado escribió que el área cerca de lo que hoy día es Puerto Limón disponía de las mejores arboledas de cacao que él jamás hubiese visto. Personalmente adquirió una hacienda, en tanto que su hijo, el gobernador interino Rodrigo Arias Maldonado intentó reanudar la conquista de los indígenas de Talamanca en 1662, con la intención de emplearlos como mano de obra en las haciendas cacaoteras en Matina.¹⁰⁸ A su muerte, en el inventario de sus bienes se menciona que poseía 130 mulas entre cerreras y mansas; una fragata en el puerto de Suerre valorada en 2.000 pesos; más de un quintal de hierro y un cacaotal en el río Matina de 800 árboles, de dos años a uno.¹⁰⁹ Es indudable que ya iniciada esta década el cacao se perfiló como el producto de exportación por excelencia, pues en 1663 encontramos ya otro contrato entre dos individuos para construir un barco en el río Matina, celebrado entre el alférez Manuel Pérez y Jerónimo Valerino, quien habría de destacar pronto en este negocio.¹¹⁰ Entonces con la puesta en producción de las haciendas cacaoteras en los valles de los ríos Matina y Barbilla en la costa atlántica, se inicia un nuevo ciclo en las relaciones comerciales de Costa Rica con el exterior.

En el documento citado páginas atrás, donde la Audiencia de Panamá se manifiesta a favor de la integración de la provincia de Costa Rica a su jurisdicción, también se menciona el camino terrestre que enlazaba Cartago con la ciudad de Panamá y por el cual eran enviadas gran número de mulas:

“...camino por tierra de 180 leguas; caminase en 25 días; es camino abierto y por él se traen grandes partidas de bestias mulares cerreras para el tragín de Portobelo: y continuándose más este camino, los yndios de guerra que ay por allí se rreduzirán al conocimiento de la sancta fee cathólica y á la obediencia rreal. Por el mar del norte así mismo en dos días se llega á Portobello con mantenimientos de que se sustenta aquella ciudad, y podrían en necesidad ser socorrida por allí ésta; rremédiase la

107 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 811, f. 9v. (10 de noviembre de 1654).

108 Lohse, Russell (2010) “Cacao and Slavery in Matina, Costa Rica 1650-1750”, en: *Blacks and blackness in Central America: Between Race and Place* (Lowell Gudmundson & Justin Wolfe editores), Duke University Press, 2010, p. 60.

109 ANCR, DAH, Mortual Colonial No 419 (año de 1663).

110 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 817, f. 91 (22 de octubre de 1665).

falta, acomodase el precio, engruésase el trato y comercio, rresultan más derechos rreales, anpáranse en justicia vasallos pobres, á Guatymala no le ynporta, á esta província aprovecha; y así parece á esta audiencia que no ay inconvenientes en esta pretensión”.¹¹¹

En 1630, tal como un documento de ese año lo acredita, el pago de derechos de pase de mulas por parte de un mercader quien se dirigía hacia Panamá llevando 90 mulas, fue de 180 reales, pagados al alcalde mayor de la ciudad de Cartago, lo cual indica que se cobraba un impuesto de 2 reales por cada mula que se enviaba desde Costa Rica hacia Panamá.¹¹² Por esos años, de acuerdo con el testimonio de Thomas Gage: *“solían llegar a Carthago unas doscientas o trescientas mulas sin carga alguna y sin ensillar, con algunos españoles, indios y negros de las zonas de Comayagua y Guatemala para llevarlas por tierra a Panamá, más allá de las montañas de Veragua para allí venderlas. Es éste el anual y único intercambio por tierra que Guatemala, Comayagua y Nicaragua tienen con Panamá”*.¹¹³

Veinte años más tarde, los oficiales reales de León de Nicaragua certifican el pago de alcabala realizado por un mercader quien trasiega 80 bestias mulares desde Nicaragua hacia Panamá.¹¹⁴ Tres años más tarde (1656) en la lista de ingresos de la Real Caja de Cartago, el rubro correspondiente al pasaje de mulas asciende a 223 pesos, indicación de que en esa fecha pasó un alto contingente de mulas con destino a Panamá, e igualmente la suma ascendió a 222 pesos y 4 reales, correspondiente al año de 1658.¹¹⁵ El año precedente, un solo mercader pagó 50 pesos por el pase de sus 200 mulas acreditadas a su nombre.¹¹⁶ Para esos años el impuesto se había elevado a cuatro reales por cada mula, *“en partidas para Panamá, en unos potreros pertenecientes a Cartago, sitios en el Valle de Barba y que caen al camino que va para dicha ciudad de Panamá”*.¹¹⁷ Una década más tarde, 14 mulas llevadas a vender a Panamá fueron intercambiadas por 380 pesos en *“ropa de Castilla”*.¹¹⁸

En 1678, el cobro de impuestos de pase de mulas era arrendado a un particular, Joseph de Guevara, quien ese año pagó 503 pesos para adquirir los derechos del cobro del pase de mulas hacia Panamá.¹¹⁹ Dos años más tarde se propuso que los dueños de partidas

111 CDHCR, tomo V, p. 284.

112 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 002, (14 de febrero de 1630).

