

Escaneado por Biblioteca Judicial "Fernando Coto Albán"



EL COMERCIO CAFETALERO DE COSTA RICA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

CLOTILDE M^a OBREGÓN QUESADA, M.S.C.
Universidad de Costa Rica

PRESENTACIÓN

En la historia de Costa Rica, una de las acciones que más se han destacado, en la primera mitad del siglo XIX, fue la del esfuerzo hecho para conseguir un producto que fuese bien recibido en los mercados extranjeros y sobre todo en el británico, debido a que ya Gran Bretaña era el país que había logrado controlar gran parte del comercio y los mercados de los países de la América española, que recién se habían independizado.

La mayoría de las veces destacamos lo que fue la Costa Rica cafetalera, pero no le damos igual énfasis a la etapa anterior a ser un país exportador de café y a cómo se logró abrir el mercado europeo para el producto de Costa Rica. Fue un esfuerzo muy temprano en la historia posterior a la independencia, debido a que la producción del café comenzó precisamente en 1820, en el momento de la independencia, pues debemos tomar en cuenta el tiempo necesario que debía transcurrir antes que las primeras matas de cafetos traídas en el año de 1815 por el padre Félix Velarde, produjeran. Velarde las sembró en su solar y las repartió entre sus vecinos y alguno de ellos exportó el primer saco de café a Panamá en 1820.

Sin embargo ese hecho, no explica el rápido desarrollo que la siembra del café tuvo,

para ello hay que tomar en cuenta es la existencia de un grupo muy homogéneo y con un claro objetivo de superación, que encontraron en el café el producto que andaban buscando, para que fuese aceptado en el mercado externo. Asimismo, un objetivo sin medios económicos no se puede lograr, pero ese grupo estaba en condiciones de lograrlo pues había logrado una temprana acumulación de capital.

Lo anterior unido a una política gubernativa de protección a la siembra del café, aunque esta fuese una actividad privada y no un monopolio estatal como lo era la siembra del tabaco, hizo posible la decisión de empezar a explorar café.

El café costarricense fue bien recibido en el mercado inglés, pero su llegada regular fue el producto de un plan bien conseguido, y no del azar como se sigue repitiendo, fue el producto primero de la protección a la siembra del café dada por el gobierno costarricense, segundo a la política de buscar mercados, en especial la del Jefe de Estado Lic. Braulio Carrillo y tercero, al interés de un grupo de caficultores comerciantes que aprovecharon la oportunidad que les daba la llegada de buques a cargar maderas, para exportar el café.

EL COMERCIO DE COSTA RICA

En la década comprendida entre 1820 y 30 los costarricenses lograron estructurar un país con una filosofía liberal, que se puede apreciar en la Ley Fundamental de 1825 y que le permitió, unido a los objetivos muy precisos del grupo de mando de San José, una estabilidad, que fue en definitiva la que le daría la oportunidad necesaria para estructurar un Estado en épocas muy tempranas y para incursionar en el comercio exterior y hacer de Puntarenas un puerto que sirviera al comercio británico como sitio para hacer transacciones comerciales y tener los fondos para comerciar con Nicaragua cuando se incrementó la exportación de los palos de Brasil, en aquel país (Bonilla: 1975).

El comercio maderero fue muy importante y relacionó a Costa Rica con los principales puertos del pacífico suramericano, con el Callao y con Valparaíso, en un momento en que los ingleses estaban tratando de consolidar su posición y de convertir a Valparaíso en el puerto más importante, el cuál pasó del pequeñísimo poblado que era en 1805 a un próspero puerto, lugar de intercambio comercial. El desarrollo de Valparaíso hizo que le quitase la supremacía al puerto peruano a partir de 1834-35.

Al puerto chileno llegaban los buques de Europa y de él salían los que recorrían las costas pacíficas de América en un comercio de cabotaje. En ese comercio de cabotaje los capitanes de los buques, que estaban repletos de mercaderías, las cambiaban por plata y oro en los puertos de Bolivia y del Perú, al mismo tiempo que llenaban sus bodegas con los productos de esos países y del Ecuador. En las costas de Centro América comerciaban con las maderas y el añil y con todos aquellos productos, que para tantear suerte, lograban, vender los comerciantes locales.

Así Valparaíso se convirtió en el punto de enlace para el comercio con Europa, por lo tanto al estudiar el comercio de Costa Rica con Europa obligatoriamente tenemos que iniciarlo con el que se efectuaba a Valparaíso, y anterior

a 1834 con el puerto peruano del Callao. Este comercio maderero por otra parte aclara el desarrollo comercial costarricense y nos da el cuadro necesario para la Costa Rica pre-cafetalera y para la que empieza con la exportación de este producto a abrir un comercio con Europa.

