

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE HISTORIA Y GEOGRAFIA

EL COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA
(1883-1930)

Tesis presentada para optar al grado de
Licenciatura en Historia



ANA CECILIA ROMAN TRIGO

1978

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE HISTORIA Y GEOGRAFIA

EL COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA
(1883-1930)

Tesis presentada para optar al grado de
Licenciatura en Historia



ANA CECILIA ROMAN TRIGO

1978

EL COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA

(1883-1930)

Tesis de grado sometida el día
de a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de
Costa Rica como requisito para optar
al grado de Licenciada en Historia por

Ana Cecilia Román Trigo

Tribunal Integrado por:

Presidente

Primer Miembro

Segundo Miembro

Tercer Miembro

Cuarto Miembro

Secretario

PREFACIO

Deseo expresar mi profundo agradecimiento a los doctores Héctor Pérez y Ciro Cardoso, por su constante dirección y apoyo en la elaboración de esta investigación, y sobre todo por los conocimientos que a través de ellos he adquirido.

Así mismo, les agradezco a la Dra. Carolyn Hall y al Dr. Fernando Naranjo, la minuciosa lectura que realizaron del borrador de este trabajo, y cuyas valiosas observaciones fueron de gran ayuda para su mejoramiento.

Deseo manifestar además, el estímulo y la ayuda constante que el Dr. Guillermo Echarde me brindó, durante la realización de esta investigación.

Mi reconocimiento además, para mis compañeras y amigas Gertrud Peters y María Lourdes Peralta, por la ayuda de gran valor que me ofrecieron. Igualmente, fue muy importante la cooperación de Hugo Murillo, M.A.

Debo manifestar mi gratitud, también, a los dibujantes del Instituto Geográfico Nacional, por su desinteresada colaboración en la elaboración de gran parte del material ilustrativo de esta tesis.

INDICE

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	i
CAPITULO I	
COMERCIO Y DESARROLLO EN LOS SIGLOS XIX Y XX: EL CASO DE COSTA RICA	1
A.- COMERCIO Y DESARROLLO EN LOS SIGLOS XIX Y XX	2
B.- LA VINCULACION AL MERCADO MUN DIAL: EL CASO DE COSTA RICA	12
1.- Primera fase de la integración nacional al mercado mundial: el café	13
a.- Los factores productivos en la explotación cafetalera	16
b.- Los efectos diversificadores de la expansión cafetalera en la vida nacional	21
2.- La segunda fase de la integración nacional al mercado mundial: el banano	26
3.- Otros productos de exportación	34
a.- Productos extractivos	35
1.- El oro y la plata	35
2.- Las maderas	38
3.- El carey y la concha- perla	38
b.- Productos agrícolas	39
1.- El cacao	39
2.- La caña de azúcar	40
C.- EL PAPEL JUGADO POR EL COMERCIO EXTERIOR: REFLEXIONES DE AUTORES COSTARRICENSES	46

	<u>Página</u>
CAPITULO II	
LAS ESTRUCTURAS DEL COMERCIO EXTERIOR	61
A.- MEDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACION	63
1.- Caminos	63
2.- Ferrocarriles	74
a.- Ferrocarril al Pacífico	76
b.- Ferrocarril al Atlántico	83
3.- Puertos	96
a.- Puerto de Puntarenas	96
1.- Instalaciones	100
b.- Puerto Limón	104
1.- Instalaciones	109
c.- Servicios y derechos portuarios en los Puertos de Limón y Puntarenas	118
4.- El servicio marítimo regular: las compañías de vapores	125
a.- Los contratos	126
b.- Itinerarios	141
c.- Servicio y tarifas	148
5.- El cable submarino	153
B.- ESTRUCTURAS FINANCIERAS Y COMERCIALES	155
1.- Bancos	156
2.- Moneda y cambios	163
3.- Las Compañías de Exportación e <u>im</u> portación	177
4.- Política comercial	188
C.- CONCLUSION	200

	<u>Página</u>
CAPITULO III	
DINAMICA DEL COMERCIO EXTERIOR	225
A.- MOVIMIENTO MARITIMO EN LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS	227
B.- LA EXPORTACION E IMPORTACION POR LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS	321
1.- La exportación	231
2.- La importación	237
C.- EL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES Y LA PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES	243
1.- Nacionalidad de los barcos que visitaron los Puertos de Limón y Punterenas (1883-1935)	257
D.- COMPOSICION DEL COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA	267
1.- Composición de las exportaciones	267
2.- Composición de las importaciones	277
E.- LA COYUNTURA	284
1.- Movimiento de larga duración	284
a.- Movimiento de larga duración de las exportaciones	285
b.- Movimiento de larga duración de las importaciones	291
2.- Movimiento de corta duración	294
a.- Movimiento de corta duración de las exportaciones	294
b.- Movimiento de corta duración de las importaciones	319
F.- LA BALANZA COMERCIAL	329
G.- CONCLUSIONES	338

	<u>Página</u>
CONCLUSIONES	347
BIBLIOGRAFIA	350
ANEXOS	360

LISTA DE CUADROS

<u>CUADRO</u>		<u>Página</u>
1	Líneas del Ferrocarril al Pacífico	79
2	Línea del Ferrocarril de Costa Rica y del Ferrocarril del Norte	93
3	Fechas de los diferentes contratos suscritos con las Compañías navieras que visitaron regularmente el Puerto de Limón	127
4	Fechas de los diferentes contratos suscritos con las Compañías navieras que visitaron el Puerto de Puntarenas	130
5	Compañías navieras que visitaron regularmente el Puerto de Limón (1883-1930)	143
6	Compañías navieras que visitaron regularmente el Puerto de Puntarenas (1883-1930)	146
7	Costa Rica: Principales Importadores (1907)	183
8	Costa Rica: Principales Importadores (1914)	184
9	La participación de las rentas aduanales en la totalidad de los ingresos estatales (1883-1930)	197
10)	Costa Rica: Destino de las exportaciones según países (1883-1930)	244
11	Costa Rica: Procedencia de las importaciones según países (1883-1930)	245
12	La nacionalidad de las embarcaciones que visitaron los puertos de Limón y Puntarenas (1883-1930)	259
13	Costa Rica: Composición de las exportaciones según valor en dólares (1883-1930)	268
13a	Costa Rica: Composición de las exportaciones de productos agrícolas según valor en dólares (1883-1930)	269

CUADROPágina

14	Costa Rica: Composición de las importaciones según valor en dólares (1883-1930)	278
15	Valor de las exportaciones de Costa Rica (1883-1935). Cf. Anexo 5. Movimiento de larga duración y Desviaciones cíclicas (Método de las Medias móviles)	288
16	Valor de las importaciones de Costa Rica (1883-1935). Cf. Anexo 6. Movimiento de larga duración y Desviaciones cíclicas (Método de las Medias móviles)	293
17	Costa Rica: Balanza Comercial 1883-1935 (dólares)	330

LISTA DE FIGURAS

FIGURA

Página

---	Costa Rica: Mapa General	17 bis
1	Costa Rica: En el Contexto Mundial	66
2	Costa Rica: Caminos (1905)	73
3	Costa Rica: Ferrocarriles (1925)	75
4	Costa Rica: Puerto de Puntarenas (1916)	101
5	Costa Rica: Puerto Limón (1929)	112
6	Líneas recorridas por las Compañías que visitaron regularmente el Puerto de Limón (1883-1930)	145
7	Líneas recorridas por las Compañías que visitaron regularmente el Puerto de Puntarenas (1883-1930)	147
8	Costa Rica: Principales Consulados en el exterior (1925)	191
9	Número de barcos y tonelaje respectivo que entraron al Puerto de Limón (1883-1935)	228
10	Número de barcos y tonelaje respectivo que entraron al Puerto de Puntarenas (1883-1935)	228
11	Valor de la exportación por los Puertos de Limón y Puntarenas (1883-1935)	236
12	Valor de la importación por los Puertos de Limón y Puntarenas (1883-1935)	236
13 - 18	Destino de las exportaciones y procedencia de las importaciones (1883-1930)	246
19 - 24	Nacionalidad de los barcos que entraron a los Puertos de Limón y Puntarenas (1883-1930)	260
25	Valor de las exportaciones de Costa Rica (1883-1935). Datos Brutos y Medias móviles	288
26	Valor de las importaciones de Costa Rica (1883-1935). Datos Brutos y Medias móviles	288

<u>FIGURA</u>		<u>Página</u>
27	Valor de las exportaciones de Costa Rica (1883-1935). Fluctuaciones cíclicas <u>ab</u> solutas, Método de las Medias móviles	296
28	Valor de las importaciones de Costa Rica (1883-1935). Fluctuaciones cíclicas ab solutas. Método de las Medias móviles	296
29	Precio del café (1885-1930) (Dólares/100 kilogramos)	298
30	Valor y volumen de las exportaciones de café (1883-1935)	300
31	Valor y volumen de las exportaciones de banano (1883-1935)	300
32	Balanza comercial de Costa Rica (1883-1935)	333

LISTA DE ANEXOS

ANEXOS

Página

1	Número de Barcos y Tonelaje respectivos que entraron a los Puertos de Limón y Puntarenas (1883-1935)	360
2	Valor de la exportación y la importación por los puertos de Limón y Puntarenas (1883-1935) (Dólares)	362
3	Costa Rica: Destino de las exportaciones según países (1883-1930)	363
4	Costa Rica: Procedencia de las importaciones, según países (1883-1930)	371
5	Composición del valor de las exportaciones de Costa Rica (1883-1930)	380
6	Composición del valor en dólares de las importaciones de Costa Rica (1883-1935)	381

I N T R O D U C C I O N

A pesar del papel altamente significativo que en la economía y la vida en general de un país subdesarrollado como el nuestro, ha jugado la comercialización de gran parte de su producción en el exterior y el correlativo flujo importador que se desarrolló, el tema del comercio internacional de Costa Rica en los siglos XIX y XX no ha sido estudiado exhaustivamente.

Algunas investigaciones como las realizadas por la Dra. Carolyn Hall y el Dr. Ciro Cardoso sobre el café, se refirieron a la comercialización de ese artículo. Otros como la del Lcdo. José Luis Vega Carballo, trataron en forma sintética y como preámbulo para analizar otros temas, algunos aspectos del comercio exportador e importador durante esos siglos.

Este trabajo, que trata sobre el Comercio Exterior de Costa Rica en el período comprendido entre 1880 y 1930, constituye un aporte específico al estudio de ese tema.

Desde la primera mitad del siglo XIX se había iniciado el proceso de vinculación de nuestro país con el mercado mundial, sin embargo, no fue sino a partir de los años 80, que se configuraron los rasgos que caracterizarían posteriormente al sector agroexportador, gracias al desarrollo de la explotación bananera en el Atlántico, fruta que junto con el café, fueron los principales elementos

integrantes de las exportaciones del país.

A partir de 1880 y hasta 1930, se presentó un período de auge para el comercio exterior sin precedentes en la historia económica del país, de acuerdo con los postulados de la División Internacional del Trabajo imperante. La crisis de 1929 y la depresión de 1930, produjeron el desenvolvimiento de una fase marcadamente depresiva para las economías agroexportadoras en general, y para la costarricense en particular, que puso de manifiesto con más claridad que nunca las limitaciones del modelo de crecimiento hacia afuera.

Los objetivos que han guiado esta investigación se fundamentan en el interés de conocer el funcionamiento y las condiciones en que se desarrolló el comercio exterior en el período mencionado, así como el estudio del ritmo y la dirección que a largo y corto plazo experimentó en su evolución el tráfico exportador e importador del país.

La tesis consta de tres capítulos. El primero titulado Comercio y desarrollo en los siglos XIX y XX: el caso de Costa Rica, se refiere al papel desempeñado por el intercambio como mecanismo transmisor del crecimiento económico. Analiza además la vinculación de nuestro país al mercado mundial, los resultados de ese proceso, y el des-

envolvimiento de las actividades productivas de exportación, así como, la incidencia y el condicionamiento que ejerció el comercio exterior sobre la vida económica del país.

El segundo capítulo se ocupa de las estructuras del comercio exterior; de los medios de transporte y comunicación tanto terrestres como marítimos, de las estructuras financieras y comerciales: bancos, moneda y cambios, compañías de exportación e importación y finalmente de la política comercial del estado.

El tercer capítulo contiene el análisis detallado de la dinámica del comercio exterior, que comprende el estudio de la composición de las exportaciones y de sus principales mercados así como la de las importaciones y sus países de procedencia. Contempla además el movimiento de corta y larga duración y la balanza comercial.

En el campo metodológico, se utilizó para la elaboración de la tesis el método crítico de la historia que se fundamenta en la crítica interna y externa de los documentos y el análisis estadístico en gran escala. Su uso se justifica en la naturaleza de una de las principales fuentes en que se basa la investigación: las publicaciones de la Dirección General de Estadística a partir de 1883. La información que esta fuente provee, cumple los requisitos de confiabilidad, y homogeneidad requeridos. Con respec-

to a la continuidad, encontramos una interrupción entre los años 1893 y 1906, que en el caso de los datos referentes a la exportación, a diferencia de los de la importación, puede ser salvada con la utilización de otras fuentes.

Se consultaron principalmente las fuentes que a continuación se detallan:

A.- Primarias Impresas

- Anuarios e Informes estadísticos de cada año.

De estas obras se tomaron los datos relativos al movimiento comercial de exportación e importación, a su composición, a los mercados y los centros proveedores y al movimiento marítimo.

- Memorias de Hacienda y Comercio de cada año

Brindaron información de carácter cualitativo acerca de la naturaleza y las fluctuaciones del tráfico comercial.

- Memorias de Guerra y Marina de cada año

Permitieron conocer el estado de las instalaciones portuarias, los servicios prestados, el servicio de transporte marítimo, etc.

- La Gaceta Oficial

De este periódico se consultaron ejemplares correspondientes a períodos separados por lapsos de cinco años. Ofreció datos interesantes sobre itinerarios y fle -

tes de líneas de vapores, de ferrocarriles, etc.

- Los Censos Comerciales de 1907 y 1915

Hicieron posible el conocimiento de las compañías de exportación e importación que operaban en la época y de la nacionalidad de sus propietarios, etc.

- Reportes Consulares de Estados Unidos 1883-1906

El acceso a este material contribuyó al conocimiento de ciertos aspectos muy interesantes concernientes al comercio y transporte marítimo con U.S.A.

B.- Primarias manuscritas

- Archivos Nacionales, Secciones Hacienda, Congreso, Guerra y Marina, Fomento y Gobernación.

La utilización de esa documentación hizo posible el acceso a gran cantidad de información sobre aspectos diversos.

CAPITULO I

COMERCIO Y DESARROLLO EN LOS SIGLOS XIX Y XX:

EL CASO DE COSTA RICA

A.- COMERCIO Y DESARROLLO EN LOS SIGLOS XIX Y XX

En los siglos XIX y XX se integró un sistema de economía mundial, en el que las diversas unidades económicas (los países) pasaron a comportarse como los elementos constitutivos e interdependientes de un conjunto estructurado, dinamizado por la corriente de intercambio de bienes y servicios, mano de obra y capital.

La existencia del comercio mundial se fundamentaba en la disparidad de la demanda de bienes y servicios de la población de los diferentes países, a la vez que en la desigual capacidad productiva que esos mismos países poseían para satisfacerla, con base en la diversidad de dotaciones de recursos productivos que les habían correspondido, y en las proporciones que de ellos se requerían para producir los bienes y servicios demandados (1).

El proceso de formación del mercado mundial se inició a principios del siglo XVI (2). Su desarrollo fue fuertemente impulsado por los cambios estructurales operados inicialmente, en la evolución del capitalismo inglés a raíz del desenvolvimiento de la Revolución Industrial, y posteriormente, en otros países capitalistas en la segunda mitad del siglo XIX: Estados Unidos, las economías europeas industriales y Japón.

A fines del siglo XIX el comercio mundial alcanzó un cre

cimiento inusitado, sin parangón, en la historia universal (3), cuyo ritmo era marcadamente superior al presentado por la producción mundial, en el que participaron tanto los países desarrollados como los subdesarrollados, correspondiéndoles a estos últimos tasas de crecimiento relativo superiores, lógica consecuencia de su recién iniciada participación en el comercio internacional (4). El acelerado crecimiento experimentado, presentó una tendencia ascendente hasta llegar a su cenit, en la década del veinte, con excepción del corte introducido por la Primera Guerra Mundial. A partir de 1930 cambiaron las condiciones básicas en que se desenvolvía el comercio mundial.

Las transformaciones originadas por la Revolución Industrial determinaron un auge intenso en la economía inglesa desde inicios del siglo XIX, caracterizado por el desenvolvimiento de un acelerado proceso de industrialización que produjo la elevación del ingreso nacional y del nivel de vida de los consumidores, paralelamente al desarrollo de un fuerte proceso de urbanización y de aumento de la población.

Tal situación provocó aumentos y modificaciones en la composición de la demanda, especialmente en la de productos alimenticios y de materias primas, que se tradujeron en la apertura de posibilidades para incorporar nuevos artículos y nuevas áreas productoras al mercado mundial.

Las condiciones imperantes en las Islas Británicas en

relación con la existencia limitada de recursos naturales y obstáculos climatológicos que imposibilitaban la producción de artículos tropicales primarios, obligaron a salvar las fronteras nacionales. Además, en el seno de una economía industrializada como la inglesa, las posibilidades de producción agrícola estuvieron limitadas, pues el grueso de los factores de producción se destinó a la actividad industrial (5).

La existencia de excedentes de factores productivos en Inglaterra inicialmente -capital y mano de obra- y después en otras metrópolis que sufrieron la Revolución Industrial, permitió el desplazamiento de éstos a los países subdesarrollados que, como en el caso de Costa Rica, buscaban un producto comercial que hiciera posible la reactivación de su economía y su sociedad (6). Este flujo de recursos productivos permitió en unos casos y estimuló en otros, la participación creciente de las regiones periféricas en el mercado mundial, con el objeto de satisfacer la demanda en aumento de los países centrales.

En consecuencia, los países subdesarrollados presentaron un marcado incremento de sus exportaciones de productos primarios, ya fuera con el inicio de nuevos ciclos de cultivos o con la reorganización de la explotación de productos, ya introducidos en sus economías, erigiéndose así los sectores agroexportadores dentro de las respectivas estructuras pro-

ductivas nacionales (7).

A su vez, los países industrializados -Inglaterra en este caso- diversificaron crecientemente su producción industrial, destinada a abastecer la demanda de productos manufacturados de las regiones marginales, al influjo de los progresos técnicos y de cambios en el ámbito político-institucional, que legitimaron el ascenso de la burguesía vinculada a la producción manufacturera, en detrimento de los grupos aristocráticos agrarios. Esa transformación implicó el triunfo definitivo del libre cambio en el centro, factor que estimuló el desarrollo de una modalidad definida del intercambio mundial (8).

En síntesis, siguiendo los postulados del librecambismo económico, los países tendieron a especializarse en la producción de artículos que de acuerdo con la disponibilidad relativa de recursos productivos exigieran costos de producción inferiores, y por tanto, precios relativos más favorables en el mercado (9).

Otro factor que desempeñó un papel relevante en la expansión del volumen y la composición del mercado mundial fue, inicialmente, la utilización acentuada de los medios de transporte trasatlánticos "tradicionales": el barco de vela especialmente (10) y con posterioridad, la incorporación de un conjunto de innovaciones tecnológicas en los transportes terrestres y marítimos. En el primer caso, se

dio una marca difusión de la construcción de ferrocarriles, y en el segundo, se introdujeron la hélice (1840), el casco de hierro y se perfeccionó el motor de vapor que triunfó finalmente.

Tales progresos redujeron notablemente los costos del transporte mundial, del 70% al 90% en relación con las tarifas superadas (11). Otros medios de comunicación como el teléfono en el seno de los continentes y posteriormente los cables submarinos, se difundieron sobre todo a fines del siblo XIX (12).

Como se puede deducir del análisis anterior, el acelerado crecimiento del comercio mundial siguió un modelo determinado: por una parte las regiones marginales exportando alimentos y materias primas, por otra, las áreas metropolitanas exportando productos manufacturados y capitales, esta bleciéndose así la división internacional del trabajo en el seno de "un sistema económico internacional integrado, que forman las economías centrales y periféricas, estrechamente interrelacionadas entre ellas, en virtud de una transferencia masiva de recursos productivos y tecnología, y la expansión del comercio, los transportes y los flujos financieros" (13).

El auge experimentado por el intercambio internacional en los siglos XIX y XX, ha constituido uno de los procesos de mayor trascendencia para la vida económica de la comuni-

dad mundial.

El comercio mundial constituyó, desde el siglo XIX, el principal mecanismo mediante el cual fluyó el crecimiento económico, desde los centros de expansión económica -Inglaterra en el período inicial- a las áreas periféricas, así como el medio que permitió una utilización más eficiente de los recursos existentes a escala mundial (14).

Las tasas de crecimiento económico lentas y discontinuas típicas de los períodos que precedieron a la Revolución Industrial, se convirtieron, gracias a las transformaciones provocadas por ésta última, en tasas de crecimiento económico progresivo y continuo que caracterizaron, a partir de 1820, a los países que se integraban a la economía internacional (15).

El papel de "una máquina de crecimiento" asignado al comercio mundial, estuvo fundamentado en que la especialización y la división del trabajo -requisitos imprescindibles para el desenvolvimiento del tráfico comercial internacional- han sido los principales promotores del aumento de la productividad y de la renta per cápita, y han constituido, junto con la difusión de los resultados de la innovadora tecnología industrial, los dos dispositivos por medio de los cuales, se ha transmitido el crecimiento económico desde los centros económicos a las áreas marginales. En ese sentido, ha funcionado no sólo el comercio de bienes a nivel mundial,

sino también los movimientos internacionales de capital y mano de obra (16).

El crecimiento económico experimentado por los países subdesarrollados correspondió entonces a los efectos de la industrialización de algunos países, manifiesta en el aumento dinámico y continuo de la demanda de alimentos y materias primas factibles de producir en las regiones periféricas, estimulada por la corriente de inversiones y fuerza de trabajo que se desplazó. Este proceso era factible gracias a que en el intercambio de bienes manufacturados y de materias primas se transmitían los logros del avance tecnológico europeo, a la vez que la especialización en la producción de artículos primarios favorecía las tasas de capacitación y productividad. A su vez, la productividad en aumento generada, presente en la tendencia ascendente de las exportaciones y de las rentas reales, favorecía el desenvolvimiento de diversas actividades económicas.

El crecimiento económico generado desde los países industrializados no benefició en forma uniforme a los países agroexportadores. La minoría (Estados Unidos, Canadá, Australia, Sud-Africa, Nueva Zelandia, Dinamarca y Suecia), logró, mediante el auge particularmente intenso de los sectores exportadores de sus economías, receptoras de las corrientes mayoritarias de la inversión internacional, dinamizar la totalidad de la misma, e impulsar la industrialización, al -

canzando un crecimiento económico autosostenido.

El resto, la mayor parte de los países que intervinieron en el mercado mundial, en cuyas fronteras se concentraba más de la mitad de la población del globo, no sólo mantuvo el status de países subdesarrollados, sino que esa situación se consolidó, ampliando y agudizando sus efectos (17).

La explicación del fallo del comercio como mecanismo transmisor de crecimiento económico para los países del Tercer Mundo, se encuentra vinculada con las condiciones y el momento de la vinculación de estos países al mercado mundial mediante la exportación de artículos primarios requeridos.

Una inserción desventajosa o retrasada como sucedió en el caso africano a fines del siglo XIX, intervino en alguna medida en el estado de subdesarrollo de ese continente hoy día. Por otra parte, están los países cuya integración se realizó en fecha relativamente temprana y con perspectivas halagadoras como Costa Rica, en cuyo caso, por diversas razones, el sector agroexportador no experimentó ni inyectó en el resto de la economía el crecimiento económico deseable.

En torno a la transmisión diferencial del crecimiento económico mediante el comercio que ha afectado a los países subdesarrollados, se destacan principalmente dos planteamientos. El primero sostiene las dificultades e inconvenientes

nientes para alcanzar el desarrollo económico a partir únicamente de la especialización en la comercialización de artículos primarios, subrayando las desventajas que en un país monocultivista ocasionarían las bajas en la demanda mundial de ese artículo, o el acceso a otras fuentes productoras, así como variaciones en las cotizaciones del mismo. Además, los países agroexportadores están sometidos, a largo plazo, a una relación real de intercambio inevitablemente decreciente. Por último, el planteamiento alternativo sostiene la imposibilidad para que el crecimiento experimentado por el sector agroexportador fuera transmitido a la totalidad de la estructura productiva de esos países (18).

A pesar de las deficiencias del comercio internacional en su papel de agente transmisor del crecimiento económico para los países subdesarrollados, su función fue de particular trascendencia, ya que les abrió la posibilidad de integrarse a las líneas de fuerza del intercambio mundial y participar -aunque fuera marginalmente- del crecimiento económico y la innovación tecnológica acelerados que caracterizaron la evolución económica mundial.

Los países del Tercer Mundo, y en este caso particular los de América Latina, presentaron diferencias de peso en el proceso de formación y consolidación de las economías agroexportadoras, relacionadas principalmente con la particular experiencia histórica de cada uno de ellos. Sin embargo, es



factible plantear la existencia de un patrón común de comercio, cuyos lineamientos fundamentales fueron imprimidos por la dependencia del crecimiento inducido por las exportaciones primarias y de las inversiones foráneas que esas mismas actividades estimulaban (19).

Por una parte, más tarde o más temprano los países latinoamericanos se vincularon al mercado mundial de acuerdo con los postulados de la división internacional del trabajo; es decir, como exportadores de alimentos, ya fueran tropicales o templados, y de materias primas, principalmente minerales y forestales; también como importadores de bienes manufacturados, de consumo, intermedios o de capital.

Por otra, todos tuvieron acceso, en mayor o menor medida, al flujo de capital internacional que se dirigió a América Latina, principalmente al sector de transporte y comunicaciones: ferrocarriles, puertos, etc., y al sector financiero comercial: bancos, compañías comerciales, etc.

Además, los circuitos comerciales externos (líneas navieras, las grandes empresas de exportación e importación, etc.) estuvieron, sin excepción, fuera del área de control de las economías de exportación y bajo el dominio de los centros industrializados.

Por último, el sector agroexportador de los países latinoamericanos fue el dispositivo transmisor de la coyuntura de los países centrales a la economía agroexportadora como

un todo (20).

Seguidamente analizaremos el caso de Costa Rica.

B.- LA VINCULACION AL MERCADO MUNDIAL. EL CASO DE COSTA RICA

En los albores de la vida independiente, Costa Rica era la Provincia de mayor retraso económico y más despoblada en el ámbito centroamericano.

El desenvolvimiento de algunos ciclos productivos como el del cacao y el del tabaco en los siglos XVII y XVIII respectivamente, fueron incapaces de eliminar la situación general de pobreza y de aislamiento reinantes (21).

La población era numéricamente muy reducida. Hacia 1821 difícilmente sobrepasaba las 50.000 personas, de las cuales la mayor parte se encontraba asentada en el Valle Central, utilizando aproximadamente cerca del 2% de las tierras nacionales (22).

Durante el período colonial, las actividades de subsistencia constituyeron el centro de la vida económica del país. Pocos años después de la Independencia y en estrecha relación con el inicio de la expansión del café en la década de 1840 y la del banano en 1880, Costa Rica se constituyó en un país especializado en la producción de esos dos artículos. Las actividades encaminadas a la producción agropecuaria y arte-

sanal para el consumo interno fueron marginadas. En forma progresiva se hizo necesario recurrir a la importación para satisfacer la demanda de la población nacional.

La consolidación de Costa Rica como país agroexportador provocó transformaciones de gran magnitud en la vida económica y social del país, que culminaron en la configuración de un régimen capitalista dependiente.

Seguidamente pasaremos a analizar las dos fases que caracterizaron la integración nacional al mercado mundial: la del café y la del banano, y por último, los productos de exportación restantes, que las engrosaron en una forma marginal a lo largo de todo el período.

1.- Primera fase de la integración nacional al mercado mundial: el café

El escaso desarrollo económico experimentado durante el largo período colonial, así como la inexistencia de un cultivo comercial cuyos contactos con el mercado estuvieran consolidados, aseguraban que la vinculación al mercado mundial crearía los estímulos necesarios para la formación de una estructura productiva viable, cuyo funcionamiento y crecimiento implicaría profundas y amplias transformaciones en la sociedad toda (23).

A partir de 1821 se hizo presente la penetración ingles-

sa en nuestra economía. En un principio se localizó en la venta de mercancías y en el control del naciente y precario mercado importador, condicionado en todo caso por una producción pobre (24). Pero el auge presentado por el comercio internacional se manifestó, en nuestro país, sobre todo en la existencia, desde la década de 1840, de una demanda favorable al café, lo que provocó, con el objeto de promover la expansión acelerada de ese producto, la afluencia de capital inglés, que vino a financiar la producción y a asegurar los canales de comercialización y transporte del mismo.

La integración de nuestro país al mercado mundial, mediante la comercialización del café, constituyó un caso bastante particular, tanto dentro de las fronteras centroamericanas como en el resto de América hispánica. La originalidad residió, por una parte, en el carácter pacífico y gradual que las medidas de orden liberal encaminadas a instaurar un nuevo orden presentaron, como lo veremos a continuación, especialmente si se compara con Guatemala y El Salvador, países cuya vinculación al mercado mundial estuvo matizada por reformas liberales aceleradas y violentas (25). Por otra parte, destaca la anticipación cronológica de la vinculación nacional al comercio mundial, realizada ya hacia los años 40 del siglo pasado. En este aspecto, nuestro país se adelantó al resto del continente, y su caso sólo es comparable con los países ubicados hacia el Pacífico, espe-

cialmente Chile, en cuyo caso la favorable coyuntura creada para las exportaciones de sus productos por el descubrimiento de las minas de oro en California a mediados del siglo XIX, estimuló el acercamiento con las economías centrales (26).

La temprana vinculación de Costa Rica, en la década del 40, al mercado internacional mediante el café, y el carácter pacífico del proceso, encuentran su explicación en la escasa trascendencia que en términos relativos tuvo la herencia colonial en nuestro país, debido esto al papel marginal y complementario que desempeñó durante ese período, a su reducida población y a su extremada pobreza, a tal grado que no fue posible el desarrollo de actividades económicas de importancia, ni la constitución de grupos vinculados a ellas (27), que obstaculizaran la expansión del nuevo producto.

Los siguientes datos demuestran el crecimiento acelerado de la producción de café, a partir de la década del 30 (28):

Años	Producción en quintales de café
1833	978
1843	25.276

El libre comercio desempeñó un papel de gran importancia en nuestro país. Legitimó, en el nivel jurídico institucional, las transformaciones que a raíz de la vinculación al mercado internacional se dieron en la estructura económica y social, limpiando de obstáculos e impulsando el nuevo "sta -

tus" dentro de la economía mundial como una sociedad agroexportadora y receptiva ante la intervención económica foránea (29). Además, las medidas de tendencia liberal, tomadas entre 1821 y 1860 especialmente, aseguraron las tierras para la expansión cafetalera. Esta se realizó básicamente con la incorporación de baldíos a la producción, cuya adquisición fue regulada mediante medidas municipales y "centrales", que estimularon su adquisición sin pago alguno o a un precio muy reducido y facilitaron el desarrollo de la explotación del café, mediante la derogación del diezmo, etc. (30).

a.- Los factores productivos en la explotación cafetalera

A diferencia de las dimensiones de las unidades de producción para la exportación de muchos países latinoamericanos, "la expansión del café se dio, reforzando y ampliando la estructura parcelaria, el régimen de pequeña propiedad heredado de la colonia" (31). Este fenómeno está vinculado al alto precio por unidad de la tierra apropiada -debido a la existencia de una oferta limitada de estas- que inició un ascenso marcado con posterioridad a 1832, año en que comenzaron las exportaciones a Chile, y se mantuvo durante todo el siglo XIX, paralelamente al crecimiento del número de transacciones inmobiliarias, relacionadas básicamente

con los diferentes intentos realizados por los cafetaleros importantes para constituir una única extensión, en vez de varias propiedades dispersas de dimensiones reducidas (32).

El precio elevado de la tierra para el café y los escasos recursos de capital de los principales cafetaleros, junto con la oferta limitada e insuficiente de la mano de obra, determinaron la estructura particular de tenencia de la tierra en el área cafetalera de Costa Rica.

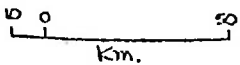
La expansión del café fue paralela, desde 1832 hasta la depresión de los años 30, a un proceso marcado de "frontera móvil", que se dio básicamente en tres direcciones: hasta la década de 1840 se concentró en la Meseta Central la zona productora más importante; con posterioridad a 1850 tomó rumbo oeste, incorporando la provincia de Alajuela hasta alcanzar la costa del Pacífico, y por último, a partir de 1890 - más o menos se expandió hacia el este del Valle Central, en los valles del Reventazón y el Turrialba. La explotación de ese cultivo constituyó en gran medida, el motor de la colonización agrícola nacional. (Véase fig. 1-A en p. 17 bis).

A principios del siglo XIX la población de Costa Rica era bastante escasa, y a pesar de que en el transcurso de éste hubo un crecimiento importante, cuyo monto no se vio modificado sensiblemente por efectos de la inmigración, la escasez de mano de obra fue una constante, en el desarrollo de la expansión cafetalera, agudizada aún más por la estructura

MAPA GENERAL DE COSTA RICA FIG 1-A



Escala 1:2000.000



parcelaria de la propiedad de la tierra, altamente difundida. Los pequeños propietarios y sus familias sólo trabajaron temporalmente en las principales haciendas, en los períodos de cosecha, transporte y elaboración del producto. Los nacientes centros urbanos constituyeron también fuentes de mano de obra. Por último, el desarrollo de las actividades de la United Fruit Company en el Atlántico del país, a partir de 1899, provocó el desplazamiento de fuerza de trabajo debido a los altos salarios devengados.

En el período anterior al inicio de las exportaciones regulares y sistemáticas a Inglaterra, el café se financió internamente, con la escasa acumulación de capital lograda mediante ciclos como los del tabaco y el cacao en la colonia, y el desarrollo de la minería y de la extracción del palo de brasil en la etapa post independentista; financiación suficiente si se toma en cuenta el estado precario de las técnicas utilizadas en la explotación del café.

Pero ya en la década de 1840 se hizo necesario un financiamiento mayor que solo podía ser abastecido externamente, resultado del elevado precio de la tierra, de la mano de obra, de la introducción de innovaciones técnicas y de la existencia de una demanda creciente del café. Este se realizó mediante un mecanismo bastante particular: las compañías comerciales nacionales encargadas de la exportación

del café, eran las receptoras del financiamiento externo, proveniente de casas consignatarias ubicadas en Inglaterra, las que a su vez lo transmitían a los pequeños propietarios, mediante un sistema de pagos adelantados sobre la futura cosecha; modalidad que estuvo vigente hasta la década del 40 en el presente siglo (33). Así, según palabras de Rodrigo Facio: "los 40 primeros años de relaciones internacionales se caracterizaron por la preeminencia total, por no decir exclusiva de la intervención del capital inglés en nuestro desenvolvimiento económico" (34).

El monopolio ejercido por los grandes productores, conjuntamente con los intereses externos de las fuentes de financiamiento, del proceso de elaboración y comercialización del café, les aseguró la sujeción de los pequeños productores. Para estos últimos implicó un vínculo de "dependencia", a la vez que en algunos casos la pérdida de sus tierras, ante la imposibilidad de hacer frente a los compromisos contraídos.

A partir de la afluencia del capital inglés, las técnicas agrícolas y de beneficio experimentaron cambios de importancia, especialmente en el segundo caso. La etapa agrícola del proceso mantuvo sus caracteres rudimentarios y "extensivos", a pesar de la gran incorporación de instrumentos y herramientas de hierro -producto del auge del comercio importador- y de la introducción con posterioridad a la prime

ra mitad del siglo pasado, de la práctica de plantar hileras de árboles en los cafetales para evitar la erosión, los fuertes vientos, las precipitaciones y asegurarles sombra. Paralelamente a estas innovaciones se siguió utilizando la roza como la técnica generalizada para incorporar nuevas tierras al cultivo del café, procedimiento cuyas nefastas consecuencias no fueron contrarrestadas, debido a la escasa utilización de fertilizantes. Así, aunque la producción cafetalera se elevó globalmente, "tal aumento no ha sido proporcional, sin embargo, al crecimiento constante de la superficie cultivada, ni al tiempo que llevaban establecidos los cafetales" (35). De lo anterior, se deduce el descenso de la productividad "por unidad de superficie", documentado a partir de 1880. Los sistemas de elaboración del producto se tecnificaron y mecanizaron altamente. Ya desde 1838 se incorporó el beneficio húmedo a esta etapa; posteriormente se instalaron los grandes equipos que realizaban las diversas etapas de la elaboración, movidos con fuerza hidráulica y turbinas (36).

b.- Los efectos diversificadores de la expansión cafetalera en la vida nacional.

El efecto dinamizador que la riqueza y las posibilidades de crecimiento generados por la expansión cafetalera inyectaron en la economía nacional, cristalizaron en la apertura, hacia mediados del siglo XIX, de una etapa particularmente fértil en cuanto al desenvolvimiento de actividades y servicios de orden comercial y financiero, así como en la construcción de obras públicas. A diferencia, como lo veremos a continuación, la contribución de la producción bananera a este proceso fue marginal.

Por una parte, al iniciarse las exportaciones de café continuas y crecientes, a partir de 1832 a Chile, y después, en 1843 a Inglaterra, se consolidó y multiplicó el comercio importador, cuyos artículos aumentaron en número y en variedad. Lo integraron entonces, además de los bienes de consumo, bienes de capital, que fomentaron la explotación del producto, el establecimiento del monocultivo, y materiales para las obras de infraestructura realizados por el Estado (37).

La afluencia de importaciones inglesas, sobre todo productos elaborados de algodón, finalizó con las pequeñas manufacturas textiles nacionales, instaladas en Cartago (38).

Así, la especialización en la producción de artículos primarios, café inicialmente y banano después, implicó como correlativo directo que "las importaciones pagadas por las divisas que genera el sector más productivo de la economía, esto es, el sector agroexportador, resultaran en principio más baratas que la producción nacional alternativa" (39).

Paralelamente a la expansión cafetalera, y ligadas directamente a la actividad exportadora del producto, surgieron casas comerciales, relacionadas con la comercialización del café y dedicadas a la actividad importadora, con las divisas que la exportación de éste proveía: sus actividades se financiaron con el capital acumulado por algunas familias costarricenses, pero especialmente mediante el crédito brindado por las casas consignatarias inglesas, con base en el valor de las futuras cosechas (40), como se explicó anteriormente.

Así las actividades lucrativas relacionadas con el café y el comercio fueron rápidamente acaparadas por un reducido grupo de la oligarquía -grandes exportadores y beneficiadores- y de extranjeros -importadores representantes de casas comerciales foráneas- que buscaron modernizar y expandir la producción del artículo de exportación, asegurando mercados y suministrando la financiación (41).

Algunas de estas compañías comerciales, fundadas a partir de 1844, fueron Fernández y Montealegre, Mora y Aguilar,

Fernández y Salazar, Cañas y Montealegre, Escalante y Bonilla y Ulloa y Moya (42).

El acelerado crecimiento experimentado por el comercio exportador e importador, indicó la creciente participación de Costa Rica en el mercado internacional, así como, la vinculación progresiva de nuestra economía al exterior.

Además, la implantación del modelo agroexportador requería, para su expansión y mejor funcionamiento, el crecimiento paralelo de la infraestructura, y de ciertos servicios bancarios y financieros (43).

En el sector público el flujo financiero inglés adquirió la modalidad de préstamos al gobierno a largo plazo, los que junto con los recursos acrecentados del Estado (44), permitieron la realización de grandes obras materiales, básicamente en dos sentidos: por una parte la ampliación de la infraestructura para el desarrollo de las actividades relacionadas con la expansión del café, -tal es el caso de la construcción del camino a Puntarenas, la habilitación del mismo puerto y la construcción del ferrocarril al Atlántico (45), y por otra, se presentó todo un proceso de modernización de la vida urbana, y de sus servicios, como fue la construcción del Teatro Nacional, la iluminación de San José con luz eléctrica, el avance y la difusión de los servicios educativos, etc. (46).