113 Thomas Gage, *op cit*, p. 430.

114 ANCR, DAH, Serie Cartago, No 077, (13 enero de 1653).

115 CDHCR, tomo VIII, pp. 221 y 232.

116 ANCR, DAH, Serie Complementario Colonial, No 039, (año de 1657).

117 ANCR, DAH, Cartago, No1078, folio 158, (18 de mayo de 1663).

118 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 817 bis, f. 446 (23 de julio de 1668).

119 ANCR, DAH, Serie Complementario Colonial, No 092, (3 de enero de 1678).

de mulas pagasen un impuesto de dos pesos por cada mula pues se consideró que los traficantes de estas acémilas tenían ingresos considerables ya que les costaba unos 24 o 26 pesos llevarlas hasta Panamá, en donde podían vender, las de carga de 60 pesos para arriba y las de silla a 200 o 250 pesos. Se calculó que cada dos años pasaban de cuatro a cinco mil mulas.¹²⁰ A comienzos de la década de 1680, el capitán Joseph Marín fue quien arrendó el derecho de cobro de pase de mulas de los años 1680 y 1681, por los que pagó la suma de 1.020 pesos.¹²¹ En agosto de 1682 se llevó a cabo una transacción comercial de gran cuantía, cuando dos vecinos ricos de Cartago, el capitán don José Pérez de Muro y don Matías González Camino, ambos propietarios de cacaotales en Matina, compraron conjuntamente 967 mulas “mansas y de carga y silla”. Estas mulas fueron compradas al capitán don Juan Francisco Valenzuela, vecino de la ciudad de Granada, en la muy elevada suma de 34.086 pesos y 6 reales. Fue una venta a crédito, con dos años de plazo o, como dice el documento “...y antes si llegaren a la ciudad de San Phelipe de Puertovelo del reino de Tierra firme, los primeros galeones que se esperan an debenir de los reinos de España...”.¹²² En 1685 se mencionaba que el impuesto de pase de mulas ascendía a 17 reales, de los cuales 16 reales o lo que es dos pesos se aplicaban para el pago de las torres de vigilancia instalados en Matina, en tanto que el real restante para las tierras de propios de la ciudad de Cartago.¹²³

La exportación de mulas desde diversos puntos de Centroamérica hacia Panamá fue un negocio que dejó ganancias a algunos habitantes de Cartago, aunque más benefició a comerciantes de las ciudades de León y Granada de Nicaragua, de donde procedía un gran número de las mulas empleadas en el transporte trans-istmico. El envío de mulas se mantuvo bien entrado el siglo XVIII y sólo desapareció con la extinción de las ferias comerciales en Portobelo. En 1731 pasaron 1.305 mulas por Cartago rumbo a Panamá; en 1738, 1.087, en tanto que para 1745, desaparecidas las ferias comerciales, solamente se contabilizaron 80 mulas en Cartago destinadas a Panamá.¹²⁴

120 CDHCR, tomo VIII, p. 394 y ANCR, DAH, Serie Guatemala No 116 (27 de marzo de 1685).

121 ANCR, DAH, Complementario Colonial, No 6065, (año de 1683).

122 Elizabeth Fonseca Corrales *et al.*, *Costa Rica en el siglo XVIII*, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001, p. 259.

123 ANCR, DAH, Serie Guatemala, No 116 (27 de marzo de 1685).

124 Elizabeth Fonseca Corrales *et al. op. cit.*, p. 261.

LA EXPORTACIÓN DEL CACAO DE MATINA EJE DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DE COSTA RICA CON EL EXTERIOR ENTRE 1660 Y 1690

Previo al desarrollo de las plantaciones de cacao en Matina, en los años de 1617 y 1649, se mencionó la región de Talamanca como un territorio donde había cacao. Fue uno de los rubros citados cuando se pensó en reactivar la reconquista de este territorio, luego de que los españoles lo perdieran a partir de la sublevación que acabó con el enclave hispánico de la ciudad de Santiago en el año de 1610.¹²⁵ También, desde comienzos del siglo XVII se obtenía cacao por medio de tributo, exigido a los indígenas de la región de Quepo. Sin embargo, éstos últimos en 1636 debían ya el pago de los dos tercios de tributo de ese año: 2.000 semillas por cada tributario entero, señalando el corregidor de Quepo que, durante todo ese año los árboles de cacao no habían “*siquiera florecido*”.¹²⁶