Comercio maderero

El comercio maderero dejaba enormes ganancias a quienes lo ejercían, pues el reclamo de los terrenos no costaba nada, simplemente conseguían el permiso del Estado para explotar las manchas de palos de brasil existentes en la zona del río Tempisque, en algunos sitios de la costa pacífica de lo que hoy es Guanacaste y en Herradura, e igual ocurrió en la costa pacífica de Nicaragua. De esta época data su masiva explotación y la mala idea de que los bosques nunca se acabarían. El rápido incremento del comercio y su más brusco descenso, probó lo contrario, pero no sirvió de lección.

El palo de brasil era necesitado por la industria europea, lo mismo que el de campeche para tinte, era todavía un mundo sin colorantes artificiales y de ahí su importancia.

En los archivos costarricenses la información a partir de 1829, relativa al movimiento comercial en Puntarenas es bastante completa y en los archivos chilenos la investigación fue muy fructífera para los años comprendidos entre 1827 y 1837, pero no para los siguientes. Los archivos no estaban y ellos nos hubieran aclarado, o confirmado lo que sospechamos, que ya en ese momento el paso de los navíos cafetaleros por el puerto de Valparaíso, era más una escala técnica, que una escala como lo había sido antes, de traspaso de mercaderías de un navío a otro más grandes para la travesía trasatlántica. Los siguientes cuadros nos puede aclarar mucho el movimiento en los años comprendidos entre 1831 y 1836.

Cuadro N° 1

MOVIMIENTO DE BUQUES INGLESES EN PUNTARENAS

Año	Buques proced. del Callao	Lugar de destino	Buques proced. de Valparaíso	Lugar de destino	Carga que llevan
1831	4	1-G. Bretaña			brasiles
		3 ?			brasiles
1832	7	?	2	?	?
1833	6	5-G. Bretaña	2*	Gran Bretaña	brasiles

* Ambos son buques que señalaron que su lugar de origen era Gran Bretaña.

FUENTE: ANCR, Guerra y Marina 8665, 8801, 9801 y Hac. 6999.

Los buques procedentes de Centro América aparecen ya en forma regular en los registros del puerto de Valparaíso a partir de 1827. La presencia de buques llegados de puertos centroamericanos fue cada vez más importante, entre 1827 y 1832 el número de buques procedentes directamente de Centro América varió, arribaron 12 buques, seis directamente desde Puntarenas y dos del puerto nicaragüense del Realejo, pero, sólo uno de los 7 que en esos años zarparon para Centro América, lo hizo teniendo como su destino Costa Rica, los demás dicen simplemente Centro América como lo constatamos en los registros de la Aduana del Puerto. (Archivo Nacional de Chile, Catálogo del Ministerio de la Marina N° 31,47 y 52).

A partir del año de 1833 hay un claro incremento en el comercio entre Centro América y Valparaíso, debido a la explotación de palos de brasil, ese año 6 navíos llegan procedente de Costa Rica, cuatro cargados de maderas, de ellos tres eran navíos ingleses y el

otro de Hamburgo, pero en realidad como lo podemos comprobar en los registros del puerto de Puntarenas, en el cuadro número uno, ese año 15 navíos ingleses, diferentes a los señalados en los documentos chilenos visitaron el puerto, la mayoría llegó en lastre, porque tenían como finalidad cargar brasiles y 13 de esos navíos declararon al firmar los registros de salida del puerto, que partían hacia Londres o Liverpool, llevaban 65.220 quintales de brasiles y uno de ellos el Emulo, llevó 250 quintales de café y cueros. En los registros del puerto de Emulo declaró que partía para Liverpool y en los registros de la aduana de Valparaíso no aparece. Así que directamente llegó café de Costa Rica a Gran Bretaña en 1833.

Al año siguiente o sea en 1834, el comercio con Valparaíso se incrementó notablemente, debido a la explotación sin medida de las manchas de brasiles en las costas del pacífico norte costarricense y en las de Nicaragua. El comercio maderero decayó en 1835 y 36, en forma tan abrupta como había empezado.

Cuadro Nº 2

**MOVIMIENTO MARÍTIMO DE BUQUES PROCEDENTES DE COSTA RICA
(puerto de Puntarenas) EN VALPARAÍSO EL AÑO DE 1833**

AÑO	Número de buques	Tonelaje total	Nacionalidad del buque	Tonelada de los buques por nacionalidad	Carga
1833	7	1571	4 ingleses* 1 hamburgués 1 chileno	1042 100 190	maderas maderas chancaca
1834	12	2942	9 ingleses 2 estadounidenses 1 zarda	1914 538 285	maderas maderas maderas
1835	2	527	1 inglés 1 hamburgués	277 250	maderas maderas
1836	2	?	1 estadounidense	?	maderas

FUENTE: Archivo Nacional de Chile. Catálogo del Ministerio de la Marina Nº 53.