Paralelamente a la existencia de crisis comerciales del café, -que se analizarán en esta investigación- e intercaladas con éstas, se dieron las crisis fiscales y monetarias, agudizadas por los trastornos cambiarios, y vinculadas parcialmente a los problemas afrontados por el Estado para satisfacer los servicios de la deuda externa. Las crisis comerciales se debían al carácter fluctuante del comercio exterior proveniente de alzas y bajas de la demanda y del precio en el mercado internacional de las actividades de exportación, y de cambios de carácter meteorológico que afectaran directamente el desarrollo de las mismas (47). En el caso de Costa Rica la solución adoptada fue un endeudamiento continuo con el propósito de cumplir los compromisos anteriormente adquiridos (48).

La penetración del capital extranjero, tanto en el sector privado (financiación, comercialización, y transporte del café) como en el público, agudizó y amplió paralelamente la dependencia de nuestra sociedad con relación a Inglaterra.

En nuestro país fue el café un caso de "agricultura capitalista, exportadora y dependiente" (49), el que logró establecer vínculos continuos y estables con el mercado internacional, constituyéndose en un inicio, en el único componente del sector agroexportador dentro de la economía nacional.

La acelerada expansión del café y la creciente incorporación de factores de producción a esta actividad, la más rentable, posibilitó la superioridad que en el conjunto global de las exportaciones costarricenses logró el valor de este producto, lo que implicó la consolidación del monocultivo con anterioridad a la década de 1890. Al agotarse las tierras baldías disponibles, en la región más apropiada para el cultivo del café, éste se expandió mediante la expulsión creciente de actividades económicas de subsistencia, que fueron desplazadas a regiones periféricas del centro de la expansión cafetalera, fenómeno que va a dar origen a las denominadas crisis de subsistencia y al aumento de los precios de los productos básicos, una de las más nefastas implicaciones del monocultivismo (50).

Escribe José Luis Vega al respecto: "doblemente en cuanto a los aspectos del consumo y en cuanto a la organización y el impulso de la producción dependía el país del exterior... El sector exportador se volvió así, determinante y de sus posibilidades comenzó a depender el país, apenas había logrado consolidarse un Estado Nacional" (51).

El establecimiento del modelo de crecimiento hacia afuera provocó un aumento notable del ingreso nacional, sin parangón en la evolución económica del país, pero matizado por una serie de crisis de intensidad progresiva -como se propone demostrarlo esta investigación-, que reflejaron la

vulnerabilidad y los límites de ese modelo de crecimiento, ligadas parcialmente a la progresiva integración con los centros económicos, lo que condicionó una gran receptividad a la coyuntura metropolitana (52).

La evolución de la sociedad agroexportadora en nuestro país no estuvo vinculada únicamente con la expansión del café, como ya lo anotamos, sino que también en el período analizado se inició y se desarrolló, para el mercado externo, la producción de bananos, en condiciones diferentes a las del café, que favorecieron a las metrópolis, en detrimento de los grupos nacionales, profundizándose así los vínculos de dependencia.

2.- La segunda fase de la integración nacional al mercado mundial: el banano.

El surgimiento de la plantación bananera bajo la particular modalidad en que se dio, obedeció, por una parte, a transformaciones en el capitalismo internacional, y por otra, a la naturaleza misma de la actividad y de las condiciones en que se desarrolló.

A finales del siglo XIX y a principios del presente, ocurrió el paso de la fase librecambista en los países centrales a la fase monopolista (53), acompañada del desplazamiento de Inglaterra del lugar hegemónico por parte de Esta

dos Unidos (54), país donde se desarrolló una demanda favorable y en crecimiento para las frutas tropicales, y que poseía, además, excedentes de capital factibles de invertir en tales actividades (55).

La marcada dependencia de la economía y la sociedad y su orientación foránea contribuyeron a que afectaran directamente las consecuencias de la evolución del capitalismo, proceso al que el país había sido incorporado a fines de la primera mitad del siglo XIX (56)

Por otra parte, el liberalismo económico propiciado por las diversas administraciones gubernamentales en el período, estimuló el establecimiento de relaciones económicas con U.S.A., que se concretaron en el desarrollo de la actividad bananera (57).

También hicieron posible el nacimiento de la plantación del banano en nuestro país, las innovaciones técnicas incorporadas a los transportes (58), especialmente la utilización de sistemas de refrigeración en las embarcaciones, lo que solucionó el carácter vulnerable de la fruta (59).

Las condiciones en que se desarrolló la actividad y las dimensiones de la explotación, hicieron necesaria la concurrencia de una serie de factores y requisitos para la explotación rentable del producto, como un elevado nivel de capitalización y tecnificación, la existencia de mercados seguros que absorbieron la producción, sistemas de transporte

marítimos debidamente equipados, los cuales no podían ser reunidos ni asegurados por los intereses nacionales dedicados al cultivo del banano. Además, se requería, para el funcionamiento del negocio, asegurar la oferta de la fruta. Así, la solución más indicada fue el dominio, desde fuera, de la fase de la producción, y los diferentes sectores económicos relacionados con la industria del banano (60).

Internamente, el grueso de los factores de producción y los escasos recursos de capital acumulados nacionalmente, estaban orientados a la producción del café, y a la construcción de obras de infraestructura que, como analizaremos seguidamente, fueron usufructuadas y administradas arbitrariamente por los intereses foráneos ligados al banano, presentes en nuestra economía.

De tal manera, la afluencia de capital norteamericano, fuente de financiación directa de la industria bananera, significó una forma particular de dominación, al hacer posible tal actividad, mediante "la integración vertical del proceso", es decir, dominando la propiedad de la tierra, la producción, la elaboración, el transporte interno e internacional y la comercialización del producto, agudizando y ampliando en esta forma la dependencia externa de nuestro país.

Lo anterior, junto a la existencia de un núcleo dinámico y dirigente, fuente final de las rentas generadas por la

actividad, ubicado fuera de las fronteras nacionales determinó ... "en la economía local, la formación de un sector moderno que era una especie de prolongación tecnológica y financiera de las economías centrales", o sea, la formación de un enclave económico (61).

Así, el enclave bananero se caracterizó por una marcada desvinculación del conjunto económico del país, situación que tuvo serias implicaciones tanto en la economía como en la esfera política "institucional" (62).

El nacimiento de la industria bananera en Costa Rica estuvo vinculada a la construcción del Ferrocarril al Atlántico, finalizado en 1890, cuya segunda etapa se financió con capital norteamericano. El cultivo de la fruta se introdujo con el objeto de aprovechar las áreas circunvecinas concedidas por el contrato de construcción del ferrocarril y habilitadas por los trechos finalizados del mismo (63).

La actividad se extendió inicialmente en el interior de la Provincia de Limón, región que presentaba óptimas condiciones para el cultivo, en las cercanías de donde Henry Meiggs Keith levantaba las líneas del Ferrocarril (64).

Posteriormente, el aumento acelerado de la producción implicó una incorporación paralela de tierras al cultivo. En 1913 la zona bananera de Costa Rica fue descrita por Thomas J. Jaleady, Vicecónsul de Estados Unidos en Puerto Limón,

"como una área que se extendió cerca de 140 millas al Sur del Río Colorado hacia el Río Sixaola, con un promedio de profundidad de cerca de 20 millas. Ochocientas de las 2.800 millas cuadradas incluidas se encontraban cultivadas de banano" (65). No fue sino a finales de la década del 20 cuando se inició la explotación bananera en el litoral Pacífico (66).

En 1879 comenzó la exportación de banano nacional a Nueva York, en vapores de la Compañía Atlas. Para 1880 se conoce la cifra de 360 racimos con el mismo destino. (67) Tanto en la producción como en la exportación participaron diversas compañías que sumaban más de 100 antes de 1899. Los productores nacionales intentaron formar dos empresas en 1886 y 1887 con el objeto de dedicarse independientemente a estas actividades. Sin embargo, los intereses extranjeros las monopolizaron por medio de diversas compañías, especialmente la Tropical Trading & Transport Co.

Un informe de 1895, presentado por George Earl Church, representante de la C.R. Railway Co., consignó que una cuarta parte de la producción total estaba en manos de pequeños productores y que las tres cuartas partes restantes eran grandes explotaciones dominadas por Keith (68).

En 1899, debido a crisis y problemas económicos, se formó la United Fruit Co., gracias a la fusión y compra de diversas compañías como la Boston Fruit Co., la Tropical Trading

& Transport Co., la Colombian Land Co. Limited y la Snyder Banana Co., (constituyéndose así "el primer "trust" agrícola del mundo". (69)

Con la creación de la Cía., los productores nacionales se vieron obligados a someterse a ésta. Paulatinamente la empresa llegó a dominar la producción de la fruta. En 1900 controlaba el 80% de la producción. Posteriormente se presentó la situación inversa, a partir de 1920 los productores locales abastecieron más de la mitad del banano exportado (70). Este cambio estuvo ligado a los estragos causados en los cultivos de banano por la aparición de algunas enfermedades como el "mal de Panamá" en 1904, la más nociva de ellas, y otras como el Moko y la Sigatoka, que obligaron al abandono creciente de los cultivos. En 1910 se dejaron 20.000 acres y finalmente se inició el traslado al Pacífico, a partir de la década del 20 (71).

En 1927 y 1928 algunos productores nacionales, aunando esfuerzos, constituyeron la Cooperativa Bananera Costarricense, cuyas gestiones para comercializar la fruta no llegaron a realizarse (72).

La United Fruit Co. contó con una serie de ventajas para la realización de sus intereses en detrimento del fisco, de la soberanía estatal y de los grupos dominantes a nivel nacional, como la exención o reducción en las tarifas a la importación, en los derechos a la exportación y en otros

tributos. No obstante que el flujo de capital líquido -cuya presencia determinó la existencia de la actividad-, y la tecnología eran de procedencia foránea, la economía nacional participó abiertamente en la capitalización de la explotación bananera mediante las concesiones de tierras, el usufructo y dominio de algunas obras de infraestructura como los ferrocarriles y los puertos, y el financiamiento posterior, por parte del gobierno, de algunas líneas férreas y "terminales" complementarias de las existentes (73).

Los contratos ferrocarrileros suscritos entre el Estado y Keith inicialmente, y con la compañía después, originaron concesiones de vastas extensiones de tierras ociosas, y el dominio sobre trechos de ferrocarril finalizados y en vías de construcción, y de las instalaciones portuarias de Limón (74).

El dominio de corte monopolista ejercido por la United Fruit Co. de las obras de transporte terrestre (los ferrocarriles) y marítimo a la vez, perjudicó a los productores nacionales, los cuales sólo tuvieron un acceso limitado y desventajoso, en relación con los intereses extranjeros, a las obras de infraestructura y a los servicios nacionales e internacionales (75).

Se afirma que en Costa Rica las tarifas del ferrocarril eran más elevadas desde "cualquier punto del interior del país a uno de sus puertos" que los costos de transporte ma-

rítimo de un puerto nacional a los mercados europeos (76).

La plantación bananera -conforme a su naturaleza como una empresa plenamente capitalista, planificada y racionalizada- utilizó mano de obra asalariada, naciendo así, según se desarrollaba este tipo de explotación, el obrero agrícola en las plantaciones y el trabajador industrial en los ferrocarriles, los puertos, etc. (77).

La fuerza de trabajo utilizada en la plantación bananera estuvo constituida, en parte, por inmigrantes, especialmente negros jamaicanos o descendientes directos de ellos. El resto lo constituyeron pobladores del interior del país, de la Provincia de Guanacaste principalmente, que se desplazaron al Atlántico gracias a la atracción ejercida por los salarios pagados (78).

En términos generales, puede considerarse que los salarios devengados por los obreros agrícolas en la plantación bananera, fueron bastante superiores a los del nivel medio vigente. Este elevado nivel de los salarios no se manifestó en el mercado local, con un aumento sensible de la demanda, ni estimuló la producción para ese mercado. Las necesidades de consumo de los trabajadores bananeros fueron abastecidas por los "comisariatos", propiedad del enclave, que expendieron al menudeo productos manufacturados y artículos, ya fueran nacionales o extranjeros, a precios muy elevados (79).

La plantación bananera, una empresa capitalista y monopó

lista, no constituyó un centro dinámico que activó la totalidad de la economía nacional modernizándola: el carácter primario de esta actividad más bien lo impidió. Paulatinamente se fue haciendo clara la imposibilidad, "a largo plazo", de esta explotación, para generar el crecimiento económico deseable.

Los beneficios producidos por la plantación bananera y el capital invertido fueron repatriados a su fuente original, en vez de optar por la reinversión productiva, en regiones o actividades capaces de estimular la actividad de exportación y de ampliar y consolidar la infraestructura económica nacional (80).

Con el desarrollo de la actividad bananera se completaron, por una parte, los elementos constitutivos básicos -el café y el banano- de las exportaciones nacionales, consolidándose así la economía nacional como agro-exportadora, lo que entorpeció la diversificación económica, y por otra, se afirmó el exterior como el centro dinámico e impulsor de nuestra economía.

3.- Otros productos de exportación

El problema causado por la escasez de fuentes primarias y secundarias para el estudio de la producción de los artículos de exportación, con excepción del café y del

banano, sólo se ve amortiguado, según los intereses de esta investigación, por la reducida participación que cuantitativamente tuvieron estos productos en las exportaciones nacionales. Aquí, únicamente se analizarán los que alcanzaron mayor significación dentro del nivel reducido de participación que les correspondió en el tráfico comercial internacional del país (Véase Cuadro N° 13 en p. 268).

Con base en la naturaleza de la actividad, estos artículos pueden clasificarse en productos extractivos (tal es el caso del oro y la plata, de las maderas y de la concha perla) y en productos agrícolas (cacao y caña de azúcar). A excepción de la explotación minera y de la caña de azúcar, ninguna de estas actividades implicó una elevada concentración de capital ni una compleja división del trabajo. A continuación, se analizará, grosso modo, la producción de los diferentes artículos.

a.- Los productos extractivos

1.- El oro y la plata

En el grupo de los productos extractivos la explotación del oro y la plata se destacó como la actividad más importante. Según la hipótesis planteada en un estudio sobre este tema del Dr. Carlos Araya, se

dio como una actividad de enclave económico por las características que presentó. De 1890 a 1930 la producción de oro y plata, -especialmente del primero- ingresó en una etapa de recuperación, con relación a la dinámica de esa actividad durante la primera mitad del siglo XIX.

En este último período, la explotación se centró, según la clasificación del mismo autor, en cuatro regiones:

- 1.- Los Montes del Aguacate, área que fue incorporada a la producción a partir de 1888.
- 2.- La zona de Abangares. Estas minas fueron denunciadas en 1884, pero su explotación se inició a partir de 1887.
- 3.- La región de Tilarán. Aquí la actividad minera se centró en los Cerros del Líbano, desde 1890.
- 4.- El área de Montes de Oro, estuvo constituida por los centros mineros de La Unión y Miramar, donde la explotación, comenzó alrededor de 1881.

El descubrimiento y la explotación de las minas estuvo en un principio en manos de nacionales, pero a finales del siglo XIX el capital extranjero -norteamericano especialmente y en menor medida el inglés- fue penetrando en la actividad hasta dominarla casi en su totalidad. Entre las principales compañías, se destacaron la Costa Rica Pacific Gold Mining, Tres Amigos, La Unión, Tres Hermanos y Aguacate (81). La escasez prevaleciente de mano de obra a nivel nacio-

nal (82) se manifestó también en esta actividad. En este caso, la fuerza de trabajo estuvo formada por nacionales que se desplazaron del interior del país a las regiones mineras y por extranjeros que ocuparon las funciones especializadas dentro de la explotación. Las condiciones de trabajo - fueron extremadamente duras, situación que se reflejó en los diferentes intentos de rebelión por parte de los trabajado - res y en la alta mortalidad de la población de los centros mineros.

Las técnicas usadas en la producción del oro, variaron según se tratara de productores nacionales con escasos recur - sos de capital o de explotaciones en manos de empresas extrangeras altamente capitalizadas. Así, en el primer caso, las técnicas fueron bastante rudimentarias, mientras que en el segundo eran altamente complejas. Comprendían dos tipos: las técnicas de extracción y las de elaboración.

A partir de los años 30 se inició un proceso acelerado de declinación de la actividad minera ligado, por una parte, a los efectos de la depresión de 1930 -principalmente la pa - ralización del flujo de capital foráneo destinado a nuestro país- y al descenso del volumen y del valor del comercio internacional, y por otra, al agotamiento y a la reducción - progresiva de las vetas, hasta tal punto que ya no resultaba rentable su explotación (83).

2.- Las maderas

Las maderas que se exportaron en el período comprendido entre 1883 y 1930, fueron extraídas, en su mayor parte, de las reservas forestales de Guanacaste; su fortaleza y elevada calidad les aseguraron precios altos en el mercado exterior.

La evolución fluctuante que caracterizó la extracción de la madera, estuvo íntimamente ligada a diferentes medidas estatales que otorgaban concesiones y facilidades para la explotación, en la mayoría de los casos, o la prohibición en el menor número de ellos.

Con relación a esta política sobre las reservas forestales comenta Soley Güell: "El legislador no comprendía que con ese decreto sancionaba la destrucción sistemática de los bosques a la sombra de compras a crédito de tierras que se devolvían una vez que se les había despojado de su riqueza forestal" (84).

De acuerdo con su utilización, las maderas se pueden dividir en 3 grupos:

- 1.- Para construcción: cenízaro, cocobolo, cochimbo, cristóbal y guayacán.
- 2.- Para ebanistería: caoba, cedro y guayacán
- 3.- Para tintes: palo de brasil y mora.

3.- El carey y la concha-perla

La exportación del carey y de la concha-perla se abasteció de la extracción realizada en el litoral guanacasteco, especialmente en el Golfo de Papagayo y en la Bahía de Culebra. Sólo en el caso del carey, una porción muy reducida fue obtenida en Limón y exportada por ese mismo puerto.

La explotación de estos dos artículos también estuvo sujeta a las disposiciones gubernamentales que la permitían o la vedaban (85).

b.- Productos Agrícolas

1.- El cacao

A raíz de la finalización del Ferrocarril al Atlántico y especialmente del inicio de las actividades de la United Fruit Co., la producción de cacao presentó un renacimiento. La producción estuvo controlada por la citada empresa y por los productores nacionales. La política estatal dirigida a estimular esta actividad se manifestó en varios decretos en este sentido emitidos en 1882 y 1893.

Con posterioridad a 1910, el resurgimiento de la producción se observó ya en las exportaciones, que ocuparon un lugar de importancia. Este probablemente no fue superado, en vista de la competencia establecida con los productores de Africa Occidental. La producción nacional re -

quería costos más elevados, por la escasez de mano de obra y el elevado nivel de los salarios (86).

2.- La caña de azúcar

La explotación de la caña de azúcar constituyó una de las principales actividades de la economía campesina colonial. En la primera mitad del siglo XIX experimentó un auge convirtiéndose en uno de los principales artículos de exportación del país, que finalizó a mediados de este, debido a las dificultades de comercialización del producto en el exterior, agravadas aún más por la competencia establecida por diversos países azucareros del Caribe y por la ausencia de obras de infraestructura en el ámbito nacional.

A partir de los años 50 del siglo XIX la producción de la caña -utilizada directamente para la alimentación de los animales, o tras un proceso de elaboración para el consumo humano en la forma de panela, azúcar, alcohol y aguardiente- entró en una fase depresiva de la que sólo se recuperaría en el presente siglo. Durante muchos años la producción fue insuficiente para satisfacer el creciente consumo nacional. Tal situación obligó a la importación de los diferentes derivados del azúcar, la que se realizó en algunos casos al amparo de exoneraciones otorgadas por el Estado.



En este siglo, en la mayoría de los años, la producción no sólo abasteció la demanda interna sino que contribuyó con excedentes exportables considerables como lo veremos más adelante, al comercio exterior del país.

El área productiva de la caña de azúcar estuvo ubicada desde la colonia en la Meseta Central, centro del que fue paulatinamente desplazada por la expansión del café, especialmente en la segunda mitad del siglo XIX aunque no en forma definitiva, hacia nuevas áreas en el Valle Central en las que también conformó un paisaje mixto con el grano y con otros artículos.

La dirección y la dinámica del proceso expansivo de la caña, fue condicionado además por la política de baldíos del estado, la construcción de vías de comunicación, las posibilidades del mercado exterior y especialmente del nacional a raíz de la fundación de la Fábrica Nacional de Licores en 1850.

Paralelamente al proceso anterior, ocurrieron cambios también en la ubicación del cultivo en el seno de la Meseta Central. Este tendió a concentrarse en la parte suroeste de la región; en los cantones de Desamparados, Aserrí, Alajuelita, etc.

En la segunda mitad del siglo XIX el cultivo de la caña se extendió hacia el oeste, en territorios de la provincia de Alajuela, siguiendo el rumbo de la Carretera Nacional, pe

ro principalmente en la región de Grecia y sus alrededores. En las postrimerías del siglo se propagó en dirección este, en los valles del Reventazón y Turrialba habilitados por la construcción del Ferrocarril al Atlántico.

Estas dos regiones, particularmente la zona de Grecia en Alajuela y de Turrialba en Cartago, contaron con condiciones indicadas de altura, régimen de lluvias, suelos, etc., para el desenvolvimiento de la actividad cañera, situación que se manifestó, en su consagración como las áreas de producción cañera por excelencia del país.

Antes de finalizar el siglo pasado, el cultivo de la caña de azúcar traspasó las fronteras del Valle Central, y se sembró en el Pacífico Seco (en Esparza, el valle del Tempisque y la Península de Nicoya): como consecuencia principalmente de las tentativas estatales para promover la colonización agrícola en determinadas regiones.

En el presente, se extendió al Valle del General y el Cantón de San Carlos.

En relación a las unidades productivas en que se cultivó la caña, presenciamos la existencia de diversas modalidades. En la Meseta Central, la explotación del cultivo destinado a la satisfacción de necesidades de subsistencia, se dio en un marco de régimen parcelario de propiedad de la tierra heredado del período colonial y básicamente con el concurso de la mano de obra familiar.

Por su parte, la caña de azúcar proveniente del área cultivada en la Provincia de Alajuela, se produjo en propiedades considerables insertadas en un contexto predominante de pequeña y mediana propiedad de la tierra, con el objeto de satisfacer la demanda del principal comprador a nivel nacional: La Fábrica Nacional de Licores. A diferencia del caso anterior, la explotación azucarera en el Valle medio del Reventazón se dio en el seno de grandes haciendas, las que constituyeron la modalidad dominante de tenencia de la tierra en la región.

A su vez, la producción en el Pacífico Seco, se realizó también en grandes propiedades, características del régimen de propiedad de la tierra en la zona, cuyos productos eran elaborados y vendidos ahí mismo en forma de azúcar y aguar - dientes, en base a licencias otorgadas por el Estado, ya que éste ejercía el monopolio sobre esas actividades. Fue en estas grandes explotaciones, independientemente de su ubicación geográfica donde se establecieron los grandes ingenios azucareros, como veremos luego.

Las limitaciones impuestas al desenvolvimiento del café por la relativa escasez de mano de obra, como ya hemos explicado, afectaron aún con más fuerza el proceso expansivo de la caña.

Las explotaciones de ese producto se nutrieron según la naturaleza de las mismas con mano de obra familiar o asal-

riada, la misma que en muchos casos se utilizaba en las actividades cafetaleras cuando ambos productos se cultivaron en la misma unidad productiva.

Todo parece indicar que si bien en términos cuantitativos los trabajadores en las actividades cañeras y el nivel de salarios correspondiente, aumentaron conforme avanzaba la expansión del cultivo, los salarios devengados fueron inferiores a los generados por el café.

En el último cuarto del siglo XIX, es decir, a partir del inicio de nuestro período de interés en 1880, se introdujeron innovaciones significativas en las técnicas de elaboración de la caña de azúcar.

Las de producción caracterizadas por la utilización de herramientas de hierro, se mantuvieron en un estado extensivo y bastante rudimentario. En relación a las de elaboración, fue en estos años, cuando se incorporó paulatina, pero incesantemente el trapiche de hierro, en sustitución del de madera utilizado desde el período colonial, para la elaboración de la panela, y el ingenio, altamente sofisticado y con gran capacidad de trabajo para la producción del azúcar.

Por otra parte, la fuerza animal o humana usada para poner a trabajar los trapiches fue sustituida por el vapor y la fuerza hidráulica. Al igual que en el caso de la mano de obra, la caña de azúcar tuvo que competir desventajosamente con el café, el cultivo comercial primado del país, en cuanto

a los recursos de capital disponibles. Aparentemente, en la segunda mitad del siglo XIX la explotación de la caña requería para su desenvolvimiento, y era a la vez, lo suficientemente rentable como para justificar inversiones de capital de alguna consideración, provenientes principalmente de la riqueza producida por la comercialización del café. Lo anterior se refleja en la participación de poderosos cafetaleros en el negocio de la caña, situación que contribuyó a consolidar y a ampliar notablemente las unidades productivas que tuvieron acceso al flujo de recursos de capital provenientes de la actividad cafetalera, constituyéndose en un sector bastante reducido, en el que tenían activa participación intereses extranjeros.

Las grandes propiedades, altamente tecnificadas y capitalizadas, productoras y elaboradoras de la caña en gran escala mediante los ingenios, si bien inferiores numéricamente, tendieron a ejercer un control creciente y efectivo sobre las pequeñas y medianas explotaciones cañeras, dedicadas al abastecimiento mediante cuotas de los primeros, o a la elaboración del dulce para el mercado nacional (87).

C.- EL PAPEL JUGADO POR EL COMERCIO EXTERIOR. REFLEXIONES DE AUTORES COSTARRICENSES

Hacia 1880 el comercio exterior de Costa Rica se desenvolvía dentro de un marco librecambista, bajo la particular modalidad de división internacional del trabajo (88), la que a partir de esa fecha conformaría sus rasgos definitivos y se consolidaría internamente.

Así, la función de nuestro país como una fuente proveedora de artículos primarios y como un mercado para las manufacturas y el capital extranjero, fue considerada una situación complementaria y acorde con un orden de cosas armonioso y universal; cuya libre y fácil realización traería beneficios y progresos ininterrumpidos a la sociedad. Por lo tanto, "convencido el Gobierno de que es en la agricultura donde el país tiene su vitalidad económica, los elementos de su comodidad presente y los gérmenes de su futuro engrandecimiento, ha consagrado todos sus esfuerzos a darle la protección que reclama su situación actual, y a proporcionarle los medios que han de agrandarla y robustecerla en el porvenir" (89).

Las transformaciones ocasionadas a raíz de tal situación en la economía nacional: la especialización e hipertrofia del sector agroexportador en relación a la estructura productiva global, -cuya dinámica de crecimiento dependía de los -

impulsos del exterior-; y la consecuente limitación a la diversificación económica, así como sus funestas consecuencias, fueron comentadas periódicamente en los Mensajes Presidenciales y en las Memorias de Hacienda y Comercio del período.

En estas, se llamaba la atención sobre la insuficiencia de los ingresos estatales, basados sobre todo en las rentas aduaneras (Véase Cuadro N° en p. 197), para hacerle frente a gastos de la administración y sobre las desventajas provenientes de la satisfacción del consumo interno con productos foráneos, al afirmar: "que hemos sido tributarios de los mercados extranjeros aún para la adquisición de aquellos objetos que en abundancia encontramos en nuestro suelo, y que sólo demandan para su uso la correspondiente elaboración" (90).

Hacia 1902 y en relación directa con la aguda crisis del café de fines del siglo XIX sostenía el Subsecretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio: "Siempre se ha criticado entre nosotros, y más de una vez ha sido objeto de lamentaciones, la circunstancia de ser el café casi exclusivamente la única industria nacional" (91).

A pesar de los comentarios anotados en los párrafos anteriores, la participación de Costa Rica en el mercado mundial como una fuente abastecedora de alimentos únicamente, no fue cuestionada en una forma clara y directa, sino hasta

la Primera Guerra Mundial (1914). La difícil situación creada en el país a raíz de ese episodio, hizo imperativa una revisión de índole muy general sobre el comportamiento del comercio exterior y sus consecuencias en la acción estatal y en la economía nacional.

El citado análisis se centró en el plano inmediato y más fácilmente perceptible, es decir en las manifestaciones, más que en las condiciones de crecimiento y en los factores causantes del fenómeno.

El entonces Presidente de la República, don Alfredo González Flores (Adm. 1914-1917) señalaba por una parte, la inconveniencia de la sujeción de los ingresos del estado y por ende de su actividad, a los impuestos indirectos, especialmente a las rentas aduaneras; sosteniendo que bajo ninguna circunstancia, el mayor o menor monto de éstas implicaba un período de bonanza o de crisis respectivamente para la economía nacional, ya que lo más indicado sería la capacidad de esta última para satisfacer necesidades de ciertos artículos sujetos a la importación, de manera tal, que "el verdadero bienestar económico de la nación aumenta con su mayor independencia comercial". Por otra parte, percibía claramente la marcada subordinación de la economía nacional a las fluctuaciones de la comercialización del café "base de nuestro comercio exterior" y destacaba como en esta difícil situación los sectores productivos nacionales dedicados a las activida

des para el consumo nacional no habían sido seriamente afectadas sino más bien estimuladas (92).

En la década de 1920 -caracterizada por una intensa actividad comercial internacional que decayó catastróficamente en la crisis de 1929- inició sus valiosas investigaciones sobre asuntos de interés para la vida económica nacional, el Doctor Carlos Merz de nacionalidad alemana. Sus apreciaciones sobre el comercio exterior de Costa Rica y su funcionamiento fueron muy documentadas y particularmente lúcidas.

Retomó el ya citado asunto de la dependencia y consecuente vulnerabilidad de las rentas estatales del comercio internacional, debido a que el sistema tributario descansaba sobre los impuestos indirectos, especialmente aduana y consumo. Demostró así, la estrecha vinculación existente entre la producción, el intercambio internacional y la situación fiscal del estado. Por otra parte, señaló la sujeción directa de las importaciones en relación a las exportaciones, al poder adquisitivo y a la capacidad de consumo que estas generaron (93).

Además, superó el mito vigente en esa época -sobre la gran validez, casi única- que tenía como indicador sobre la situación económica general del país la balanza comercial excedentaria, demostrando la existencia de otros indicadores, y especialmente como se modificaba la situación de la primera, al confrontarla con la balanza de pagos, afirmando: "una balan-

za comercial activa o pasiva no constituye eo ipso una venta ja o un peligro para un país, es decir, no puede servir de base para hacer deducciones de un valor absoluto con respecto a su situación económica. No es solamente la balanza comercial la que nos demuestra la situación económica de una nación, y su estructura comercial e industrial; sino también al aporte de otros factores importantes que deben tomarse en consideración y que influyen en su bienestar" (94).

Las graves consecuencias sufridas por la economía y la sociedad nacionales a raíz de la crisis de 1929 y la depresión de los años 30, lo llevaron a abogar por la creación y utilización de mecanismos y medidas que permitieran controlar el saldo final de la balanza comercial para contrarrestar los efectos de la balanza de pagos; como el impulso y la diversificación de la agricultura para la exportación, la reducción de la importación de artículos de lujo y la protección a la agricultura y la industria para el consumo nacional mediante un arancel de aduanas y una legislación adecuadas (95).

Sin lugar a duda, el aporte más valioso de este autor reside en el cuestionamiento que realizó a un nivel más profundo, sobre uno de los supuestos básicos de la teoría de los costos comparativos -el fundamento teórico del librecambismo económico a nivel mundial- al apuntar: "... toda la legislación económica propuesta estaba basada en la errónea suposi -

ción que las economías latinoamericanas estuviesen en un continuo ascenso cuantitativo y cualitativo; cuando en realidad, la dinámica de las economías de estos países es marcadamente cíclica y cuatrifásica, y aunque la evolución cuantitativa de las exportaciones ha presentado un ascenso constante no ha sucedido lo mismo con el precio de éstas, que ha representado más bien, fuertes oscilaciones" (96).

Fuera ya de nuestro estricto periodo de estudio, que abarca hasta 1930, vamos a citar seguidamente en forma suscinta, al autor nacional Rodrigo Facio, cuya obra, al igual que las de otros autores extranjeros, nacidas en el seno de los serios problemas y las difíciles situaciones provocadas por los efectos acumulativos de la crisis de 1929, la depresión de 1930 y la Segunda Guerra Mundial, trataron en forma precisa y directa las grandes diferencias cuantitativas y cualitativas existentes entre los países industrializados y los países subdesarrollados integrantes activos ambos de la división internacional de trabajo. Esa tendencia, desembocó finalmente en un cuestionamiento sistemático y totalizador de la teoría de los costos comparativos, así como en el planteamiento del papel jugado por el comercio exterior como un factor de desarrollo económico en la sui géneris situación de los países subdesarrollados (97).

La labor realizada por el economista Rodrigo Facio, se caracterizó por ser la crítica más demoledora de la división

internacional del trabajo y de sus consecuencias internas en el ámbito económico y social; así como las soluciones que sustentaba atentaban contra el establecido orden liberal. Apuntó como a raíz de la instauración de la división internacional del trabajo, nuestra economía se constituyó en una fuente productora de alimentos al ritmo exigido y de acuerdo con las necesidades de consumo de los países industrializados, manifiestas en el mercado mundial, y por último en la consolidación del monocultivo; y como a la vez, se paralizó en forma definitiva en nuestra sociedad la posibilidad de un saludable proceso de industrialización; situaciones ambas, que significaron niveles de vida precarios para los mayoritarios sectores populares, así como la explotación y destrucción irracional de la mano de obra y de otros valiosos recursos nacionales.

Lo anterior, redundó entonces, en la constitución de una economía extremadamente vulnerable e inestable a raíz de la falta de diversificación del sector agroexportador del que dependía totalmente; y a través de éste, del mercado internacional y del exterior en general; y de la subordinación y marginalidad de las actividades económicas para el consumo nacional al primero.

Además, en un campo de análisis más concreto, justificó con la utilización de criterios estrictamente económicos por qué no era conveniente, pero sí irracional la existencia del

monocultivo. En primer lugar, sostuvo que únicamente unas pocas clases de café costarricense contarían con un mercado tan seguro que aconsejara la dedicación exclusiva a la producción de ese artículo. En segundo, que no había razón para dejar de producir nacionalmente artículos de consumo factibles de hacerlo y por último, que los precios de los productos de importación se elevaban en forma exagerada por el alto costo de los fletes (98).

Con el objeto de reorientar en alguna medida, la dirección del camino recorrido por los países subdesarrollados, que los llevó a ocupar un lugar marginal en la economía mundial, y de impulsar su avance, el citado autor propuso la transformación del otrora estado gendarme liberal -que dejaba la economía del país al juego de las libres tendencias del mercado internacional y nacional- en un estado intervencionista y dirigente, que en base a un programa concienzudamente elaborado se propusiera como meta final, la reconstrucción altamente planificada, y en gran medida controlable, de la economía nacional.

El mencionado programa orientador de la política y la acción económica estatal debía buscar por una parte, la diversificación y el crecimiento de la producción nacional, con el objeto de amortiguar las graves consecuencias de la posición monocultivista del café, y por otra, la tarea ineludible, dirigida a evitar grandes concentraciones de riqueza y a velar por los desposeídos (99).