La producción de cacao en el Valle de Matina se expandió inicialmente con rapidez, y hacia 1660 incluso era exportado hacia Nicaragua. En 1675, en un informe de don Fernando Francisco de Escobedo, presidente de la Audiencia de Guatemala, sobre la provincia de Costa Rica, señalaba que:

*“En el mar del Norte tiene un puerto que llaman el Portete (...) Seis leguas de (este Puerto) corren dos ríos que llaman Suerre y Matina, éste todo poblado en sus vegas, desde la misma orilla de el mar, de haciendas de cacao del de mejor calidad y de más aventajado peso de las Indias; y me aseguraron pasarán de 200 mil pies ó árboles los de que constan estas haciendas de cacagüetales, (...) y habiendo pasado á aquella provincia el doctor Don Benito de Noboa Salgado, oidor de Guatemala, á tomar residencia á Don Juan López de la Flor, Gobernador de ella, me dijo ser corriente que cada árbol de éstos rinde de fruto el valor de tres ó cuatro pesos cada año, quien podrá hacer informe, si fuere necesario, como testigo ocular”.*¹²⁷

En 1676, el gobernador don Juan Francisco Sáenz de manera entusiasta afirmaba que el cacao proveía el mayor ingreso de la provincia, la cual contenía “*mas de 600 vecinos españoles, mestizos y mulatos, avecindados en esta ciudad (Cartago) y sus valles*”. Añadía que la ciudad del Espíritu Santo de Esparza contaba con otros cien vecinos “*avecindados en ella y en sus valles, en la costa de la mar del sur*”. Que había “*en 22 pueblos de indios, poco más*

125 Russell Lohse, *op.cit.*, p. 59

126 Claudia Quirós, *La Era de la Encomienda, op. cit.*, p. 245.

127 Informe de D. Fernando Francisco de Escobedo sobre la provincia de Costa Rica. Año de 1675, CDHCR, tomo VIII, pp. 348-349.

ó menos de 500 tributarios, sin muchachos reservados”. Informaba sobre los puertos de la provincia:

*“que tiene la mar del norte en esta provincia los principales son el Portete en Punta Blanca y el río del valle de Matina, cercano uno de otro cuatro leguas, por tener los vecinos de esta provincia en sus riberas el principal ingreso de sus haciendas en los muchos árboles de cacao, vainilla y zarza y otros muchos géneros”. Que “no hay hoy ni ha habido castillo, fortaleza, ni otro género de fortificación que la defienda”. Pero que tiene “prácticos soldados los cabos del tercio de esta provincia, que se compone de 12 compañías, un maestro de campo, un sargento mayor y 2 ayudantes, 3 compañías de caballos y un comisario general”.*¹²⁸

Un inventario del año 1678 listaba 103.250 árboles en Matina y otros 26.230 en el adyacente valle del Reventazón. Entre los grandes propietarios aparecen individuos dedicados también a la exportación de abastos hacia Panamá, como Jerónimo Valerino, con 11.000 árboles; Antonio de Acosta con 15.200 y Benito Valerino con 11.500.¹²⁹ Tres años más tarde, (1681), don Miguel Gómez de Lara estimaba que había más de 150.000 árboles de cacao plantados en la zona Atlántica. Pero al año siguiente, los hacendados propietarios de cacaotales, al ser establecido un impuesto sobre cada árbol en producción, aludieron que sólo había 28,700 “árboles viejos” en producción y 66.100 “nuevos” árboles en los valles de Matina, Reventazón y Barbilla. Sobresalían ese año, el maestre de campo don Alonso Sáenz con 10.000 árboles de cacao y Jerónimo Valerino con 16.000; entretanto Antonio de Acosta Arévalo aparece con sólo 6.000 y Matías González Camino con 4.000.¹³⁰ Sin embargo, en 1683 el gobernador don Juan Francisco Sáenz Vázquez, quien se había convertido en un gran propietario de cacaotales, estimó que había más de 150.000 árboles, de los cuales 40.000 estaban en producción. Justo dos años después se mencionaba que se había impuesto el pago de derecho de importación de cada zurrón de cacao llevado a Nicaragua, la suma de 8 reales, lo que es un peso.¹³¹

La información disponible de la exportación de cacao en las décadas de 1680 y 1690 es incompleta puesto que la exportación ilegal del producto que podía ser igual o mayor que la legal no aparece en la documentación. Aunque gran parte de la producción era enviada hacia Nicaragua por vía terrestre, es probable que el alto costo de su transporte favorecía la exportación ilegal vía marítima hacia las islas de Curazao y Jamaica.