En 1834 quitamos un barco de nacionalidad sarda que llegó cargado de mercadería surtida y en 1835 uno chileno por la misma razón. Asimismo en el de 1834 incluimos el buque inglés el Natutilus que llegó a Valparaíso procedente de Nicaragua, porque ese buque había zarpado de Puntarenas el 3 de octubre de 1833 con 5.500 quintales de brasiles y entró en Valparaíso el 10 de febrero siguiente, por lo que completó su cargamento de brasiles en el Realejo. El registro del año 35 nos demuestra lo rápido que los costarricenses acabaron con las manchas de brasiles en las costas del Guanacaste, península de Herradura y cerca de los ríos, sobretudo el río Tempisque, la actividad continuó en la costa pacífica de Nicaragua.

Así en 1835 el número de navíos procedentes de Costa Rica bajó en 7 y el tonelaje también fue reducido, de los buques que llegaron de Puntarenas, sólo uno era inglés.

Comparando la información de los archivos de Costa Rica con los de Chile, se logró

establecer que en 1834 tres de los buques ingleses el Bergantín Paz (Peace), el Bergantín Alice Brook, que aparece en el registro del puerto de Puntarenas con el nombre de Alice Brown, pero que es el mismo por el tonelaje y el nombre de su capitán y el Bergantín Hippomeny, sólo tocaron Valparaíso, como una parada técnica para seguir directo a Londres. Al año siguiente el único navío inglés que salió del puerto cargado de campeches, el Bergantín Margarita Thompson, también hizo lo mismo.

Intentos por abrir un comercio para otros productos:

En 1833 llegó a Valparaíso desde Puntarenas un buque cargado de chancaca, ese hecho pone de manifiesto la búsqueda de un mercado, para algún producto que se produjera en el país. El caso del dulce en panela (chancaca) es digno de ser tomado en cuenta porque el interés y el esfuerzo por abrirle un mercado, se mantuvo durante varios años.

Todavía en el año de 1837, se hacían esfuerzos a favor de la chancaca, ese año el Bergantín *Eugenia* de 102 Tm. llegó a Valparaíso desde Puntarenas cargado de ese producto. El *Eugenia* iba al mando del capitán Juan Bautista Iriarte. Este buque inscrito en Costa Rica probablemente era de su capitán. Iriarte era neogranadino, pero se quedó a vivir en Puntarenas, siempre estuvo al mando de un buque, en los años siguientes fue el dueño de la *Goleta Cosmopolita* y fue un activo comerciante, que llegó hasta Chile varias veces. El que llegase con una carga de chancaca denota no sólo el esfuerzo, sino el interés de mantener ese producto, como un producto de exportación a pesar de que ya se estaba abriendo con fuerza el mercado cafetalero.

EL COMERCIO CAFETALERO

Mientras tanto la protección dada por el Estado costarricense a la siembra del café iba dando sus frutos, se aumentaron las siembras. De los solares de San José el café pasó a los barrios, como se llamaba a las tierras alrededor de la población, que eran las que mantenían a la ciudad, en el caso de San José, los barrios eran el: Murciélagos (San Juan de Tibás), el Mojón (San Pedro de Montes de Oca), el Zapote Turrujal (Guadalupe), Desamparados y Palo Grande. Al mismo tiempo el cultivo del café se extendió a los pueblos cercanos de San José, o sea a Escazú y Curridabat. Así el municipio de San José distribuyó en 1821, cafetos, al mismo tiempo que ofreció conceder terrenos a quienes cultivaran café, bajo la condición de que cercaran el terreno (Hall: 1976, pág. 35).

No tardaron otros municipios en imitar al de la ciudad capital, distribuyeron cafetos y se inició la siembra en Heredia y Cartago, así en su mensaje ante la Asamblea, el 1° de mayo de 1827, el Jefe de Estado don Juan Mora Fernández pudo expresar: "Las siembras de cacao, café, caña... son abundantes: sus efectos son próximos y no hay duda que lo serán productivos" (Mensajes Presidenciales, T.I, 1981, pág. 21).

Así como vimos que se había intentado exportar ciertos productos, con no buenos resultados, el café que había empezado a ser parte del paisaje costarricense y que ya sus habitantes habían aprendido a cultivarlo, cuidarlo y procesarlo y que había entrado por la puerta grande, pues pronto se acostumbraron a beberlo, a tomarlo alternándolo en el día con la otra bebida que se acostumbraba el cacao. La costumbre hizo que con el tiempo se bebiese café en el desayuno y se tomase chocolate antes de acostarse.

Los costarricenses descubrieron en el café el producto esperado para abrir con él un mercado en Europa. Sólo se tenía que esperar a que hubiera una producción adecuada, que permitiera un aumento constante y eso no se podía dar sino hasta finales de la década de los 30, a pesar de que se había hecho una pequeña exportación a Panamá en 1820 y a Chile 12 años después (Stone: 1976, pág. 78, Hall: 1976, pág. 38).