NOTAS

(1) A.C. Kenwood y A.L. Longheed, Historia del Desarrollo económico Internacional, desde 1820 hasta la primera Guerra Mundial, Madrid, Ediciones Istmo, 1972, pp. 9, 10, 11. Celso Furtado, La economía latinoamericana desde la conquista ibérica hasta la Revolución Cubana, México, Siglo XXI editores, 1974 (sexta edición) p. 46

(2) Ciro F.S. Cardoso, El materialismo histórico: presentación sumaria, San José, Costa Rica, edición mimeografiada del capítulo ix, documentos del programa centroamericano de Ciencias Sociales N° 1, 1975, p. 7

(3) Celso Furtado, Op. cit., p. 47. El autor da los siguientes datos que demuestran el crecimiento del valor del comercio mundial:

Año	Valor del Comercio Mundial
1820 no sobrepasó	\$ 1.500 millones
1840-1850	\$ 3.500 millones
antes de 1914	\$40.000 millones

(4) A.G. Kenwood y A.L. Longheed, Op. cit., pp. 138-9

(5) Oswaldo Sunkel y Pedro Paz, El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo, México, Siglo XXI (6ta. edición) 1973, p. 306

(6) Ciro F.S. Cardoso, "La formación de la hacienda cafetalera en Costa Rica" (Siglo XIX) en Estudios Sociales Centroamericanos N° 6, San José, Costa Rica, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Setiembre-diciembre, 1973, p. 26

(7) O. Sunkel y P. Paz, Op. cit., pp. 307-8

(8) José Luis Vega C., La evolución agronómica de Costa Rica: un intento de periodización y síntesis (1560-1930) San José, Costa Rica, ponencia mimeografiada, marzo de 1972, pp. 38-39

(9) A. G. Kenwood y A.L. Longheed, Op. cit., pp. 10-11

(10) Tulio Halperin Donghi, Historia Contemporánea de América Latina, Madrid, Alianza Editorial, 1972 (3era. edición) p. 208

(11) C. Furtado, Op. cit., p. 46. Las cifras siguientes muestran el aumento del tonelaje de la marina mercante mundial:

Año	Millones de Toneladas
1840	6.7
1860	12.8
1913	43

- (12) Sunkel y Paz, op. cit., p. 64
- (13) Ibidem., p. 307
- (14) Ragnar Nurkse, Tendencias divergentes en el comercio mundial en los siglos XIX y XX, mimeografiado, 1962, pp. 2-3
- (15) C. Furtado, op. cit., p. 46; A. G. Kenwood y A. L. Lougheed, op. cit., p. 16
- (16) A. G. Kenwood y A. L. Lougheed, ibidem., pp. 10-16
- (17) Ibidem., pp. 225-6; R. Nurkse, art. cit., pp. 3-4
- (18) A. G. Kenwood y A. L. Lougheed, ibidem., pp. 226-228, 230-231
- (19) R. Nurkse, art. cit., p. 3
- (20) Ciro F.S. Cardoso y Héctor Pérez B., Los metodos de la Historia, San José, Costa Rica, Publicaciones de la U. de Costa Rica, 1975, pp. 224-5
- (21) C. Cardoso, art. cit., pp. 25-26
- (22) Carolyn O. Hall, El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica, San José, Costa Rica, Editorial Costa Rica y Universidad Nacional, 1976, p. 14
- (23) Halperin Donghi, op. cit., p. 208
- (24) José Luis Vega, art. cit., pp. 38-39; "El nacimiento de un Régimen de Burguesía Capitalista y Dependiente" (No. 2) en Estudios Sociales Centroamericanos No. 6, San José, Costa Rica, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Setiembre-Diciembre 1973, p. 97
- (25) Ciro F.S. Cardoso, "Historia económica del café en Centroamerica (Siglo XIX): Estudio Comparativo" en Estudios Sociales Centroamericanos No. 10, San José, Costa Rica, Programa Centroamericano de Desarrollo de las Ciencias Sociales, enero-abril, 1975, pp. 15-16

- (26) Halperin Donghi, op. cit., pp. 208-9
- (27) C. Cardoso, "La formación...", art. cit., pp. 26, 34. El Dr. Cardoso llama la atención sobre el peligro de subestimar la herencia colonial en base a tres aspectos: por una parte, existe una vinculación directa entre las principales familias de la conquista y la colonia y los mayores productores y "beneficiadores" del café, por otra parte, como se señaló, la expansión inicial de ese producto se hizo en base a la acumulación de capital nacional. Por último, la marginalidad y miseria de Costa Rica en el período colonial, sin actividades económicas de importancia, favorecieron el café pues no presentaron competencia a este producto, pero lo dificultó en otro, al no existir obras materiales, ni ciertas condiciones demográficas que estimularan y facilitaran tal expansión
- (28) Rodrigo Facio, Obras, San José, Editorial Costa Rica, 1972, Tomo I, p. 23; José Luis Vega, "El nacimiento...", art. cit., p. 87
- (29) Halperin Donghi, op. cit., p. 215
- (30) C. Cardoso, art. cit., pp. 27-8
- (31) Ibidem., p. 27
- (32) Ibidem., pp. 28-9; Yolanda Baires, Las transacciones Inmobiliarias en el Valle Central, Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1975
- (33) C. Cardoso, ibidem., pp. 27-31
- (34) R. Facio, op. cit., p. 55
- (35) C. Cardoso, op. cit., p. 35
- (36) Ibidem., p. 37
- (37) J. L. Vega C., "La evolución...", op. cit., pp. 37-42
- (38) C. Cardoso, op. cit., p. 40
- (39) O. Sunkel y Paz, op. cit., p. 310
- (40) R. Facio, op. cit., p. 43
- (41) Loc. cit.; J. L. Vega, "La formación..." op. cit., pp. 99-100

- (42) R. Facio, ibidem, pp. 43-4
- (43) O. Sunkel y Paz, Op. cit., p. 310
- (44) C. Cardoso, Art. cit., p. 27; J. L. Vega, "La evolución...", art. cit., p. 49
- (45) C. Cardoso, ibidem., p. 39
- (46) Tomás Soley Güell, Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica, San José, Costa Rica, Editorial Universitaria, 1949, Vol. I-II. Esta obra provee información suficiente para el estudio del proceso de modernización rural y urbana
- (47) O. Sunkel y Paz, op. cit., p. 312
- (48) J. L. Vega, op. cit., p. 50; Soley Güell, op. cit., a través de todo el libro se hace una descripción de la evolución de la deuda externa.
- (49) C. Cardoso, art. cit., p. 44
- (50) Loc. cit.
- (51) J. L. Vega C., art. cit., p. 43
- (52) T. Halperin Donghi, Op. cit., pp. 280-1
- (53) Edelberto Torres Rivas, Interpretación del desarrollo social centroamericano, S. José, Costa Rica, EDUCA, 1973 (3era. edición) p. 91; O. Sunkel y P. Paz, op. cit., p. 309
- (54) O. Sunkel y P. Paz, Loc. cit., J. L. Vega, op. cit., p. 52
- (55) R. Facio, op. cit., p. 56
- (56) J. L. Vega C., "La formación...", art. cit., p. 93
- (57) E. Torres R., op. cit., p. 93
- (58) Ibidem., pp. 91-2
- (59) J. L. Vega C., "La evolución...", art. cit., pp. 53-4
- (60) Ibidem., pp. 54-5
- (61) F. H. Cardoso y E. Faletto, Dependencia y desarrollo en América Latina, México, Siglo XXI, 1972 (6ta. ed.) pp. 49-53

- (62) E. Torres R., Op. cit., pp. 92-3
- (63) Ibidem., pp. 94-9; R. Facio, op. cit., pp. 55-6
- (64) Fernando Contreras, Evolución histórica del enclave bananero en Costa Rica, Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1974, p. 42
- (65) Richard A. Labarge, Historia económica de la producción bananera en el Istmo Centroamericano, S. José, Costa Rica, CSUCA, 1976-77, Cuadernos de Ciencias Sociales, Serie Estudios Centroamericanos #4, p. 31
- (66) F. Contreras, tesis cit., p. 42
- (67) R. Facio, Op. cit., p. 56
- (68) F. Contreras, tesis cit., pp. 49-55
- (69) R. Facio, Op. cit., pp. 56-57
- (70) R. A. Labarge, Art. cit., p. 34
- (71) Ibidem., pp. 30-1. F. Contreras, tesis cit., p. 61
- (72) R. A. Labarge, ibidem., p. 34
- (73) E. Torres R., op. cit., pp. 100-2; Los Contratos Soto-Keith, Vargas-Shutt y Headley autorizaron la construcción de vías férreas
- (74) F. Contreras, tesis cit., pp. 42-3, 48, 58-9. Un contrato firmado en 1901 entre la Compañía y el Gobierno de Costa Rica aceptó la transformación de la Northern Railway Co. en subsidiaria de la primera. Posteriormente, otro contrato celebrado en Londres en 1905, que legalmente no aceptó el Gobierno, pero vigente en la realidad, contemplaba el "arrendamiento" por parte de la Costa Rica Railway Co., Limited durante 99 años del ferrocarril nacional.
- (75) Véase Supra, pp. 31-2
- (76) E. Torres R., Op. cit., p. 103
- (77) Ibidem., p. 106
- (78) R. Facio, Op. cit., p. 60; F. Contreras, tesis cit., p. 102

- (79) E. Torres, Op. cit., pp. 99-101-105; J. L. Vega, art. cit., p. 55
- (80) E. Torres, ibidem., pp. 98-105; J. L. Vega, loc. cit.
- (81) Carlos Araya Pochet, El segundo ciclo minero de Costa Rica, San José, Proyecto de Historia social y económica de C. Rica, U. de C.R. y U. Nal. pp. 4-34
- (82) Véase Supra, pp. 17-8
- (83) C. Araya, op. cit., pp. 15-34
- (84) T. Soley Güell, op. cit., pp. 66-67
- (85) Manuel Cabrera, Guanacaste, San José, Costa Rica, Imprenta Nacional, 1924, p. 125
- (86) Clester Lloyd Jones, La República de Costa Rica y la Civilización en el Caribe, San José, Editorial Borrascá Hnos., 1940, traducción de Alberto Quijano O., pp. 85-6; R. Facio, op. cit., p. 64
- (87) German Solís y Jaime Murillo, Evolución de la Industria de la caña en Costa Rica, 1ª. parte, Avances de Investigación, CSUCA y Esc. de Hist. y Geogr. 1977
- (88) Véase Supra, pp. 12-13
- (89) Próspero Fernández, Mensaje Presidencial, San José, 1884, p. 2
- (90) Bernardo Soto, Mensaje Presidencial, S. José, 1886, p. 6
- (91) Eloy Truque, Memoria de Hacienda y Comercio, S. José, Tipografía Nacional, 1902, p. IV
- (92) Alfredo González F., Mensaje Presidencial, San José, 1915, pp. 29-36
- (93) Carlos Merz, El comercio internacional de Costa Rica, S. José, Imprenta Nacional, 1929, Edición ordenada por el Ministerio de Hacienda y Comercio de la República de Costa Rica, p. 19; Carlos Merz, "Coyuntura y Crisis en Costa Rica, 1924-1935", en Revista del Instituto de Defensa del Café, No. 19, Tomo III, San José, 1936, pp. 446-461
- (94) El Comercio..., ibidem., p. 33
- (95) Loc. cit., p. 33

- (96) Carlos Merz, Ricardo Jiménez, el economista, San José Imprenta La Tribuna, 1946, Biblioteca de Estadistas Centroamericanos contemporáneos, p. 72
- (97) En el ámbito internacional la labor intelectual encaminada en ese sentido fue particularmente fértil; lo que ha dado lugar al nacimiento de planteamientos disí miles inspirados en la teoría económica clásica y en las obras marxistas, básicamente. Dentro de la teoría económica clásica, los planteamientos opuestos por excelencia son los sustentados por los autores Ragnar Nurkse y Gunnar Myrdal. En la corriente marxista se destaca la teoría clásica del imperialismo elaborada por Lenin, Rosa Luxemburg y Bujarin. Posteriormente, aparecieron otros autores en esa misma tendencia como Paul Baran, Paul Sweezy, André Gunder Frank y Samir Amin
- (98) R. Facio, "Planificación económica en régimen democrático", en Revista de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica, N° 4, San José, 1959, pp. 13-15; 51; Op. cit., pp. 112, 113, 133, 137
- (99) "Planificación...", ibidem; pp. 15, 16, 52; Obras..., ibidem; pp. 113, 115, 172-173

CAPITULO II

LAS ESTRUCTURAS DEL COMERCIO EXTERIOR

La vinculación de Costa Rica al mercado internacional mediante sus principales productos de exportación -básicamente el café y el banano-, así como el desarrollo del correlativo movimiento de importación, determinaron la construcción de obras de infraestructura orientadas externamente y el desenvolvimiento de ciertos servicios financieros y comerciales que la vida económica del país no había requerido ni posibilidad anteriormente.

Aunque este proceso se había iniciado ya en Costa Rica, en los años precedentes a la década de 1880, se intensificó a partir de esta fecha; pues se diversificaron y adquirieron sus rasgos finales y definitivos, las estructuras del comercio internacional del país, vigentes en el período de 1880 a 1930.

El capital externo, jugó un papel vital al financiar tanto las condiciones materiales como las actividades complementarias pero imprescindibles, para el buen funcionamiento y el acelerado crecimiento del sector agroexportador de nuestra economía, y del movimiento de importación. Esa situación le aseguró a la inversión foránea un alto grado de control sobre ellos (1).

Seguidamente, se analizarán en su orden los medios de transporte y comunicación, las estructuras financieras y comerciales, y la política comercial de Costa Rica en el período mencionado. La importancia que para el desenvolvimiento

del comercio exterior costarricense tuvieron los primeros, justifica el análisis detallado que de ellos se hace en esta investigación.

A.- MEDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACION

En el período comprendido entre 1880 y 1930 las exigencias en materia de transportes requeridos por la evolución de las actividades de exportación e importación, fueron satisfechas principalmente por los ferrocarriles, puesto que eran capaces de prestar un servicio seguro y rápido, y de transportar volúmenes mayores de carga. Los caminos jugaron un papel de menor relevancia y el transporte aéreo internacional en gran escala no se inició sino a fines de la década de 1930 (2).

1.- Los caminos

Las escasas y poco importantes actividades económicas del período colonial, no ameritaron la construcción de obras de infraestructura que el desarrollo de la producción para la exportación (muy especialmente del café como cultivo comercial) sí hizo necesarias. Estas fueron utilizadas a la vez por el movimiento de importación.

Otros productos que ocuparon un lugar secundario en las

exportaciones contaron con vías de comunicación muy precarias, especialmente cuando la ubicación de algunas de estas actividades no correspondía con la de las áreas dedicadas a la explotación del café y del banano. En algunos casos, la naturaleza del artículo amortiguó los nocivos efectos de esa situación, como sucedió con el oro, por ser este un producto de pequeño volumen, de gran valor y fácilmente transportable. A otros les favoreció la situación cercana al litoral: las maderas -cuya explotación ya no fue rentable cuando se agotaron los bosques de la costa, por las grandes dificultades y erogaciones que implicaba explotarla en esas condiciones-, la concha perla, el carey, los cueros, etc., pues podían ser embarcados directamente en la costa, o ser transportadas en lanchas o lanchones hacia los puertos, especialmente del Pacífico (3).

Durante la primera mitad del siglo XIX los productores de café se enfrentaron al problema de buscar una vía de comunicación con el exterior, apta para el transporte de ese producto. La solución se dificultaba por el relieve particularmente irregular del país, pero especialmente, por la situación de la principal y única zona productora de café existente en los años anteriores a 1935, ubicada en tierras altas, en un punto más o menos equidistante entre el litoral Pacífico y el Atlántico (4).

Antes de la década de 1840 el comercio exterior del país

se realizaba por los Puertos de Matina y Moín en el Atlántico, de Sarapiquí en el Norte, y de Caldera en el Pacífico. Su utilización era casi impracticable pues la única oportunidad viable que ofrecían era el transporte por mulas que resultaba altamente riesgoso y costoso. En 1855 se inició la construcción de una carretera a Sarapiquí que no prosperó, por la Guerra de 1856, y la escasez de recursos que provocaron su clausura por orden del Gobierno en 1860 (5).

La construcción de un camino hacia el Atlántico, era la alternativa más favorable, ya que posibilitaba un acceso más directo, menos lento y costoso a los mercados europeos, los principales consumidores del café nacional (6) (Véase Fig. 1 en p. 66).

No obstante, fue irrealizable por los obstáculos de difícil salvación que se presentaron: una mayor distancia, lluvias fuertes y continuas, la espesa forestación, etc., de manera tal, que sin la concurrencia de otra alternativa viable se tuvo que habilitar la ruta del Pacífico.

En 1861, a pesar de que ya se utilizaba la Carretera Nacional hacia el Pacífico, se firmó un contrato con Edmond Pongin, con el propósito de construir una carretera hacia el Atlántico, pero esto nunca se hizo realidad (7). De modo tal, que entre 1880 y hasta 1930, la única carretera que se construyó en ese litoral, fue el camino a Carrillo de 41 Kms. y 442 metros, bajo contrato con Minor C. Keith y la Casa Fer

COSTA RICA: EN EL CONTEXTO MUNDIAL.

FIG. 1



FUENTE: ATLAS UNIVERSAL AGUILAR,
AGUILAR S.A DE EDIC., 1954, S.P.
PROYECCION MERCATOR.

nández y Tristán, de julio 31 de 1881. Se buscaba poner en servicio una Vía Mixta, en la que se unieran por ese camino, los dos trechos finalizados del Ferrocarril: de Alajuela a Cartago y de Siquirres a Limón. Tal vía estuvo en servicio durante 9 años, de 1882 a 1890 cuando se terminó de construir la línea férrea (8).

En relación a la ruta del norte, después de los años 80 se presentaron con frecuencia solicitudes al Gobierno, con el fin de rehabilitarla y de utilizarla como vía de exportación e importación, especialmente para introducir ganado proveniente de Nicaragua. En 1883, se destinaron recursos para su mejoramiento (9).

Hacia 1887, se intentó de nuevo la construcción de una vía de exportación por los ríos Sarapiquí y San Carlos, fundamentada en la concepción que sostenía que las "vías de exportación son la principal arteria de riqueza de las naciones y Costa Rica no ha tenido más que la imperfecta carretera a Puntarenas, de pocos años a esta parte, la vía mixta de carretera y ferrocarril a Limón..." (10). Esta solicitud se reiteró en los años de 1889 y 1890, apoyada en la posibilidad de construir un canal interoceánico en el Río San Juan (11).

Posteriormente, en 1903 y 1911 se instó al Gobierno a la reapertura del camino que partía de San Carlos y terminaba en la frontera con Nicaragua que había sido abandonado -

nández y Tristán, de julio 31 de 1881. Se buscaba poner en servicio una Vía Mixta, en la que se unieran por ese camino, los dos trechos finalizados del Ferrocarril: de Alajuela a Cartago y de Siquirres a Limón. Tal vía estuvo en servicio durante 9 años, de 1882 a 1890 cuando se terminó de construir la línea férrea (8).

En relación a la ruta del norte, después de los años 80 se presentaron con frecuencia solicitudes al Gobierno, con el fin de rehabilitarla y de utilizarla como vía de exportación e importación, especialmente para introducir ganado proveniente de Nicaragua. En 1883, se destinaron recursos para su mejoramiento (9).

Hacia 1887, se intentó de nuevo la construcción de una vía de exportación por los ríos Sarapiquí y San Carlos, fundamentada en la concepción que sostenía que las "vías de exportación son la principal arteria de riqueza de las naciones y Costa Rica no ha tenido más que la imperfecta carretera a Puntarenas, de pocos años a esta parte, la vía mixta de carretera y ferrocarril a Limón..." (10). Esta solicitud se reiteró en los años de 1889 y 1890, apoyada en la posibilidad de construir un canal interoceánico en el Río San Juan (11).

Posteriormente, en 1903 y 1911 se instó al Gobierno a la reapertura del camino que partía de San Carlos y terminaba en la frontera con Nicaragua que había sido abandonado -

debido a la interrupción del tráfico de ganado proveniente de ese país; y a la construcción de un camino de San Ramón a Nicaragua, con el objeto de favorecer la agricultura y el comercio entre ambas naciones.

Por último, en 1921, se financió la ampliación y reparación del camino de San Carlos a la frontera con Nicaragua, justificada en la importación de mil cabezas de ganado que se realizó a través de esa vía en el año de 1920 (12).

La exportación de café por la ruta del Pacífico exigía bordear el Cabo de Hornos, lo que implicaba un viaje mucho más largo, y por ende era más duradero y caro. Sin embargo, la distancia del centro del país al Pacífico, era corta y hacía más factible y menos gravosa la construcción de un camino.

A pesar de la apertura del ferrocarril de Panamá en 1855, prevaleció la ruta de mayor duración porque la Aduana en Panamá cobraba altos derechos de circulación.

En 1843 se organizó la Sociedad Económica e Itineraria, integrada por personas con grandes intereses en el negocio del café, a cuyo cargo estuvo la construcción de la denominada Carretera Nacional, finalizada en 1845. La construcción y manutención de esta vía desde San José a Puntarenas, fueron financiadas por los fondos provenientes del establecimiento de un impuesto a la exportación del grano en 1867 (13).

Este camino era adecuado únicamente para el tránsito de

carretas, y su utilización marcó un gran avance en las comunicaciones nacionales. Cada una tenía capacidad para transportar una y media toneladas de grano, a un precio de \$ 1.00 peso por quintal (14).

Durante los meses que se exportaba café, el camino era muy concurrido y alegre; existían sesteos y talleres en la ruta, para los arrieros y sus familias (15).

En febrero 3 de 1853 el Gobierno celebró un contrato con Richard Farrer para la construcción de un ferrocarril de hierro o madera de Puntarenas a San José, pero únicamente se construyó la sección de Puntarenas al Río Barranca. Era un tranvía accionado por una mula, y su utilización como medio de transporte no tuvo importancia alguna, por lo que finalmente se abandonó (16).

Después de 1880, y hasta la construcción del Ferrocarril al Pacífico, la Carretera Nacional constituyó la principal vía de comunicación entre San José y Puntarenas.

Se caracterizaba por ser un camino de tierra en condiciones regulares, que empeoraban durante la estación lluviosa, por la acción de las angostas ruedas de las carretas. Los elevados costos de mantenimiento impedían variar esa situación. La totalidad del trayecto de 125 Kms. desde la capital hasta el puerto, era recorrida por las carretas en un lapso de 5 a 8 días (17). Cada una tenía capacidad para transportar de 10 a 12 sacos en el viaje de ida por una ta-

rifa de \$1.00 peso por saco, al regreso traían mercaderías de un peso inferior, a razón de un céntimo por kilogramo.

De lo anterior, se deduce entonces, la lentitud y la ineficiencia del servicio, así como la insuficiencia de éste. El tráfico de las carretas hacia el Puerto se concentraba en los meses de la exportación de café, por lo que a veces fue necesario esperar durante un tiempo para poder transportar mercaderías de importación (18).

Al ponerse en marcha el ferrocarril al Atlántico, disminuyó lenta, pero progresivamente el tráfico de exportación e importación controlado por la Carretera Nacional. Sin embargo, un funcionario de ese ferrocarril afirmaba hacia 1895, que la ruta del Pacífico favorecía, por una parte la exportación de café, pues los vapores que llegaban a esa costa cobraban tarifas bastante reducidas; y por otra, la importación, ya que el transporte en carretas a través de la Carretera Nacional era más barato, especialmente para los artículos de precio reducido y voluminosos, por cuanto el flete se cobraba con base en el peso de la carga y no en el volumen como sucedía con el Ferrocarril al Atlántico (19).

La utilización de los dos trechos del ferrocarril al Pacífico, de San José a Alajuela y de Esparta a Puntarenas, no parece haber afectado seriamente el movimiento de importa -

ción realizado a través de la Carretera Nacional. No sucedió lo mismo cuando la línea se extendió hasta Santo Domingo de San Mateo en 1908, "pues el tráfico ha aumentado de modo tan notable que se hizo sentir la disminución del movimiento en la Carretera Nacional, hasta el punto de poderse asegurar que la carretera entre la ciudad de San José y la Villa de San Mateo se ve generalmente desierta y sin más movimiento que el del ganado vacuno llevado a las plazas de Alajuela, Heredia y San José para el consumo público" (20).

A partir de 1910, fecha en que se terminó de construir en su totalidad el Ferrocarril al Pacífico, la Carretera Nacional se consolidó como la vía de arreo hacia el centro del país, del ganado proveniente del Pacífico Norte y de Nicaragua. Progresivamente el camino se fue deteriorando, y a pesar de que el estado financió su reparación en 1925 y 1926, y se ordenó en 1928 la macadamización del trecho de Orotina a San Mateo, la situación no varió sustancialmente (21).

En 1929 se presentó un proyecto en el Congreso, para que se construyera una carretera de Puntarenas a San José, ya que desde la finalización del Ferrocarril al Pacífico, "paulatinamente y en el transcurso de 20 años desde que el ferrocarril organizó su servicio se haya abandonada en absoluto la carretera nacional de San José a Esparta", pero su gestión no prosperó (22).

El camino de arreo de Barranca a la frontera con Nica-

ragua y destinado a la importación y movilización de ganado fue reparado en 1852, y a partir de esa fecha no se tienen noticias sobre su estado (23).

En términos generales, Costa Rica se caracterizó hasta 1930, por una seria escasez de caminos. La mayor parte de los existentes hasta esa fecha, se concentraron en el Valle Central, con excepción de la carretera nacional y el camino de arreo hacia la frontera con Nicaragua (Véase Fig. 2 en p. 73).

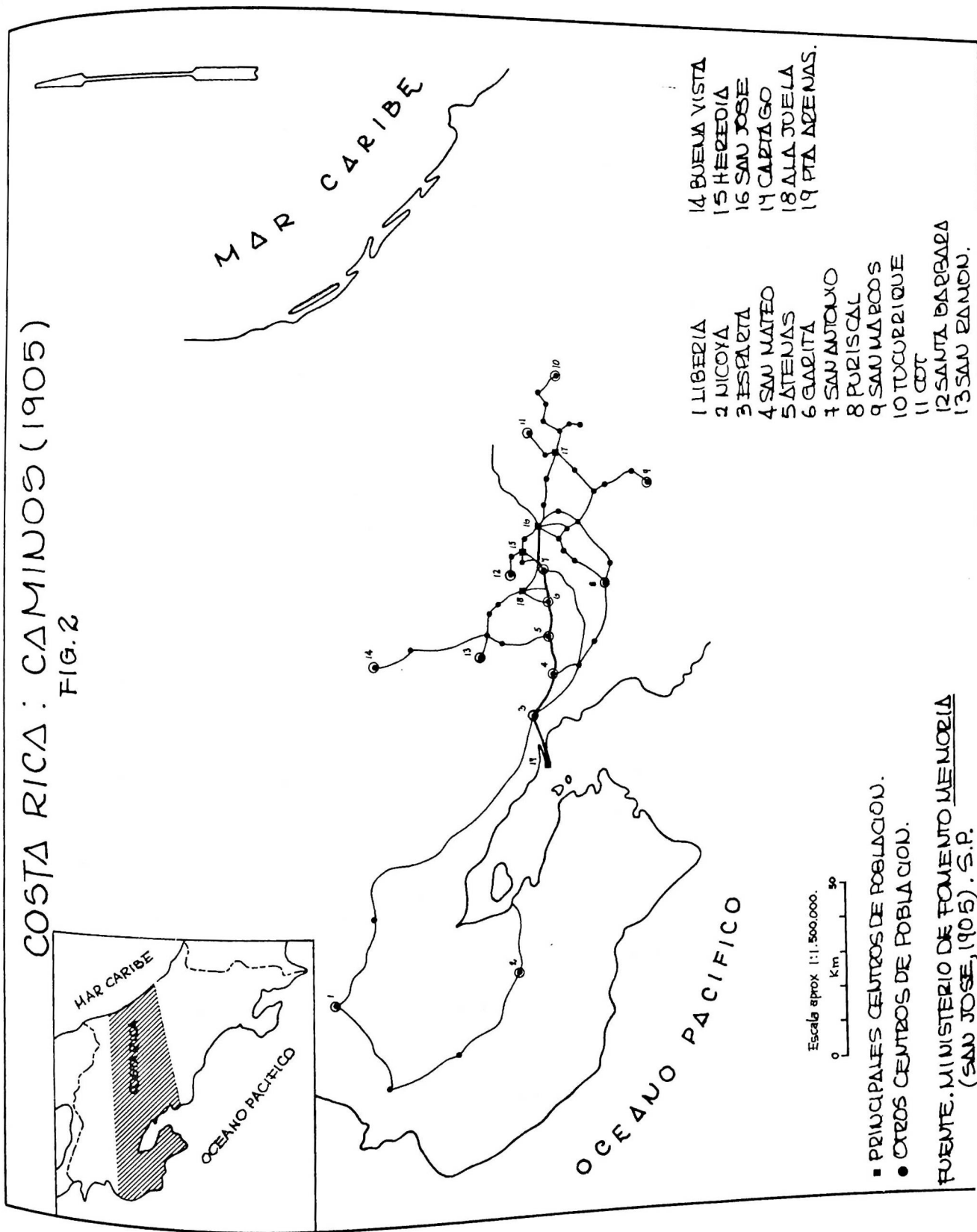
En la primera mitad del siglo XIX, como lo hemos explicado, se inició el desarrollo del cultivo comercial del café en el país. Las rentas y gestiones estatales se destinaron entonces a la apertura de una vía de exportación e importación.

La Carretera Nacional, primera vía que se construyó en el país, imposibilitó, en cierta medida, el desarrollo de otras actividades de exportación, especialmente de productos voluminosos (24), y perjudicó grandemente la comercialización de los artículos que como el café, la utilizaron; además dificultó la introducción de los artículos de importación.

Como veremos a continuación, fueron los ferrocarriles los sistemas de transporte más utilizados por el intercambio internacional del país, principalmente a partir de 1890.

COSTA RICA: CAMINOS (1905)

FIG. 2



- 1 LIBERIA
- 2 NICOYA
- 3 ESPARTERO
- 4 SAN MATEO
- 5 ATENAS
- 6 GARITA
- 7 SAN ANTONIO
- 8 PURISCAL
- 9 SAN MARCOS
- 10 TURBRIQUE
- 11 CORT
- 12 SANTA BARBARA
- 13 SAN RAMON
- 14 BUENA VISTA
- 15 HEREDIA
- 16 SAN JOSE
- 17 CARTAGO
- 18 LA JUELA
- 19 PTA ARENAS.

Escala aprox 1:1,500,000.
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 15 20 30 40 50 60 70 80 90
 km

■ PRINCIPALES CENTROS DE POBLACION.
 ● OTROS CENTROS DE POBLACION.

FUENTE. MINISTERIO DE FOMENTO MEMORIA
 (SAN JOSE, 1905). S.P.

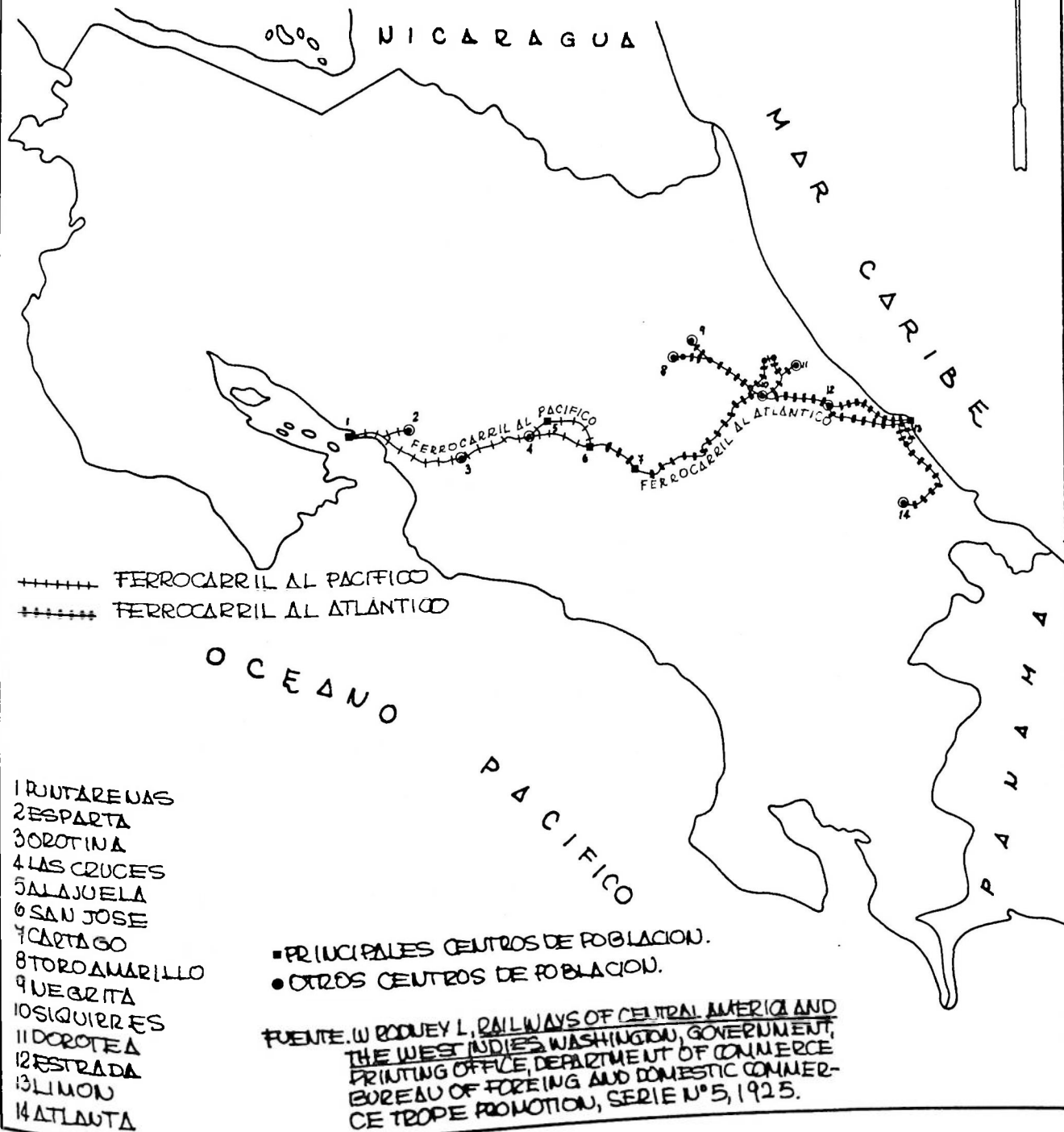
2.- Ferrocarriles

En el período comprendido entre 1880 y 1930 se finalizó la construcción del Ferrocarril al Atlántico y se construyó en su totalidad el Ferrocarril al Pacífico (Véase Fig. 3 en p. 75). El inicio del funcionamiento de ambas líneas, hizo posible el acceso a un servicio más eficiente, más rápido, y con mayor capacidad de transporte, y por tanto, a través de esas vías se movilizó casi en su totalidad -con excepción del absorbido por unos años por la Carretera Nacional-, el tráfico de exportación e importación del país.

La construcción de las vías férreas permitió la colonización agrícola, de regiones habilitadas por ellas (25), pero la localización de estas, comunicando los puertos con el centro del país, limitó esos efectos. Además su construcción sustrajo recursos y fuerzas potenciales a la construcción de vías de comunicación en otras regiones del territorio nacional perjudicando así, la producción agropecuaria para el consumo nacional, la diversificación de las exportaciones y al mismo tiempo, una mejor y menos costosa distribución de las importaciones.

Seguidamente, se analizarán en su orden el Ferrocarril al Pacífico y el Ferrocarril al Atlántico.

COSTA RICA : FERROCARRILES. (1925) FIG.3



a.- Ferrocarril al Pacifico

La construcción del Ferrocarril al Pacífico, obedeció al deseo de contar con una vía de exportación e importación, que garantizara seguridad, eficiencia y presteza en el transporte, así como continuidad durante todo el año, en contraposición al servicio prestado por la Carretera Nacional, que no podía competir y contrarrestar efectivamente los nocivos efectos del control establecido por el Ferrocarril al Atlántico (26).

No fue sino hasta 1879, que por contrato N° 14 de marzo 25 de ese mismo año, se dio poder al Ejecutivo para la contratación del Ferrocarril de Puntarenas a San José, con el objeto de ligarlo al Ferrocarril al Atlántico y poder establecer la ruta interoceánica. En esos años, únicamente se construyó la sección comprendida entre Puntarenas y Esparta. Después de varios intentos para explotarla se ordenó su destrucción en 1883 por decreto N° 16 de la Comisión Permanente (27).

Tal resolución no fue llevada a cabo y en el verano de 1884 "es decir, a punto y seguido, los carreteros conductores del café, al hallarse en Esparta, consideraron que les sería ventajoso transportar desde allí la carga por ferrocarril, y así el café se fue a Puntarenas más rápidamente y con mayor seguridad..." (28).

Una vez finalizado ese trecho proliferaron estudios y contratos con el objeto de continuar la construcción del Ferrocarril al Pacífico, pero no fue sino por decreto N° 46 de agosto 6 de 1897, que se ratificó el contrato suscrito entre el Ministro de Obras Públicas y el Sr. John S. Casement, sobre la construcción de la sección del Ferrocarril al Pacífico de San José a Tivives, puerto que se rehabilitaría después. La obra no pudo concluirse en el término de dos años estipulado por el contrato, por la carencia de recursos del Gobierno que se veía imposibilitado a pagar al contratista, lo que hizo necesario, la suscripción de un convenio, en el que se prolongaba la terminación de la obra por dos años más, y que fue aprobado por decreto N° 22 de noviembre 28 de 1900.

Según lo dispuesto por el contrato de diciembre 3 de 1902 celebrado entre John S. Casement y el Ministro de Obras Públicas, Dr. Manuel de Jesús Jiménez, se anulaba el contrato inicial y se proponía como punto terminal del Ferrocarril la población de Santo Domingo de San Mateo (29).

Al finalizarse la línea de 69 Kms. se inició su utilización, aunque el servicio era bastante deficiente y lento. El trayecto San José-Orotina se recorría en un período de cinco horas y a esto debía agregársele una hora más que se gastaba en el convoy de Esparta a Puntarenas (30).

Posteriormente, el Gobierno se encargó de la construc -

ción de la vía hasta Cascajal de Orotina, y en mayo 31 de 1904; Puntarenas fue declarada por Decreto Constitucional punto Terminal del Ferrocarril al Pacífico (31).

El 21 de octubre de 1910 se entregó el trecho de ferrocarril comprendido entre Cascajal y el Roble, cuya construcción contemplaba el contrato de setiembre 3 de 1908 entre D. Oscar F. Rohrmoser, Ministro de Obras Públicas y Warren H. Knowlton.

Por último, las mismas partes suscribieron otro contrato el 23 de febrero de 1909, en el que se estipulaba que la obra tendrá que finalizarse en abril 30 de 1910. No obstante, este tampoco se cumplió. No fue sino el contrato de noviembre 2 de 1909, el que dio por recibido el ferrocarril el 21 de octubre de ese mismo año, fecha en que inició los servicios la totalidad de la vía desde San José hasta Puntarenas (32). (Véase Cuadro N° 1, en p. 79).

Tanto la construcción como la financiación de este Ferrocarril, se realizó con el concurso de Compañías y recursos extranjeros que se canalizaron a través del estado nacional, ante su imposibilidad para financiar y dirigir la construcción de la obra.

Después de 1910, una vez finalizada la vía férrea en su totalidad, la vía del Pacífico aumentó progresivamente su participación en el comercio exterior. El servicio otorgado era bastante eficiente en comparación con el ofrecido por la

CUADRO N° 1. LÍNEAS DEL FERROCARRIL AL PACÍFICO

LÍNEAS	EXTENSIÓN	COSTO
Esparta-Puntarenas	21,276 Km.	∅ 1.900.000
San José-Orotina	60 "	6.744.058
Orotina-Pas. Huacas	15,200 "	615.015
Ramal de Alajuela	9 "	242.848
Cascajal-Roble	19 "	1.069.684
	<hr/>	<hr/>
	133 Km. 326 ms.	∅ 10.571.605

Fuente: Manuel Saénz C. Los ferrocarriles en Costa Rica, San José, Imprenta del Comercio, 1911, p. 20.

Carretera Nacional; el viaje duraba únicamente seis horas (33).

El funcionamiento del ferrocarril y de la empresa fue obstaculizado por una serie de dificultades, relacionadas especialmente en el trazado equívoco y poco indicado de la vía. Los derrumbes constantes provocados por las lluvias excesivas, hicieron necesario la construcción de varios desvíos para obviarlos. También se presentaron problemas con el combustible utilizado por las máquinas. Al principio, se usó leña y subsidiariamente carbón, pero el alto costo de su obtención así como los riesgos de incendio que podía provocar, unidos a la lentitud del servicio, hicieron que a partir de 1915 fueran sustituidos por petróleo. Sin embargo, el petróleo alcanzaba precios muy elevados y frecuentes, que en algunos casos absorbieron hasta el 25% de los ingresos del ferrocarril. Se sumaban a este hecho, las dificultades que se presentaban para abastecerlo y almacenarlo, ya que las precarias condiciones del muelle de Puntarenas no permitían que se descargara directamente, por lo que se tenía que utilizar el servicio de lanchas particulares.

Finalmente, el problema fue solucionado con la electrificación del ferrocarril en abril de 1930, contemplada en el contrato de julio 24 de 1926 y las modificaciones en relación con este de agosto 20 de 1926, entre el gobierno y Don Otto Rusche como apoderado de la Allegmeine Elektricitaets

Gesellschaft de Berlín, la AEG, por un costo de \$1.800.000 (34).

En realidad, antes de su electrificación el Ferrocarril al Pacífico se subutilizó, pues la empresa no reunía las condiciones óptimas de carácter técnico, ni financiero, para prestar sus servicios, de tal manera, que "los exportadores e importadores tenían poca confianza en su eficiencia" (35). No fue sino posteriormente a esas innovaciones, que el Ferrocarril prestó un servicio verdaderamente regular, eficiente y expedito (36).

De los principales productos de exportación: el café y el banano, únicamente el primero utilizó el Ferrocarril del Pacífico. En el caso de la fruta, la ubicación en el litoral Atlántico de su área de producción, exigió el uso de la línea férrea Atlántica para su exportación.

Aún en el caso del café, la participación del Ferrocarril al Atlántico en relación a los volúmenes de grano movilizados de 1880 a 1930 fue superior que la del Pacífico mientras que en el Puerto de Limón la exportación de ese producto de 1904 a 1933, osciló entre el 48% y el 95% durante todo el período -con excepción del año de 1929-, la exportación por Puntarenas fluctuó entre el 4% y el 41% excluyendo los años 1917, 1918, 1919 y 1929 en que se elevó la participación de este Puerto, por razones que más adelante explicaremos (37).

El Ferrocarril de Puntarenas absorbió además, ocasional-

mente, ciertos artículos de exportación poco importantes, como las maderas, las pieles, los cueros, etc.

Aunque se ha afirmado que el movimiento de importación favoreció en mayor medida que el de exportación: Al Ferrocarril al Pacífico (38) todo indica, como lo veremos luego, que el tráfico de importación por esta vía mantuvo un ritmo bastante similar al de exportación, y por tanto, inferior en términos generales al del Atlántico.

Las ventajas que el Gobierno deseaba obtener al competir con el servicio prestado por el Ferrocarril al Atlántico, resultaron positivas en términos generales, pues se regularon y redujeron los fletes, sin embargo, hubo algunas excepciones (39). A finales de la década de los 20, se redujeron las tarifas para mercaderías y pasajeros, hecho que coincidió en el año de 1929 con la interrupción total de la línea del Atlántico, favoreciéndose así la ruta del Pacífico. Ante esta situación la UFCO que controlaba el Ferrocarril del Atlántico, gestionó y logró la elevación en un 30% de los fletes de las compañías navieras que visitaban el Puerto de Puntarenas, con el objeto de igualar los costos de exportación e importación en las dos vías (40).

b.- Ferrocarril al Atlántico

La habilitación de una ruta por el Atlántico apta para la exportación, especialmente de café, constituyó el objetivo de muchos intentos fracasados hasta 1871, por las ventajas que presentaba de cercanía y rapidez en relación a los principales mercados del grano (41).

Pero en ese mismo año, se suscribió un contrato para construir un ferrocarril de Limón a Alajuela, entre el gobierno y Enrique Meiggs quien pocos días después fue sustituido por Henry Keith. La obra fue financiada por el estado costarricense, con los recursos proveídos por empréstitos extranjeros.