128 Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a S. M., año de 1676, CDHCR, tomo V, p. 361.

129 Inventario de los árboles de cacao existentes en los valles de Matina y de la Reventazón. Año de 1678, CDHCR, tomo VIII, pp. 376-377.

130 Inventario de los árboles de cacao de la costa y valle de Matina y Reventazón.-Año de 1682, CDHCR, tomo VIII, pp. 309-405.

131 ANCR, DAH, Serie Guatemala, No 116 (27 de marzo de 1685).

El cacao pasó así a convertirse en principal rubro de exportación una vez que los abastos enviados hacia Portobelo y la ciudad de Panamá cesaron debido a la pérdida de rentabilidad de los bienes que desde Costa Rica eran exportados hacia esos destinos debido a la sobreoferta acarreada por la llegada de abastos de otras regiones al mercado panameño. Así lo destaca el historiador Eduardo Madrigal, sustentado en una información del año 1691, en la que el capitán Jerónimo Valerino a nombre de los productores de Cartago señalaba cómo el cacao se había convertido en el producto que logró reanimar el comercio con el exterior, ante la caída de las exportaciones de abastos, predominante en las décadas previas:

*“que auiendo reconocido el capitán Gerónimo Balerino y los demás dichos dueños de aziendas el poco trato y comerzio que oi tiene esta prouinzia con las ciudades de Portobelo y Panamá, [y] Cartaxena, por no tener balor los tratos destas prouincias como antes lo tenía, auían zembrado y cultivado en la dicha costa de Matina más cantidad de ziento y quarenta mil árboles de cacao..”*¹³²

Sin embargo este mismo año de 1691 iniciaría el declive de las exportaciones legales del cacao. Según el historiador Philip MacLeod, a partir de ese año se produjo un declive dramático de las exportaciones hacia Portobelo y al mismo tiempo un serio descenso de los envíos de cacao hacia Nicaragua. Los registros correspondientes al año de 1693, según este autor señalan la exportación del producto tanto a Panamá como a Nicaragua pero sin establecer ninguna división de los envíos hacia ambos destinos. A partir de 1694, los registros mencionan sólo exportaciones hacia Nicaragua y su constante declive a partir de ese año, al tiempo que el comercio de cacao hacia Portobelo habría cesado después del año de 1693.¹³³

El fin del comercio de exportación de cacao hacia Portobelo, así como el descenso de los envíos de cacao hacia Nicaragua parecen coincidir con el incremento del intercambio ilegal. Aunque el comercio interlope tenía larga historia en las costas del Caribe de América Central, en Costa Rica los bienes introducidos de contrabando aparecen en los inventarios de mortuales a partir de las décadas de 1680 y 1690, como lo atestigua el historiador Murdo MacLeod.¹³⁴ Previamente, el gobernador don Juan Francisco Vázquez había enfrentado cargos ante la Audiencia de Guatemala de haber realizado

132 ANCR, DAH, Cartago, No 085, ff. 1-1v. (19 de octubre de 1691), citado por Eduardo Madrigal, “La “crisis del siglo XVII” en Costa Rica, algunas reflexiones teóricas.” Boletín AFEHC N°51, publicado el 04 octubre 2011, disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=3006

133 Philip MacLeod, “Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica 1660-95”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Universidad de Costa Rica, 22(1): 83-107, 1996, p. 97.

134 Murdo MacLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720*. Berkeley, University of California Press, 1973, p. 338.

tratos con un barco inglés en las costas de Matina en 1677.¹³⁵

En noviembre de 1694, según un documento citado por Philip MacLeod:

*“por fines del mes de mayo del año pasado de noventa y tres llegó a Matina una embarcación de corsarios a comerciar, y habiendo llegado a aquel valle Francisco de Bonilla, teniente de gobernador que era un hermano suyo llamado el Capitan Juan de Bonilla, reconocida la intención del pirata y junta la gente de aquel valle hicieron trato con él a ropa más de ciento y sesenta quintales de cacao y me han asegurado quedó trato asentado para este mayo de hacerlo mayor de ropa y esclavos.”*¹³⁶

De acuerdo con Philip MacLeod esta información parece indicar el comienzo del desarrollo de contrabando en toda su amplitud en la región de Matina, al tiempo que se producía el declive o inicio del fin de las exportaciones de cacao hacia Portobelo, lo que fue concomitante con la irregularidad con que las flotas comenzaron a llegar en las últimas décadas del siglo XVII: en tanto cinco flotas llegaron en la década de 1670, sólo dos flotas llegaron en la década de 1680, como otras dos en la última década de la centuria. Entre los años de 1664 y 1677 la flota arribó cada tres años. Entre los años de 1678 y 1697 la flota arribó cada tres años 292 días. Un problema que debía enfrentar el cacao de Costa Rica era la inestable demanda del mercado de Portobelo debido a la creciente irregularidad en la llegada de la flota y funcionamiento de la feria.