Pero, aunque el país no pudiese producir una cantidad significativa hasta finales de la década de los treinta, si podía y así lo hizo empezar a exportar cantidades pequeñas a Inglaterra, y la aceptación del producto costarricense en el mercado londinense, le dio a los cultivadores la seguridad de que estaban en el camino adecuado y podían seguir produciéndolo.

Así, el café se convirtió en el producto ideal para Costa Rica, los habitantes del valle central no tenían que desplazarse a ninguna parte para sembrarlo, lo sembraron en las tierras alrededor de los principales centros de población y por eso fue muy bien recibido por todos, además poco después, como acabamos de apuntarlo, lo consumían en el desayuno, es por eso que el gobierno ordenó servírselo a los obreros que construían el camino a Matina en 1840. Leemos en el Reglamento elaborado para que los peones estuvieran bien atendidos: "a las 6 a.m.. levantarse, a las 6:30 a.m.. tomar una taza de café. (ANCR, Gob. 24996).

Los años transcurridos, desde que se inició el cultivo hasta que empezó a dar una cosecha abundante, son años en que se pone de manifiesto el apoyo mutuo que se dan tanto el Estado como los cultivadores de café, pues aquél no puede hacer ningún plan para su comercialización sino cuenta con estos y los cafetaleros tienen mayor seguridad en su inversión, a donde estaban gastando toda la acumulación de capital que habían obtenido de muy variadas actividades: comercio, minería, ganadería, y actividades encaminadas a surtir los monopolios del Estado, sin estar seguros de contar con el apoyo que les da el Estado a la siembra del café.

Todo lo anterior pone de manifiesto un país estable a pesar de que las disputas entre las ciudades por la capital, culminó con la llamada Guerra de la Liga en 1835, pero que en realidad fue una contienda que se solucionó en forma muy rápida, lo que denota un mando claro, que en ningún momento rompió la decisión del Estado de apoyar a quien estaba sembrando café y la decisión de estos de cuidar el cafetal de seis a siete años, manteniéndose sólo con la esperanza de que el producto a la hora de comercializarlo, no los defraudara, de ahí la importancia de las cantidades que se exportaron a Londres a partir de 1833.

CONSOLIDACIÓN DEL MERCADO DE CAFÉ

Entre 1838 y 1842 se consolidó el mercado cafetalero y el éxito de su apertura es en gran medida del Jefe de Estado, Lic. Braulio Carrillo, pues implicó al Estado en las gestiones necesarias para que los ingleses le comprasen café a Costa Rica. Sabedor de que el café costarricense había sido muy bien recibido en el mercado inglés, a donde llegó ya en forma directa, utilizando los navíos que tocaban Puntarenas y que iban para Londres, como vimos en el caso del Emulo.

Con Carrillo nos encontramos con el caso de un gobernante que tiene un plan de gobierno, que sabe muy bien lo que él desea para Costa Rica y que es el representante de un grupo de personas, no sólo josefinas, pero sí con una gran mayoría en esta ciudad, que desean hacer del país un Estado próspero. La oportunidad se les presentó cuando Carrillo vuelve al poder en abril de 1838, el mismo mes en que Nicaragua abandona el Congreso Federal y se inicia el final de la República Federal de Centro América, un mes después, el 30 de mayo, el Congreso Federal autorizó a cada uno de los Estados de la Federación a organizarse como mejor les conveniese "mientras se reestructuraba la Federación". Aprovechando la oportunidad, el Estado de Costa Rica recuperó sus rentas, este hecho tiene

importantísimas consecuencias, por cuanto el Estado de Costa Rica siempre pagó sus impuestos federales, de tal manera que al reformar Morazán la hacienda en el año 36, Chantfield el representante británico y luego Cónsul de Gran Bretaña en Centro América, logró que el gobierno federal pusiese los pagos de Costa Rica a responder por el empréstito federal. Así que la recuperación por Carrillo de las rentas de Costa Rica, significaba que el Estado podía dedicarlas a saldar el porcentaje que le correspondía cancelar del empréstito inglés, hecho por la federación en el año de 1825.

Así, Carrillo solicitó a Chatfield que le dijera cuánto debía el país para cancelar el empréstito federal inglés, que se había multiplicado por la falta de amortización de sus intereses. Al mismo tiempo y mientras esperaba la respuesta del representante inglés, el Jefe de Estado ordenó, basado en el memorándum levantado por don Francisco María Oreamuno, para motivar al Estado a construir el camino al Caribe, que dieran inicio los trabajos del camino a Matina. Con esa medida Carrillo se proponía tener un camino que le permitiese exportar el café por el Atlántico, para que el país pudiese abandonar la ruta pacífica que resultaba muy onerosa, pero que era muy necesario como ruta alterna, y por



lo tanto la administración carrillista, no sólo no la abandonó sino que también se dedicó a reparar y poner en buenas condiciones el camino a Puntarenas.