La construcción se inició en 1871 en los puntos terminales: Alajuela y Limón. A fines de 1873 se interrumpió por falta de fondos. El gobierno -quien se hizo cargo de la obra-, no pudo cumplir con los pagos obligados al contratista (42).

Hacia 1874 se habían finalizado las secciones: Alajuela - Cartago y Limón - Matina. Con el objeto de utilizar el material traído al país, así como de finalizar el trayecto Matina - Pacuare, el Gobierno contrató su construcción en 1875 con Mayer y Douglas, y su financiamiento con Minor C. Keith, quien finalmente terminó la línea en ese trecho.

En febrero de 1879, el presidente Guardia suscribió un

contrato con Keith para levantar la línea de Pacuare a la Junta en la rivera del Río Reventazón, que se concluyó en ese mismo año, fecha en que se acordó realizar con la misma persona, la construcción de la vía férrea en la sección comprendida entre la Junta, en el Reventazón y Carrillo en el Río Sucio, concluida en 1881 (43).

Hacia 1882 estaban construidas las secciones de Alajuela a Cartago y de Carrillo a Limón. La primera prestaba servicio regular desde 1873. Con el objeto de habilitar la segunda, se contrató la construcción de un camino de San José a Carrillo (44). Los recursos del Gobierno se habían agotado y no era posible financiar la construcción del trayecto de ferrocarril que faltaba.

En abril de 1882 Keith firmó un contrato con el Gobierno, en el que se estipulaba el arrendamiento de los trechos construidos del Ferrocarril y de la carretera a Río Sucio, por un período de cinco años, así como la autorización para la construcción de un muelle en Limón. A cambio, el contratista se obligaba a respetar tarifas preestablecidas para carga y pasajeros, y a pagar al Gobierno cantidades crecientes, durante esos años (45).

Así, en el año de 1882 entró en servicio la Vía Mixta, que comunicaba el centro del país con el Atlántico, apta para la exportación y la importación. A partir de entonces, la exportación de café, de bananos y otros artículos,

corría por cuenta de Keith, en la totalidad de la vía, desde San José a Limón. Ahí se encargaban de embarcar los productos y realizar las gestiones necesarias, algunas casas dedicadas a estas actividades, como la Compañía de Agencias de Costa Rica, con la que Keith trabajaba aparentemente en coordinación (46). También el tráfico de importación empezó a utilizar la vía del Atlántico.

El transporte por la Vía Mixta provocaba constantes trastornos y problemas; por una parte, las condiciones del camino eran bastante deplorables y hasta peligrosas y por otra, solo era posible transitarlo durante el día (47). Tal situación causaba críticas constantes hacia Keith, quien respondía asegurando, que su labor de mantenimiento de la carretera y conservación de los galcerones de sesteo -cuya construcción ordenó el Gobierno en 1883- no cesaban, pero que era necesario tomar en cuenta las condiciones climatológicas del lugar, ya que tanto él, como el comercio, y el público en general, estaban muy interesados en la prestación de un buen servicio en ese camino (48).

La carretera era traficada por carretas, que ofrecían un servicio irregular y lento, "de todo lo cual demanan los fretes variables, los inconvenientes y molestias, apuros y retrasos que sufren los importadores y exportadores con motivo de las operaciones de tráfico" (49).

Como respuesta a lo anterior, se intentó establecer hacia

1882, una empresa de transportes de carros y diligencias tirados por caballos y mulas con el propósito de transportar carga, pasajeros y correos, en conexión con el servicio de las dos líneas del Ferrocarril al Atlántico. A pesar de que el proyecto fue aprobado por el Congreso, la suscripción del Contrato Soto-Keith que estipulaba la construcción de la sección restante del Ferrocarril para completar la línea desde Alajuela hasta Limón, imposibilitó su instalación (50).

Por otra parte, el servicio prestado por el Ferrocarril, fue también objeto de críticas. Se protestaba por la incapacidad para transportar el volumen de carga requerido, por las excepciones y mayor efectividad en el transporte cuando se trataba de los arrendatarios de la vía, así como por las constantes y duraderas interrupciones del servicio, los frecuentes accidentes, y la pérdida de ciertos productos durante su traslado (51).

La apertura de la vía del Atlántico al movimiento de exportación e importación, implicó una competencia abierta con la vía del Pacífico. En esta lucha, la reducción de los fletes fue utilizada como arma poderosa por ambas partes. En el caso del Atlántico, sólo en el mes de febrero de 1883, se redujo tres veces en un dólar la tarifa referente a cada tonelada de café transportado por la Vía Mixta. Por último, se igualó la tarifa en ese mismo mes en \$8.00 tonelada, independientemente del lugar de procedencia, ya fuera de Heredia

o Alajuela donde era más elevado, pues están situados a mayor distancia, o de San José y Cartago. Ya en 1885, se cargaban \$9.00 por el mismo servicio (52).

Además, se estipulaban fletes excepcionales en relación con la tarifa vigente para algunos productos como la harina, o se tasaban algunos artículos sobre el peso en vez de la medida como en realidad correspondía: cerveza, sal, cemento, etc. También se cobraba como de segunda clase, el flete de artículos clasificados como de tercera (53).

Otro factor que probablemente favoreció la concentración de mayores volúmenes del tráfico de exportación e importación por la vía del Atlántico, fue el aviso de la compañía de Agencias de Costa Rica que establecía la igualación de los gastos de embarque, desembarque, agencia, etc.; por los dos puertos a partir de 1883 (54).

En 1884 se firmó finalmente el Contrato Soto-Keith, aprobado por decreto N° 2 de abril 21 de ese año. En él se indicaba que Keith se encargaría del arreglo de la deuda externa del país, de la financiación y construcción de la sección del ferrocarril restante (de Cartago a la junta del Reventazón) y de la manutención de los trechos ya finalizados. A cambio, la compañía a formarse, tendría derecho al arriendo de la totalidad del ferrocarril durante 99 años, a 800.000 hectáreas de baldíos, y a algunos terrenos en el centro del Puerto de Limón.

La presunta compañía, se formó en Londres en 1886 con el nombre de Costa Rica Railway Company Ltd., con la aprobación del Gobierno de Costa Rica mediante el decreto N° 153 de diciembre 31 de 1886. La construcción del trayecto último de la vía férrea, fue iniciado en agosto de 1886 por Minor C. Keith, quien había sido contratado por la citada compañía (55). Después de exhaustivos estudios y proyectos se escogió el trazado de la junta, paralelamente al Río Reventazón, hasta San José, pues presentaba una topografía más regular y una distancia inferior.

De acuerdo con lo estipulado por el Contrato Soto-Keith, el ferrocarril se concluiría en agosto de 1884. Pero fue necesario solicitar dos prórrogas consecutivas, hasta diciembre de 1890, en que se iniciaron las pruebas. En realidad, no fue sino hasta julio de 1891, en que la Costa Rica Railway Co. Ltd. recibió el ferrocarril, fecha en que se inició la concesión del arriendo por un lapso de 99 años.

La construcción de esa obra se enfrentó a grandes dificultades, relacionadas con el trazado de la ruta, elaborado casi en su totalidad sobre la marcha, con las condiciones topográficas y el clima, pero especialmente con la escasez de financiación y de mano de obra (56).

A partir de 1891 la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica se encargó directamente de la administración de la vía férrea; no obstante, el servicio continuó siendo defectuoso, y

las tarifas bastante elevadas e inconvenientes, para el movimiento de importación y exportación. Tal situación hizo pensar al Gobierno en la posibilidad de establecer un ferrocarril hacia el Pacífico (57).

Frecuentemente, se criticaban las constantes interrupciones de la vía por causa de fenómenos naturales y los problemas que los servicios deficientes causaban a los exportadores y a los importadores. Los exportadores dedicados al negocio del café, sostenían la incapacidad del ferrocarril para transportar en el momento debido la carga, y para almacenar esta bajo condiciones óptimas en Limón. Lo que repercutía en la reducción del precio de la comercialización del grano que llegaba tardíamente a los mercados, así como en pérdidas considerables del producto (58).

Los importadores por su parte, denunciaban la insuficiencia del servicio, y las pérdidas que a raíz de ello se veían obligados a percibir. En 1902 algunas importantes firmas del comercio se quejaron ante las autoridades competentes, por el deterioro que sufría la mercadería en el muelle de Limón al dejarla a la intemperie, y esto pasaba "precisamente porque -la Compañía- no tiene el número de carros necesario para poder dar cumplimiento a sus obligaciones" (59).

Además, la recaudación de tarifas altas -comentadas hasta por George Earls Church hacia 1895, un inspector de la Compañía proveniente de Londres: "el Gobierno siente que nues

tras tarifas pesan demasiado sobre el país" (60)- se hacía más onerosa, debido a que los fletes vigentes en el período, especialmente los de importación, no eran el producto de estudios minuciosos y documentados. En consecuencia, existía un gran desequilibrio entre los artículos transportados y el flete que se les asignaba, lo que obstaculizaba a los exportadores e importadores enterarse de antemano y con exactitud del flete que tenían que pagar por el transporte de un artículo. Existían también tarifas diferenciales fijadas unilateralmente en relación con el acarreo de bananos, que determinaron por un largo período, un flete de \$0.13 para Minor C. Keith y de \$0.20 para los productores locales, y mientras que el primero tenía derecho a cargar la fruta en el trecho que considerara más conveniente, los nacionales sólo podían utilizar paradas fijadas de antemano (61).

A pesar de que el servicio era bastante deficiente, la exportación e importación por la vía del Atlántico fue mucho más ventajosa -como ya hemos explicado- pues exigía costos menores que la del Pacífico.

Otro factor que favoreció el tráfico de exportación e importación a través de la línea del Atlántico, fue el privilegio obtenido por la Compañía para que los fletes del ferrocarril fueran pagados en oro en Europa o U.S.A., con base en un convenio para fletes directos establecido con las líneas de vapores. La compañía justificaba esta innovación en que

"el tipo de cambio durante los primeros meses de 1892 (el periodo de nuestras mayores ganancias) alcanzó una elevación anormal, y al agente de la compañía en San José se le hizo imposible a veces obtener billetes para remitir. Con el objetivo de obviar esta dificultad en el futuro, el Consejo ha hecho arreglos con las compañías navieras que tocan en el Puerto de Limón, para establecer tarifas de exportación desde Costa Rica, el ferrocarril debe ser pagado en oro contra la entrega de los bienes en Europa o Estados Unidos. Se espera que estas facilidades serán usadas extensivamente, con beneficio para todas las partes concernientes" (62).

Si bien este mecanismo permitía a la compañía manipular más efectivamente los fletes, para la economía nacional significaba el aumento del flujo de divisas que por concepto de servicios salía del país.

El 5 de junio de 1910, fecha en que expiraron los contratos con las líneas navieras, exceptuando el de la Mala Real Inglesa, perdió vigencia la práctica mencionada (63).

Veremos ahora cómo se estableció una competencia a la acción desplegada por la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica en el Atlántico. En noviembre 5 de 1892 el Gobierno suscribió un contrato con Richard Schutt, en el que se contemplaba la construcción de una línea férrea de Limón a Río Banano, y en febrero 27 de 1894, otro con Hoadley y Co., para la construcción de una vía férrea desde la margen derecho del Ma



tina, siguiendo el curso de este río, y del de Zent, hasta el Río Banano (64).

Ambos contratos fueron transferidos a diversas personas físicas, civiles y jurídicas como M.C. Keith, de este a la Tropical Tradings Transport Co. -la que también obtuvo una concesión para la construcción del Ramal de La Luisa (65)- y de esto a su vez, a la UFCO quien finalmente vendió estos ferrocarriles en setiembre de 1900 a la Northern Railway Co., subsidiaria suya (66). (Véase Cuadro N° 2 en pp. 93-94).

El objetivo primordial de la construcción del Ferrocarril de la Northern Railway Co., fue habilitar efectivamente tierras aptas para el cultivo del banano (67). El inicio de las actividades de este ferrocarril perjudicó notablemente a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, especialmente en lo referente al transporte de bananos, el principal artículo individual de transporte por esa vía, ya que producía el 30% de los ingresos totales de la Compañía (68).

En 1904, un empleado de la Costa Rica Railway Co. expresaba refiriéndose a la situación descrita: "El efecto de la competencia de la Northern Railway Co. (cuya línea entre Zent y Limón fue abierta en setiembre de 1902) ha sido un serio descenso de nuestras entradas provenientes del tráfico del banano (69)".

La competencia entre ambas empresas finalizó en 1905, cuando conforme lo indica un contrato suscrito en Londres

CUADRO Nº 2. LÍNEA DEL FERROCARRIL DE COSTA RICA Y DEL FERROCARRIL DEL NORTE

LÍNEAS	VILLAS	COSTO
Ferrocarril de Costa Rica		
Alajuela-Cartago	27	∅ 8.000.000
Limón-Siquirres	38	
Siquirres-Guápiles	20	2 000.000
Cartago-Reventazón	52	8.764.422
Ramal del Cairo	3 1/2	75.250
Prolongación ramal del Cairo	2 1/3	78.241
Ramal de "La América"	2 1/3	54.825
Prolongación ramal del Cairo	3 2/3	200.000
Ramal de "La Herediana"	2	52.500
Ramal de Matina	5 1/2	56.861
	<u>156 1/3</u>	<u>∅ 19.282.279</u>
Ferrocarril del Norte		
Limón-Banano	9 2/3	---
Limón-Zent	21	---
Línea de Zent (especial)	4 2/3	---

Quadro Nº 2. Continuación

Ramal de La Luisa	9 2/3	---
Otros ramales	<u>27 2/3</u>	---
	72 2/3	
Independientes	65 2/3	---
TOTAL	222	

Fuente: W. Rodney Long, Railways of Central America and the West Indies, Washington, Government Printing Office, Department of Commerce Bureau of Foreign and Domestic Commerce trade Promotion, 1925, p. 101.

por las Compañías ferroviarias y la UFCO, la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica le arrendaba por el resto de la concepción de 99 años a la Northern Railway Co., el Ferrocarril del Atlántico, haciendo caso omiso de lo establecido en esa materia por el Contrato Soto-Keith 1884, y por otras disposiciones; y a pesar de que el gobierno no aceptó nunca legalmente esa situación, que se mantuvo de hecho (70).

Concluyó así el período de la competencia entre las líneas férreas de la vía del Atlántico. Y por tanto, se estableció el control extranjero sobre la ruta más ventajosa para movilizar el tráfico del comercio exterior por otra Compañía, la UFCO, pero bajo condiciones que permitieron consolidar y ampliar su dominio de tal manera, que las deficiencias del servicio del Ferrocarril permanecieron o se intensificaron. Las tarifas tanto de exportación como de importación se mantuvieron en un nivel elevado, en comparación con las sostenidas por el Ferrocarril al Pacífico. También se sostuvo el establecimiento de tarifas diferenciales para ciertos productos y para ciertas personas y se otorgaba un servicio más rápido y eficiente de importación cuando se pagaba un flete adicional (71).

Estas características del servicio dispensado por el Ferrocarril al Atlántico estuvieron vigentes durante todo nuestro período de estudio que abarca hasta 1930, y aún después. Una vez tratados los caminos y los ferrocarriles pasare

mos a analizar los puertos, que revistieron gran importancia para el comercio exterior, pues constituyeron los verdaderos puntos de contacto con el mundo.

3.- Puertos

Los puntos terminales del Ferrocarril al Pacífico y del Ferrocarril al Atlántico fueron respectivamente el Puerto de Puntarenas y el Puerto de Limón. El estado en que se encontraban esas obras y el tipo de servicios que prestaban, fue de gran importancia para el exitoso desenvolvimiento del intercambio internacional del país.

Seguidamente nos ocuparemos de ambos puertos.

a.- El Puerto de Puntarenas

En el período anterior a la habilitación del Puerto de Limón en 1870, Puntarenas era el puerto principal de Costa Rica (72). A través de él se realizaba la totalidad del movimiento de exportación e importación. Como consecuencia de la apertura del Puerto en el Atlántico, la situación cambió. Por una parte, la ruta por el Pacífico era menos ventajosa para el tráfico del comercio exterior, con excepción de las mercancías destinadas o provenientes de ciudades orientadas hacia sus costas. Esa vía implicaba

costos más elevados y mayor duración, aún después de la apertura del Canal de Panamá en 1915, a lo que se sumaba el hecho de que la comunicación con el interior del país era más ineficiente por la Carretera Nacional. Ni siquiera las ventajas que trajo la finalización del Ferrocarril al Pacífico en 1910, lograron compensar las condiciones más favorables para este tráfico, que ofrecía el Puerto de Limón.

Por otra parte, Puntarenas no reunía las condiciones ni las instalaciones necesarias para ser un buen puerto. Estaba sometido a la acción de los vientos fuertes y de las mareas. Además la escasa profundidad del agua en los alrededores del muelle imposibilitaba el atraque de grandes embarcaciones, que se veían obligadas a anclar en un fondeadero más afuera. Por lo que, las operaciones de carga y descarga tenían que realizarse a través de pequeñas embarcaciones.

Los factores mencionados, determinaron que después de 1880 se presentara la posibilidad (como había sucedido antes de esa fecha) de trasladar el Puerto del Pacífico a Caldera, Tivives o Pital, en busca de mejores condiciones tales como una bahía más abrigada, más profunda y segura (73).

A pesar de que Puntarenas en la década de 1880 era un centro comercial relativamente importante y dinámico (74), la situación anteriormente citada, así como "la terminación del ferrocarril de Limón trajo como consecuencia inmediata el decaimiento de la ciudad"... "y el Puerto tuvo que lle -

var vida anémica" en forma tal "...que el espíritu de construcción desapareció y la depreciación de la propiedad urbana llegó a sus límites" (75). Para contrarrestar esa situación se instauró la franquicia a la importación de maderas de construcción en 1890, por un período de 2 años (76).

Los efectos perjudiciales que el descenso del movimiento marítimo del puerto tuvo para la población de Puntarenas, se neutralizaron en alguna medida en virtud del desarrollo o el fomento de otras actividades como la explotación de la sal, la pesca, la madera, las minas, etc.; en tal forma, que aseguraba en 1899 el diputado por esa provincia: "Puntarenas es una ciudad que tiene vida propia como lo demuestran las construcciones que constantemente se llevan a cabo y el ensanche que su comercio y la agricultura han tomado justamente cuando se esperaba que decayera por completo" (77).

Aunque el crecimiento del puerto fue relativamente lento, y la población de toda la provincia pasó de concentrar el 4.2% del total de la población del país en 1883, al 5.1 en 1927 (78), Puntarenas no ofrecía problemas graves de sanidad y tuvo acceso a los servicios públicos indispensables.

Los problemas de sanidad de la ciudad fueron solucionados en especial, mediante la construcción del Tajamar en 1902, con el objeto de evitar los efectos de las fuertes marejadas. En 1904 fue prolongado, de manera que protegiera todo el cuadrante del lado del estero (79). Contribuyeron



además, las importantes obras realizadas en este campo en 1905, que culminaron con la instalación del servicio de alcantarillas hacia 1920 (80). En la última década del siglo XIX la población contó con el servicio de cañería (81) y en la primera del siguiente con luz eléctrica (82).

Hacia 1928 y relacionado con la electrificación del ferrocarril y los progresos en la infraestructura portuaria se inició la construcción de diversas obras públicas que beneficiaron notablemente a la población de Puntarenas. Se dotó definitivamente a la ciudad de agua potable, se construyeron el mercado, el rastro y el cementerio, y se repararon las calles (83).

El Puerto de Puntarenas contó con servicio telegráfico desde 1869. Hacia 1926 se intentó establecer el servicio telegráfico sin hilos, especialmente a fin de obtener inmediata comunicación con las naves que surcaban las aguas del Pacífico. Las estaciones no fueron establecidas sino después de 1928, con base en el contrato con la A.E.G. de Berlín, de agosto 20 de 1927, donde se contempló la instalación de un cable subterráneo para las comunicaciones telefónicas y telegráficas (84).

El crecimiento de la ciudad de Puntarenas y la existencia de ciertos servicios públicos, fue más lento que en Limón, no obstante, hacia 1930 los avances experimentados eran satisfactorios y se iniciaría a partir de entonces un cre-

cimiento más acelerado.

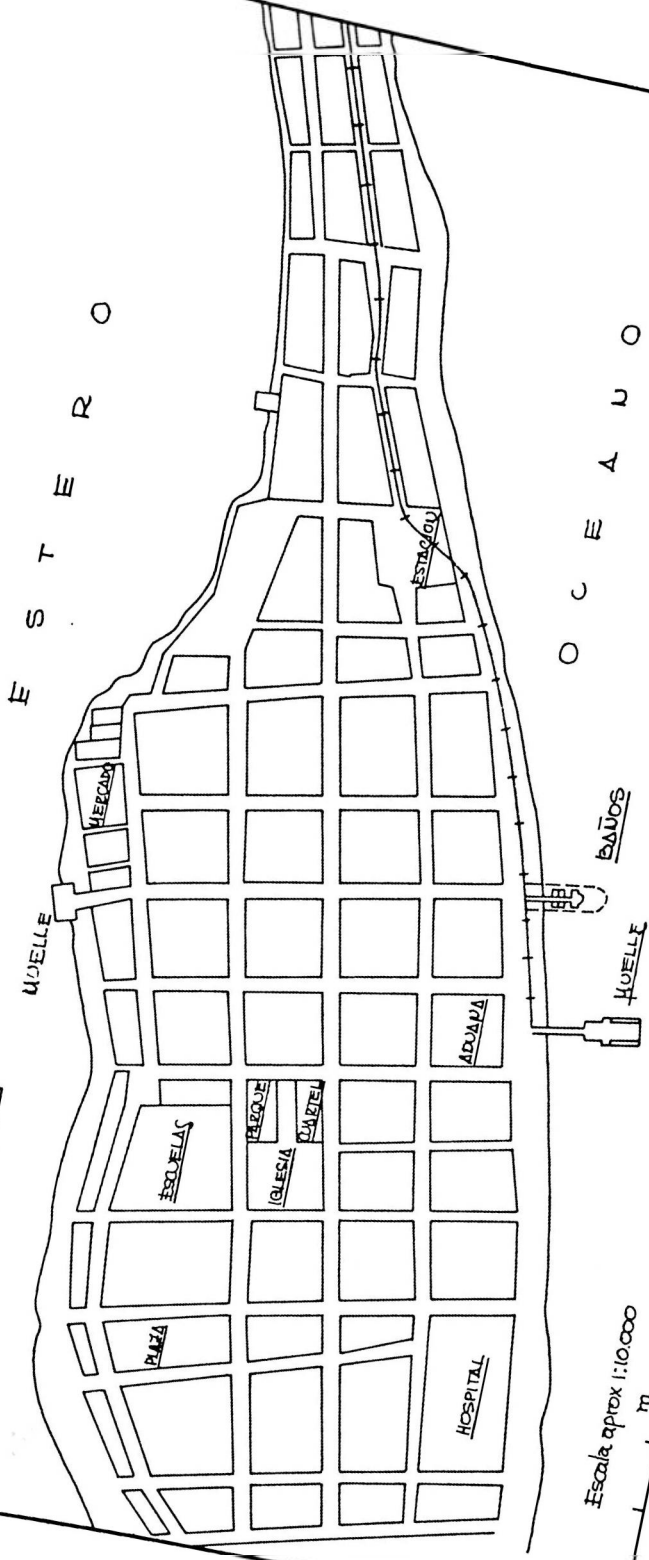
1.- Instalaciones

Las instalaciones del Puerto de Puntarenas, en términos generales, fueron menos completas y más deficientes que las del Puerto de Limón. La situación ventajosa que presentaba este último en relación con el primero, para el movimiento de importación y exportación, atrajo en mayor medida los de por sí, escasos recursos estatales. En el caso del Puerto del Pacífico las principales obras de infraestructura: muelles, capitanía y aduana fueron y son actualmente propiedad nacional.

A principios de la década de 1880, Puntarenas contaba con un muelle construido en los albores de la anterior e inaugurado en enero 1 de 1872, ubicado frente al también recién construido edificio de la aduana, el cual prestó sus servicios hasta 1929 (Véase Fig. 4 en p. 101).

Este muelle se proyectaba en el mar hasta alcanzar una profundidad de 12 pies, y poseía un atracadero con las medidas necesarias, para permitir el embarque y desembarque de tres lanchones al mismo tiempo. Los pilares y el techo estaban contruidos de hierro, y el piso de madera (85). Para el transporte de la mercadería a las bodegas nacionales, se utilizó una línea de carretas (86).

COSTA RICA: PUERTO DE PONTARENAS (1916).
 FIG. 4.



Escala: aprox 1:10.000
 m 50

O C E A N O
 P A C I F I C O

FUENTE: ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA, MAPOTECA.
 SIN CLASIFICAR.

A pesar de la reciente construcción del muelle de Punta-
renas, desde 1883 se empezó a observar la creciente sedimen-
tación del lugar donde se encontraba ubicado, lo que provoca-
ba dificultades en la carga y descarga de artículos en marea
baja, y a veces la imposibilitaba totalmente (87). Con el
objeto de solucionar el problema, radicado aparentemente en
que la estructura final del muelle contribuía a detener are-
na en su base, se prolongó la longitud inicial de 434 pies
con 120 más en 1885, con la ventaja de que los estudios de
nivelación y sondeo habían demostrado que a partir de la fi-
nalización del muelle, el desnivel era más acelerado y por
tanto, la profundidad mayor (88). Hacia 1895, la creciente
formación de bancos de arena cercanos al muelle tendió a pa-
ralizarse (89). Sin embargo, el problema se mantuvo. Con el
objeto de solucionarlo se estudiaron las corrientes y la pro-
fundidad de la bahía, para poder recomendar con un criterio
autorizado, el lugar más indicado para que anclaran los bar-
cos.

Además del muelle de la playa, existían hacia 1880 dos
muelles en el estero. Por una parte, el muelle del Resguar-
do, de reciente construcción y de reducidas dimensiones, de
hierro casi en su totalidad; y por otra, uno en condiciones
bastante deplorables propiedad de la Compañía de Agencias de
Costa Rica.

Entre 1910 y 1914 se construyó un muelle de cemento arma

do, para sustituir al primero, que contenía las oficinas del Resguardo y de las compañías de navegación (Véase Fig. 4 en p. 101)(90) También se intentó infructuosamente el levantamiento de un muelle en la estación nueva del ferrocarril, con el objeto de cargar directamente los carros (91).

El servicio tan defectuoso prestado por el muelle de la playa promovió la construcción de un nuevo muelle que contara con los requisitos necesarios, ya que: "Una de las necesidades públicas más sentidas es la de dotar a nuestro puerto del Pacífico de un muelle que evite las graves molestias que ocasiona el transporte de las mercancías que se embarcan y desembarcan desde el muellecito actual al lugar en donde anclan las embarcaciones de gran calado y que lo ponga en las condiciones que exige el aumento comercial y el incremento que día a día toma la importación y la exportación actuales" (92). Aún cuando había sido objeto de varias reparaciones superficiales, hacia 1926, las condiciones del muelle eran tan precarias, que no se recomendaba la utilización de pesos elevados, pero sí, la demolición de la estructura. Finalmente el 3 de enero de 1927, se inició la construcción del muelle de Puntarenas y de las bodegas adyacentes, especialmente para el almacenamiento del café. El muelle contaba con 330 metros de longitud y en la parte más profunda, alcanzaba los 18 metros (93). La realización de estas obras benefició notablemente al Puerto y a la ciudad

de Puntarenas, especialmente a partir de la electrificación del ferrocarril (94).

Los edificios de la aduana y la capitania del puerto se mantuvieron en condiciones similares a las del muelle. En 1871 se construyeron la Aduana y las bodegas nacionales bajo contrato con Mr. Peter Harley, frente a la playa y al muelle (95). La capitania se mantuvo en un estado deplorable durante todo el período, pero no fue sino hacia finales de la década de los 20, que ambos edificios se construyeron de nuevo. La aduana en el mismo lugar y la Capitania en la entrada del muelle grande (96).

b.- Puerto Limón

Las ventajas manifiestas que presentaba para los intereses comerciales del país, la apertura del Atlántico como vía permanente de exportación e importación, se aprovecharon después de iniciarse la construcción del ferrocarril hacia ese litoral en 1871. Se inició entonces la formación de un asentamiento en la Bahía de Limón, que había sido contemplada en un edicto emitido en 1870 (97). Las condiciones que presentaba esta bahía como puerto de altura eran altamente satisfactorias, sobre todo la profundidad y tranquilidad de sus aguas, así como la protección natural que tenía contra la acción de los vientos y las corrientes (98).

Conforme avanzaba la construcción de la línea férrea que comunicaría con el centro del país, se desarrollaron actividades complementarias de carácter agrícola: bananos, cacao, cocos, maíz, papas, etc. y la explotación de maderas, así como las actividades portuarias propiamente dichas. Estas últimas determinaron el acelerado crecimiento presentado por el puerto de Limón, tendencia que se intensificó a partir de 1882, cuando se abrió la Vía Mixta (99).

Así, la Comarca de Limón que en 1883 englobaba el 1.0% de la población nacional, pasó a concentrar en 1927 el 6.9%; monto en el que participó activamente la corriente inmigratoria extranjera (100).

Además, el gobierno y las autoridades legislaron constantemente con el objeto de facilitar y estimular el progreso, la inmigración y el asentamiento definitivos en el puerto.

Una de las primeras medidas dictadas en ese sentido fue la declaratoria de franquicia aduanera de la Comarca de Limón por decreto N° 6 de 22 de mayo de 1883, efectiva a partir del 10 de agosto de ese año, por un período de diez años, con el propósito de favorecer el adelanto del puerto y evitar la introducción ilícita de mercaderías. Tal medida fue abolida en junio 19 de 1884 por decreto N° 20, debido a la disminución experimentada en los ingresos fiscales y a los perjuicios que esta creaba a los intereses comerciales. Hubo fuertes protestas por parte de funcionarios diplomáticos nor

teamericanos en defensa de los intereses de los ciudadanos de su país, quienes eran los principales comerciantes de Puerto Limón. Las críticas planteaban que la mencionada derogación, sin aviso previo, perjudicaba el capital invertido y la afluencia futura de este, dirigida especialmente a la actividad bananera, así como los pedidos de mercaderías reglizados bajo la supuesta vigencia de la franquicia por un periodo de 10 años. Ante tal situación, el gobierno nacional permitió el ingreso libre de derechos de las mercaderías ordenadas durante los meses de exoneración (101).

Durante los primeros años especialmente, los habitantes de la Comarca de Limón enfrentaron serios problemas para satisfacer sus necesidades de subsistencia, por el predominio creciente de la actividad bananera en el Atlántico, y por los problemas de transporte que dificultaron el aprovisionamiento con la producción de víveres del interior (102). Entre los intentos para solucionar tal problema, se encuentra la emisión de varios decretos como el de la franquicia aduanera ya mencionado, y los que autorizaron en 1885 y 1888 la exención de derechos para la importación de productos de consumo entre los que se incluían los granos básicos (103).

La inmigración y la construcción en la ciudad, fueron fomentados además con medidas que contemplaban la exoneración de materiales de construcción (104); así como con una política de adquisición particular de los baldíos nacionales que -

incluía legalización de posesión en precario de algunos, reduccion de precios, etc. (105).

Tal vez ninguna medida fue tan necesaria, ni exigió tantos recursos del estado, como las tendientes a mejorar las condiciones de vida del lugar, altamente insalubre. Estas consistieron básicamente en drenar, rellenar, desecar las calles de la ciudad, y desmontar zonas importantes, así como en proveer a la población de ciertos servicios básicos: cañería, sistema de cloacas, macadamización de las calles, etc. De manera tal, que "vinculados como están con aquella localidad intereses bien delicados de la república, hay que hacer un esfuerzo en el sentido de que su insalubridad ac - tual, no sea una rémora... ni para el incremento de aquella población y de las nacientes industrias establecidas en aque lla zona, ni para el progreso del comercio nacional" (106).

Aunque las obras dirigidas a alcanzar esas mejoras se habían iniciado ya con anterioridad a 1886, según testimonio de Joaquín Bernardo Calvo, sus resultados no eran muy exitosos hacia esa fecha, pero la ciudad contaba ya con: "buenas casas, cómodos hoteles, tiendas y almacenes de comercio, oficinas de comisión y se encuentran allí y mantienen activos negocios en toda la costa" (107).

La conclusión de la vía férrea que comunicó el Puerto de Limón con el centro del país en 1890, impulsó aún más su crecimiento. Los contratos de 1892 y 1896 firmados con -

Keith y la Compañía del ferrocarril de Costa Rica fueron los que contemplaron e hicieron realidad las principales obras de saneamiento de Limón, especialmente la construcción del tajamar, de cuyo levantamiento dependió en gran medida el éxito de las otras obras (108).

Hacia 1904, se comentaba como "en activa explotación los feraces terrenos de la zona Atlántica, y realizándose por aquel puerto la mayor parte del comercio del país, que atrae a los muelles en servicio numerosos vapores, la Comarca en general se levanta con vigor y la ciudad de Limón se embellece y se mejora con hermosas construcciones urbanas, espléndidas calles, inmejorable luz eléctrica, buena cañería, conexión telefónica con el interior, multitud de progresos que hacen de aquel lugar una floreciente población" (109). Sin embargo, los mayores problemas sanitarios y de salud del puerto, no se habían solucionado definitivamente.

En el siglo XX, el Puerto de Limón continuó atrayendo un intenso tráfico marítimo (110), a la vez que se desarrollaba en esta región aceleradamente la industria del banano. La ciudad y sus servicios mejoraron, especialmente a raíz del contrato de 1928, en el que se contemplaba la construcción de cloacas, cañerías y desagües, y la pavimentación de las calles; obras que se finalizaron en 1930 (111).

Desde 1881, se estableció el servicio telegráfico en el puerto de Limón, y a finales de esa misma década mediante u-

na línea directa. En 1907 se instaló en Limón y la Barra de Colorado una oficina radiográfica para servicio de la United Fruit Company, y fue esa misma compañía la que instaló por vez primera en Costa Rica el servicio inalámbrico con dos estaciones, en Limón y Bocas del Toro. Posteriormente, el gobierno estableció una estación del mismo tipo en Barra del Colorado, pero los resultados no fueron satisfactorios. Los intentos para proveer a esa ciudad de un eficiente sistema de comunicaciones inalámbricas con el interior, no fructificaron sino hasta 1929, en que se estableció una estación radiotelegráfica (112).

1.- Instalaciones

Tanto la ubicación favorable del puerto de Limón en relación con la orientación del comercio de exportación e importación, como sus satisfactorias condiciones para puerto, unidas a la existencia de una línea férrea directa que lo comunicó con el centro del país desde 1890 y a la construcción de otras que habilitaron las tierras bananeras adyacentes (113), contribuyeron a concentrar en este puerto un tráfico marítimo numeroso, que exigió para su buen funcionamiento, el establecimiento de diversas instalaciones destinadas a prestarles servicios: los muelles y las dependencias gubernamentales: la Capitanía de Puerto, la Aduana

y los edificios de sanidad marítima.

Inicialmente, la construcción de un muelle en el puerto del Atlántico se contempló en el contrato firmado con Henry Meiggs en 1871. Ante su fracaso, el gobierno quiso importar directamente un muelle de hierro, pero sus escasos recursos no lo permitieron. No fue sino en 1882, cuando Mynor C. Keith conforme lo indicaba el contrato de ese año sobre el arrendamiento de las secciones de línea construidas, se dio a la tarea de levantar un muelle en Puerto Limón. A cambio, le corresponderían al contratista, la mitad de los derechos de muellaje, y su arrendamiento por un período de 5 años. Una vez transcurrido ese lapso pasaría a ser propiedad del estado.

El muelle se construyó con madera de pino creosotada, y tenía 655 pies de largo y 35 de ancho, forma de L, y un techo de hierro. Durante la edificación de esa obra, se utilizó provisionalmente el levantado por los constructores del ferrocarril, el cual se mantuvo, hasta que se construyó en el mismo lugar, el muelle de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. La finalización del muelle en 1885, permitió el trasbordo directo de los barcos al ferrocarril y viceversa (114).

En el contrato Soto-Keith, firmado en 1884, se estipulaba la construcción de un muelle de hierro en Limón. Con base en tal disposición, en los años de 1895, 1896 y 1900, la

Compañía del Ferrocarril de Costa Rica fue autorizada por el Gobierno para tomar medidas encaminadas a financiar la construcción y compra del equipo necesario para el citado muelle; que se puso en servicio el 13 de abril de 1901 (115). Una vez finalizado, el Gobierno y la Compañía se disputaron su propiedad. Finalmente, quedó en manos de esta última (116).

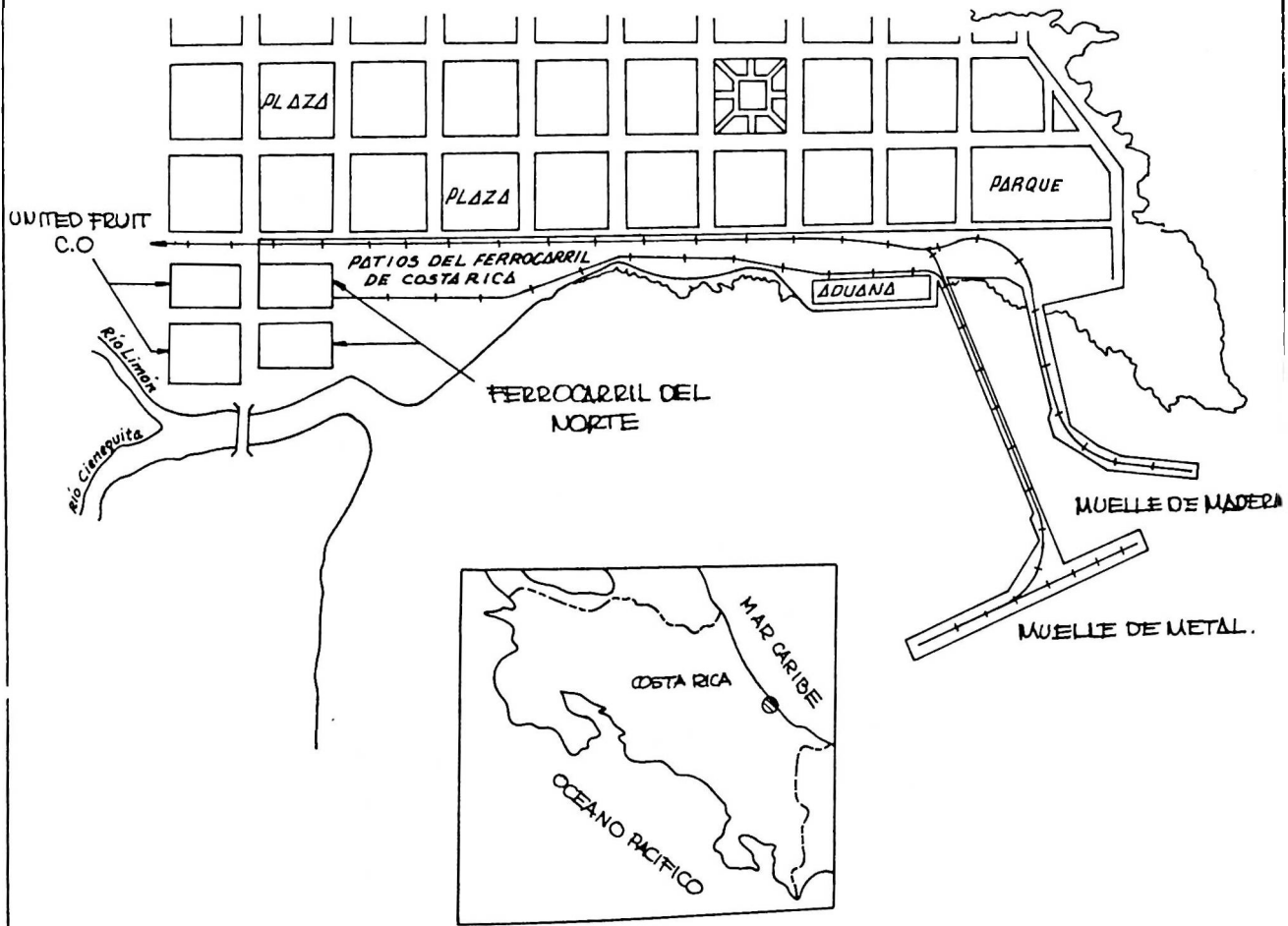
Este muelle se ha conocido como el muelle metálico (Véase Fig. 5 en p. 112). Su piso de madera, está montado sobre columnas cilíndricas de hierro, muy resistentes y duraderas. Posee forma de T lo que permite la existencia de tres atracaderos en la parte transversal, dos que se orientan hacia el mar, donde atracan los barcos de gran calado y uno hacia la tierra, en el que amarran embarcaciones de dimensiones más reducidas.