El historiador Philip MacLeod estudió los registros de Cajas Reales de Costa Rica a fines del siglo XVII y determinó que en el año de 1686, cuatro embarcaciones llegaron a las costas de Matina e igualmente otras cuatro en 1687. Pero al año siguiente sólo llegaron dos, y si bien luego llegaron en número ligeramente mayor en los años subsiguientes, en los años de 1691 y 1692 sólo un barco arribó a Matina. Simultáneamente MacLeod señala que dejaron de mencionarse los propietarios de las embarcaciones que realizaban el comercio marítimo entre Matina y Portobelo, llevando el cacao de Costa Rica hacia ese puerto panameño. La muerte de Antonio de Acosta Arévalo en 1691, importante propietario de cacaotales en Matina y comerciante en los envíos marítimos de cacao hacia Portobelo en los años finales de la década de 1670, significó el declive definitivo de las exportaciones de este rubro hacia Portobelo. También comenzó el intercambio ilegal con comerciantes procedentes de las colonias holandesa de Curazao e inglesa de Jamaica a partir de la década de 1690. Simultáneamente, un golpe a la producción de cacao en Matina fue el saqueo de las haciendas cacaoteras por los llamados *zambos-mosquitos*

135 Sáenz Carbonell, Jorge Francisco, “Don Juan Francisco Sáenz Vázquez de Quintanilla”, en *Revista de la Academia costarricense de ciencias genealógicas*, nos. 26-67 (1980) p. 64-65. Citado por Philip MacLeod, p. 97.

136 Philip MacLeod, *op. cit.*, p. 97.

procedentes de la costa atlántica de Nicaragua, grupo étnico que se alió con los ingleses pero que también actuaba *manu-propia* a partir de un primer ataque a Matina en 1693.

La combinación del intercambio ilegal con los ingleses practicado en las costas de Matina y la desaparición de los más importantes propietarios de las embarcaciones que realizaban la carrera entre Matina y Portobelo provocaron la interrupción definitiva del comercio con Portobelo.

A pesar del estancamiento de la producción de cacao esta no desapareció a finales del siglo diecisiete. El contrabando se volvió cada vez más importante durante el siglo XVIII y las exportaciones se mantuvieron vigentes hacia Jamaica y Curazao durante toda la siguiente centuria. En cuanto a las exportaciones legales hacia Nicaragua, éstas continuaron en el transcurso de ese siglo, aunque no alcanzaron los niveles de las realizadas en el siglo XVII.

Debido a que a partir de 1685, la Corona autorizó el comercio menor entre Nicaragua y el Virreinato del Perú, el cacao procedente de Guayaquil comenzó a ingresar en Centroamérica, e igualmente, en años posteriores la producción de cacao se incrementó notablemente en torno a la villa de Rivas en el sur de Nicaragua, llegando a haber 357 haciendas con casi 800.000 árboles sembrados.¹³⁷

Sin embargo, las exportaciones de cacao de Matina, vía terrestre hacia Nicaragua no cesaron del todo, dado que los granos de cacao eran empleados como medio de pago para las importaciones de textiles de Masaya, al este de Granada y de Subtiava, contiguo a la ciudad de León.¹³⁸

Las almendras de cacao eran empleadas como salario entre los indígenas que laboraban en las manufacturas textiles e hilaturas que poseían los españoles en esas poblaciones. Las telas y la ropa de algodón, así como el hilo y el algodón en rama, se transportaban hacia Costa Rica en las mismas mulas que llevaban a Nicaragua los zurrones de cacao.

En 1694, José Hidalgo, comerciante en Cartago envió a su ayudante Antonio Castro hacia el Valle de Matina con el fin de negociar diversas mercancías "*a trueque de cacao de primera suerte*", según expresa el documento. Las mercancías sumaban 500 pesos e incluían:

137 Claudia Quirós, "La sociedad dominante y la economía cacaotera de Rivas, factores determinantes para el surgimiento de la hacienda de campo en Pacífico norte costarricense. Primera mitad del siglo XVIII" *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Universidad de Costa Rica, 25(2): 49-71, p. 60.