Buscando consolidar el mercado inglés, pero sin darse cuenta de que con su política lesionaba seriamente los intereses de los comerciantes británicos del pacífico, Carrillo actuó. Creemos que tal vez pensó que abriendo una vía al Atlántico tendría el apoyo de todos los costarricenses productores y exportadores de café, por cuanto esto los beneficiaría, no pensó o por lo menos no lo dejó expresado en ninguno de los documentos que hemos consultado, que habría un grupo de comerciantes íntimamente relacionados con el comercio británico pacífico, algo que como veremos traería funestas consecuencias.

Después de una serie de cartas entre el gobierno costarricense y el representante inglés, Carrillo aceptó que el Estado de Costa Rica cancelaría la deuda de acuerdo a su población, lo que obligaba al Estado a cancelar el 15 por ciento de la deuda inglesa, el Cónsul había querido que fuese el 18% y Carrillo que el 12%, porcentaje que en realidad le correspondía a Costa Rica. Una vez aceptado el porcentaje el Jefe de Estado ordenó que toda la producción del tabaco de exportación correspondiente al año de 1839 y 1840 se utilizase en pagar dicha deuda. Las petacas de tabaco salieron de Puntarenas rumbo al Realejo, a donde fueron recibidas por el vicecónsul inglés. La última remesa salió en enero de 1841. Sin embargo, aunque el tabaco se había entregado, la cancelación de la deuda estaba lejana, pues primero el vicecónsul Foster debía vender el tabaco en Nicaragua, y con el dinero que diera la venta, comprar algún producto que fuese bien aceptado en el mercado inglés y a continuación remitirlo a Inglaterra.

El vicecónsul pensaba comprar añiles, pero Carrillo tenía otros planes, sólo que no los pudo realizar.

1842 se convirtió en un año trágico para el país, pero cuando comenzó muy pocos sospe-

charían que Costa Rica iba a ser atacada y su proyecto económico destruido, Carrillo había concluido el camino al Atlántico, ya estaba abierto y se estaba utilizando. En 1841 se habían exportado por Matina la suma de 19.600 pesos y se había importado otro tanto, según un documento, y según otros cinco mil pesos más. Asimismo la renta producida por las aduanas había sido muy parecidas, la del sur la de Puntarenas, había superado sólo a la del Norte, a la de Matina, en 1.000 pesos.

El Jefe de Estado había ordenado repartir tierras a lo largo del camino, para que hubiese población e interés en mantener la vía, y había escrito a Inglaterra para comprar un puente de hierro que se colocaría sobre el Reventazón, el sitio más problemático de toda la ruta, además durante el año de 1842 se pensaba dragar la bahía de Matina para que el puerto quedara protegido y en óptimas condiciones para la navegación. También escribió al vicecónsul inglés en el Realejo, al mismo Foster que había recibido los tabacos de Costa Rica, Carrillo le propuso al vicecónsul que en lugar de comprar añiles en Nicaragua para remitir a Londres, como pago de la deuda de Costa Rica, le comprase café a Costa Rica. La carta es muy interesante, en ella reafirma lo que había dicho el periódico Ministerial de Costa Rica en marzo de 1838, cuando destacó que entre los principales rubros que se exportaba estaba el café, asimismo la exportación de café directamente a Gran Bretaña en 1839 había sido de 2623 quintales y se vendía a 8 pesos el quintal. Por lo tanto Carrillo le propuso a Foster, que ya que el café de Costa Rica gustaba tanto en el mercado inglés, le comprase café a 6 pesos el quintal, y también le especificó lo que el país podría producir y exportar en los años siguientes.

Carrillo calculó que en 1842 le podía vender arriba de los 10.000 quintales de la cosecha de 1841, pues esta no bajaría de 15.000 quintales, llegaría a 20.000 en 1842, se duplicaría para 1843 y se triplicaría para 1844 (Obregón: 1989). El cálculo estuvo excelente bien hecho, esa fue la producción de Costa Rica, sólo que el resto del plan no se cumplió, o sea no se exportaría

por el Atlántico, y tampoco se cumplió el objetivo de que el Estado abriese una agencia de exportación y negociara "con el gobierno inglés, una rebaja de impuestos para la introducción del café, que lo colocaría en una situación de igualdad con los que se importaban de las colonias inglesas" y mucho menos se puso en vigencia el Decreto de la Cámara Consultiva de cobrar 1 real por quintal, cuyo producto se destinaría "exclusivamente a la conservación del camino general de mar a mar".