Sobre el cuerpo del muelle, se proyectan dos líneas del ferrocarril que se dirigen a los atracaderos, y que comunican con el edificio de la aduana, lo que representa mayor efectividad y rapidez en las operaciones de embarque y desembarque.

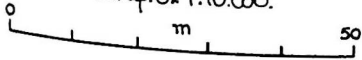
Este ha sido el muelle más grande construido en el Puerto de Limón y está actualmente en uso. Posee 315 metros de ancho y un poco más de 300 metros de largo, incluyendo el aumento de 107 metros en dirección noreste, autorizado por el Gobierno en 1900, con el objeto de satisfacer las necesidades futuras, y cuya construcción obligó a desviar la ubica -

COSTA RICA: PUERTO LIMON (1929).

FIG. 5



Escala aprox 1:10.000.



FUENTE: ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA, MAPOTECA SIN CLASIFICAR.

ción del muelle de la Northern. Dentro de él se alojan oficinas de compañías navieras, una bodega del ferrocarril, que además posee otras fuera del área del muelle con su patio respectivo (117).

Además del muelle metálico prestó servicios en el Puerto de Limón en el período estudiado, el denominado muelle de madera. Este fue construido por la Northern Railway Company, bajo contrato con el gobierno de 1902, aprobado por decreto N° 22 de 25 de junio de ese mismo año, en el lugar donde estuvo el primer muelle construido en la Bahía.

La Compañía del Ferrocarril de Costa Rica reaccionó ante ese hecho, por cuanto amanezaba el dominio que ya ejercía, sobre las instalaciones portuarias en el Puerto de Limón. El Agente de esta empresa en el país, sostenía que no era necesaria la construcción de un nuevo muelle. En primer lugar, con la ampliación que se le había hecho al muelle metálico, este podía abastecer el tráfico marítimo existente. En segundo lugar, de construirse ese muelle en el lugar planeado, la distancia entre ambos sería únicamente de 50 metros, lo que provocaría congestionamientos -como en verdad sucedió- agravados por la prerrogativa concedida a la Northern para interceptar las líneas del Ferrocarril de Costa Rica. Para finalizar, planteaba "...el empleo de capitales extranjeros por una compañía que está identificada por varios años con el progreso moral y material de Costa Rica merece el decidi

do apoyo del Gobierno" (118).

Por su parte, el Gobierno justificaba la concesión otorgada a la Northern aduciendo que en el muelle metálico -debido a su ubicación en aguas poco profundas- se obstaculizaban las tareas de carga y descarga cuando las mareas eran fuertes. Esa situación provocó ocasionalmente la destrucción de productos y mercaderías, así como impedimentos al arribo de barcos de gran calado. Además sostenía que el tráfico marítimo del puerto había crecido paralelamente al desarrollo de la actividad bananera, lo que hacía necesario la existencia de otro muelle a fin de prestar un servicio eficiente.

El dictamen de la Comisión de Fomento de mayo 26 de 1902, expresaba al respecto "Que la obra se impone con urgente necesidad, está fuera de toda duda: conocido es de la Cámara la actual situación entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica con respecto al nuevo muelle construido por esta y aún dado caso que esa situación se definiere, la experiencia ha probado que ese nuevo muelle adolece de grandes inconvenientes, que afectan sensiblemente el comercio de la República, los cuales no existían en el antiguo muelle de madera, donde ahora se establecería el nuevo" (119).

En el contrato que regulaba la concesión hecha por el Estado a la Northern Railway Company se disponía, que el muelle que iba a construirse, no obstante ser objeto de concesión para la compañía durante los mismos años que el ferro

carril, era de propiedad nacional y estaría abierto al servicio público. Las dimensiones mínimas de la obra, estipuladas en el mismo, eran de 300 metros de largo y 15 metros de ancho, mediando una distancia de 50 metros con el muelle de hierro. Debía tener además, dos secciones de atraque, equipadas debidamente para el embarque y desembarque de banano. Tanto la Northern como la UFCO tendrían prioridad en el uso de una de ellas, pero finalmente de los dos atracaderos previstos solo uno se construyó. En consecuencia, los navíos que visitaban el Puerto salieron perjudicados, pues a sus servicios tuvieron acceso en primer término, los vapores de la Compañía frutera.

El muelle se construyó con madera. Únicamente una línea lo comunicaba con las diferentes vías provenientes de la aduana y del ferrocarril de Zent y Banano, pero de su cuerpo salían varios ramales (120).

En marzo de 1904 el Gobierno aceptó el muelle nacional de Limón, construido por la Northern Railway Company y a partir de esa fecha se abrió al servicio público (121). Con motivo de lo anterior, expresaba un funcionario de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica: "La Compañía del Ferrocarril del Norte -una subsidiaria de la United Fruit Co. y prácticamente bajo la misma administración está haciendo formidables esfuerzos para competir con la Compañía, no solo por el acarreo de los bananos sino también por el negocio del muelle en Limón" (122).

En 1905 finalizó la competencia establecida entre el muelle nacional y el muelle metálico, en virtud del contrato firmado en Londres ese mismo año, entre las compañías concesionarias de los muelles y la UFCO. Este estipulaba el traspaso a la Northern Railway Company por todo el período de vigencia de la concesión, de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y sus propiedades, incluyendo el muelle metálico.

En esta forma, la compañía frutera se aseguró no sólo el dominio de los ferrocarriles que comunicaban el Atlántico con el interior del país, sino también los muelles del mismo litoral. En el futuro, estos se explotaron prioritariamente para satisfacer la demanda de servicios por parte de intereses extranjeros, y sólo marginalmente para brindárselos a los nacionales. La administración de los muelles estuvo fuera del área de influencia de las autoridades portuarias del país (123).

Todo parece indicar que los intereses extranjeros usufructuarios de los muelles nacionales, les dieron el mantenimiento necesario (124).

En relación con las dependencias gubernamentales debemos decir que la Capitanía del Puerto de Limón estuvo ubicada durante mucho tiempo, en el parque de la Ciudad, bastante lejos de las instalaciones principales del Puerto.

En 1920 contaba únicamente con una "oficina instalada en una pieza tan pequeña que no pueden permanecer en ella cua -

tró personas sin sentirse asfixiadas" (125). No fue sino hasta 1929, después de las reparaciones de 1924, que se construyó el edificio de la Capitanía, mediante contrato con la Northern Railway Company de abril 27 de 1928 en un terreno cedido por la Municipalidad que se encontraba mejor situado: frente al mar (126).

Por su parte, el edificio de la Aduana, conectado mediante líneas férreas con los dos muelles, contó con una ubicación muy ventajosa. En 1888 se le agregaron a la construcción inicial, nuevas bodegas para el depósito y custodia de las mercaderías. En la misma fecha, se ordenó la construcción de un edificio en San José, para la Aduana General de Registro. Las deplorables condiciones de las instalaciones aduaneras existentes, causaban pérdidas al comercio; además la futura finalización del ferrocarril, requería bodegas más grandes para poder afrontar el aumento en el tráfico de exportación e importación (127).

En 1894, se decretó el establecimiento de una aduana principal en San José, y una auxiliar en Limón, con el objeto de prestar mejores servicios. La primera serviría para el registro de mercaderías destinadas a lugares fuera de la Comarca de Limón. La segunda, para las dirigidas a esta última o las exentas de derechos destinadas a otros puntos del país, y para los productos de exportación (128).

El crecimiento experimentado por el comercio exterior

del país, hizo necesario hacia 1910 la ampliación de la Aduana de Limón, ya que: "Las bodegas no reúnen las condiciones de capacidad que el buen servicio demanda. Es de la mayor urgencia hacer ciertas reformas al edificio para proporcionar al comercio un despacho rápido y satisfactorio. El movimiento de la importación ha ido gradualmente en aumento y hoy en día resulta que el espacio de que se dispone para almacenar las mercaderías es insuficiente" (129). Estas mismas instalaciones fueron reparadas finalmente en 1928 (130).

Los edificios de la Estación de Cuarentena en la Isla La Uvita, fueron construidos en 1886, con el propósito de guardar efectivamente, y sin mayor perjuicio para los vapores y sus pasajeros, la sanidad marítima del Puerto (131). El conjunto de las instalaciones estaba constituido por 3.556 metros cuadrados de construcción, divididos en cuatro edificios (132). La poca utilización y el escaso servicio de que fueron objeto determinaron su paulatino deterioro (133).

C.- SERVICIOS Y DERECHOS PORTUARIOS EN LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS

La existencia de condiciones más favorables y de mejores instalaciones en el Puerto de Limón, en comparación con las de Puntarenas, determinó una prestación de servicios más diversificada y eficiente en el primer caso que en el se

gundo (134).

En el Puerto del Atlántico, el muelle de mayores dimensiones, el metálico, se destinó a la carga y descarga de mercaderías en general. El muelle de madera, aunque más pequeño se encontraba debidamente equipado para cargar bananos, maquinaria, que también se usó en el caso del café, lo que permitió reducir la duración de las operaciones y aumentar la protección requerida por los productos de exportación.

El hecho de que ambos muelles contaran con una línea férrea que los unía directamente con la Aduana y las bodegas adyacentes, hizo posible el trasbordo directo de los vapores a los carros del ferrocarril y viceversa. Sin embargo, constantemente se presentaron problemas de congestionamiento de artículos de exportación e importación, los que en muchos casos se dañaron seriamente, por causa de la escasez de material rodante de la compañía propietaria de los muelles y del ferrocarril, situación que dificultaba la movilización rápida de los volúmenes de carga.

En alguna medida, la insuficiente capacidad de la Aduana y sus instalaciones para almacenar las mercaderías, contribuyó a crear esta situación. Como consecuencia de lo anterior, en 1897 se redujo a 4 meses, el período de almacenaje de las mercaderías, autorizándose al vencimiento de la misma, la venta pública de los artículos. Dos años después, se dispuso que el pago de los derechos de Aduana y muellaje de las

mercaderías que se importaran tanto por este puerto, como por el de Puntarenas, debía de hacerse al contado y en efectivo, antes de efectuarse el desalmacenaje (135).

La escasa distancia existente entre los muelles, solamente 50 metros, dificultó su máxima utilización, ya que ambos se entorpecían mutuamente. El acceso a los muelles y la utilización de los servicios que en ellos se brindaban, exigió el pago de los derechos correspondientes. No obstante, independientemente del orden de arribo de las embarcaciones al puerto, los vapores de la UFCO y de sus subsidiarias tenían derechos prioritarios en la utilización de ambos muelles. Tal situación provocó problemas a los vapores que visitaban el puerto y dificultó la buena marcha del trabajo de esas instalaciones (136).

Nos fue imposible obtener las tarifas cargadas a cambio de la utilización del muelle metálico por la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. Sin embargo, esta sostuvo que durante el período de competencia entre ambos muelles, las tarifas cobradas por la Northern Railway Company eran superiores en un 50% a las establecidas por ella. En todo caso, a partir de 1905, en que la Northern Railway Company controló a la primera, y se constituyó en la usufructuaria de los muelles nacionales, prevalecieron sus tarifas (137).

Según las disposiciones de esta compañía se pagaban por derecho de atraque, por cada tonelada de registro por un -

día o parte de este, entre las 500 toneladas, carga mínima, y las 1500, carga máxima, 2 centavos oro. Las naves de guerra y fiscales nacionales, así como las del servicio de cabotaje estaban exentas del pago de ese derecho.

Además, existían una serie de servicios complementarios tales como la utilización de cadenas, grúas, tanques de agua, tanques de petróleo (138), redos, práctico y piloto para cargar y descargar, cables, escalas o pasadizos, etc., cuya prestación también debía de pagarse en dólares, y que en general fueron considerados caros y deficientes (139).

En relación con la carga, descarga y estiba de las mercaderías en el muelle y con el transporte de las mismas a la Aduana o a otro punto de la Ciudad de Limón y viceversa, existían dos posibilidades. Por una parte, podían utilizarse los servicios dispensados por las compañías concesionarias de los muelles, las que exigían el pago de $\$$ 1.85 por tonelada de 1000 kilos de peso, si el buque había atracado en el muelle, y si no, se cargaban $\$$ 3.00 por el mismo tonelaje; o podían hacerlo por cuenta y riesgo propio, siempre y cuando no se entorpecieran las actividades de la compañía respectiva, y se desalojaran las mercaderías del muelle antes de 24 horas. En ese caso, se podía utilizar el ferrocarril (140), o en su defecto, el servicio de faquines, mucho más lento, caro y defectuoso, pero que contaba al menos, con reglamento y tarifas preestablecidas, que estaban vigentes también

en Puntarenas (141).

Por el contrario, el servicio de muelle que se brindaba en el Puerto de Puntarenas, era muy precario y riesgoso, ya que como lo hemos mencionado, los barcos de gran calado no podían atracar en él, por la escasa profundidad del fondeadero. Para el servicio de carga y descarga se utilizaban lanchas que funcionaban únicamente durante el día (142). hasta 1916 por lo menos, estas fueron propiedad de la compañía de Agencias de Costa Rica, la que cobraba \$5.00 por tonelada métrica transportada (143).

Como las líneas del ferrocarril no entraban al muelle, se empleaban faquines o carretones en la mayoría de los casos, para el transporte de la carga desde la estación ubicada en las cercanías del muelle, hasta éste en el caso de la exportación y del mismo a la Aduana en el caso de la importación (144).

Las condiciones y la capacidad de la Aduana de ese puerto provocaron constantemente pérdidas al comercio y al Gobierno. Desde 1891 se protestaba por la incapacidad de las bodegas nacionales del Puerto de Puntarenas para almacenar la mercadería. Razón por la cual se depositaba en las calles cercanas a la Aduana, en los patios de la misma, etc. Esta situación implicaba grandes riesgos para la conservación de los bienes en buen estado.

Como apuntamos antes con respecto a Limón, también a-

COMPANIA DE AGENCIAS DE COSTA RICA

en Puntarenas (141).

Por el contrario, el servicio de muelle que se brindaba en el Puerto de Puntarenas, era muy precario y riesgoso, ya que como lo hemos mencionado, los barcos de gran calado no podían atracar en él, por la escasa profundidad del fondeadero. Para el servicio de carga y descarga se utilizaban lanchas que funcionaban únicamente durante el día (142). hasta 1916 por lo menos, estas fueron propiedad de la compañía de Agencias de Costa Rica, la que cobraba \$5.00 por tonelada métrica transportada (143).

Como las líneas del ferrocarril no entraban al muelle, se empleaban faquines o carretones en la mayoría de los casos, para el transporte de la carga desde la estación ubicada en las cercanías del muelle, hasta éste en el caso de la exportación y del mismo a la Aduana en el caso de la importación (144).

Las condiciones y la capacidad de la Aduana de ese puerto provocaron constantemente pérdidas al comercio y al Gobierno. Desde 1891 se protestaba por la incapacidad de las bodegas nacionales del Puerto de Puntarenas para almacenar la mercadería. Razón por la cual se depositaba en las calles cercanas a la Aduana, en los patios de la misma, etc. Esta situación implicaba grandes riesgos para la conservación de los bienes en buen estado.

Como apuntamos antes con respecto a Limón, también a-

qui se fijó en 1897 un tiempo límite de cuatro meses para retirar las mercaderías almacenadas bajo pretexto de venderlas públicamente en caso contrario (145).

La construcción del nuevo muelle en 1927, permitió el atraque de los barcos, la carga y descarga directamente de ó en los carros del ferrocarril y el abastecimiento de los primeros mediante un tanque de agua potable (146).

En ambos puertos, prestaron servicios empresas dedicadas al recibo y despacho de mercaderías al interior, a las gestiones de aduana, y al bodegaje de las mismas. Las más importantes en este período, con sucursales en el puerto de Puntarenas y de Limón fueron la Compañía de Agencias de Costa Rica y la de Felipe J. Alvarado y Compañía. Hacia 1914 sobresalía la firma R.E. Smith y Compañía (147).

El horario regular de ambos puertos, fijaba la apertura de los muelles a las 6 a.m. y su clausura a las 6 p.m. Algunas Compañías navieras que hacían servicio regular tuvieron el privilegio, como lo veremos luego, de no estar sujetas a dichas regulaciones (148).

El control foráneo de las mejores instalaciones portuarias del país: las del Atlántico, determinó una utilización diferencial de éstas. Las consecuencias de esa situación perjudicaron, en algunos casos, los intereses de los nacionales, y restaron ingresos potenciales al estado de Costa Rica. Sin embargo, los servicios de embarque y desembarque, de arribo y

despacho de mercancías objeto de exportación e importación, favorecieron esta vía, tanto en la duración de las operaciones, como en el mejor cuidado de los artículos. Lo contrario ocurría en el Puerto de Puntarenas, donde aumentaban los riesgos y el servicio era más lento como consecuencia del manipuleo adicional de los productos.

En ambos puertos, bajo la administración nacional, se o frecieron otros servicios relacionados con el tráfico mari timo tales como los faros, las boyas y las lanchas de las ca pitanías que eran utilizadas por las autoridades para visi- tar las embarcaciones que arribaban. No obstante, el esfuer zo hecho por el gobierno a fin de equiparar debidamente a sus puertos, especialmente al del Atlántico, no dio los resultados esperados pues en general los servicios prestados fueron bastante deficientes y esta situación provocó quejas constantes de parte de los capitanes de los buques (149).

La deficiencia en dichos servicios trajo consecuencias más lamentables en Puntarenas que en Limón, donde unidas a las desfavorables condiciones naturales para la navegación, causaron frecuentemente accidentes y naufragios (150). De estos servicios sólo el del faro era remunerado por medio de un derecho que debían pagar los buques que ingresaban a alguno de los puertos. En 1885 era de \$25 (151), pero después de esta fecha en 1899 se fijó en \$10.00 independientemente del tonelaje o clase de la nave (152).

En Puerto Limón, el faro prestó un servicio efectivo con posterioridad a 1922, en que se construyó uno nuevo en la Isla de La Uvita (153), pero en Puntarenas esto fue posible a partir de 1920, cuando se instaló un buen servicio de faro y boyas (154). Además, cada buque que ingresaba a los puertos nacionales tenía que pagar un derecho fiscal de acuerdo con el tonelaje. Los vapores que prestaban servicio regular bajo contrato, los de guerra, los que arribaran forzosamente, los que tuvieran un tonelaje inferior a 50 toneladas, y a partir de 1925, las embarcaciones con bandera centroamericana que hicieran servicio exclusivo entre los puertos nacionales y aquellos, estaban exentos de ese recargo (155).

4.- El servicio marítimo regular: las Compañías de Vapores

El crecimiento acelerado de las actividades de exportación e importación demandó un desarrollo paralelo de las comunicaciones con el exterior, y especialmente del transporte marítimo, cuyos servicios eran imprescindibles para el exitoso desenvolvimiento del comercio internacional.

Antes de 1880, únicamente dos líneas navieras: la Pacific Mail Steam Ship Co. y la Mala Real Inglesa, prestaban servicios regulares en los puertos habilitados del Pacífico y el Atlántico respectivamente, con base en un itinerario y

en tarifas previamente establecidas según contrato firmado con el Gobierno (156).

Lo anterior, permite señalar la insuficiencia y la inseguridad de los servicios de transporte marítimo en ambos puertos, que se agravaba en proporción al aumento del tráfico en el comercio internacional.

a.- Los Contratos

Por las razones antes apuntadas, a partir del último cuarto de siglo XIX y hasta 1900, proliferaron los contratos entre el gobierno y las diferentes compañías de vapores con el objeto de lograr un eficiente servicio de porteo entre los puertos nacionales y los del extranjero, y viceversa; pues: "nada se ha omitido para mantener en nuestros puertos un buen servicio periódico de vapores, que facilite y normalice las comunicaciones con el exterior y favorezca las transacciones comerciales" (157).

En los cuadros 3 y 4 se señalan las fechas, y las compañías navieras con las cuales se firmaron contratos con el propósito de asegurar el servicio marítimo regular en los Puertos de Limón y Puntarenas (158). Las disposiciones establecidas en ellos serán analizadas a continuación.

Las líneas navieras se comprometieron a visitar regularmente el Puerto de Limón o el de Puntarenas, y a permanecer -

CUADRO Nº 3. FECHAS DE LOS DIFERENTES CONTRATOS SUSCRITOS CON LAS
COMPAÑIAS NAVIERAS QUE VISITARON REGULARMENTE EL PUE-
TO DE LIMON

Compañía Mala Peal Británica

- Octubre 19, 1885
- Diciembre 11, 1890
- Agosto 23, 1895
- Julio 21, 1898 (159)

Compañía de Vapores Ingleses Atlas

- Mayo 9, 1884
- Enero 3, 1890
- Prórrogado hasta abril 8, 1898
- Promogado hasta abril 8, 1900 (160)

Compañía General de Vapores Trasatlántica Francesa

- Mayo 8, 1884
- Enero 23, 1891
- Agosto 26, 1893 hasta abril 8, 1898 (161)

Compañía de Vapores Ingleses Harrison

- Agosto 20, 1885 (162)

Cuadro N° 3. Continuación

Vapores Foxhall

- Enero 11, 1886
- Prorrogado hasta enero 11, 1890
- Prorrogado hasta julio 4, 1891
- Prorrogado hasta abril 8, 1898 (163)

Compañía de Vapores Hamburguesa-Americana

- Enero 6, 1888
- Abril 8, 1893
- Octubre 31, 1911, pero especial para prestar servicio al Gobierno (164)

Compañía de Vapores trasatlántica de Barcelona

- Agosto 19, 1889 (165)

Vapores Hoadley Ingalls y Compañía

- Noviembre 11, 1891 (166)

Prince Line Steamship Company

- Mayo 19, 1894
- Prórroga hasta abril 8, 1898 (167)

Cuadro N° 3. Continuación

Vapores Foxhall

- Enero 11, 1888
- Prorrogado hasta enero 11, 1890
- Prorrogado hasta julio 4, 1891
- Prorrogado hasta abril 8, 1898 (163)

Compañía de Vapores Hamburguesa-Americana

- Enero 6, 1888
- Abril 8, 1893
- Octubre 31, 1911, pero especial para prestar servicio al Gobierno (164)

Compañía de Vapores trasatlántica de Barcelona

- Agosto 19, 1889 (165)

Vapores Hoadley Ingalls y Compañía

- Noviembre 11, 1891 (166)

Prince Line Steamship Company

- Mayo 19, 1894
- Prórroga hasta abril 8, 1898 (167)

Cuadro N° 3. Continuación

Vapores Foxhall

- Enero 11, 1886
- Prorrogado hasta enero 11, 1890
- Prorrogado hasta julio 4, 1891
- Prorrogado hasta abril 8, 1898 (163)

Compañía de Vapores Hamburguesa-Americana

- Enero 6, 1888
- Abril 8, 1893
- Octubre 31, 1911, pero especial para prestar servicio al Gobierno (164)

Compañía de Vapores trasatlántica de Barcelona

- Agosto 19, 1889 (165)

Vapores Hoadley Ingalls y Compañía

- Noviembre 11, 1891 (166)

Prince Line Steamship Company

- Mayo 19, 1894
- Prórroga hasta abril 8, 1898 (167)

Cuadro N° 3. Continuación

Caribbean Steamship Company

- Marzo 20, 1895 (168)

Banano Steamship Company

- Agosto 13, 1895

- Prórroga hasta agosto 13, 1896 (169)

Compañía de Navegación Italiana a Vapor "La Veloce"

- Noviembre 7, 1896

- Prórroga hasta abril 11, 1900 (170)

Vapores de Casa Snyder Hnos. de Bocas del Toro

- Mayo 27, 1898 (171).

Fuente: Las citas indicadas para cada compañía.

Cuadro N° 4. FECHAS DE LOS DIFERENTES CONTRATOS SUSCRITOS CON LAS
CO. PAÑIAS NAVIERAS QUE VISITARON REGULARMENTE EL PUEB-
TO DE PUNTARENAS

Compañía de Vapores de las Malas del Pacífico

- Diciembre 15 de 1881
- Mayo 15 de 1884
- Mayo 15 de 1887
- Diciembre 20 de 1886
- Diciembre 20 de 1888
- Julio de 1891
- Marzo de 1895
- Prórroga hasta abril 8 de 1898
- Abril 8 de 1902
- Prórroga hasta abril 8 de 1906
- Prórroga hasta febrero 22 de 1910
- Prórroga hasta febrero 28 de 1914 (172)

Compañía de Vapores Alemanes Kosmos

- Junio 26 de 1884
- Prorrogado hasta 1° de julio de 1890
- Prorrogado hasta 1° de agosto de 1891
- Prorrogado hasta 1° de agosto de 1893 (173)

Cuadro N° 4. Continuación

Compañía de Vapores Españoles del Marqués del Campo (174)

Compañía Hamburg Pacific Damps-Chiffs Linie

- Agosto 19 de 1889

- Promogado hasta abril 8 de 1898 (175)

Pacific Steam Navigation Company y Compañía Sudamericana

- Setiembre 28 de 1898

- Octubre 31 de 1929 (176).

Fuente: Las citas indicadas para cada compañía.

en ellos, el tiempo necesario para realizar las operaciones de carga y descarga, que no debía exceder del término de 24 horas, excepto si la compañía lo consentía, ni ser inferior al de 12 horas luz cuando el gobierno lo exigiera. En algunos períodos se le permitió a los vapores de línea directa de la Pacific Mail Steam Ship Co. permanecer únicamente 6 horas luz en el Puerto (177).

Además, los vapores de esas compañías navieras tenían que transportar gratuitamente la correspondencia de y para Costa Rica, conforme lo estipulaba el reglamento, y estaban obligados a ceder al Gobierno, sin pago alguno por parte de éste, un número de pasajes que osciló entre 2-4 y 6 para uso de sus agentes diplomáticos y sus funcionarios.

Hacia 1891, las principales empresas navieras que visitaban el Atlántico: La Mala Real Británica, la Transatlántica Francesa, la Hamburguesa-Americana, la Cía. de Vapores Ingleses Atlas, la Transatlántica Española y la Cía. de Vapores Foxhall- eliminaron provisionalmente, el privilegio de utilizar en forma gratuita un determinado número de pasajes (178). Además, se estipuló que la tarifa de fletes no podía variar en el período de vigencia del contrato y que el itinerario de los vapores y cualquier cambio que este sufriera, había de ser comunicado al Gobierno y al público, para lograr en esta forma, una utilización efectiva del servicio.

Cuando los gobiernos atravesaban una situación política

conflictiva, se prohibía a las compañías, trasladar a los puertos de la República, tropas, armamento, o individuos, cuya inmigración estuviera vedada por la legislación nacional, sin la previa autorización del gobierno.

Como una compensación a los servicios prestados por las compañías, el Gobierno otorgó la exención total de los derechos del Puerto a sus vapores, a excepción del de faro, que no sería superior a \$10 por cada vapor. Tanto la Pacific Mail Steam Ship Co. como la Pacific Steam Navigation Co. y la Cia. Sudamericana (179) disfrutaron durante la vigencia de sus contratos de este beneficio. Y algunas otras como la Cia. de Vapores Alemanes Kosmos, la Trasatlántica Francesa y la Casa Snyder Hnos., se favorecieron temporalmente con dicha medida (180).

Durante el período comprendido entre 1885 y 1891, el estado permitió según lo indicado en el decreto legislativo N° 13 de enero 15 de 1885, que se le concedieran a todos los vapores que llegaran al Puerto de Limón por lo menos una vez al mes, y que transportaran gratuitamente la correspondencia, el privilegio de reducir en un 5% los derechos de aduana sobre las mercaderías que se importaran en sus vapores (181).

Las compañías usufructuarias de esta prerrogativa fueron: La Mala Real Británica, la Compañía Comercial Trasatlántica Francesa, la Compañía de vapores Ingleses Atlas, la Compañía

Hamburguesa-Americana, la Compañía Foxhall, la Cia. Harrison y la Cia. Trasatlántica de Vapores de Barcelona (182). En 1891 los agentes y representantes de las compañías favorecidas, firmaron un contrato con el Gobierno, que eliminó tal concesión y en consecuencia, el Gobierno perdió el derecho a los pasajes gratuitos donados por las compañías (183).

En julio de 1887 se firmó un contrato con la Cia. de Vapores del Marqués del Campo (184) y con D. Pedro Terres (185) -propietario independiente de algunos buques- para que prestaran sus servicios en el Puerto de Puntarenas. Dichos contratos establecían el goce de ciertos privilegios por parte de estas compañías, pero la escasa importancia de la del señor Terres, convirtió prácticamente a la del Campo en la única autorizada para reducir el 5% de los derechos de aduana de las mercaderías transportadas en todos los buques de su propiedad.

Obviamente, tal situación colocaba en una desventajosa posición a la PMSS Co., que era la principal empresa prestataria del servicio en el Puerto del Pacífico, con marcados caracteres monopolistas. La reacción no se hizo esperar y se recibieron enérgicas protestas de los funcionarios de la compañía y del Gobierno de U.S.A., que además de proteger los intereses de su flota mercante consideraban que la disposición citada, creaba condiciones perjudiciales para las importaciones de mercaderías de su país que vinieran a través

de esa línea naviera.

En relación con lo anterior, comentaba Henry C. Hall, Cónsul de U.S.A. en Centroamérica: "La estipulación cierra prácticamente el comercio importador de los puertos del Pacífico de Costa Rica a los veleros americanos por un período de 10 años, los excluye también de la participación en el mismo comercio importador de San Francisco y otros puertos de Estados Unidos en el Pacífico (186).

Consecuentemente, el Gobierno norteamericano decidió aplicar medidas igualmente discriminatorias "y por consiguiente los cargamentos de buques costarricenses que entren en aquella nación quedarán sujetos a los derechos diferenciales señalados..." (187) y "es de esperar que el Gobierno de Costa Rica haga algunos arreglos para impedir que estas hostilidades sean puestas en práctica" (188). Evidentemente, estas disposiciones no perjudicaban al país directamente, pues carecía de una flota mercante. Pero, sin lugar a dudas, la línea de la Cía. de Vapores del Marqués del Campo, perjudicó en gran medida (189) los intereses de la Pacific Mail, ya que como lo expresaba Mr. Leverich, Agente de la compañía en una carta al cónsul norteamericano, Mr. Hall: "Yo traigo este problema a su atención para mostrarle lo imposible que es para esta compañía competir con la del Campo, mientras las tarifas aduaneras discriminatorias estén vigentes" (190). En cambio, los vapores de D. Pedro Terres. eran pocos, de dimensio-

nes muy reducidas, e incapaces de establecer una competencia efectiva.

Probablemente, las presiones y amenazas proferidas por el gobierno de U.S.A., así como el progresivo incumplimiento del itinerario por parte de la línea de vapores del Marqués del Campo, llevaron al gobierno de Costa Rica a rescindir el contrato con esa compañía; hecho que favoreció a la Pacific Mail Steamship Co. (191).

El estado se obligaba en los contratos a subvencionar a algunas líneas de vapores en forma de pago por sus servicios, y a permitir la libre exportación de esa suma. Las empresas favorecidas con esa prerrogativa fueron en el Atlántico la Mala Real Inglesa por el monto de \$19.000 anuales (hasta 1885, ya que en el contrato de ese año, no se estipulaba subvención alguna) (192) y los vapores de la casa Snyder Hnos. por \$1.800 anuales (de 1898 hasta 1900, fecha en que caducó el contrato) (193). De los vapores que visitaban el Pacífico tuvieron acceso a ella, la Pacific Mail Steamship Co., a la que le correspondieron las sumas de \$18.000, \$12.000 y \$9.000 anualmente, según lo indicado en los contratos de 1881, 1884 y 1911 respectivamente (194)

A partir de 1919 no se firmaron más contratos con esa empresa, por considerar el estado que resultaban perjudiciales a sus intereses, y el servicio se rigió entonces, por un acuerdo provisional. Sin embargo, todavía en 1924 se la paga

ron a la Pacific Mail Steamship las anualidades atrasadas desde 1916 (195). Por un período corto, conforme a la vigencia de sus contratos, la compañía del Marqués del Campo recibió la suma de \$10.000 por año (196), y la Pacific Steam Navigation Co. y la Compañía Suramericana, \$5.000 correspondientes a cada anualidad (197).

Así, a pesar de lo gravosa que esta contribución era para el fisco, y para la reserva de divisas del país, la necesidad de servicios regulares y seguros de transporte marítimo en los puertos nacionales, que únicamente esas compañías dominadas externamente podían ofrecer, explica el otorgamiento de tales privilegios.

La duración y el monto de la subvención para la PMSS Co. y para otras compañías que sirvieron en el Puerto del Pacífico, con el objeto de ponerlas a competir con la primera, reflejan la naturaleza monopolista del servicio prestado. Con respecto a esto se comentaba en la Comisión de Marina del Congreso: "fuerte es sin duda la subvención estipulada ...pero las necesidades del comercio y la falta de otras líneas que establezcan la competencia le obligan a hacer este desembolso indispensable por ahora" (198).

La duración de los contratos era variable según las compañías y aún en uno de estos el período de vigencia podía fluctuar (199).

La práctica de contratar compañías navieras con el ob-

jeto de asegurar un servicio marítimo regular en los puertos nacionales, muy difundida en el siglo XIX, perdió vigencia en el actual (200), especialmente en el caso de Limón. Mientras que ese procedimiento se utilizó casi hasta la década de los 30 en Puntarenas, pues se firmaron frecuentes contratos con la Pacific Mail Steamship Co., y la Pacific Mail Steam Navigation Co., en Limón se suscribió uno con la Cía. Hamburguesa-Americana, para transportar artículos de importación destinados al Gobierno en las líneas de New York-Limón (201).

Todo parece indicar, que ese cambio en la forma en que tradicionalmente se había venido asegurando el servicio marítimo regular por el Puerto de Limón, estuvo relacionado con el intenso desenvolvimiento de la actividad bananera en el Atlántico, y especialmente con la acción que desplegaron en relación al transporte de la fruta los intereses extranjeros vinculados a ese negocio desde la formación de UFCO (202). A partir del inicio de la exportación de banano en 1879, la compañía de Vapores Ingleses Atlas -representada en Costa Rica por Minor C. Keith- controló su transporte (203), hasta el inicio de las actividades por parte de las compañías navieras subsidiarias de la UFCO, denominadas la Gran Flota Blanca.

Estas eran: la Compañía Elders and Fyffes Ltd., la que a partir de 1903 empezó a portear la fruta de Costa Rica y de Jamaica a Inglaterra y la Tropical Fruit Steamship Co. Ltd. fundada en 1904 y destinada a transportar la produc-

ción del área del Caribe a U.S.A.

Los vapores de la compañía frutera establecieron a las empresas navieras que prestaban un servicio semejante una eficiente competencia en relación al tráfico general de mercancías. Esa situación, finalmente determinó el abandono total, o la disminución de las visitas al Puerto de Limón, por parte de algunas de ellas (204).

La UFCO contaba con una serie de ventajas a su favor. Por una parte, el motivo de que "independientemente de que sus ganancias por el transporte de mercaderías y pasajeros sean grandes o pequeñas" (205), el negocio del banano como actividad primordial le obligaba a mantener un itinerario rápido y continuo en los puertos que visitaban sus líneas.

Por otra, la condición de arrendatario de los muelles del Puerto de Limón, le daba preferencia en la utilización de esas instalaciones, en detrimento de los intereses de otras compañías, cuyos vapores se veían obligados a esperar. Además, el equipo especializado con que contaban los barcos para las operaciones de carga y descarga de banano y otros productos, permitió la realización de esas actividades con más rapidez. Asimismo, el dominio que ejercía esta empresa sobre las líneas férreas del Atlántico del país, le permitió disponer que, desde 1898, la carga se embarcara, no en la línea escogida por el dueño de esta, sino en el primer navío que saliera. Se abrió así, un nuevo camino para favorecer -

sus intereses (206).

En 1924, las siguientes compañías navieras prestaron servicio regularmente en Limón, además de las dos de la UFCO: la Compañía Real Holandesa de Vapores, la Compañía Hamburguesa-Americana y la Compañía General de Navegación Italiana, heredera de la Veloce (207). Hacia 1933, la situación varió. Las condiciones se tornaron progresivamente más difíciles para estas líneas, debido a la acción de las de la compañía bananera. Así, de acuerdo a las palabras de Carlos Coliado de agosto 18 de 1933: "La parcialidad de la UFCO contra otros barcos que llegan a Limón es tan acentuada que a veces tienen que llevar su carga a Colón (Panamá) y dejarla allí. Mi padre fue agente de la Compañía Trasatlántica Española, y esta compañía decidió que sus barcos no siguieran tocando este puerto de Limón a consecuencia de los retrasos en poder amarrar en los muelles". Y además "otras compañías como la Hamburg-American, las líneas francesas e italianas decidieron no venir ya a este país. El efecto de esta decisión fue que la United subiera enseguida bastante las tarifas para pasaje de personas y mercancías y el cargamento y también pasajeros que soñaban llegar en los buques de otras compañías tenían que desembarcar en Colón y ser transportados desde allí en un buque de la United Fruit, elevándose así el flete en un 25%.

En la actualidad, frecuentan los puertos del país los buques de la Hamburg-American y de algunas líneas italianas, pero -

pueden hacerlo porque estamos esforzándonos por anular los contratos con la United. Es difícil decir el tiempo que seguirán viniendo" (208).

Fue así como los privilegios y concesiones de que disfrutaba la UFCO, pusieron en condiciones altamente desfavorables a otras líneas competidoras, cuyos servicios la citada empresa llegó a monopolizar. Esta situación prevaleciente en el Puerto de Limón, junto con la existencia de una similar en Puntarenas, con relación a la PMSS Co., como ya lo hemos anotado, incidieron negativamente en el desarrollo del tráfico exportador e importador de nuestro país.

b.- Itinerarios

Los servicios de transporte marítimo para la exportación y la importación ofrecidos en el Puerto de Limón, presentaron mayor periodicidad y más variedad en sus líneas, que los dispensados por Puntarenas.

Esta situación obedeció a la ubicación privilegiada de Puerto Limón en relación a los mercados, que permitía una conexión directa, rápida, y por tanto, menos costosa, a la existencia de comunicación por ferrocarril con el interior del país en fecha relativamente temprana si se compara con el Pacífico y al concurso de mejores condiciones e instalaciones portuarias. Estos factores le aseguraron un servicio más

PROYECCION MERCATOR

IMPRESION TRASA DE LA PENA DE...

numeroso de compañías de vapores al puerto del Atlántico, en comparación al de Puntarenas. La exportación y la importación por esta última vía exigía una mayor duración y manipulación de los artículos transportados.

Como puede observarse en el Cuadro N° 5 (209) Puerto Limón fue visitado bajo contrato por catorce compañías navieras, de éstas, siete comunicaron con puertos europeos, ya sea directa o indirectamente haciendo escala en otros puertos mediante el servicio de nueve vapores por mes. Las ocho líneas restantes conectaron únicamente con los puertos americanos, y contribuyeron con 39 vapores durante el mismo periodo (Véase Fig. 6 en p. 145).

En el caso de Puntarenas, según el Cuadro N° 6, sólo cuatro empresas de vapores prestaron servicio regular. Tres de las ocho líneas recorridas conectaron con Europa y puertos americanos, proporcionando tres vapores de ida y vuelta durante el año, y uno en cada uno de los primeros meses del mismo. Las otras cinco líneas vincularon con puertos americanos exclusivamente, a un ritmo de cinco vapores al mes de ida y vuelta distribuidos a lo largo del año y tres más en la totalidad del mismo (Véase Fig. 7 en p.147).