138 Elizabeth Fonseca et al., *op. cit.*, pp. 269-270.

*“43 varas de enaguas [...] de estameña; 30 pares de zapatos; 20 peines; 8 agujetas; 4 hamacas; 9 pares de medias de lana; 25 libras de Chiapa (sic.); 10 pares de calzoncillos; 12 cotones; 13 pares de bombachas; 2 pares de calzones de estameña; 2 sombreros; 1 colcha; 1 toldo; 1 capa; 6 varas de paño de Puebla y 40 quesos”.*¹³⁹

Al tiempo que declinaban y entraban en su fase final las exportaciones de cacao desde Matina hacia Portobelo, en la costa del Pacífico la exportación de abastos hacia Panamá se mantuvo según lo atestiguan documentos de las décadas de 1650 y 1660, en los que predomina el envío de bizcocho y harina.¹⁴⁰ En julio de 1662, don José de Guevara y Sandoval se obliga con el depositario Tomás Calvo a entregarle en el puerto de Caldera *“efectos bastantes para cargar una fragata que le ha venido de Panamá”*.¹⁴¹ Probablemente se trate de la fragata mencionada en otro documento de dos meses previos, en el que se especifica que el capitán José Pérez de Luna, espera para junio una fragata que le ha de venir a Caldera a cargar 600 tercios según convino con los capitanes Ascencio Ruiz y Nicolás Hurtado, vecinos de Panamá y que cargaría 300 tercios convenidos con don José de Guevara y Sandoval.¹⁴²

En agosto de 1664, el alférez Luis de Fonseca, apoderado del capitán Lucas de Samudio, vecino de Panamá, dueño de la fragata Nuestra Señora de la Limpia Concepción y San Antonio, surta en Caldera, la flota a Esteban de Hoces Navarro y Francisco Fernández de Miranda para el transporte de 600 tercios de géneros de la tierra: harina, bizcocho, sebo y tabaco.¹⁴³

Al comenzar la década de 1670 continúan las exportaciones de abastos hacia Panamá: en julio de ese año, el capitán José Francisco del Hoyo, dueño y maestre de la fragata Jesús María, surta en Caldera, la flota a don José Pérez de Muro, alcalde ordinario de la ciudad de Cartago para que en setiembre de dicho año transporte harina y bizcocho a la ciudad de Panamá.¹⁴⁴

En mayo de 1671, don José Pérez de Muro da poder a don García de Alvarado y a Antonio Madrado, quienes están de viaje para Panamá, para que cobren en esa ciudad

139 *Ibid.*, pp. 270-271.

140 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente 810, folio 15; expediente 813, folio 13; expediente 815, folios 26, 204, 260, 271 v; expediente 815 bis, folios 265, 359, 361, 474; expediente 817 bis, folios 33 v., 265, 272, 313, 320, 370; expediente 818, folio 33; expediente 819, folio 61.

141 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente no determinado, f. 160 (20 de julio de 1662).

142 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente No 815, f. 204 (10 de mayo de 1662).

143 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente No 815 bis, f. 361 (16 de agosto de 1664).

144 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, expediente No 819, f. 61 (14 de julio de 1670).

el valor de 94 petacas de bizcocho que por su orden entregó en tres partidas, así como dos zurrone de tabaco enviados igualmente a esa ciudad.¹⁴⁵

Hay un efímero intento de exportar moras hacia Panamá en 1678: a principios de dicho año, el sargento mayor don Sebastián de Sandoval Golfín contrata con el capitán José Francisco del Hoyo, vecino de Panamá, para que éste traiga durante el mes de mayo próximo un barco al puerto de Caldera, con el fin de que pueda cargar 15 tercios de mora, para lo cual se obliga por 500 pesos.¹⁴⁶

Una información que data del año de 1685, explicaba como funcionaba el comercio marítimo en las costas del Pacífico en los años finales de esa centuria:

Caldera[...] donde siempre dan fondo todas las embarcaciones de menor y mayor porte que vienen de dicho reino de Tierra Firme y hacen la vista de las mercaderías que traen los pasajeros y pagan los derechos de entrada; y de allí pasan á la costa de Nicoya, donde suelen cargar sebo, que es el género ordinario de aquella provincia y hatos de los dichos don Antonio Ramiro, capitán Nicolás Gutiérrez y Rodrigo Vázquez, que son los más cuantiosos y de allí vuelven á él [Caldera] á cargar harina, biscocho, capados, sebo, azúcar, tabaco, ajos, cacao y otros géneros”.¹⁴⁷

Unos documentos que corresponden a los años de 1681-85 da cuenta de la exportación que en esos años se llevaba a cabo de “petacas de bizcocho” hacia Panamá desde el puerto de Caldera. Se trataba de pequeñas cantidades tales como 20 petacas valoradas en 150 pesos del comerciante Matías González Camino; otras 58 petacas valoradas en 435 pesos de Antonio Guenbe de Villanueva, vecino de la ciudad de León pero residente en Cartago; otras 40 petacas, así como cuatro capados “aderezados” y 12 arrobas de sal, todo valorado en 356 pesos. Según la documentación las petacas tenían un valor de siete pesos cada una. Estas mercancías fueron confiscadas por el gobierno con el fin de sustentar a las milicias desplazadas hacia el puerto de Caldera con motivo del arribo de piratas en esos años.¹⁴⁸