El 5 de abril cinco buques con 500 soldados en su mayoría salvadoreños, dos de esos buques con capitanes ingleses y todos al mando del general Francisco Morazán, arribaron al puerto de Caldera. Las armas habían sido compradas a comerciantes ingleses en el Perú, gracias a un préstamo que le había hecho el general peruano Bermúdez, en el cual Morazán puso al Estado Costarricense como garante (el préstamo fue de 18.000 pesos). Al llegar a Caldera el general y expresidente de la República Federal, dio una proclama, en ella quedó en forma patente lo que haría con el próspero Estado de Costa Rica.

"Costarricenses: no más contribuciones arbitrarias; no más prisiones sin causa; no más destierros y confiscaciones sin motivo; no más trabajos forzados sin objeto; no más víctimas sacrificadas a la venganza sin ninguna forma de juicio; no más arbitrariedades y tiranía".

"Ya no serán en lo sucesivo los maridos y padres de familias arrancados del hogar doméstico con sus esposas e hijos para ir a perecer en los caminos de Puntarenas y Matina..."

"No veréis ya vuestras tierras ocupadas y vendidas, destruidas vuestras casas, segadas vuestras sementeras sin ninguna indemnización..."

En lo poco de verdad que tiene la proclama, el general Morazán no era el llamado a hablar, por que él había ejecutado más de un destierro, el resto, todo con documentos a la mano, es falso. Pero, si hubo algo que Morazán

cumplió, suspender todo lo relacionado con el camino a Matina y así, como bien apuntó en su libro Rodríguez, los centroamericanos (se refiere a Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua) se olvidaron del resentimiento en contra de los ingleses, motivado por la toma de San Juan del Norte por fuerzas británicas, el 1° de enero de 1841 y acudieron a ciudad de Guatemala a firmar una alianza militar en contra de Costa Rica, país que de todas maneras ya había sido declarado país enemigo por estar en el, el general Morazán.

La caída y muerte de Morazán no es parte de esta ponencia, pero si lo es las consecuencias que trajo para el país, el dejar perder el camino a Matina, pues este quedó supeditado a un grupo unido a los comerciantes británicos del pacífico y al alto costo que significaba exportar el café por esa vía.

La carta de Carrillo al vicecónsul Foster, fue leída por un capitán inglés muy amigo de él y de Chatfield, llamado William Le Lacheur, Le Lacheur estaba en el puerto cargando mercaderías y un lote de maderas que Chatfield, como parte de sus negocios personales en Centro América, remitía a Londres. Fue por esa vía que el capitán del Monarch se enteró de la producción cafetalera del país y de algo tal vez más importante, que ya el café de Costa Rica había llegado a Londres y había sido muy bien aceptado, eso le evitaría el esfuerzo de introducir el café en un mercado nuevo, en esas condiciones lo único que tenía que hacer era, llevar el café de Costa Rica a Gran Bretaña.

En realidad Le Lacheur imitó a otros capitanes británicos, con toda seguridad cuando llegó a Londres en diciembre de 1842, con los añiles con que Costa Rica pagaría su deuda, indagaría en el mercado londinense y se enteraría de que ese año dos buques había llegado con café directamente desde Costa Rica, el Sirena de 225 Tm. con 2.230 quintales de café y el Ellerslie con 5.208 quintales.

Así Le Lacheur de quien tradicionalmente se dice que abrió el comercio cafetalero

costarricense con Gran Bretaña y con Europa, simplemente fue la persona que regularizó este comercio, pero sólo con Gran Bretaña, es muy interesante ver como el capitán, a partir de 1843 y todos los años, a finales de marzo a comienzos de abril llegaba a Puntarenas con su buque el Monarch y luego acompañado con otros buques, primero alquilados y luego de su propiedad, así logró hacer una flota de buques cafetaleros y su familia terminó fundando un banco para exportaciones e importaciones, el banco Lyon.

Al mismo tiempo el café empezó a llegar a otros mercados europeos, a Francia, a la Liga de Ciudades Hanseáticas, llegó a Hamburgo y también fue exportado a los Estados Unidos.

En 1841 se exportó por Puntarenas 14.370 quintales de café a 8 pesos el quintal, para 1844 la cantidad se había triplicado y en 1848 se había vuelto a duplicar, pero sólo en los años comprendidos entre 1841 y 1844 mantuvo el precio de 8 pesos el quintal, a partir de 1845 bajó a 7 y en los años de la crisis económica europea, que tanto afectó a Costa Rica el precio

llegó a 6 pesos, así que desde 1846 la gente volvió a clamar por un camino al Atlántico, pero ya no existía Carrillo, y el país está atravesando por uno de los períodos políticos más inestables, el período de 1842 a 1847 (a partir de la rebelión contra Morazán el país tuvo dos Jefes de Estado Interinos, dos Asambleas Constituyentes, dos elecciones, una de ellas con voto directo que fracasó, un Jefe de Estado que renunció pero que no se le aceptó la renuncia y dos senadores ejerciendo el mando para sustituirlo, ya que él se negó a volver al mando).