Los intereses de las compañías de vapores estuvieron representados, en nuestro país, por sucursales de la compañía misma, o por casas especializadas, dedicadas a la consignación de navíos en general, y a las actividades complementarias al

Cuadro Nº 5. COMPAÑIAS NAVIERAS QUE VISITARON REGULARMENTE EL PUERTO DE LIMON (1883-1930)

Nombre de la Compañía	Año en que inició sus servicios	Nacionalidad	Agentes	Líneas	Regularidad
Mala Real Británica	1880	Inglesa	Le Lacheur Dent	Southampton-Antillas Colón-Limón Greytown	2 veces al mes (216)
Cía. de Vapores Atlas	1884	Inglesa	Minor C. Keith John M. Keith	New York-Limón	2 ó 3 veces al mes (217)
Cía. de Vapores Ingleses Harrison	1885	Inglesa	Minor C. Keith	Liverpool-New Orleans-Limón	1 vez al mes
Vapores Foxhall	1886	Norteamericana	Minor C. Keith	New Orleans-Limón-Colón-Cartagena	1 vez cada 15 días ida y vuelta
Cía. Hamburguesa Americana	1888	Alemana	Juan Knöhr G. Steinvorth John M. Keith	Hamburgo-Limón New York-Kingston-Savannah-Cartagena-Limón y directo New York	1 vez al mes 1 vez por semana (218)
Cía. Trasatlántica Francesa	1884	Francesa	De la misma Cía. Adrián Collado B.	Marsella-Limón	1 vez al mes
Cía. Trasatlántica de Barcelona	1889	Española	Minor C. Keith	Liverpool-Francia-España-Antillas-Colombia-Limón	1 vez al mes

Quadro Nº 5. Continuación

Nombre de la Compañía	Año en que inició sus servicios	Nacionalidad	Agentes	Líneas	Regularidad
Vapores Hoadley Ingalls y Cía.	1891		W. Ingalls	San Juan del Norte-Limón	1 vez al mes
Prince Line Steamship Co.	1894	Inglesa	W. J. Field y Cía.	Estados Unidos-Limón-Europa	1 vez al mes
Cía de Navegación Italiana "La Veloce"	1896	Italiana	Isaac David Sasso	Europa-Limón	1 vez al mes
Caribbean Steamship Company	1895	Radicada en Estados Unidos de Colombia	Felipe J. Alvarado y Cía.	Colombia-Limón-U.S.A.	1 vez al mes por lo menos
Banano Steamship Company	1895	Norteamericana	Isaac David Sasso	Limón-New York	1 vez a la semana
Vapores de Casa Snyder Hnos.	1898	Norteamericana	Minor C. Keith	Bocas del Toro-Limón	1 vez a la semana
Vapores de la United Fruit Co.	1903	Norteamericana	La misma Cía.	Limón-New Orleans Limón-Mobile	4 por semana 1 por semana

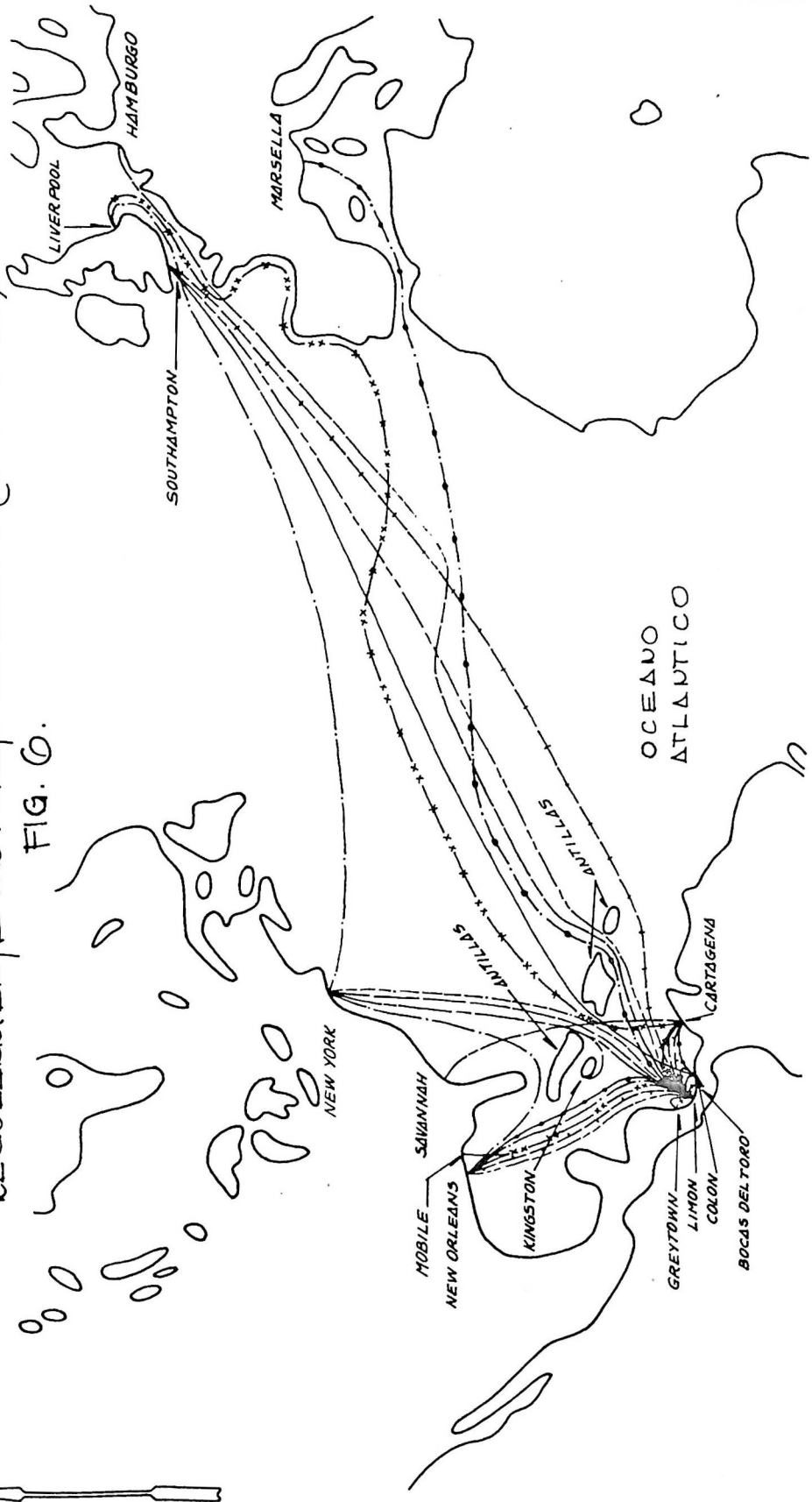
(219)

(220)

Fuente: Contratos respectivos con las líneas navieras (221).

LINEAS RECORRIDAS POR LAS COMPANIAS QUE VISITARON
REGULARMENTE EL PUERTO DE LIMON (1883-1930)

FIG. 6.



- x— VAPORES ROADLEY INGLAIS CIA.
- PRINCE LINE STEAM SHIP CO.
- ++ CIA DE NAVIGACION ITALIANA LA VELOCE.
- || CARIBBEAN STEAM SHIP CO.
- SAVANNAH STEAM SHIP CO.
- VAPORES DE CASA SAUNDER HUOS.
- xx VAPORES UNITED FRUIT COMPANY.
- MALLA REAL BRITANICA.
- COMPANIA DE VAPORES INGLESES ATLAS.
- COMPANIA DE VAPORES INGLESES HARRISON.
- COMPANIA DE VAPORES FOX HALL.
- COMPANIA HAMBURGUESA AMERICANA.
- COMPANIA TRANSATLANTICA FRANCOESA.
- xx—x— COMPANIA TRANSATLANTICA DE BARCELONA.

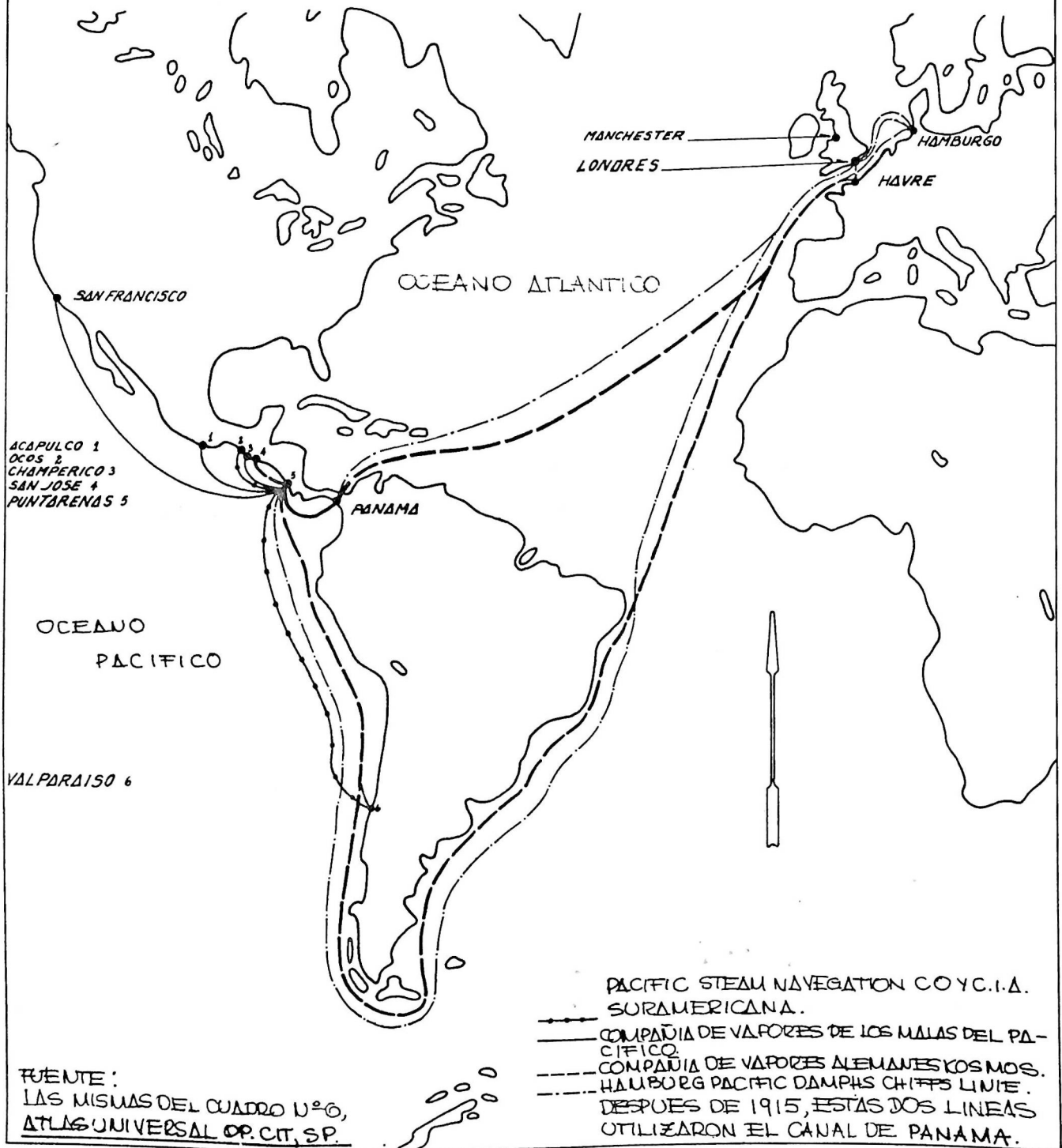
FUENTE. LAS MISMAS DEL CUADRO N° 5
ATLAS UNIVERSAL OP. CIT. SP.
PROYECCION MERCATOR.

Cuadro Nº 6. COMPANIAS NAVIERAS QUE VISITARON REGULARMENTE EL PUERTO DE PUNTARENAS (1883-1930)

Nombre de la Compañía	Año en que inició sus servicios	Nacionalidad	Agentes	Líneas	Regularidad
Cía. de Vapores de la Malas del Pacífico	1856	Norteamericana	Cía. de Agencias de Costa Rica Felipe J. Alvarado y Cía.	-Directa: Panamá-San Francisco -Mexicana: Panamá-Acapulco -Centroamericana: Panamá-Champerico	1 vapor al mes ida y vuelta 1 vapor al mes ida y vuelta 1 vapor al mes ida y vuelta (211)
Cía. de Vapores Alemanes Kosmos	1884	Alemana	De la misma Cía. Luján y Mata	-Hamburgo-Puerto Inglés-Centroamérica -Hamburgo-Londres-Havre-América del Sur-San José de Guatemala -Valparaíso-Centroamérica-San José de Guatemala	1 vapor ida y vuelta, en los 5 primeros meses del año 4 vapores ida y vuelta en los 5 primeros meses del año 3 vapores ida y vuelta en el resto del año (212-213)
Hamburgo Pacific Dampfs Chiffs Linie	1889	Alemana	G. Herrera y Cía. Rohrmoser y Cía.	-Hamburgo-Londres-Centroamérica	3 vapores al mes ida y vuelta (214)
Pacífico Steam Navegation Co. y Cía. Suramericana	1898	Norteamericana	Rohrmoser y Cía. Felipe J. Alvarado y Cía.	-Valparaíso-Pto. Ocós, Guatemala	2 vapores al mes ida y vuelta

Fuente: Contratos respectivos con las diferentes líneas navieras (215)

LINEAS RECORRIDAS POR LAS COMPAÑIAS QUE VISITARON
 REGULARMENTE EL PUERTO DE PUNTARENAS.
 (1883-1930) FIG 7.



FUENTE:
 LAS MISMAS DEL CUADRO N° 0,
 ATLAS UNIVERSAL OP. CIT, SP.

PACIFIC STEAM NAVIGATION CO. Y C. I. A.
 SURAMERICANA.
 —•— COMPAÑIA DE VAPORES DE LOS MALES DEL PA-
 CIFICO.
 - - - COMPAÑIA DE VAPORES ALEMANES KOSMOS.
 - · - · - HAMBURG PACIFIC DAMPHS CHIFFS LINIE.
 DESPUES DE 1915, ESTAS DOS LINEAS
 UTILIZARON EL CANAL DE PANAMA.

tráfico de exportación e importación, en la mayoría de los casos como lo demuestran los cuadros mencionados. Generalmente, estas empresas tenían un local en el puerto, en el que tocaba la línea naviera de su representación, o en ambos puertos y en la capital, según su importancia (210).

c.- Servicio y Tarifas

Los diversos contratos con las diferentes compañías destacaban la obligación, por parte de éstas, para prestar un servicio rápido y regular, tanto en Puerto Limón como en Puntarenas, y únicamente causas fuera del control de las respectivas empresas podían justificar el incumplimiento del itinerario. En este caso, se estipulaban rebajas proporcionales a la suma que se daba como subsidio a algunas compañías y al resto, el pago de la totalidad de los derechos de puerto más el doble, por concepto de multa en su próxima visita. Si el retraso o la ausencia del arribo del vapor era justificado, cada compañía debía arreglar los contratos con vapores propios o de otra firma, para el traslado, sin retraso, de la carga y de los pasajeros a los puertos de la República, su destino final (222).

Con relación al servicio marítimo en Puerto de Limón en 1887 se anotaba "nuestros puertos, especialmente Limón, son visitados con frecuencia y con regularidad por notable

número de naves extranjeras, debido esto en mucha parte a las facilidades y franquicia con que ha tratado de favorecerse en el país a las compañías de navegación..." (223). A partir del inicio de los servicios de la Gran Flota Blanca, comenzó paulatinamente un proceso de desplazamiento de otras compañías que culminó en la década de 1930, debido a los pocos incentivos económicos que el servicio marítimo en esas condiciones provocaba a las compañías navieras, por lo menos para el servicio regular, como ya lo hemos explicado. Sin embargo, el servicio mantuvo un nivel elevado de eficiencia gracias a la capacidad de la flota de la compañía para llenar las necesidades del tráfico marítimo, caracterizada por el amplio radio de acción de sus vapores, por la continuidad y rapidez de sus viajes (224).

Desde muy temprano, el transporte marítimo por Puntarenas estuvo básicamente controlado por la Pacific Mail Steamship Co. Esta situación de dependencia de una única compañía, se manifestó en una prestación deficiente e irregular de los servicios por ese puerto y en la existencia de fletes elevados.

Desde 1896, el Secretario en el Despacho de Guerra y Marina protestaba por el servicio, ya que los vapores de la compañía hacía varios meses: "no dan exacto cumplimiento al itinerario establecido, pues arriban al puerto de Puntarenas con irregularidad tal, que el público y especialmente el co-

mercio se quejan de los perjuicios que sufren en sus relaciones comerciales y en las de transporte" (225). En el mismo sentido, se sucedieron las protestas del Estado y del público. Sin embargo, los servicios no mejoraron y el gobierno se vio obligado a utilizar, en los años de 1882 y 1905, medidas coercitivas estipuladas en el contrato, en vista del incumplimiento del itinerario obligado de la compañía (226).

La insuficiencia y la ineptitud de los servicios por ese puerto, así como la elevada tarifa de los fletes, llevó al Estado a conceder sendos privilegios a compañías que intentaron el establecimiento de servicios regulares por ese puerto, con resultados negativos (227). A la línea de vapores Espano-Centroamericana, cuyo contrato firmado en 1886 caducó definitivamente en 1887, se le concedió, a cambio de la reducción en un 20% de las tarifas de la PMSS Co., la exención total de los derechos de aduana a las mercaderías que se importaron en esa línea (228). Por otra parte, a la compañía de vapores del Marqués del Campo, por contrato de 1887, se le adjudicó, como lo hemos señalado, en compensación de concesiones semejantes en las tarifas de flotes una subvención muy elevada de \$10.000 anuales y la reducción del 5% en los derechos de importación a las mercaderías que se introdujeran por sus vapores, concesión creada exclusivamente para los vapores que visitaban Puerto Limón (229).

El inicio de la prestación de servicios por parte de la

Compañía Suramericana y de la Pacific Steam Navigation Co, por un corto período, fue visto con muy buenos ojos, porque "establecía la competencia a la compañía monopolizadora, y se esperan efectos positivos de tal situación. Además, se tiende a disminuir el precio de los fletes y pasajes por la competencia beneficiadora establecida con la compañía de las Malas del Pacífico, que, dueña única del negocio antes, imponía de modo irremediable sus altas tarifas y demás onerosas condiciones" (230). En realidad, estas compañías no constituyeron una amenaza efectiva al control ejercido por la PMSS Co., durante este período, pues su servicio duró muy poco tiempo y no se restableció sino hasta fines de la década de 1920. Por otra parte, la Compañía de Vapores Kosmos visitó durante la mayor parte del tiempo, sin itinerario fijo, el puerto de Puntarenas (231).

Los fracasos resultantes de los intentos promovidos por el gobierno para establecer una competencia efectiva a la Pacific Mail Steam Ship Co., determinaron la presentación al Congreso en 1921 de un proyecto innovador que tampoco prosperó, sobre la adquisición por parte del Estado de dos barcos no menores de 1000 toneladas, para que prestaran el servicio de carga y de pasajeros entre el Puerto de Puntarenas y los puertos extranjeros, justificada por el hecho de que en materia de comunicaciones marítimas "...solamente hemos tenido lo que el mismo extranjero nos ha brindado al precio que él

ha querido fijarnos y en la forma que a él le ha convenido darnosla, a veces en exceso deficiente" (232).

En materia de fletes, el tráfico de exportación e importación contaba con mayores ventajas por la vía del Atlántico, que por la del Pacífico, debido a la situación privilegiada del Puerto de Limón en relación a los principales centros industriales: destino final de la exportación del país, y fuente mayoritaria de la proveniencia de las importaciones nacionales. Así en 1883, la Mala Real Inglesa cobraba £ 2.15 por cada tonelada de café (2240 Lbs.) con 5% de capa, lo que elevaba un poco el precio, transportada a los puertos de Londres, Havre, Hamburgo y Bremen (233), mientras que ese mismo año la Pacific Mail Steam Ship Co., haciendo conexión con el Ferrocarril de Panamá y otras líneas en el Atlántico, cargaba hacia los mismos puertos, pero sin capa, £ 4.10 (234). La apertura del Canal de Panamá en 1916, aunque redujo la duración de la travesía para los artículos provenientes del exterior o destinados al Puerto de Puntarenas, no parece haber tenido mayor trascendencia en materia de fletes.

La UFCO no tuvo necesidad de especular con las tarifas de los fletes hasta 1930 por lo menos, como sí lo hizo la PMSS Co., aunque el acceso a la línea completa de transportes que incluían el servicio marítimo y ferroviario, le permitieron mayores posibilidades para la fijación de estos (235).

En esta forma, a partir de la posición dominante adquirida por la flota de la UFCO, en relación con el servicio en Puerto Limón, y unido esto a la ya explicada ascendencia y control ejercido por la EMSS Co. en el Pacífico, se consolidó el monopolio extranjero del servicio marítimo para la exportación e importación del país. El hecho de que ambas empresas fueran de la misma nacionalidad, agravó la situación, pues contaban en su país con un organismo, la Junta de Navegación de U.S.A., que permitió la cohesión y la defensa de sus intereses, fuera de su país de origen, con mayor efectividad (236).

Lo anterior adquiere caracteres alarmantes, a la vez que implica mayores perjuicios para el país si se contempla que otra de las principales obras de infraestructura: el Ferrocarril al Atlántico, estaba no solamente bajo dominio foráneo norteamericano, sino lo que es peor, bajo el dominio de la UFCO, la misma compañía que usufructuaba los muelles nacionales y realizaba casi exclusivamente el transporte marítimo por Limón.

5.- El cable submarino

El cabo submarino constituyó el más representativo de los medios de comunicación difundidos en escala mundial a partir del siglo XIX (237).

El servicio brindado por el cable submarino era de vital importancia para el comercio exterior del país, ya que permitía una rápida y eficiente comunicación con los principales mercados para la exportación nacional, a la vez que con los centros proveedores de la importación, fuera y dentro del continente americano. De acuerdo con lo dispuesto por la convención telegráfica de ese mismo año, a partir de 1884 el país tuvo acceso al servicio teleográfico dispensado por la sucursal de la Compañía del Cable Centro y Suramericano, establecido en San Juan del Sur. De este puerto, los mensajes eran transmitidos a la capital, por la línea proveniente de La Cruz, Liberia, Cañas y Esparta.

Sucesivamente se intentó, sin resultado alguno, la instalación de una estación exclusiva para Costa Rica. No fue sino a mediados de 1922 cuando se logró el establecimiento de la oficina del Cable, mediante contrato de 22 de junio de 1921, con la compañía "All American Cables Incorporated". Esta nueva situación determinó un descenso notable en las tarifas cobradas hasta entonces por el servicio (238)

Además, desde 1920 hasta 1930 se gestionó, infructuosamente, el funcionamiento de una estación radiotelegráfica, que nos pusiera en comunicación con otros lugares del mundo donde estuvieran abiertas al servicio público oficinas de este tipo (239).

B.- ESTRUCTURAS FINANCIERAS Y COMERCIALES

La escasa trascendencia de la evolución económica del país antes del primer cuarto del siglo XIX, no posibilitó la formación de una acumulación de capital importante a su amparo, ni proporcionó contactos duraderos con el exterior, que hubieran hecho factible la formación y consolidación de estructuras financieras y comerciales al servicio del comercio internacional (240).

Por lo tanto, los primeros logros en materia bancaria y monetaria en la segunda mitad del siglo XIX, tuvieron que enfrentar y salvar grandes limitaciones, con relación a la ausencia de posibilidades nacionales de financiamiento y a la inexistencia de una circulación monetaria en buenas condiciones, lo cual se requería para sustentar servicios de compensación sobre el exterior, etc.

A partir de 1880 la ampliación e intensidad que adquirió el movimiento de exportación e importación, a raíz de la progresiva consolidación del sector agroexportador en el contexto de la estructura productiva nacional, exigió y posibilitó el desarrollo paralelo de ciertos mecanismos e instituciones financieras, necesarias para su desenvolvimiento, con base en los recursos nacionales y en la afluencia de capital extranjero.

1.- Bancos

La concurrencia de los servicios dispensados durante todo el período, tanto por los bancos como por otras entidades, dotó de una oferta satisfactoria de mecanismos de crédito y operaciones bancarias a las actividades comerciales internacionales del país, y en especial a los intereses vinculados al comercio importador, como explicaremos seguidamente.

Hacia 1880, los bancos que prestaban servicio en el país eran el Banco Anglo Costarricense desde 1863, el Banco de la Unión, denominado después Banco de Costa Rica, a partir de 1877, y el Banco Nacional, fundado en 1867. Este último se clausuró en 1887 mientras que los dos primeros han funcionado hasta hoy día (241).

Tanto el Banco Anglo, como el Banco de la Unión prestaron los servicios propios de las instituciones bancarias: descuento de valores, compra y venta de diferentes medios de pago sobre el exterior, pago y recibo de depósitos o valores por emisión para y de terceros, apertura de cuentas corrientes, utilización de cheques, etc. (242).

La importante rama del crédito fue controlada en el período inicial principalmente por el Banco de Costa Rica, gracias a su condición de emisor único otorgado por el contrato Soto-Ortuño de 1884. La esfera comercial fue la prin

cipal receptora de la corriente crediticia, y en su ámbito, sobre todo las importaciones, las que fueron financiadas mediante préstamos a personas civiles o jurídicas de reconocida solvencia económica, con base en garantías fiduciarias o hipotecarias, como barras de oro y plata, prendas sobre acciones, obligaciones de sociedades industriales, comerciales o de crédito, etc., o bienes inmuebles (243).

El Banco Anglo estableció agencias en Alajuela, Cartago, Puntarenas y temporalmente, de 1892 a 1898, en San Mateo. Este último lugar, fue el principal centro ubicado en la Carretera Nacional. Fuera del país mantuvo sucursales en Panamá y Guatemala. Por su parte, el Banco de Costa Rica se limitó al ámbito nacional y los estableció en Alajuela, Cartago, Heredia y hacia 1928 en Puntarenas y Limón. En este último lugar, funcionó también una sucursal del Banco de Costa Rica (244).

En la misma línea que las dos instituciones mencionadas se orientó, en términos generales, la política bancaria de otras firmas que iniciaron sus funciones posteriormente. Por consiguiente, tendieron a beneficiar y facilitar directamente las gestiones que requería el desenvolvimiento de las transacciones comerciales internacionales, posibilitando su crecimiento y diversificación; pero no financiaron en gran escala, ni en forma decisiva, hasta 1930, como veremos luego, la producción para la exportación propiamente dicha,

y por ende, no intervinieron en ese sentido sobre la capacidad importadora del país.

Hacia 1908 prestaban servicios a los intereses del comercio exterior algunas casas comerciales. Estas desplegaron su actividad en las mismas esferas que los bancos comerciales; con la excepción de la facultad de emisión, aunque el radio de acción, el volumen de los servicios prestados y la capacidad financiera eran más limitados. Las siguientes firmas se destacaron entonces: Bennett, Rojas y Fernández, Adrián Collado y Sucesores, John M. Keith, Sasso y Pirio (245).

El creciente desarrollo de las actividades comerciales externas del país en el curso de las primeras tres décadas del siglo XX, determinó el nacimiento de algunas instituciones bancarias, destinadas principalmente a proporcionar los servicios requeridos por el intercambio. Tal es el caso del Banco Comercial de Costa Rica, fundado en 1905 y del Banco Mercantil, en 1908.

Los principales accionistas del primero fueron, por una parte, nombres importantes vinculados a la exportación del café: Emilio Challe, Hte. Tournón y Compañía, Fco. Montea-legre, Minor C. Keith, etc., y por otra, aunque en menor medida, firmas ligadas a la financiación del mismo y a intereses comerciales propiamente dichos, como John M. Keith, Isaac David Sasso y William Lyon Enos. A pesar de la impor-

tancia creciente de esta institución, equivocaciones en la administración provocaron su quiebra en 1915, hecho que causó trastornos a los intereses comerciales del país, especialmente en materia de crédito (246).

El Banco Mercantil de Costa Rica estuvo controlado casi en su totalidad por la Casa Bancaria Bennett, Rojas y Fernández, que se fundió en el él, ampliando de esta manera la escala en que realizaba sus gestiones. No obstante, los progresos experimentados por el Banco, factores de orden político en 1917 y 1918, provocaron el traspaso progresivo de la mayor parte de las acciones al Mercantile Bank of America de New York, fundado en 1915, mediante la acción conjunta de varias firmas bancarias norteamericanas. La Sucursal de nuestro país estaba destinada a "prestar apoyo decidido al fomento y ensanchamiento del comercio extranjero en Costa Rica, para lo cual disponía de recursos casi ilimitados por sus fuertes conexiones extranjeras" (247). La quiebra de otras agencias de América Latina determinó la liquidación de la casa matriz, y la venta de la de Costa Rica en 1915 a otro banco extranjero establecido en el país, y contra el que se había desarrollado una intensa competencia.

Desde 1915 empezó operaciones la sucursal de The Royal Bank of Canada, aprovechando la coyuntura favorable creada por la quiebra reciente del Banco Comercial. Su establecimiento contribuyó a crear cierto ambiente de seguridad, así

como a reducir las limitaciones del crédito causadas por ese fenómeno.

La escasez de fuentes secundarias imposibilitó determinar con exactitud tanto el control ejercido sobre la demanda de servicios bancarios en la esfera de las actividades comerciales por el Mercantile Bank of America y el Royal Bank of Canada como la corriente de divisas que salió por concepto de pago de esos servicios. Sin embargo, se conoce con certeza sobre el intento promovido por este último, con vista a establecer un elevado control sobre la prestación de servicios bancarios, manifiesto por una parte, en la fuerte rivalidad promovida contra el Banco Mercantil inicialmente y después en detrimento de la firma extranjera que lo adquirió. Por otra, en la acción fallida promovida con el objetivo de comprar el Banco Anglo (248).

Además de los mencionados, se crearon dos bancos más: el Banco Internacional de Costa Rica, en 1914, el único de propiedad estatal con anterioridad a 1930 y el Banco de Crédito Agrícola de Cartago en 1918. Ambas instituciones se proponían suministrar créditos a las actividades agrícolas, con el objeto de estimularlas, diversificarlas, etc. Se dieron así los primeros pasos en el sentido de favorecer la producción agrícola, postulados desde el siglo pasado en los diversos intentos dirigidos a la creación de bancos hipotecarios de crédito rural.

Las actividades económicas del país presentaron escasos incentivos al capital extranjero, con excepción del café y el banano, que gracias a él tuvieron acceso a sus particulares mecanismos de crédito (249). En consecuencia, la producción para la exportación no utilizó en forma generalizada y sistemática el financiamiento bancario, sin embargo, el principal cultivo comercial controlado por nacionales: el café, se benefició más en términos comparativos con su uso, que el resto de las actividades agrícolas las que únicamente tuvieron acceso a créditos de carácter individual altamente onerosos.

Las principales instituciones bancarias del país (Banco Anglo, Banco de Costa Rica y Banco Internacional) participaron en la financiación del grano con préstamos a corto plazo. Además, en situaciones particulares, como la creada por la Primera Guerra Mundial, en que se dificultó el funcionamiento de los mecanismos tradicionales de crédito para ese cultivo, () brindaron los recursos necesarios (250).

Desde los inicios la producción cafetera se favoreció con el capital extranjero, facilitado por las casas importadoras de nuestro producto, en Inglaterra, a las firmas exportadoras y beneficiadoras del país, las que lo distribuían mediante un sistema de pagos adelantados sobre la futura cosecha (251). Entre las más importantes firmas representantes de casas consignatarias inglesas estaban: Lyon Hnos. y Compañía

C.W. Whale, Rosing Brothers, Góngora y Compañía, E. Jamin, comisionados respectivamente de: W. Le Lacheur, Goschens & Cunliffe, Murray & Co., Huth Coffee Sales y John K.

Gilliat Probablemente la compañía más importante a lo largo de todo el período fue la de Lyon Hnos. que regularmente financiaba a los más importantes cafetaleros como Lindo, Sánchez, F. Castro, Rohrmoser, Montealegre. (252)

Esta modalidad de financiamiento entrañó ciertos márgenes de inseguridad en las transacciones tanto para los productos como para los consignatarios, cuando los precios del grano en el mercado no se ajustaban a las sumas facilitadas de antemano. Además, la prestación del servicio exigió a cambio elevadas sumas por concepto de intereses y estipendios (253), lo que significó otra afluencia de riqueza nacional y de divisas extranjeras hacia el exterior.

El cultivo del banano, el otro elemento constitutivo importante de las exportaciones nacionales, fue financiado inicialmente por compañías de origen foráneo que controlaban su producción, y a partir de los inicios de este siglo por la UFCO (254).

Aunque desconocemos exactamente el por qué de la clasificación de la UFCO, como una casa bancaria en algunos documentos (255), investigaciones futuras podrán analizarlo conjuntamente para responder a la interrogante de quién y en qué condiciones otorgaba crédito a los productores nacionales,

los cuales aportaban más de la mitad de la fruta exportada después de 1920 (256).

Por su parte, las importaciones fueron financiadas primordialmente por las exportaciones, como resultado lógico de la especialización de la producción, en nuestro país, de artículos primarios. En segundo lugar, contribuyeron el crédito bancario que redistribuía en gran medida a su vez los fondos producidos por la exportación y los empréstitos extranjeros. Estos últimos, sobre todo cuando se destinaban a financiar obras de infraestructura. También en los años en que una marcada reducción de las divisas proveídas por la comercialización de nuestros productos en el exterior u otras circunstancias, que como la Primera Guerra Mundial, causaron problemas para el abastecimiento de los artículos importados, obligaron a recurrir a la utilización de fondos provenientes de esas fuentes (257).

2.- Moneda y cambios

Hacia 1880 y hasta 1900, el sistema monetario vigente en el país fue el bimetalista de oro y plata, heredado de la Colonia. El funcionamiento de ese patrón implicaba por una parte, la utilización del oro y la plata como los metales básicos de la moneda nacional y la libre circulación y exportación de los mismos.. Por otra, se fundamentaba en la

convertibilidad sin restricciones de los billetes a las monedas respectivas, la fundición de esas últimas en lingotes, y la sujeción de cualquier otra moneda circulante a las primeras. Por último, el funcionamiento adecuado de este sistema actuaba bajo el supuesto de que los términos de convertibilidad de ambas monedas, a nivel nacional, guardaran relación con la proporción vigente a nivel internacional, ya que de lo contrario, la moneda mejor valorada en el exterior, tendería a dejar el país, estableciéndose de hecho, como sucedió en nuestro país, el patrón plata, o sea, un sistema monometalista.

En escala internacional, la tendencia predominante a una mayor utilización del oro relativamente escaso, y un mejor empleo de la plata abundante, frustró los intentos reiterados para equiparar y estabilizar la relación entre estos metales (258).

En términos generales, la circulación monetaria nacional, durante el período del patrón bimetalista presentó una crisis tanto cualitativa como cuantitativa. En primer lugar, la deficiencia de carácter cualitativo se manifestó en la inestabilidad de la moneda, inserta en un proceso de pérdida de valor sometido a fuertes fluctuaciones, sobre todo a partir de 1892, en que se prohibió la exportación de monedas de plata. Por consiguiente, el tipo de cambio sobre el dólar presentó una tendencia ascendente intercalada por osci-

laciones (259), desde 1883 en que alcanzó el 118% hasta 1899 en que le correspondió el 281.17% (260). También contribuyeron a crear esa situación el endeudamiento externo progresivo del país, ante la incapacidad del saldo de la balanza comercial para contrarrestar el déficit en la de pagos, y la política monetaria y bancaria asentada en la cuádruple emisión del Banco de Costa Rica desde 1884. Estos factores actuaron en el sentido de generar un medio circulante no sólo devaluado sino también insuficiente en términos cuantitativos. El crecimiento económico del país y el aumento acelerado de la población agudizaron esos efectos (261). Obviamente, tal situación repercutió negativamente en el desenvolvimiento de las transacciones internas -pero especialmente en el de las actividades de exportación y de importación, sobre todo en esta última-. Los artículos objeto de esa transacción se encarecían por la acción progresiva -entre otros factores- de la devaluación de la moneda nacional. Mientras en el primer caso la ausencia de oro en el mercado era remediada mediante la utilización de billetes, en el segundo y dentro del contexto de una balanza comercial deficitaria en esos años, se presentaba una "escasez (sic) de giros sobre el exterior, la plata misma principió... a emigrar para servir, por su valor intrínseco, como medio de pago de nuestras importaciones" (262).

El estado del sistema monetario nacional ya descrito, jun

to con la progresiva adopción del patrón oro por varios países, los que a su vez destinaban grandes cantidades de plata al mercado internacional, bajando aún más el precio de ésta (263), determinaron finalmente la reforma monetaria en el país establecida mediante decreto de 24 de octubre de 1896. En él se disponía el establecimiento del patrón oro, y la sustitución del peso por el colón, asimilando ambas monedas por el mismo valor. También se contemplaban las medidas complementarias en materia de circulante, necesarias para alcanzar los objetivos propuestos en la citada ley.

El funcionamiento del patrón oro se fundamentaba en los supuestos ya mencionados para el caso de un sistema monetario bimetalista, con la única excepción de que la unidad monetaria debía de contar con su correspondiente peso en oro. Por tanto, se autorizó la importación y exportación de monedas sin restricción alguna y la prohibición de la importación de barras, monedas o lingotes de plata.

El establecimiento del patrón oro que entró en vigencia el 16 de julio de 1900, produjo reformas en el aspecto bancario, al autorizar la multiplicidad de la emisión a todos los bancos comerciales que contaran con los requisitos estipulados. La instauración del patrón oro coincidió con un período de crisis nacional, ligada sobre todo a las bajas de los precios del café, nuestro principal producto de exportación. Contrariamente a la opinión generalizada en la época, la

crisis monetaria sólo participó indirectamente en ese fenómeno. Algunos de sus efectos agravaron las consecuencias de la crisis, especialmente en el sentido de elevar los costos de producción en general y del café en particular, al valorizar ficticiamente la moneda como consecuencia de la asimilación del peso al colón, en un momento en que le correspondía un elevado tipo de cambio y cuando en realidad el primero valía menos de lo asignado al segundo.

Sin embargo, el patrón oro posibilitó una circulación monetaria sana y estable, ya que desde 1900 hasta 1914 el tipo de cambio no superó el 215%, correspondiente al valor intrínseco de la moneda. Además, provocó la restricción de la utilización excesiva del crédito. Estos logros favorecieron el desarrollo de las transacciones del comercio interno y externo del país (264). Tanto en el ámbito nacional como internacional, el período comprendido entre la implantación del patrón oro y el inicio de la primera Guerra Mundial que conllevó el deterioro del sistema monetario vigente, se caracterizó por favorecer la estabilidad de los precios, la seguridad de las inversiones y las transacciones comerciales, la existencia de un crédito público aceptable y la afluencia de capitales (265).

Asimismo, y a pesar del regreso al proteccionismo en los países europeos hacia 1880, con la salvedad de Inglaterra, se presentó un intenso movimiento de capitales, con excepción

de los periodos de crisis, la existencia de una acentuada liquidez internacional, y el acceso fácil a los medios de pago.

Durante este período la libra esterlina se constituyó en la moneda y en el medio de pago internacional por excelencia, resultado de la participación mayoritaria de Inglaterra en el comercio internacional, del saldo excedentario de esta actividad y de la constitución de Londres en el principal mercado de capitales del mundo, lo que exigió el desarrollo paralelo de instituciones financieras y casas de descuento numerosas y eficientes. En consecuencia, se aseguró la fácil convertibilidad de esa moneda al oro, manifiesta en la estabilidad de la misma hasta 1914. Su utilización era aún más ventajosa que la del mismo metal pues devengaba intereses (266).

La difícil situación creada por la Primera Guerra Mundial, determinó la pérdida de vigencia del patrón oro como sistema monetario internacional, al interrumpirse la libre conversión de la moneda fiduciaria en oro, y la exportación del mismo metal, el cual no se restableció sino entre 1925 y 1928.