En cuanto comercio de mulas en las décadas finales del siglo XVII, una transacción realizada en agosto de 1682, que citamos páginas atrás, da una idea del funcionamiento del comercio de mulas y su interrelación con otras actividades mercantiles: dos vecinos ricos de Cartago, el capitán don José Pérez de Muro y don Matías González Camino,

145 ANCR, Protocolos Cartago, expediente No 818, f. 23 (29 de mayo de 1671).

146 ANCR, Protocolos Cartago, expediente No 825, f. 71 (19 de enero de 1678).

147 CDHCR, Tomo VIII, p. 495.

148 ANCR, ADH, Serie Complementario Colonial No 6052 y No 6065.

ambos propietarios de cacaotales en Matina, compraron conjuntamente 967 mulas “*mansas y de carga y silla*” al capitán don Juan Francisco Valenzuela, vecino de la ciudad de Granada, en la suma de 34.086 pesos y 6 reales.¹⁴⁹ Estas mulas se encontraban en potreros próximos a la ciudad de Cartago, y Valenzuela esperaba recibir parte del pago en plata y parte en mercancías que ambos compradores pensaban adquirir en Panamá a cambio de las mulas. Un documento posterior aclara que las mercancías eran enviadas en barco desde Panamá hacia Caldera, y como lo especifica, entre las mercancías traídas desde el istmo panameño se encontraban rosarios de vidrio, rejas de arar, estampas, papel, hierro, acero, así como textiles.¹⁵⁰

Don Matías González Camino estaba involucrado en el negocio de exportación de mulas hacia Panamá en la década de 1670, como lo atestiguan otros documentos de esos años: en marzo de 1678, se obligó a favor de don García de Alvarado por 1350 pesos que éste le prestó en Nicaragua para ayudarlo a comprar mulas que González Camino iría a vender en Panamá.¹⁵¹ Al año siguiente también se firma un convenio entre el alférez Antonio de Urrutia con Benito Valerino, en el que éste último recibe 100 bestias mulares, que lleva a vender a Panamá, con cuya ganancia espera cubrir la deuda con Urrutia. Se compromete a pagarle 1.074 pesos.¹⁵² Ese mismo año, Bernardo Cortés quien va para Panamá con una partida de mulas suyas que tiene en los potreros de la ciudad de Cartago, se obliga a favor de don Matías González Camino por 533 pesos que promete pagar en Panamá el 30 de abril a don García de Alvarado.¹⁵³

Algunos años antes, don García de Alvarado y Matías González Camino se obligaron conjuntamente con don Juan López de la Flor, gobernador de Costa Rica, por la suma de 4.000 pesos que se comprometieron a pagar dentro de un año en Portobelo.¹⁵⁴ Benito Valerino muere poco después en Portobelo y en julio de 1680 se procede a abrir su testamento. Allí indica que había viajado a esa ciudad en la fragata de Antonio de Acosta Arévalo, que llevaba más de 1.800 pesos con la intención de regresar a su tierra pero no pudo llevar a cabo el viaje, por el contrario tuvo que pedir crédito a nombre de su hermano (Jerónimo) al capitán Antonio Segundo, la suma de 800 pesos comprometiéndose a que éstos fuesen pagados en harina y bizcocho que serían puestos en Matina. También declara en su testamento deber a su hermano otros 500 pesos por concepto de 40 mulas que éste le envió a Panamá.¹⁵⁵ Ocho años más tarde se menciona

149 ANCR, ADH, Protocolos Cartago, No 828, f. 34 (22 de febrero de 1681).

150 Elizabeth Fonseca *et al. op. cit.*, p. 260.

151 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 825, f. 98 (27 de marzo de 1678).

152 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 828, f. 49 (24 de octubre de 1679).

153 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 818, f. 7 (7 de abril de 1671).

154 ANCR, DAH, Protocolos Cartago, No 822, f. 2 (13 de enero de 1674).

155 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 827, f. 52 (15 de julio de 1680).

esta fragata propiedad de Acosta Arévalo, quien se dirige hacia Portobelo llevando 82 tercios de harina de 5 arrobas, que se compromete a transportar y entregar en dicho puerto al capitán de artillería Juan de Contreras. Los tercios de harina se calculan en 20 reales cada uno.¹⁵⁶ Una década más tarde, en el censo del año 1691 se registraron 17 cultivadores de trigo, de los cuales únicamente dos aparecen enlistados como pertenecientes al grupo de mulatos, mestizos y negros libres, lo cual puede interpretarse que el cultivo de este cereal era exclusivo de grupos blancos, probablemente parte de la élite de la sociedad. Precisamente este mismo año Antonio de Acosta Arévalo perece en el mar.