En 1848, la crisis del mundo occidental, en cuya economía ya está el país inserto, trajo severas consecuencias, es cuando el presidente del Estado Dr. José María Castro, decide proclamar al país en República y retomar las ideas de Carrillo para comercializar el café con mayores ganancias para el país.

En los siguientes cuadros se puede apreciar las exportaciones de Costa Rica por ambos puertos y comparar las del café con las de chancaca y otro producto, importante en esos años.

PUERTO DEL SUR O PUNTARENAS

AÑO	Café quintales	Pesos	Chancaca quintales	Pesos	Tabaco petacas	Pesos
1841	14.370	114.966	7.911	19.777	1.751	87.588
1842	16.615	132.920	6.136	15.340	518	25.900
1843	25.196	201.568	2.012	5.030	632	31.600
1844	49.995	339.640				
1845	64.041	448.287	417			
1846	83.048	578.560				

PUERTO DEL NORTE O MATINA

AÑO	Café quintales	Pesos	Carey libras	Pesos	Zarza quintales	Pesos
1841		—	2.750	11.000	200	3.200
1842	80	800				
1843	80	800	3.650	10.950	402	6.432

FUENTE: ANCR. Hac. 9116, 9326, 6658 y 9269.

El siguiente cuadro de las exportaciones de café a Gran Bretaña, de los últimos tres años de la década de los años 40, o sea de 1847, 48 y 49 nos prueba como el país logró consolidar un comercio cafetalero directamente con aquel país antes de terminar la primera mitad del siglo XIX. Como se puede apreciar los buques que reportaron al salir de Puntarenas que iban para Valparaíso, habían venido de Gran Bretaña, por lo que su parada en Valparaíso era una parada técnica. Asimismo hemos incluido los buques chilenos, porque según el historiador de la marina mercante chilena, Claudio Veliz, un porcentaje de los buques mercantes tenían capitán inglés y era usual que ellos cambiaran de bandera, así a pesar de que los chilenos

habían emitido una Ley de Navegación en 1836, en la que el artículo 24° estableció que en un período de 12 años, o sea para 1848, todos los buques mercantes chilenos debían pasar a ser capitaneados por ciudadanos de Chile, la realidad fue, según un informe del Comandante General de Marina, Joaquín Prieto, firmado en 1884, que había dificultades insalvables para hacer cumplir la disposición, decía en su comunicado "Para que usted vea cuán irrealizable será esta disposición bastará poner en su noticia que he pedido informe a la Capitanía de Puerto sobre el número de pilotos hijos del país que hay actualmente y se me ha contestado tres. ¿Podrá haber 150 para el año 1848?" (Veliz: 1961, pág. 52).

EXPORTACIONES DE CAFÉ DE COSTA RICA A GRAN BRETAÑA 1847, 1848 y 1849

AÑO	Nombre del navío	Tm.	Procedencia	Carga	Destino	Carga
1847	Calipso				P. República	
	Malibran				P. República	
	Huracán	170			P. República	
	R. de las Islas	120			P. República	
	Visgaos				Gran Bretaña	Café
	Thethis				P. República	
	Matilde				Chile	Café
	Ana Robinson				Gran Bretaña	Café
	Matilde				Chile	Café
	Monarch	224	Gran Bretaña		Gran Bretaña	Café
	R. de las Islas	120	Gran Bretaña		Ch. y G. Bretaña	Café
	Malibran		P. República		P. República	
	Juana				Gran Bretaña	Café
	Arciope				Gran Bretaña	Café
	Thethis				Gran Bretaña	Café
	Malibran		P. República		Gran Bretaña	Café
	Lampson*				Nicaragua	
1848	R. de las Islas	120	G.B. Guernesey		G.B. Guernesey	Café
	Libra Dundee	291	Chile	Merc. Extr.	Chile	Café
	Huracán	170	Chile	Merc. Extr.	Chile	Café
	Monarch	224	G.B. Guernesey	Lastre	G.B. Guernesey	Café
	Halecyon	138	G.B. Guernesey	Marc. Extr.	G.B. Guernesey	Café
	Malcolm	238	G.B. Liverpool	Merc. Extr.	P. República	Merc. Extr.
	Peruvian	394	Chile	Lastre	G.B. Liverpool	Café
	Coloney	288	Chile	Merc. Extr.		
1849	Regalia	186	El Salvador	Merc. Extr.	Gran Bretaña	Café
	Coloney	288	en Puntarenas		Panamá	Lastre
	Mally Bawn	344	El Salvador	Merc. Extr.	Gran Bretaña	Café, añiles
	Lavinia	157	G.B. Guernesey	Merc. Extr.	Gran Bretaña	Café

cont...