Después de 1914 variaron las condiciones imperantes en el mercado internacional. Esa situación se reflejó en el proceso de inflación sufrida por los países beligerantes, y a nivel mundial, en los cambios experimentados en el campo

de las inversiones internacionales, cuyos resultados reflejaron la pérdida por parte de Inglaterra de la posición preponderante y el ascenso consiguiente, como centro proveedor de capitales a nivel mundial de New York en primer lugar y París en segundo. La existencia de dos focos financieros internacionales, dificultó y restó eficiencia a los servicios de esa naturaleza, situación a la que también contribuyeron las imperfecciones estructurales de estas. Por último, las limitadas y desigualmente distribuidas reservas de oro existentes en el mundo actuaron en la misma dirección.

El funcionamiento del sistema monetario internacional hizo necesario entonces, la utilización de otros medios de pago como el patrón de cambio oro hacia la década de 1920, según el cual, las reservas de un país podían sustentarse en divisas extranjeras convertibles al oro.

La situación prevaleciente de vigencia del patrón oro y sus variantes a finales de la década de los 20 era ficticia e inoperante en el marco de las condiciones reinantes en el sistema financiero internacional, como lo demostró claramente el abandono definitivo de ese patrón, paralelamente a la crisis mundial de 1930 (267).

La situación descrita presentó rasgos correlativos muy marcados con la evolución del patrón oro y de la circulación monetaria del país.

El inicio de la guerra en 1914 y el ingreso de Inglaterra

a ella, entorpecieron el funcionamiento normal de los mecanismos de comercialización y crédito del café, lo que provocó, junto con el servicio de la deuda externa aumentado por la situación de urgencia vigente en los países acreedores, la salida de la moneda de oro y el descenso de las reservas monetarias, así como la restricción al acceso de medios de pago sobre el exterior, y al crédito en general.

Las transformaciones ocurridas dificultaron el desenvolvimiento de las actividades de importación y exportación, en circunstancias altamente desfavorables para el establecimiento de vínculos comerciales con otros países.

Con el objeto de aminorar los nocivos efectos de esa situación, se decretó en ese mismo año la inconvertibilidad de los billetes y por tanto "el pleno poder liberatorio a la par del oro" de los mismos, así como la imposibilidad para exportar oro o plata acuñados o en barras, con excepción de los producidos en las minas del país.

Acto seguido se inició la cadena de las emisiones crecientes e inconvertibles (268), que se aceleraría posteriormente. Las medidas tomadas para evitar la salida del oro no causaron el efecto deseado, debido a la existencia de mucha moneda sin respaldo en circulación. De manera tal, que la moneda de oro y plata circulante desapareció del mercado y las reservas de poco sirvieron pues estaba vigente la inconvertibilidad.

En síntesis, las consecuencias de esas disposiciones determinaron la desvalorización de la moneda, como lo demostró el alza del tipo de cambio que no se hizo esperar, y se presentó con más fuerza que en los inicios mismos de la guerra, simultáneamente con la afluencia al mercado del circulante recién emitido (269).

El ascenso del tipo de cambio en esos años, que osciló del 250% en 1916 al 380% en 1917, limitaba la disponibilidad de medios de pago sobre el exterior y el crédito en general, aún cuando las demandas respectivas se mantenían a un nivel reducido, gracias a la disminución de las importaciones y al aumento de las exportaciones. Evidentemente, esta situación interfirió en el desenvolvimiento fluido de las actividades del comercio exterior, especialmente de la importación.

Hasta 1917 los problemas de esta naturaleza, fueron parcial y provisionalmente subsanados, recurriendo al crédito internacional, deudas cuyos servicios crearían luego grandes dificultades. En esa forma, se aseguró por pocos años, una oferta relativamente satisfactoria de letras en el mercado, mediante las divisas del empréstito de 1915 con la Bankers Trust Co. y el Irving National Bank de New York. Esos fondos únicamente podían invertirse en el pago de mercancías importadas o por importarse a la República de Costa Rica. El gobierno celebró esa negociación, con el obje-

tivo de "favorecer al comercio facilitándole letras a un tipo moderado y al mismo tiempo regularizar el cambio y provocar nuevas importaciones" (270), al establecer una competencia efectiva al selectivo control ejercido sobre la existencia de medios de pago. La vigencia de la especulación sobre cualesquiera formas de mandatos de pagos o compensaciones en el extranjero, se manifestó en los proyectos elaborados con el objeto de gravar directamente a los comerciantes y especuladores de giros en 1917 y 1921 (271).

Aunque formalmente el patrón oro se había rescindido temporalmente, de hecho las progresivas emisiones inconverti-bles y el acelerado endeudamiento público, sobre todo a partir de 1917, determinaron su abandono definitivo. En consecuencia, aumentaron los entramientos que la circulación monetaria en esas condiciones imponía a las transacciones nacionales e internacionales.

Por una parte, al igual que había sucedido con la monada de oro, la depreciación sufrida por el billete, y el alto valor de la plata en el mercado mundial, determinaron su emigración al extranjero y la ausencia de la moneda de plata de la circulación nacional, cuya inconvertibilidad había sido decretada en junio de 1918 y su exportación vedada junto con la del metal áureo un mes después (272).

Por otra parte, las fluctuaciones en el tipo de cambio se intensificaron hasta alcanzar el 450% en 1918, asconso

marcado en el que también intervino la situación creada por el golpe de estado efectuado en 1917, y las consecuencias perjudiciales que para la exportación del país y para el crédito podía tener el ingreso de Estados Unidos a la guerra.

Por el contrario, hacia 1919 se presentó una revalorización apreciable de la moneda, relacionada con los efectos acumulativos de la finalización de la conflagración mundial, con el aumento del precio de varios productos de exportación y con el regreso al orden constitucional del país. Hacia 1922 se elevó de nuevo el tipo de cambio en relación directa con la crisis inflacionaria de 1920 y 1921, ya mencionada (273).

El inicio de la década de los años 20 coincidió con la restauración del sistema monetario nacional mediante el respaldo efectivo y unificado de la circulación monetaria, así como con la estabilización del valor de la moneda, con el objeto de facilitar y estimular el intercambio comercial en los diferentes niveles. En 1921 se restableció la convertibilidad con ciertas limitaciones para los billetes emitidos por los bancos particulares y la libre movilidad del oro y la plata acuñados o en barras. En el siguiente año se unificó la procedencia de los billetes en circulación, mediante la puesta en circulación de una emisión masiva del Banco Internacional y la recolección parcial de los que estaban en uso.

La imposibilidad para restablecer el patrón oro, debido

a la inexistencia de reservas de ese metal que aseguraran la convertibilidad del circulante, obligó a la organización de la circulación monetaria, en base al sistema de cambio oro, que vinculaba mediante una relación estable el valor del colón con el del dólar, a través del funcionamiento de la Caja de Conversión fundada en octubre 10 de 1922.

Este organismo era el único autorizado para emitir a partir del inicio de su funcionamiento, poco tiempo después. La emisión debía de responder estrictamente a la presentación de oro o giros sobre el exterior que se cambiarían a un tipo fijo del 400%. A su vez, los billetes emitidos debían de ser convertidos a la vista en oro o en medios de pago, en base a la misma cotización. La fijación inicial del tipo de cambio en el 400%, era superior en algunos puntos al tipo medio vigente en el período de las fuertes fluctuaciones, y por tanto su establecimiento implicó la valorización de la moneda fiduciaria en un 10%. Se hizo necesario entonces, para que esa valorización fuera real y no ficticia, la disminución del circulante.

En el año de 1923 y a principios de 1924, disposiciones de índole legal establecidas en el proyecto de creación de esa institución, impidieron el retiro de la circulación de los billetes correspondientes, mientras que se inmovilizaban reservas importantes de oro y giros. Esa situación determinó, junto con el descenso en la exportación, el alza en el tipo de cambio, manifiesta en la escasez de medios

de pago sobre el extranjero para las necesidades del tráfico comercial. No fue sino a partir de abril de ese último año, y ligado a reformas en la Caja que autorizaban la incineración de los billetes correspondientes, que se logró la estabilización del cambio en el 400%. Estos logros se valoran aún más, si se analizan en el contexto del crecido servicio de la deuda externa, y del aumento de la importación, que caracterizaron ese período.

La estabilización del valor de la moneda y de su respectivo tipo de cambio, adquirió mayor elasticidad aunque bajo el patrón oro, favoreciendo así, el desenvolvimiento de las actividades de exportación e importación (274).

Finalmente esta situación varió en 1929. La crisis de ese año y la depresión mundial de 1930, provocaron el descenso del precio de los artículos de exportación. Por consiguiente, se redujeron los ingresos que por ese concepto se percibían; lo que a su vez actuó limitando la capacidad de importación, la pérdida del valor y de la estabilidad de la moneda, y la fuerte restricción del crédito. Por otra parte, las medidas gubernamentales no contribuyeron a contrarrestar los nocivos efectos de ese fenómeno (275).

La difícil situación creada por la crisis, se manifestó en: relación a la moneda y los tipos de cambio, en la disminución de los medios de compensación sobre el extranjero, especialmente de los billetes de la Caja que tendieron a convertirse en oro y desaparecer del mercado. Tales síntomas

fueron interpretados erróneamente como consecuencia lógica de la escasez de circulante, lo que llevó, a partir de 1929, a reiniciar las constantes emisiones fiduciarias y a dictar otras resoluciones como la creación de la Junta de Control de Cambios y Exportación de Productos en 1932, anexa al Banco Internacional. Esta institución, regularía la exportación del oro y divisas y controlaría la exportación de productos para mantener la estabilidad en los cambios, al tipo fijado por la Caja de Conversión.

Tales medidas actuaron conjuntamente en el sentido de neutralizar el procedimiento implantado por esta última: la existencia de circulante y los medios de pago eran regulados por los requerimientos manifiestos en el mercado.

El intento de fijar arbitrariamente las cotizaciones de la moneda nacional, en primer lugar obstaculizó la aprensión de la desvalorización de que ésta era objeto, y por tanto, del alza real del tipo de cambio. En segundo, provocó la escasez crónica de medios de pago, agravada por la acción de la especulación sobre los pocos disponibles. Todas estas situaciones dificultaron el movimiento del comercio exterior, y causaron pérdidas considerables a los intereses vinculados a él.

La estabilización de la moneda y de su correspondiente tipo de cambio, no se lograría de nuevo, sino hasta bien entrada la década de 1930 (276).

3.- Las Compañías de Exportación e Importación

El desarrollo del café como el primer cultivo comercial del país en la primera mitad del siglo XIX, conllevó a la formación de compañías comerciales (277), que al mismo tiempo, fungieron como casas importadoras de artículos foráneos para satisfacer el consumo creciente de la población nacional, en base a la riqueza producida y a los créditos externos asegurados por la comercialización del grano, remunerada en muchos casos proporcionalmente en dinero y en artículos de importación.

En un principio, estas actividades vinculadas a la venta del café al extranjero, y al comercio exterior en general, fueron monopolizadas por un pequeño grupo miembro de la naciente oligarquía cafetalera, y en menor medida por extranjeros que por nacionalización y asociación se integraron a ella. Conforme avanzaba el siglo XIX, las proporciones tendieron a invertirse sobre todo en lo referente a las compañías exportadoras de café. Las firmas costarricenses iniciales desaparecieron casi en su totalidad, recién superada la primera mitad de esa centuria, mientras que las extranjeras aumentaron en número y en preponderancia (278), como lo veremos seguidamente. La naturaleza misma del negocio importador permitió, en mayor medida que en el caso anterior, la intervención de los intereses extranjeros.

La participación de los extranjeros en las actividades

comerciales del país, asegurando contactos, mercados y crédito en el exterior, y brindando conocimientos en relación a la organización del negocio, había sido ya legalizada y consolidada tempranamente, con anterioridad a la segunda mitad del siglo XIX (279).

Hacia 1880, el aumento intenso experimentado por el tráfico del intercambio internacional del país y la diversificación del mismo, especialmente en lo referente a las importaciones, obligaron, en atención a criterios de orden técnico y estrictamente económicos, a la diferenciación de las empresas dedicadas a las actividades de exportación e importación y por tanto, a una división social del trabajo más compleja en el ámbito nacional (280).

En el caso de la comercialización de la producción para la exportación nacional, únicamente el café exigió la formación correlativa de empresas dedicadas a esa actividad. La exportación del grano fue controlada casi en su totalidad, por las casas receptoras del financiamiento británico, establecidas en el país.

Recordemos que el pago por la cosecha futura se hacía por adelantado, de forma que al recolectarse el producto, éste no pertenecía al productor, sino a la casa consignataria que había otorgado el crédito (281).

A pesar de lo anterior, la exportación del café aparece generalmente en los documentos de la época, registrada a título personal de los productores; pero tanto el análisis de

esas listas como las de los consignatarios a que era dirigido, demuestran el predominio de los intereses extranjeros o de sus descendientes en las actividades de comercialización del grano.

Por un lado, el análisis de los consignatarios se hizo en base a las listas de 1897 -la única accesible antes de 1900-, de 1910, 1920 y 1930. Este demostró, que los consignatarios ingleses, concentraron por lo general el 50% o más de la cosecha de café de cada año. Las firmas más importantes en ese país eran: Arbunthnot Lothan Co., W. Le Lacheur & Son, Rosing Bros. Co., Swan & Co., Frühling & Goschen, John K. Gilliat, etc. En segundo lugar, concentraron la exportación de café nacional, las casas alemanas ubicadas en Inglaterra, o en su país de origen como: Reinsch und Held, Schluback Thiemers & Co., Washmuth & Krogmann, etc. Por último, las firmas de origen norteamericano también recibieron en un monto considerable café nacional, aunque inferior al de Inglaterra y Alemania, con excepción de los años de la Primera Guerra Mundial. Las más destacadas eran: Otis Mc Allister & Co., Ellinger & Brothers, W.R. Grace & Co., Castle Brothers, etc. (282).

En esta forma, la consolidación en fecha temprana del control ejercido por el financiamiento foráneo, principalmente británico, sobre los mecanismos del crédito del café, aseguró a la vez, el predominio sobre los canales de comercialización del mismo, y el desplazamiento paralelo -

de los intereses nacionales de las actividades relacionadas con la exportación del grano, agudizándose aún más la dependencia de nuestro principal producto de exportación de los impulsos provenientes del exterior.

Las listas referentes a los exportadores, bajo título personal, si bien demuestran la participación creciente de los intereses extranjeros o sus descendientes en el negocio y en la elaboración del café, manifiestan claramente la ventaja ejercida por los nacionales.

De una lista de 65 exportadores de café en 1895, el 40% eran extranjeros o sucesores de los mismos, y el 60% restante lo constituían nacionales. Para los años de 1910, 1920 y 1930, los nacionales controlaron respectivamente el 62.76% 41.25% y 55.50% del total del volumen de producción exportado, correspondiéndole a los foráneos, el 37.23%, el 58.74% y el 44.99%. Entre los principales exportadores extranjeros se encontraban: H.T. Tournón & Cía., Emilio Challe, Rohrmoser Hnos., Lindo Brothers, Teresa de Dent, etc., y en el grupo de los nacionales se destacaron especialmente: Florentino Castro S., Julio Sánchez, etc. (283).

En relación a los artículos de exportación restantes, por una parte, como sucedió en el caso del banano y de las actividades mineras de oro y plata, la naturaleza monopolista y totalizadora de la explotación, determinó que su comercialización estuviera controlada por las mismas empre-

sas dedicadas a su producción y explotación respectivamente. Así, en el caso del banano, la comercialización de esa fruta estuvo en manos de varias compañías, pero en especial de la Tropical Trading & Transport Co. hasta 1899, y posteriormente a esa fecha, en su totalidad bajo el dominio de la United Fruit Company. No obstante, de que a partir de 1920, fueron los productores locales los que abastecieron la mayor parte del banano exportado (284).

La venta de la fruta por el productor a la compañía estaba regulada por un contrato de compra. La utilización de este procedimiento data desde la temprana fecha de 1886. La duración de los mismos fluctuó de 1 a 10 años, pero por norma general se fijaba en cinco. La mayor parte de los productores en el período estudiado, suscribieron contratos con la compañía con el objeto de asegurar un mercado para su cosecha, máxime si se toma en cuenta, que la United Fruit Company únicamente pagaba la mitad del valor, cuando el banano no había sido negociado mediante contrato.

En la disposición central de esos documentos, la compañía se obligaba a comprar todo el banano exportable a un ritmo de un corte por semana. A su vez, los cosecheros debían de vender su producción única y exclusivamente a la compañía.

Al amparo de las contrataciones, la United se adjudicó derechos y realizó actuaciones, que perjudicaron seriamente

te a los productores independientes.

En el caso de la explotación bananera, la proporción de cultivadores extranjeros particulares fue mayor que la de los costarricenses. De un total de 717 productores, únicamente el 17.85% eran de nuestro país. El 82.14% restante correspondía a productores foráneos. Si bien algunos de ellos eran verdaderos costarricenses en su forma de vida no se habían nacionalizado como tales. La mayor parte eran originarios de U.S.A., el Imperio Británico, España, etc. (285).

Por otra parte, la participación cuantitativa de las otras actividades en la exportación del país, fue tan reducida, que su comercialización probablemente no requirió la formación de compañías especializadas para ese fin.

Las escasez manifiesta de información sobre las actividades de importación dificultó aún más que en lo referente a las actividades de exportación, el conocimiento de las empresas dedicadas a ella.

La primera lista a la que tuvimos acceso, data de 1907 (véase cuadro N° 7 en p.183). En ella se refleja también la preponderancia destacada de los extranjeros o sus sucesores. Así, de las casas importadoras existentes, solamente el 5.26% correspondía a costarricenses en su totalidad, el 15.78% a nacionales en asocio con extranjeros y el 78.94% restantes únicamente a estos últimos.

CUADRO N° 7. COSTA RICA: PRINCIPALES IMPORTADORES (1907)

Pagés y Cañas

Pagés y Cañas (La Mascota)

W. Steinvorth & Hnos.

Basigó y Alvarado

Arnoldo André

Z. Assman & Co.

G. de Benedictis Suc.

A. Herrera & Co.

André & Bertold

Herrera Hnos.

E. Pagés & Co.

Andrés Sandoval

E. Lamié

A. Bresciani

Pedro Sauma e hijos

Segundo Zonta

Juan Rafael Mata

Gustavo Padilla

Fuente: Ministerio de Fomento, Memoria (San José, 1907-1909).

Cuadro N° 8. COSTA RICA: PRINCIPALES IMPORTADORES (1914)

Assman & Cía.

Basigó y Alvarado

Cañas & Cía., Rafael

Esquivel Hijos, Narciso

Herrero Hermanos

Herrero & Cía., A.

Knöhr & Cía., Edgar

Knöhr Hijos, Juan

Povedano & Cía.

Pagés Hermanos

Romero & Cía., F.

Robert Hermanos

Ross, Víctor M.

Steinvorth & Hnos., W.

Soto Napoleón

IMPORTADORES DE FERRETERIA Y MAQUINARIA

Fortich, Espriella & Cía.

Koberg & Echandi

Macaya & Cía., Miguel

Cuadro Nº 8. Continuación

IMPORTADORES DE PRODUCTOS FARMACEUTICOS Y PERFUMERIA

Hermann & Zeledón

Jiménez Núñez, Francisco

Fuente: Dirección General de Estadística, Anuario (San José, 1914), p. 78, (1915), p. 228.

Hacia 1914, se manifiesta ya la existencia de una especialización en las empresas dedicadas a la introducción de diferentes artículos, vinculada con la diversificación experimentada por las importaciones, paralelamente al aumento de las mismas (véase cuadro N° 8 en pp. 184-185).

Por otra parte, la tendencia al predominio de los intereses extranjeros en el comercio de importación se mantiene, pero ha disminuido si se compara con el caso anterior. De un total de 21 casas importadoras en 1914, el 28.57% y el 57.14% correspondían a empresas de nacionales y extranjeros respectivamente, mientras que el 14.28% restante a firmas asociadas de los dos anteriores.

En los años transcurridos hasta 1930, la intensificación y la diversificación de las importaciones continuó. Por tanto, seguramente las empresas dedicadas a ella, tendieron progresivamente a especializarse aún más (286).

A la sombra del aumento del movimiento de exportación e importación, y a la complejidad creciente de las transacciones vinculadas a él, nacieron diferentes tipos de compañías prestatarias de servicios complementarios a esas actividades. Además de las casas bancarias y de las agencias de compañías navieras ya tratadas, tenemos a los corredores, los comisionistas, y los agentes y representantes de casas extranjeras. Entre las más importantes durante el período se destacan:

Field & Cía.
Minor C. Keith
Lyon y Montealegre
Juan Rafael Mata
Gustavo Pradilla
Rohrmoser Hermanos
Ross & Cía.
Echeverría y Cía
José Andújar
Carlos H. Prestinary
Brenes y Cía.
F. Nutter Cox
Samuel L. Maduro
Henry Frick y Cía.
C. A. Robles y Cía.
José H. Hernández
A. T. Harrison
Oscar Sittenfield
Felix Wiss (287).

El importante ramo de los seguros comerciales y marítimos fue controlado principalmente por la firma Lyon Hermanos, representantes de la conocida compañía aseguradora inglesa Lloyd's desde 1893, y de otras firmas como: The Underwriting Agency Association Ltd., Alliance Assurance, Northern Assurance y Maritime Indemnity. También dieron

esos servicios la casa Benjamín Piza e hijos y C. W. Whale, agente de Commercial Union. Las primas consistían en un porcentaje calculado sobre el valor de las mercaderías transportadas, e incluían los riesgos del ferrocarril, de las bodegas de aduana y del transporte marítimo, tanto en los casos de importación como en los de exportación. A raíz de la creación del Banco Nacional de Seguros en 1925, estos tipos de seguros fueron progresivamente controlados por la institución, a pesar de que en un principio no estaban sujetos al monopolio (288).

4.- Política comercial

El estado nacional participó activamente en la consolidación y el crecimiento del sector agroexportador. Los lineamientos generales de la acción estatal, tanto en las relaciones exteriores como en la política aduanal, tendieron a favorecer los postulados del librecambismo económico (289), en relación a las transacciones comerciales internacionales del país. En el plano internacional se estimularon y se legitimaron los vínculos de carácter comercial, que empezaron a desarrollarse con fuerza a mediados del siglo XIX, con algunos países que ya se perfilaban como los mercados potenciales para nuestra producción de exportación y como las fuentes de abastecimiento

para las necesidades de consumo de la población costarricense.

En los años de 1848, 1849 y 1851 se firmaron tratados de Amistad Comercio y Navegación con Francia, Inglaterra, U.S.A. respectivamente, y en 1875 con el Imperio Alemán. La suscripción de los mismos contempló el destierro definitivo de los gravámenes de cualquier tipo que atentaran contra el libre comercio y la libre navegación. Promovieron la fácil realización de las diversas transacciones comerciales por parte de los extranjeros: agencias, consignaciones, factorías, etc. y la legalización de la adquisición, posesión y libre administración de toda clase de bienes muebles o inmuebles. Por su parte, el país receptor se obligaba a brindar seguridad y protección a los intereses y propiedades extranjeros, y a establecer una tarifa de derechos portuarios, aduanales y de prerrogativas en general, uniforme en sus concesiones y limitaciones con las aplicadas a la nación más favorecida. En base a lo dispuesto por los convenios mencionados y por el Reglamento Consular emitido en noviembre 1 de 1881, se organizó el servicio consular en el exterior (290). Este último fue reemplazado en 1925 por la Ley Orgánica del Servicio Consular.

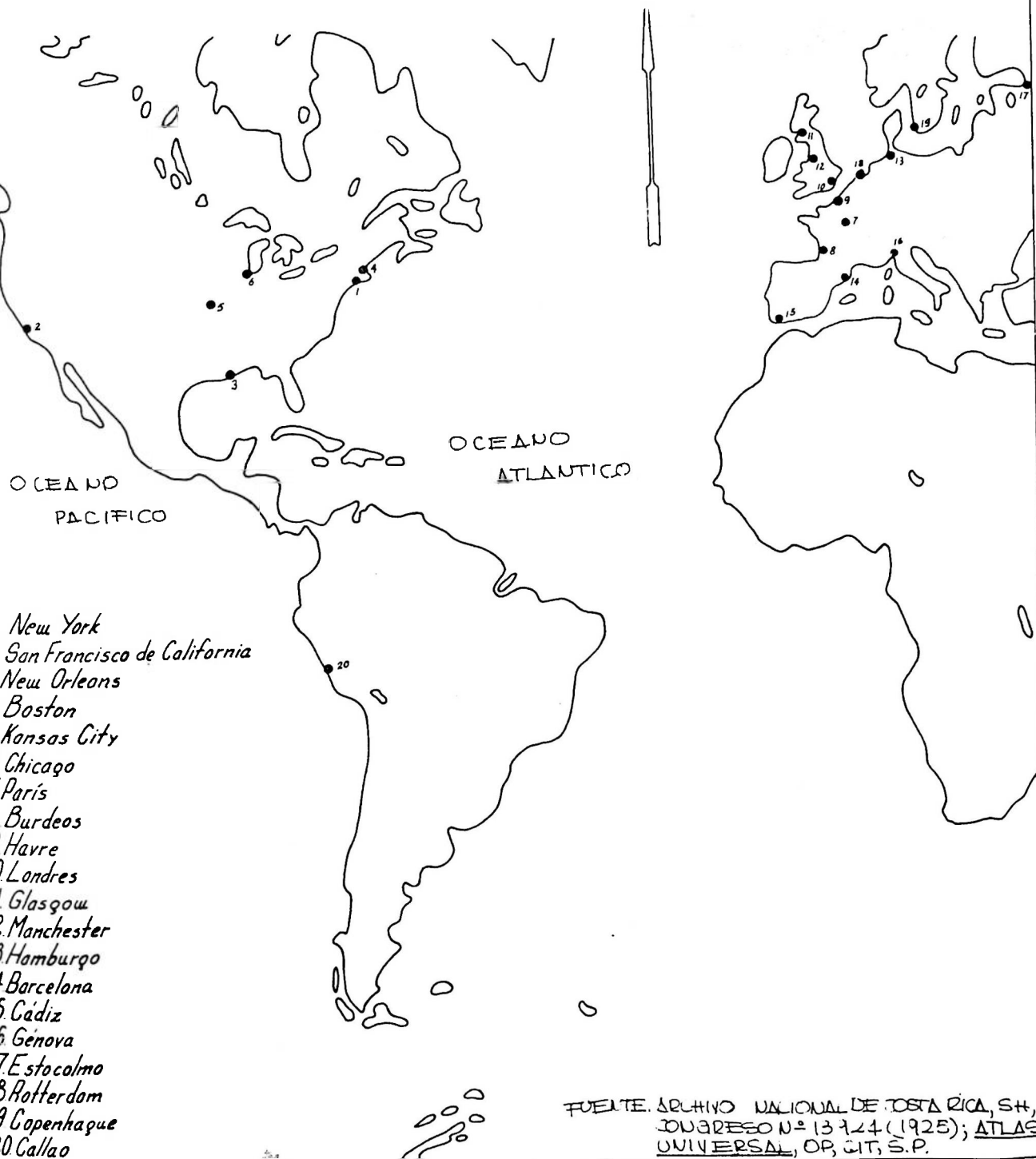
Los gastos ocasionados por el personal y por el financiamiento mismo de este servicio, estuvieron financiados

principalmente por el producto de una tarifa consular establecida en forma proporcional sobre el despacho de facturas de importación y de embarcaciones, y por los fondos recaudados a través del impuesto consular del 2% sobre el monto total de los derechos pagados en las aduanas por importación. Se compensaron así, los gastos de legalización de las facturas que pagaba el comercio nacional en los consulados extranjeros.

Tras un intento en 1922 por establecer con el mismo fin que en los casos anteriores un impuesto del 1% sobre el valor declarado de las mercaderías en la factura consular y el 2% sobre los licores, combatido acaloradamente por la Cámara de Comercio, se estableció en 1930, el aumento en un 5% del impuesto anteriormente vigente sobre el monto de los derechos de Aduana. La función principal del servicio consular residía en estimular, y facilitar las actividades comerciales entre nuestro país y el resto del mundo (véase figura N° 8 en p. 191). A partir de 1918 su esfera de acción se aumentó, al permitírsele a los agentes diplomáticos y consulares ejercer funciones notariales respecto a actos y contratos que otorgados por costarricenses o extranjeros debían tener su ejecución en Costa Rica (291).

Los tratados suscritos mencionados, estuvieron vigentes con escasas modificaciones hasta 1930 por lo menos, con excepción del de Alemania, que fue rescindido el primero de

COSTA RICA: PRINCIPALES CONSULADOS EN EL EXTERIOR
(1925) FIG. 8.



diciembre de 1897 (292).

Evidentemente el contenido de los mismos, al legalizar la apertura creciente de Costa Rica al comercio y al capital extranjero, les aseguró recursos y mercados a las actividades de exportación, sobre todo al café, creando así una situación que finalmente redundó en una efectiva contribución a la vinculación de Costa Rica al mercado mundial.

Lo visto anteriormente, nos permite deducir como la política comercial exterior de Costa Rica, favoreció mas bien el libre cambio que el establecimiento de relaciones diferenciales con los países con los que se realizaba ese tráfico; a pesar del regreso al proteccionismo de los principales países europeos hacia 1880, con excepción de Inglaterra.

Sin embargo, como veremos seguidamente, hubo algunos intentos en este último sentido. De estos, los pocos que cristalizaron se referían a concesiones aisladas y de escasa significación.

En primer lugar, en algunos de los diversos contratos con los países centroamericanos se disponía la exención total de derechos fiscales y locales para los productos que se intercambiaban. El cumplimiento y la continuidad de estas disposiciones no fueron efectivas (293).

En segundo lugar, tenemos en 1892 las gestiones infruc

tuosas para la celebración de un tratado de reciprocidad comercial con U.S.A. En él se disponía por una parte, la exención en el mercado norteamericano de derechos nacionales y municipales, pero no de los de puerto, para la introducción de café, azúcar, melaza, té, cueros y pieles, de nuestro país. Por otra, Costa Rica admitiría, libres de todos los derechos de aduana, de puerto, y de cualquiera otros nacionales o municipales, una extensa lista de artículos manufacturados. Esta incluía desde alimentos hasta combustibles, materiales para la construcción y para la agricultura, y todo el ramo de los bienes de capital para el transporte, la agricultura y la minería. En relación a ella, informaba don Joaquín Bernardo Calvo, el representante de Costa Rica en las negociaciones: "después de muchas recomendaciones -por parte de Mr. Foster- de sus empeños para terminar el negocio en términos aceptables para su gobierno que debía presentar algo favorable a la nación, a cambio de abrirnos sus mercados y de llegar a esto en las condiciones menos gravosas para Costa Rica, me entregó la lista...que recibí manifestándole mi pesar porque a la primera ojeada veía que estábamos muy lejos de llegar a convenir en algo que mi país pudiera aceptar" (294).

La desigualdad de condiciones que la aceptación del tratado en esos términos implicaba, al favorecer abiertamente los intereses norteamericanos asegurándoles mayores venta-

jas para la comercialización de sus artículos, se hubiera traducido en un notable aumento de las importaciones provenientes de ese país, en detrimento de los intereses costarricenses. No sólo excluía a las frutas en general y por tanto al banano, cuya producción se destinaba casi en su totalidad al mercado norteamericano, de los artículos sujetos al régimen de excepción, sino que mientras que sus manufacturas tenían derecho a la franquicia total, las nuestras únicamente la disfrutaban en forma parcial, ya que debían pagar los derechos de puerto.

Además, la suscripción de ese convenio, hubiera implicado la introducción de tratamientos diferenciales en el comercio exterior del país, que hubieran provocado la reacción de los otros países industrializados, los que servían de abastecedores en gran medida del comercio importador, y de mercado para nuestra producción.

En el caso de Francia, tanto ese país como el nuestro trataron de estimular mediante la concesión de algunas ventajas de escaso alcance y efectividad, el incremento del intercambio comercial. En 1901, se firmó un convenio comercial con ese país, en el que se disponía que los productos nacionales, tropicales o coloniales como se denominaban, gozarían en Francia de la tarifa mínima, "esto sólo -se argumentaba en la época- es la mejor recomendación del convenio, puesto que favorece de modo notable en aquel mercado nuestro artículo de exportación necesitado hoy más que nunca, de to-

da clase de protección" (295). Costa Rica debía de mantener a cambio, las tarifas establecidas para sus artículos, con excepción de las vigentes para Centroamérica. Además, las facturas visadas por los respectivos cónsules libres de impuestos (296).

Con el afán de que Francia participara en forma más relevante como proveedora de manufacturas en relación al mercado costarricense, los funcionarios de ese país en el nuestro se quejaron en 1921 -todo parece indicar que injustificadamente- del aumento de los derechos de importación sobre las manufacturas francesas, situación que el estado nacional solucionó tomando una medida de carácter simbólico. De nuevo en 1924, se intentó sin resultados positivos la suscripción de otro contrato, en busca de los mismos propósitos (297).

Fuera de los tratados comerciales generales, se suscribieron también convenios sobre asuntos particulares, relacionados con el tráfico comercial. En 1884 y 1890, los principales países del mundo firmaron respectivamente la Convención Internacional para la Protección de Cables Submarinos en París (298) y la Convención para la Publicación de los Aranceles de Aduanas (299).

La falta de legislación adecuada sobre marcas de fábrica y comercio, provocó abusos y fraudes, especialmente en lo referente a artículos alimenticios, por lo que el estado, emitió una reglamentación especializada y promovió la celebra-

ción unilateral de convenios al respecto. Entre ellos se encuentran los de 1896 con Francia, 1898 con Inglaterra, 1901 con Alemania, 1902 con Bélgica, 1922 con España y 1902, 1915 y 1924 con varios países latinoamericanos, con los que además se celebraron sobre publicación de aranceles, uniformidad de nomenclaturas y reclamaciones pecuniarias (300). Por último, en 1928, se firmó una convención sobre agentes viajeros entre Costa Rica y Gran Bretaña (301).

Las directrices fundamentales de la labor desplegada por el estado en el ámbito internacional ya planteadas, marcaron en gran medida el rumbo de la orientación impresa en la acción a nivel nacional, mediante la política aduanal.

El acelerado crecimiento experimentado por el comercio exterior en este periodo, conllevó un aumento marcado de los fondos producidos por las rentas aduaneras, que hicieron posible el incremento de los recursos estatales y por consiguiente, la ampliación de los servicios públicos, de las obras de infraestructura nacional, y de la capacidad para procurarse financiación en el exterior (302).

La sujeción marcada de los ingresos estatales de las rentas aportadas por el movimiento aduanal, especialmente de los derechos de importación, se refleja claramente en el Cuadro N° 9, en p. 197. Según los datos estipulados en él, correspondió a 1918 con el 14.65% el porcentaje mínimo alcanzado por las rentas aduaneras como componentes de los ingresos

Cuadro N° 9. LA PARTICIPACION DE LAS RENTAS ADUANALES EN LA TOTALIDAD DE LOS INGRESOS ESTATALES (1883-1930)

<u>Año</u>	<u>Ingresos totales</u>	<u>Ingresos de Aduana</u>	<u>%</u>
1883	\$ 1.586.561	427.394	26.95
1884	\$ 2.474.709	\$ 785.017	31.70
1885	\$ 3.200.064	\$ 867.263	27.10
1886	\$ 2.883.752	\$ 826.300	28.65
1887	\$ 3.582.815	\$ 1.314.164	36.70
1888	\$ 4.331.165	\$ 1.708.309	39.45
1889	\$ 5.195.865	\$ 1.807.100	34.35
1890	\$ 5.524.577	\$ 2.154.916	38.30
1891	\$ 5.808.474	\$ 2.274.545	39.15
1892	\$ 5.508.580	\$ 1.449.377	26.30
1893	\$ 6.421.109	\$ 1.916.880	29.85
1894	\$ 7.426.307	\$ 2.116.199	28.50
1895	\$ 6.528.975	\$ 2.220.850	34.00
1896	\$ 7.435.610	\$ 2.766.248	37.20
1897	\$ 8.424.104	\$ 2.748.937	32.65
1898	\$ 8.413.198	\$ 2.445.100	29.05
1899	\$ 8.228.292	\$ 2.234.668	27.15
1900	Ø 8.700.933	Ø 2.857.225	32.85
1901	Ø 5.646.896	Ø 2.648.692	46.90
1902	Ø 6.065.211	Ø 3.075.317	50.70
1903	Ø 6.408.175	Ø 3.545.539	55.30
1904	Ø 5.947.352	Ø 3.696.640	62.15
1905	Ø 7.314.818	Ø 3.970.285	54.25
1906	Ø 7.654.874	Ø 4.346.977	56.80
1907	Ø 7.916.474	Ø 5.058.357	63.90
1908	Ø 5.209.182	Ø 3.014.236	57.85
1909	Ø 7.365.506	Ø 4.420.566	60.00
1910	Ø 8.121.735	Ø 4.858.009	59.80
1911	Ø 9.734.115	Ø 5.829.652	59.90
1912	Ø 9.950.671	Ø 6.015.523	60.45
1913	Ø 9.612.533	Ø 5.574.231	57.98
1914	Ø 8.601.620	Ø 4.794.710	55.75

Cuadro N° 9. Continuación

1915	¢ 5.334.445	¢ 2.727.010	43.05
1916	¢ 7.530.237	¢ 3.774.059	50.10
1917	¢ 6.859.353	¢ 2.637.316	38.40
1918	¢ 7.951.856	¢ 1.165.937	14.65
1919	¢ 11.886.311	¢ 3.491.887	29.35
1920	¢ 17.844.186	¢ 7.517.863	42.15
1921	¢ 17.880.471	¢ 7.130.208	39.87
1922	¢ 18.971.023	¢ 8.389.691	44.22
1923	¢ 20.520.547	¢ 9.877.996	48.15
1924	¢ 23.259.050	¢ 11.358.546	48.85
1925	¢ 25.781.231	¢ 12.951.953	50.23
1926	¢ 27.417.348	¢ 14.248.022	51.95
1927	¢ 30.584.122	¢ 16.187.155	52.90
1928	¢ 33.318.699	¢ 18.149.490	54.45
1929	¢ 35.395.988	¢ 19.201.514	54.25
1930	¢ 27.468.498	¢ 19.579.323	45.80

Fuente: Manuel Calderón H. Proteccionismo y libre cambio en Costa Rica (1889-1959), tesis de grado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1976, s.p.



estatales. Por el contrario, le tocó a 1907 el porcentaje máximo en todo el periodo, del 63.90% (303).

Esta situación provocó serios trastornos a la actividad estatal, y a la economía nacional en general. La acción del estado, estuvo sujeta entonces, a las oscilaciones de nuestro comercio exterior en el mercado internacional y a la evolución del sector agroexportador en general. El condicionamiento que ejercía este último, sobre los recursos del estado nacional, funcionaba además, en otro sentido. De sus condiciones de comercialización, dependerían a la vez, el valor y el volumen de las importaciones y por consiguiente, los ingresos que por concepto de consumo y de aduana percibiera el fisco (304).

Los ingresos estatales por concepto de aduanas, podían ser afectados además por otro factor: el contrabando. En ese caso, la escasa generalización del mismo no actuó menoscabándolos. Durante todo el periodo, únicamente se presentaron unos pocos casos, en que los bienes introducidos -especialmente bienes de consumo no duraderos- se destinaron al consumo de regiones aisladas cercanas a fronteras y puertos no habilitados (305).

En líneas generales, la política aduanera del estado costarricense, en el periodo comprendido entre 1880 y 1930, sustentó sistemáticamente el librecambismo. Las medidas de tendencia proteccionista que llegaron a adoptarse, no consti-

tuyeron más que intentos aislados e incoherentes, consecuencia en algunos casos más que de intereses y políticas proteccionistas, de su condición de mecanismo más importante para asegurarle ingresos al estado (306).

C.- CONCLUSION

Los progresos logrados en materia de transportes y vías de comunicación en el período comprendido entre 1880 y 1930, hicieron posible la comercialización en gran escala de nuestros principales cultivos comerciales en el exterior, a la vez que estimularon la introducción de artículos de importación.