En esos años se menciona también la exportación de madera desde el puerto de Caldera hacia Panamá, así por ejemplo, en febrero de 1675, el Capitán don Alfonso Sáenz Vázquez da poder a los capitanes don Alonso Lanini y Francisco Ramírez de Rumayor, para que en el Callao vendan la madera que “*va embarcada en la fragata llamada Nuestra Señora de la Concepción*”.¹⁵⁷ Ese mismo año, los capitanes don Alfonso Sáenz Vázquez y Juan Flores, vecino éste último de la Villa de los Santos en Panamá y dueño del barco Nuestra Señora de las Mercedes, establecen ambos una compañía con el fin de enviar madera hacia el puerto del Callao en Perú. El primero se obliga a cortar y preparar madera de cedro, cocobola y otra conveniente para cargar dentro de dos meses en el barco; el segundo se obliga a traer el barco a la boca del río Grande u otro embarcadero y de llevar el cargamento al Callao y allí venderlo. Establecen que del producto vendido, lo obtenido se repartirá: un tercio para los costos y los otros dos, uno para cada socio.¹⁵⁸ No sabemos si este negocio de exportación de maderas hacia el Perú se mantuvo posteriormente.

156 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 837, f. 65 v. (20 de agosto de 1688).

157 ANCR, Protocolos Cartago No 824, f. 62 (20 de febrero de 1675).

158 ANCR, DAH, Protocolos Cartago No 824, f. 14v. (1 de junio de 1675).

CONCLUSIONES

Llegados a este punto de la investigación podemos concluir que a lo largo de todo el siglo XVII y desde finales de la centuria precedente, el comercio de Costa Rica con el exterior giró predominantemente en torno a las exportaciones e importaciones hacia el istmo panameño, tanto hacia la ciudad de Panamá como al puerto de Portobelo en el Caribe. No obstante, si Portobelo fue una plaza importante para las transacciones comerciales, al término de la centuria el comercio de contrabando con los ingleses y holandeses sustituyó el anterior próspero intercambio con el puerto español. Así, a lo largo de todo el siglo XVIII, el cacao se convirtió en el principal producto de exportación hacia las plazas comerciales de Kingston en Jamaica y Willemstadt en Curazao. Entretanto, por el Pacífico, las relaciones comerciales se mantuvieron ininterrumpidamente desde la fundación del puerto de Caldera a finales del siglo XVI.

Procedimos a dividir cronológicamente en tres períodos las relaciones comerciales basados en criterios de la producción y naturaleza de las exportaciones: desde el establecimiento definitivo de los españoles en Cartago en el Valle Central y en Esparza en la zona del Pacífico central, hasta el año de 1610 debido a que en el Caribe acabó abruptamente la ciudad de Santiago de Talamanca luego de una sublevación de los indígenas de la región al ser sometidos a grandes exacciones con el fin de sustentar el comercio de exportación de víveres desde este núcleo de colonización hacia Portobelo. Simultáneamente, hacia esos años, el descenso demográfico de la población nativa en el interior del país llevó a que las exportaciones de productos obtenidos de los tributos suministrados por los indígenas disminuyeran drásticamente, al tiempo que se intensificó la producción de trigo empleando la mano de obra de los indígenas denominados *alquilones*, en las tierras puestas en producción por la élite cartaginesa. Estas exportaciones se mantuvieron constantes tanto por la costa del Caribe como por la del Pacífico durante casi todo el siglo XVII, hasta que cesaron a fines de la centuria como consecuencia del cese de las ferias comerciales de Portobelo y del inicio del comercio de exportación de cacao de Matina hacia las plazas comerciales de Jamaica y Curazao. En el Pacífico se mantuvieron constantes las exportaciones de trigo, quizás sólo interrumpidas en las ocasiones en que los temporales arruinaban las cosechas de este producto. Sin embargo, no cabe duda que, a partir del desarrollo de la producción cacaotera en Matina, la principal exportación de Costa Rica estuvo constituida por los granos de cacao, razón por la que a partir de 1670 el cacao se convirtió en el principal “producto motor” de las relaciones mercantiles de Costa Rica y el trigo, que lo había sido de manera predominante entre los años de 1610 y 1660, pasó –a partir de este último año– a ocupar un papel secundario en las exportaciones y limitado casi exclusivamente al comercio por la vía marítima del Pacífico.

Septiembre de 2016.