AÑO	Nombre del navío	Tm.	Procedencia	Carga	Destino	Carga
	Halecyon	138	G.B. Guernesey	Merc. Extr.	Gran Bretaña	Café
	Niágara	336	Chile	Merc. Extr.	Chile	Café
	Monarch	224	G.B. Guernesey	Merc. Extr.	Gran Bretaña	Café
	Dryad	251	Chile	Lastre	Chile	Café
	Lady Show Stuart	181	Colombia	Merc. Extr.	Panamá	Lastre
	Seymour	322	Nicaragua	Merc. Extr.	Nicaragua	Merc. Extr.
	Jessie Miller	382	Panamá	Merc. Extr.	Chile	Café, tintes
	John Norton	336	El Salvador	Ropas	Naufraó en Puntarenas	
	Gorgon*			Trajo al Cónsul inglés Chatfield		

* Es un buque de guerra.

FUENTE: ANCR, Hac. 10599, 10780, 9269 y 6355, G. y M. 8842 y 9433.

CONCLUSIONES

Analizando la temprana introducción de Costa Rica en un mercado europeo, con un comercio a través del Cabo de Hornos, tenemos que llegar a la conclusión de que este comercio, abierto en la primera mitad del siglo XIX antes de que se inaugurara el ferrocarril de Panamá y antes de la navegación a vapor fue posible por:

1. Una temprana organización del país y una estructuración del Estado muy anterior a lo que tradicionalmente se ha aceptado.
2. Un grupo de mando, dividido, pero que por condiciones muy especiales del país, no se enfrentó en contiendas de guerras civiles, lo que permitió un gobierno bastante largo, pero constitucional de don Juan Mora Fernández (1825-1833) y posteriormente un juego interesante del poder.
3. Un dominio de un grupo de mando, que tenía en su mira abrir un comercio, ya que durante todo el tiempo anterior, siglo XVIII, este deseo había sido frustrado por los reglamentos españoles, lo que lo llevó a dar un apoyo decisivo del gobierno a los cultivadores de café.
4. Una apertura de un comercio maderero, que hizo que los costarricenses tempranamente tuvieran relaciones con los puertos importantes del pacífico suramericano, pero sobre todo una relación estrecha con Valparaíso en el momento en que este puerto sustituyó al Callao, en 1834 como el puerto más importante del pacífico suramericano.
5. Una relación de dependencia del grupo de comerciantes británicos del pacífico, debido a que fueron más hábiles que los que controlaban el comercio del Caribe, intervinieron bajo la dirección del Cónsul inglés Chatfield y destruyeron los planes a Carrillo, que le hubiese dado una preponderancia al país muy difícil de igualar, ya que Gran Bretaña no tenía en sus manos un instrumento de presión, que si usó con gran maestría sobre Nicaragua, El Salvador y Honduras a partir de 1844, bloqueando sus puertos y bombardeándolos, para apoderarse de su comercio. Y no tenía un instrumento de presión porque Costa Rica había pagado la deuda inglesa desde 1839-40 y Gran Bretaña lo reconoció así en 1845.
6. Sin embargo las cinco conclusiones anteriores no hubiesen sido importantes, si el país no hubiese contado con una calidad

de café, catalogado de excelente, en el mercado europeo.

7. La temprana inserción de Costa Rica al mercado del café en Europa, la llevó a

buscar también tempranamente una introducción en el mercado de los Estados Unidos, a lo que Costa Rica empieza a dedicar atención a partir de 1850.

BIBLIOGRAFÍA

Barros Arana, Diego. HISTORIA DE CHILE. Tomo XIII. Santiago, Ed. Rafael Jover, 1894.

Bonilla, Heraclio (recopilador) INFORME DE LOS CÓNSULES BRITÁNICOS. Lima, Tomo I, 1975.

González Flores, Luis Felipe. EL DESENVOLVIMIENTO HISTÓRICO DEL CAFÉ EN COSTA RICA. San José, 1933.

Hall, Carolyn. EL CAFÉ Y SU DESARROLLO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO DE COSTA RICA. Editorial Costa Rica, 1976.

Kaufmann, William W. LA POLÍTICA BRITÁNICA Y LA INDEPENDENCIA DE LA AMÉRICA LATINA 1804-1828, Caracas. 1968.

Obregón Quesada, Clotilde. LA PRIMERA ADMINISTRACIÓN DEL DR. CASTRO. San José, 1984.

——— CARRILLO UNA ÉPOCA Y UN HOMBRE, San José, 1989.

——— EL INICIO DEL COMERCIO BRITÁNICO. Rev. de Ciencias Sociales, Nº 24, 1982.

Rodríguez, Mario. A. PALMERSTONIAN DIPLOMATIC IN CENTRAL AMERICA. FREDERICK CHATFIELD. University of Arizona, 1964.

Veliz, Claudio. LA HISTORIA DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE. Universidad de Chile, 1961.