Sin embargo, la ubicación de las obras de infraestructura, destinadas principalmente para servir al café y al banano, así como la escasez generalizada de las mismas, explica en parte, la reducida diversificación de las exportaciones del país, y el área limitada de circulación de las mercancías de importación.

Las precarias condiciones en que se encontraban algunas instalaciones como los puertos, sobre todo el del Pacífico, y los deficientes y costosos servicios prestados por otras, especialmente las de propiedad extranjera, así como los referentes al transporte marítimo, implicaron en el caso de la exportación, efectos perjudiciales para el desenvolvimiento

de esas actividades, que se tradujeron en desventajas competi
tivas para la comercialización de los artículos de exporta -
ción en el mercado mundial. En el caso de la importación e
sa situación determinó el encarecimiento de los artículos in
troducidos, resultado muy nocivo, debido a la relevancia que
tenía la importación para satisfacer necesidades primordia-
les de la población.

Por otra parte, el desenvolvimiento de algunas estructu
ras financieras y comerciales durante los años de 1880 y
1930, contribuyó al desarrollo del comercio exterior.

La afluencia de capital extranjero canalizado a través
de diversas instituciones como las casas consignatarias, los
bancos, o directamente, contribuyó en forma decisiva a la
producción de los principales artículos de exportación, a la
vez que financió ocasionalmente la importación. El funciona
miento de esas empresas tanto como el de los bancos que tra-
abajaban con capital nacional, permitió satisfacer los servi-
cios de esa naturaleza que requería el intercambio interna-
cional.

Además, el establecimiento de casas dedicadas a las ac-
tividades de exportación e importación, aseguró los nexos
comerciales con los mercados para los productos de exporta-
ción y con la oferta que proveía la importación.

En contraste con el estímulo inyectado al comercio expor
tador e importador por el establecimiento de casas bancarias
y de compañías dedicadas al intercambio con el resto del mun
do, las deficiencias en la circulación monetaria -sobre to-

*depende
de la
situación
de la
economía
nacional*

do en lo que se refiere a las fluctuaciones del tipo de cambio, y a la creciente valorización de la moneda extranjera en relación a la nacional-, perjudicaron el tráfico comercial, particularmente el de importación.

Finalmente, la política comercial desplegada por el estado promovió intensamente el crecimiento del comercio exterior del país. Se preocupó por equipar a las actividades de exportación de los recursos y de la infraestructura necesaria para su desenvolvimiento. Además, estimuló el intercambio mediante una política exterior que fomentara las relaciones comerciales entre los países.

NOTAS

- (1) O. Sunkel y P. Paz, Op. cit., pp. 62-64, 308, 309, 312
- (2) ANCR, SH, Congreso No. 15440 (1929). El decreto No.83 de julio 17 de 1929, aprobó el contrato sobre transporte aéreo internacional celebrado entre el Gobierno y la Pan American Airways Inc.
- (3) Ministerio de Hacienda, Memoria (San José, 1904), p: IX
- (4) C. Hall, Op. cit., pp. 59-61
- (5) Joaquín Bernardo Calvo, Apuntamientos geográficos, estadísticos e históricos, San José, Imp. Nal. 1887, pp. 108 131. C. Cardoso, art. cit., pp. 37-39
- (6) Enrique Cooper, Informe sobre el camino a Matina y la Costa del Norte, S. José, Tipografía Nal. 1838 (2da. Ed.)
- (7) C. Hall, Op. cit., pp. 59-61, 64-65
- (8) Watt Stewart, Keith y Costa Rica, S. José, Editorial Costa Rica 1976 (2da. Ed.) pp. 58-9. Joaquín Fernández, Historia Ferrovial de Costa Rica., S. José, Galería del Progreso Nacional, (1934) p. 146. Francisco M. Núñez, Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica, Imprenta Nacional 1924, pp. 17, 30, 55
- (9) ANCR, SH, Congreso números 9027 (1882), 8749 (1883), 8859 (1883)
- (10) ANCR, SH, Congreso número 9383 (1887), s.f.
- (11) ANCR, SH, Congreso, números 9721 (1889), 3751 (1890, 37 43 (1890)
- (12) ANCR, SH, Congreso, números 9215 (1886), 2918 (1903), 9576 (1911), 12413 (1921)
- (13) C. F. S. Cardoso, art. cit., p. 38
- (14) Ricardo Fernández Guardia, Costa Rica en el siglo XIX, Antología de viajeros, Ciudad Universitaria Rodrigo Fa- cío, EDUCA, 1972, (3a. edición), p. 118 (Dunlop)
- (15) Ibidem., pp. 62, 276, 279, 308, 313, 350 (Squier, Stephens, Solano y Meagher)
- (16) Cleto González Víquez, El Puerto de Puntarenas, Algo de su historia, San José, Costa Rica, Imprenta Gutemberg, 1933, pp. 50-51

- (17) F. M. Núñez, op. cit., p. 38
- (18) Francisco María Núñez, ibid., p. 19
- (19) George Earl Church, Report upon the Costa Rica Railway, London, Waterlow & Sons Limited Printers, 1895, pp. 60-61
- (20) AN, CR, SH, Congreso número 3255 (1906) s.f.
- (21) AN, CR, SH, Congreso números 3255 (1906), 14183 (1924), 14127 (1925), 14465 (1926), 15047 (1928)
- (22) AN, CR, SH, Congreso número 15494 (1929) s.f.
- (23) AN, CR, SH, Congresos números 8961, doc. cit.; 3751 (1890)
- (24) C. Hall, Op. cit., p. 60
- (25) Véase supra, pp. 23-5
- (26) G.E. Church, Op. cit.; p. 61; T. Soley G., Op. cit., Vol. I, pp. 329-341
- (27) F.M. Núñez, Op. cit., p. 95; Manuel Sáenz Cordero, Los ferrocarriles en Costa Rica, San José, Imprenta del Comercio, 1911, p. 8
- (28) C. González Víquez, Op. cit., p. 75
- (29) F.M. Núñez, Op. cit., pp. 96-97; M. Sáenz, Op. cit., pp. 8, 17-18; J. Fernández, Op. cit., p. 53. M.A. Castro Carazo, Breve Reseña del Ferrocarril al Pacífico. Desde sus comienzos hasta nuestros días, San José, Imprenta Nacional, 1933, pp. 13-17
- (30) J. Fernández, ibidem, p. 58
- (31) Castro Carazo, Op. cit., p. 17
- (32) F. M. Núñez, Op. cit., pp. 96-97; M. Sáenz, Op. cit., p. 18; J. Fernández, Op. cit., p. 53; Castro Carazo, ibidem, pp. 17, 18, 19
- (33) C. Hall, Op. cit., p. 63

- (34) F.M. Núñez, Op. cit., pp. 100, 104; J. Fernández, Op. cit., pp. 62-63, 68, 74, 76; Castro C., Op. cit., pp. 20-28; M. Sáenz, C., Op. cit., p. 19
- (35) C. Merz, R. Jiménez..., Op. cit., pp. 65-6
- (36) C. Merz, ibidem, p. 66
- (37) Castro Carazo, Op. cit., p. 35
- (38) C. Merz, El Comercio..., Op. cit., p. 14
- (39) Castro Carazo, ibidem, prólogo, sp.
- (40) Ch. D. Kepner Jr., J.H. Soothill, El Imperio del Bana-
no. Las compañías bananeras contra la soberanía de las
naciones del Caribe, México, Ediciones Caribe, 1949,
p. 185
- (41) W. Stewart, Op. cit., pp. 19-20; F.M. Núñez, Op. cit.,
p. 66; C. Hall, Op. cit., pp. 64, 65
- (42) M. Sáenz, Op. cit., p. 7; W. Stewart, ibidem pp. 23, 24,
31, 35, 38, 42, 43; F.M. Núñez, ibidem, pp. 38, 51-53, 67
- (43) M. Sáenz, ibidem, pp. 8-12; W. Stewart, ibidem, pp. 45, 46
50, 51, 52, 53, 54; F.M. Núñez, ibidem, pp. 54-68
- (44) Véase supra, p. 67
- (45) M. Sáenz, op.cit. pp. 8-9; W. Stewart, op. cit., pp. 57-61
F. M. Núñez, op. cit., pp. 69-70
- (46) Numerosos anuncios de La Gaceta Oficial de esos años
- (47) F.M. Núñez, Op. cit., pp. 30, 35
- (48) AN, CR, SH, Fomento, números 1286 (1887), 1390 (1889),
Congreso, número 9001 (1883)
- (49) Francisco Echeverría, Empresa de carros y diligencias
entre San José y Río Sucio, S. José, Tipografía Nal.
S.p., p. 30
- (50) Loc. cit., ANCR, SH, Congreso, números 8815 (1882),
8825 (1882), 8759 (1883)
- (51) W. Stewart, Op. cit., p. 102; C. Hall, Op. cit., p. 66.
AN, CR, SH, Congreso, número 9301 (1887)

- (52) G. O., 4 de febrero de 1883; p. 120; G. O., 18 de febrero de 1883; p. 184; G.O., 20 de febrero de 1883, p. 189; G.O., 25 de febrero de 1883; p. 213 G. O., 3 de enero de 1885, p. 8
- (53) G.O., 23 de enero de 1883; p. 76. G.O., febrero de 1883, p. 222
- (54) G.O., 3 de junio de 1883, p. 518
- (55) W. Stewart, Op. cit., pp. 66-70. M. Sáenz, Op. cit., p. 8-9, F.M. Nuñez, Op. cit., p. 69-70
- (56) W. Stewart, ibidem, pp. 38, 40, 56, 71, 74, 102-104, 119. F. M. Nuñez, op. cit., p. 54
- (57) Véase supra, p. 76
- (58) W. Stewart, Op. cit., pp. 122-128. C. Hall, Op. cit. p. 66
- (59) AN, CR, SH, Hda., número 4177 (1902) f. 3
- (60) G. E. Church, Op. cit., p. 61 (Traducción de la autora)
- (61) Ibidem., pp. 58-59; W. Stewart, op. cit., pp. 162-164
- (62) The Costa Rica Railway Co. Ltd. Report Accounts to be presented at the Seventh Ordinary General Meeting, Londres, 1892; p. 4 (Traducción de la autora)
- (63) G.O., 5 de junio de 1910, p. 522
- (64) C.D. Kepner y J.H. Soothill, Op. cit., p. 56
- (65) F.M. Nuñez, Op. cit., pp. 71-73, 77, 81
- (66) W. Stewart, Op. cit., pp. 147-8; M. Sáenz, Op. cit., p. 15
- (67) C.D. Kepner y J. H. Soothill, Op. cit., pp. 55-56
- (68) Ferrocarril de Costa Rica, Reporte de 1892, Op. cit. pp. 8-12., W. Stewart, Op. cit., p. 164
- (69) Ferrocarril de Costa Rica, ibidem., p. 8

- (70) C.D. Kepner y J.H. Soothill, Op. cit., pp. 57-58; F.M. Núñez, Op. cit., pp. 69, 70, 71, 74
- (71) C.D. Kepner y J.H. Soothill, ibidem., pp. 172-175. Alfredo Sáenz, Contratos y actuaciones de las compañías del Ferrocarril de Costa Rica, la Northern Railway Co. y la UFCO en Costa Rica, San José, Imprenta La Tribuna, 1929, pp. 362-363
- (72) CR. - XIX, op. cit., pp. 134, 140 (Marr y Dunlop). A partir de la Independencia, Puntarenas fue el principal puerto en el Pacífico, con excepción de los años comprendidos entre 1846-49, que estuvo ubicado en Caldera.
- (73) Cleto González, Op. cit., pp. 23-36. J. Fernández, Op. cit., pp. 111-113. Con anterioridad a 1880 se amenazó con trasladar el puerto a Caldera, Tivives y a Tárcoles
- (74) Joaquín Bernardo Calvo, op. cit., p. 125
- (75) Francisco de Paula Amador, Pro-Puntarenas, San José, Imprenta y Papelería Moderna, 1914, pp. 21-22
- (76) AN, CR, SH, Congreso, número 9544 (1890)
- (77) AN, CR, SH, Congreso, número 2490 (1899), f. 2
- (78) Mario Fernández y Anabel Smicht, La población de Costa Rica, Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, 1976, p. 76
- (79) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1902) p. 35; AN, CR, SH, Gobernación, número 27 (1904) f. 100
- (80) AN, CR, SH, Congreso, número 2998 (1905) Dtos. # 21 y # 26 de junio 19 de 1905 y junio 28 de 1905 respectivamente. El original de los documentos no aparece en los Archivos Nacionales; # 11708, doc. cit.
- (81) AN, CR, SH, Congreso, número 2109 (1892)
- (82) AN, CR, SH, Congreso, número 2490 (1899), Gobernación, número 3295 (1907)
- (83) AN, CR, SH, Congreso, número 15081 (1928)

- (84) ANCR, SH, Congreso, número 14567 (1926), 15002 (1928); Castro Carazo, Op. cit., p. 27; J. B. Calvo, Op. cit., p. 135; F. M. Núñez, Op. cit., pp. 170-172
- (85) Cleto González V., Op. cit., p. 66-71; F. de P. Amador, Op. cit., p. 12; J. Fernández, Op. cit., p.p. 118, 119, 127, 128; J. Romogosa, Historia y Geografía de la Provincia de Puntarenas, San José, publicado por cortesía del Ferrocarril Electrico al Pacífico, 1958, pp. 9-10
- (86) J. Romogosa, ibidem., p. 10
- (87) ANCR, SH, Congreso, número 8979 (1883), F. de P. Amador, Op. cit., p. 12
- (88) ANCR, SH, Fomento, número 815 (1885). ANCR, SH, Congreso, número 8979, doc. cit., esa prolongación se realizó por orden del dto. número 19 de enero 28 de 1884, sancionado por el Ejecutivo, y aprobado por dto. número XLIV de julio 25 de 1884 del Congreso Constitucional
- (89) Eliseo Fradín, Puntarenas y Tivives, San José, Tipografía Nacional, 1903, pp. 12-13
- (90) Ministerio de Guerra y Marina, Memorias (San José, 1914) p. XIII; (1908) p. XXV; (1911) pp. XII-XIII; F. de P. Amador, Op. cit., p. 23
- (91) Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1913) p. 240; ANCR, SH, Congreso, números 10155 (1913); 11640 (1916).
- (92) ANCR, SH, Congreso, número 11708 (1920), s.f.
- (93) ANCR, SH, Congreso, números 15089 (1928), 15455 (1929); Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1919) p. 369; (1920) p. 284 (1925) p. 22 (1926) p. 158
- (94) J. Romogosa, Op. cit., p. 11., J. Fernández, Op. cit., pp. 135-6
- (95) J. Fernández, ibidem., p. 118., F. de P. Amador, Op. cit., p. 12, C. González, Op. cit., p. 71. ANCR, SH, Fomento, número 1298 (1889), 1317 (1890)

- (96) Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1883) pp. 6, 16, anexo 4, #88; (1886) anexo #84, p. 2; (1901) p. 33 (1919) p. 369; (1925) p. 123; (1926) p. 157; (1929) p. 144
- (97) Con anterioridad a 1865, ya se había legislado en ese sentido. En 1852 el Gobierno de Don Juan Mora Fernández; en 1865, el de Don Jesús Jiménez, en 1867 el del Dr. José María Castro y finalmente en 1870 en el provisional de Don Bruno Carranza, Jaime Granados Ch. y Ligia Estrada Molina, Reseña Histórica de Limón, San José, Asamblea Legislativa, 1967, pp. 126-136; W. Stewart, Op. cit., pp. 24, 35, 40, 47; J. Fernández, Op. cit., pp. 84, 86-7, 91.
- (98) Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1883) p. 8
- (99) W. Stewart, Op. cit., pp. 61
- (100) Mario Fernández y Anabel de Rojas, Op. cit., p. 76; véase Supra p. 33
- (101) United States Department & State, Papers Relating to the Foreign Relations & the United States (1884), Washington Printing Office, 1885, pp. 38-45; ANCR, SH, Congreso número 8851 (1883), 8865 (1884)
- (102) Véase Supra, p. 72
- (103) ANCR, SH, Congreso números 9154 (1885); 9309 (1887); W. Stewart, Op. cit., p. 47
- (104) ANCR, SH, Congreso números 9115 (1886); 2192 (1895); 2889 (1903); 2605 (1900); 2616 (1900); 2862 (1903); 3093 (1904); 5357 (1905); 4239 (1905); 3290 (1910); 9521 (1888)
- (105) ANCR, SH, Congresos números 8850 (1883); 8981 (1883); 2080 (1891); 3942 (1892); 8944 (1892); 2142 (1892)
- (106) ANCR, SH, Congreso Número 9226 (1886) Palabras del Dr. Carlos Durán, Secret. de Est. en el Despacho de Policía, juni 7 - julio 3, 1886.

- (107) J. B. Calvo, Op. cit., p. 130.
- (108) ANCR, SH, Congresos, N^{os}. 2302 (1896); 8186 (1879); 8983 (1882); 9035 (1882), f. 11, 8918 (1882), 9493 (1888), f. 8, 14768 (1927); 15428 (1929).
- (109) ANCR, SH, Congreso N^o 3076 (1904).sf.
- (110) Véase infra, pp. 227
- (111) ANCR, SH, Congreso, N^o 12121 (1920); J. Fernández, Op. cit., pp. 151-153.
- (112) ANCR, SH, Congresos, Nos. 11286 (1919); 15002 (1928); 15594 (1929); J. B. Calvo, op. cit., p. 135; F. M. Muñoz, op. cit., p. 171, 176, 211
- (113) Véase supra, pp. 91, 92, 93
- (114) Ministerio de Guerra, Memoria, (San José, 1883), anexo No. 5, N^o. 123, p. 1; (1885), p. 62; (1886), anexo # 64, p. 2; W. Stewart, Op. cit., p. 60; J. B. Calvo, Op. cit., p. 130; J. Fernández, Op. cit., pp. 94, 95.
- (115) A. Sáenz, Op. cit., p. 53; T. Soley Gdell, Op. cit., Vol. II, pp. 4, 5
- (116) A. Sáenz, ibid., pp. 68-75, Contrato Astúa-Pirie; J. Fernández, Op. cit., p. 96.
- (117) William Muñoz Bustos, Estudio Portuario en la ciudad de Limón, Tesis de grado, Escuela de Ingeniería, Universidad de Costa Rica, 1966, pp. 4-5.
- (118) ANCR, SH, Congreso N^o 2783, f. 16 El contrato fue firmado por el Secretario de Estado de Fomento, Don Ricardo Pacheco, debidamente autorizado por el Presidente de la República, el apoderado generalísimo de la Northern Railway Co., D. Leónidas Pacheco.
- (119) B.O.C. cit.
- (120) ANCR, SH, Congreso N^o 2783, ibidem, f. 32-33-35; W. Muñoz, Op. cit., p. 1, 2, 6; J. Fernández, Op. cit., p. 95, 96.
- (121) A. Sáenz, Op. cit., p. 64; T. Soley G., Op. cit., p. 60; J. Fernández, ibidem, p. 95.

- (122) The Costa Rica Railway Co. Ltd., Op. cit., p. 12.
- (123) C. D. Kepner y J. H. Soothil, Op. cit., p. 56-57; Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1924), p. 110.
- (124) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1925), pp. 112-113; (1926) p. 147-149; (1927), p. 103; (1928), p. 140.
- (125) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1920), pp. 281-282
- (126) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1924), pp. 107, 108; (1926), pp. 149, 154, 155; (1929, pp. 11, 143.
- (127) ANCR, SH, Nda., N° 4117, doc. cit., f. 5, 8; Congreso N° 9493 (1888).
- (128) ANCR, SH, Congreso N° 2376 (1894).
- (129) ANCR, SH, Congreso N° 14971 (1910).
- (130) ANCR, SH, Congreso N° 15001 (1928).
- (131) J. B. Calvo, Op. cit., p. 130.
- (132) ANCR, SH, Fomento, N° 355 (1887).
- (133) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1911), p. 253; (1924), p. 109.
- (134) Véase supra, p. 104, 105
- (135) ANCR, SH, Congresos Nos. 3859 (1891); 2094 (1891); 2345 (1897); 2562 (1899).
- (136) ANCR, SH, Hda., N° 4117, doc. cit.; Congreso N° 2783, doc. cit.; C. D. Kepner y J. H. Soothil, Op. cit., pp. 187-190.
- (137) ANCR, SH, Congreso N° 2783, doc. cit.
- (138) ANCR, SH, Congreso N° 12570 (1922).

- (139) Ministerio de Hacienda y Comercio, Informe de la delegación de Costa Rica sobre reclamaciones pecuniarias, derechos de puerto y muestrarios de viajantes comerciales; San José, Imprenta y Papelería Alsina, 1916; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1926), pp. 148-149, ANCR, SH G. y M., N° 3705 (1907) C. D. Kepner y J. J. Soothill, Op. cit., p. 189.
- (140) ANCR, SH, Congreso N° 2783: doc. cit.
- (141) Loc. cit., ANCR, SH, Gobernación, No. 3291 (1911); El ferrocarril cargaba \$7.24 por transportar 10 toneladas, y el servicio de faquines \$10 por tonelada
- (142) C. Hall, Op. cit., p. 62
- (143) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1886), anexo 84, p. 1; (1887) Anexo 12, p. 1-2, 8; (1888) Anexo 30, p. 1., J. B. Calvo, op. cit., p. 125
- (144) ANCR, SH, Gobernación, 3291, doc. cit.; J. Romagosa, Op. cit., p. 10.
- (145) ANCR, SH, Congreso, Nos. 3859, doc. cit.; 2094, doc. cit.; 2345, doc. cit.
- (146) J. Fernández, Op. cit., pp. 181-182.
- (147) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1899) p. 165 J. B. Calvo, op. cit., p. 116; G. O., octubre 16, 1890 p. 1252; G. O., octubre 23, 1890; p. 1280; Dirección General de Estadísticas y Censos, Anuario (San José, 1914), p. 73
- (148) ANCR, SH, G y M, N° 5777 (1886); Hacienda, N° 3303 (1900); Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1887), anexo # 6, p. 1; (1909), p. 196
- (149) ANCR, SH, Guerra y Marina, N° 5932 (1882); Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1883), pp. 6-8, 16, anexo # 4, p. 1; (1887), anexo # 15, pp. 2, 14; (1895), p. 170; (1906), pp. 1, 11; Informe de Marina # 1 (1908) pp. 186-187; (1919), pp. 367; (1920), pp. 281-282.

- (150) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1894) p. 38; (1907) p. 301; ANCR, SH, Congreso Nos. 15750 (1930); 11063 (1918)
- (151) J. B. Calvo, Op. cit., p. 111
- (152) Ministerio de Hacienda y Comercio, Op. cit., p. 7; ANCR, SH, Congreso, No. 2564 (1899)
- (153) ANCR, SH, Congreso , No. 5005 (1884); Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1922), p. 269; (1923), p. 90; (1926), pp. 149, 154-155; (1900), p. 15; (1913), p. 242. En la reparación del faro de ese año, se construyó un muelle de 75 mts. de largo y 4 mts. de ancho, para poder dar un mejor servicio al faro.
- (154) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1886) anexo 84, p. 2; (1901), p. 34; (1906), p. 3; (1907) pp. XXIII, 301; (1913), p. 239; (1914), p. 262; (1915), p. 170; (1919), p. 369; (1920), p. 289; (1926), p. 157; ANCR, Sh, Fomento, No. 815, doc cit. Congreso, No. 15750, doc. cit.
- (155) Ministerio de Hacienda, Op. cit., pp. 6-7; ANCR, SH, Congreso No. 14057 (1925); 2564, doc. cit.; 13359 (1924); Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1926), p. 156.
- (156) J. Romagosa, Op. cit. p. 9; T. Soley G., Op. cit. pp. 332 y siguientes, Vol. 1; C. Cardoso, art. cit. p. 38, sostiene que el primer contrato con la Pacific Mail Co. se firmó en el gobierno de Don Juan Rafael Mora.
- (157) Ministerio de Guerra, Memoria (San José, 1887), pp. 11-13
- (158) A excepción de que se indique lo contrario, todo lo referente a las líneas navieras ha sido tomado de las fuentes indicadas para cada una de ellas en el cuadro 3 y 4
- (159) Mala Real Británica; ANCR, SH, Guerra y Marina, No. 4465, doc. cit., Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886), anexo No. 58, pp. 1-2; (1889) anexo No. 121; (1895), p. 165; (1899) p. 160.

- (160) Compañía de Vapores Ingleses Atlas ANCR, SH Congreso, números 8973 (1884); 12521 (1884); Guerra y Marina, número 4465, doc. cit., Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886) anexo número 56, pp. 1-2; (1889) sp.; (1884) pp. 9-10
- (161) Compañía General Trasatlántica Francesa, ANCR, SH, G. y M., número 7988 (1884) 4465, doc. cit.; Congreso, 9015 (1884); 12521, doc. cit.
- (162) Compañía de Vapores Harrison, Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886) anexo número 57, pp. 1-2
- (163) Compañía de Vapores Foxhall, ANCR, SH, G. y M. número 5777 (1886); número 4465 doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886) anexo número 59, pp. 1-2; (1887), anexo número 9, p. 1; (1888) anexo número 37; (1889), anexo número 126; (1894) p. 7
- (164) Compañía Hamburgues-Americana, ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1911) p. 250
- (165) Compañía Trasatlántica de Vapores de Barcelona, ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.
- (166) Sociedad Hoadley Ingalls y Compañía, ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.
- (167) Prince Line Steam Ship Company, ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1895) pp. 5-6; (1894) p. 10; (1899) p. 159
- (168) Caribbean Steamship Company, Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1894-95) pp. 10-12
- (169) Banano Steam Ship Company, Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1895) pp. 163-64
- (170) Compañía de Navegación Italiana a vapor "La Veloce" Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1896) pp. 122-24; (1899) pp. 159-60
- (171) Casa Snyder Hnos., Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1899) Anexo número 24, pp. 156-58

- (172) Compañía de Vapores de Las Malas del Pacífico, ANCR, SH, Guerra y Marina, números 5321 (1881), 4465 (1888); 4465 (1891); 6054 (1891); 2560 (1904); Congreso, números 8882 (1884) ff. 1-7; 9293 (1887); 2074 (1891); 2226 (1895); Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1887) anexo número 4, pp. 1-3; (1888) anexo número 1, pp. 1-2; (1894) pp. 12-16; (1895) p. 162; (1899) p. 159; (1902) pp. 27-29; (1903) p. 67; (1909) pp. 195-197; (1919) p. 7; (1912) p. 55
- (173) Vapores Alemanes Kosmos, ANCR, SH, Congreso, números 9009 (1884) ff. 9-13; 9183 (1886); Guerra y Marina, números 5004 (1886) ff. 5-7; 4465, doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886) anexo número 60, pp. 1-2; (1887), anexo No. 1, p. 1
- (174) Compañía de Vapores del Marqués del Campo, Department of State, Foreign Relations, Washington Printing Office, 1887-1888, pp. 83-167
- (175) Compañía Hamburg Pacific Dampfschiffs Linie, ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1889) sp.; (1895) pp. 95-97
- (176) Pacific Steam Navigation Company y Compañía Sudamericana, Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1899) pp. 160-162
- (177) Véase nota número 172
- (178) ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.
- (179) Véase notas números 172, 176
- (180) Véase notas números 161, 171, 173
- (181) ANCR, SH, Congreso, número 2096 (1891)
- (182) Véase notas números 159, 160, 161, 163, 164, 162, 165
- (183) ANCR, SH, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit.
- (184) Department of State, Foreign Relations, doc. cit., pp. 83-86
- (185) ANCR, SH, Congreso, número 9429 (1887). Se otorga la concesión para los buques que presten servicios en el Atlántico; número 9427 (1887). La hace extensiva para el Pacífico; Department of State, ibidem., pp. 94-95

- (186) Dept. of State, ibidem., p. 86 (Traducida por la autora)
- (187) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1888) anexo número 147, cit. de Periódico "La Estrella de Panamá", 6 de octubre de 1888, número 92
- (188) Ibidem; anexo número 147. Carta de Apolinar de Jesús Soto, Secret. de G. y M. al Ministro de Relaciones Exteriores, de 18 de octubre de 1888
- (189) Department of State, Foreign Relations, doc. cit.; anexo número 79, p. 97
- (190) Ibid., anexo número 88, pp. 117-118 (Traducido por la autora)
- (191) Ibid., anexo número 112, p. 155; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1888) anexo número 1
- (192) ANCR, SH, Guerra y Marina, número 5932 (1882)
- (193) Véase cita número 171
- (194) Véase cita número 172
- (195) ANCR, SH, Congreso, número 13334 (1924)
- (196) T. Soley G., Op. cit., pp. 331-2 Véase cita número 174
- (197) ANCR, SH, G. y M., número 2505 (1903). La casa de Felipe J. Alvarado y Compañía solicitó el pago de la subvención para esas compañías; véase cita número 176
- (198) ANCR, SH, Congreso, número 9293, doc. cit., s.f.
- (199) Véase notas números 163, 160, 175
- (200) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1898) p. XIV
- (201) ANCR, SH, G. y M. número 4465, doc. cit.; número 9179 (1920); Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1909) pp. 195-97; (1912) p. 55; (1919) p. 7; (1929) p. 11
- (202) Véase Supra, pp. 27
- (203) W. Stewart, Op. cit., pp. 157-159

- (204) C.D. Kepner, Jr. y J.H. Soothill, Op. cit., pp. 180-181, 187-189
- (205) Ibid., p. 190
- (206) Ibis., pp. 180, 181, 187, 189
- (207) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1924) p. 108
- (208) C.D. Kepner Jr. y J.H. Soothill, Op. cit., p. 189, cit. de escrito de Carlos Collado del 18 de agosto de 1933
- (209) Este aparte se basa únicamente en el servicio de transporte marítimo realizado por compañías bajo contrato (Cuadros 5 y 6). Fueron estos en todo caso, los que jugaron el papel de mayor significación en el desenvolvimiento del comercio exterior
- (210) J.B. Calvo, Op. cit., p. 116
- (211) Esta compañía generalmente hacía correr vapores adicionales en el periodo de la exportación de café
- (212) Queda a discusión de la compañía tocar a la vuelta, si la carga es inferior a 50 toneladas
- (213) Esos tres vapores pueden ser suprimidos por la compañía. Por lo general el servicio prestado por esta empresa fue irregular en la mayor parte del periodo.
- (214) No tocarán al regresar si la carga es inferior a 50 toneladas
- (215) Véase notas números 159-176
- (216) ANCR, SH, Guerra y Marina, número 6005 (1880); el contrato estipula que se visitará el puerto únicamente una vez al mes; número 4465 doc. cit.; G.O. 23 de octubre de 1885, p. 928. De acuerdo a estos documentos, los vapores correo de la compañía tocarán dos veces al mes y los de carga una vez al mes
- (217) La compañía se obliga a aumentar el servicio conforme lo requiera la producción bananera
- (218) Department of State, Serie de Relaciones Comerciales de U.S.A., Washington, Government Printing Office, 1902, Vol I, pp. 1140-1141

- (219) Loc. cit. p. 1140
- (220) G. O. 9 y 16 de enero de 1883, pp. 23, 52; 28 de marzo de 1883, p. 298; 16 de marzo de 1883, p. 279; en esas fechas se mencionó que la compañía de vapores del Marqués del Campo visitará Limón, no obstante que esa compañía no firmó contrato con el Gobierno para prestar servicios por ese puerto, según Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1883) p. 8
- (221) Véase notas números 159-176
- (222) ANCR, SE, Guerra y Marina, número 4465, doc. cit. y los contratos respectivos
- (223) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1887) p. 12
- (224) Véase Supra, pp. 139
- (225) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1896-97) pp. 126-7. Cartas del Secretario Juan Bautista Quirós a Agentes de Las Malas del Pacífico
- (226) ANCR, SH, Guerra y Marina, número 2658 (1905); 6427 (1882); Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1906) Inf. de Marina número 1; (1907) p. 209
- (227) Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1889-1890) anexo número 118, respuesta del Secretario en el Despacho a los Agentes de la Compañía de vapores del Pacífico ante el ofrecimiento de éstos para aumentar el servicio y la subvención
- (228) ANCR, SH, Congreso, números 9224 (1886); 9421 (1887); Guerra y Marina, número 5336 (1886); Ministerio de Guerra, Memorias (San José, 1887), anexo No. 2, p. 1
- (229) Department of State, Foreign Relations..., doc. cit., anexo número 71, p. 83-86
- (230) Ministerio de Guerra y Marina, Memorias (San José, 1899) p. XX
- (231) Véase notas números 173, 176

- (232) ANCR, SH, Congreso, número 12166 (1921)
- (233) G.O., 25 de febrero de 1883, p. 213
- (234) G. O., 16 de febrero de 1883, p. 174; 19 de agosto de 1883, p. 810
- (235) C.D. Kepner, Jr. y J.H. Soothill, Op. cit., p. 183
- (236) Ibidem., pp. 184-5
- (237) Véase Supra, p. 6
- (238) F.M. Núñez, op. cit., pp. 207-8; J. B. Calvo, op. cit., p. 136. ANCR, SH, Fomento, número 953 (1887); Congreso, números 8775 (1881); 9385 (1887); 10589 (1889); 12390 (1921); 11744 (1920)
- (239) ANCR, SH, congreso, números 11728 (1920); 12120 (1920) 15596 (1929); 12606 (1922); 12384 (1921)
- (240) Supra, pp. 12-3
- (241) J.B. Calvo, Op. cit., p. 115; Rufino Gil Pacheco, Ciento cinco años de vida bancaria en Costa Rica, San José, Editorial Costa Rica, 1974, (Segunda edición) pp. 50, 68, 72; T. Soley G., Op. cit., pp. 323, 4
- (242) R. Gil P., Op. cit., pp. 51-52, 73, 78, 87
- (243) Estatutos del Banco de la Unión de descuentos y Préstamos, 1885, San José, Imprenta de José Canalias Plaza Principal, 1886, pp. 2, 3; Manuel Quirós, Informe Banco Anglo, San José, 1926, pp. 4, 5
- (244) J.B. Calvo, Op. cit., p. 115; R. Facio, Op. cit., Vol. I, p. 70; R. Gil P., Op. cit., pp. 51-53, 68, 78; T. Soley G., Historia Monetaria de Costa Rica, San José Imprenta Nacional, 1926, pp. 219-220
- (245) James McScott, Directorio Comercial y Arancel de Aduanas de Costa Rica, San José, Librería e Imprenta de Antonio Lehmann, 1908, p. X; Secret. de Hda. Leyes de Bancos y Cambio, San José, Tipografía Nacional, 1903, p. 5; Censo Comercial de 1907, San José, Tipografía Nacional, pp. 3, 84; Conversaciones con el Sr. Jorge Lyon

- (246) Rufino Gil P., Op. cit., pp. 95-96, 97, 98, 99
- (247) Informe del Banco Mercantil, San José, Imprenta Lehmann Sauter y Cia., (Duodécimo informe presentado a la Asamblea General de Accionistas al 30 de junio de 1920), pp. 18-20
- (248) Rufino Gil P., Op. cit., pp. 54, 99, 100; Banco Anglo, Op. cit., pp. 2-3
- (249) Rufino Gil P., ibidem., pp. 68-71, 100-101, 130-131
- (250) C. Hall, Op. cit., pp. 46-47; R. Gil P., ibidem., pp. 76-77
- (251) Véase supra, pp. 19
- (252) James McScott, Op. cit., p. X; Conversaciones con D. Jorge Lyon
- (253) C. Hall, Op. cit., pp. 45-46
- (254) Véase supra, p. 30-31
- (255) Censo Comercial de 1907, doc. cit., p. 3; James McScott Op. cit., p. X
- (256) Supra, p. 30, 31
- (257) ANCR, SH, Congreso, número 10995 (1915); Rufino Gil P. Op. cit., p. 95
- (258) A. G. Kenwood y A. L. Loughheed, Op. cit., pp. 182-184; T. Soley G., Historia económica..., Op. cit., Vol. I, pp. 324, 345; Vol. II, pp. 17, 19-21
- (259) T. Soley G., ibidem., Vol. I, p. 18. Hacia 1847-1851 la producción de las minas de oro de California y Australia provocan una baja de este metal, y un alza de la plata, estimulada además ésta última por la fuerte demanda proveniente de los mercados asiáticos. En consecuencia, el deterioro de las minas de oro coincidió con el descubrimiento de nuevas minas de plata en U. S. A. con la introducción de innovaciones en la forma de trabajar el mineral, y con el establecimiento del patrón oro en diferentes países, lo que provocó la situación inversa, es decir, la mayor movilización del oro relativamente escaso en relación a la plata

- (260) Dirección General de Estadística y Censos, Resumen Estadístico (San José, 1883-1910) p. 69, estos datos son considerados en la obra como el tipo de cambio sobre Londres, pero a la confrontación con otras fuentes nos permitió deducir que más bien es sobre el dólar.
- (261) T. Soley G., Op. cit., Vol. I, pp. 324, 345; Vol. II, pp. 17, 19, 21, La Casa de la Moneda no realizó acuñación alguna desde 1880 a 1885, y desde esa fecha Hasta 1893, únicamente acuñaciones "de plata divisoria" pero no de pesos plata ni pesos oro de ningún valor
- (262) Ibidem., Vol. II, p. 21
- (263) Ibidem., p. 29; A. G. Kenwood y A. L. Loughed, Op. cit., pp. 188-190
- (264) T. Soley G., ibidem., Vol. II, pp. 34-41; Historia Monetaria, Op. cit., p. 202, A. G. Kenwood y A. L. Loughed, ibidem., pp. 182-3; R. Facio, Op. cit., II Vol., pp. 18-19
- (265) T. Soley G., Op. cit., Vol. II., pp. 99, 104, 105
- (266) A. G. Kenwood y A. L. Loughed, Op. cit., Vol. I., pp. 160, 191, 193, 194
- (267) Ibidem., Vol. II., pp. 35-36, 40-50, 85
- (268) T. Soley G., Op. cit., Vol. II., pp. 109, 110
- (269) Ibidem., II Vol., pp. 105, 112-116
- (270) Ibidem., II Col., pp. 113, 114, 121, 139; ANCR. SH, Congreso, número 10995 (1915) doc. cit., sf.
- (271) ANCR, SH, Congreso, números 11273 (1917); 12366 (1921)
- (272) T. Soley G., Historia Monetaria, Op. cit., pp. 144-155, 164-165
- (273) T. Soley G., ibidem., pp. 166, 167, 203; Historia Económica..., Op. cit., vol. II., pp. 118, 121, 122, 135-144, 161-168
- (274) T. Soley G., Historia Económica..., ibidem., Vol. II., pp. 170-177; 266-267, 201-206, 228, 229, 259, 261; Historia Monetaria, ibidem., pp. 170-179, 194-197, 202-205, 235, 237

- (275) Historia económica..., ibidem, Vol. II pp. 266-7, 280-1
- (276) Ibidem., Vol. II, pp. 282-85
- (277) Supra, pp. 21-23
- (278) Supra, pp. 23 ; R. Facio, Op. cit., vol. I; J. L. Vega, La formación..., Art. cit., pp. 97, 103, 104; C. Cardoso, art. cit., pp. 34, 39; C. Hall, op. cit., pp. 39, 40 CR-XX, op. cit., pp. 313-16 (Dunlop)
- (279) J. L. Vega, ibidem., pp. 98-100; O. Sunkel y P. Paz, op. cit., pp. 307-310, 63, 64; Véase Supra, p. 22

(280) R. Facio, Op. cit., p. 45

(281) Véase supra, pp. 18-19

(282) Dirección General de Estadística y Censos, Anuarios (San José, 1897) pp. 6-8 (1910) pp. 155-156; (1920) pp. 208-209; (1930) pp. 159-160

	1897	1910	1920	1930
Reino Unido	57.52	82.04	46.79	74.14
Alemania, Hamburgo y Bremen	23.27	7.56	1.24	13.59
U.S.A.	16.12	8.93	46.67	10.72
Otros	3.06	1.45	5.28	1.53
Total	100	100	100	100

(283) Otoniel Pacheco, Directorio de la Ciudad de San José, Costa Rica, Tipografía Nacional, 1895, pp. 47, 48; Dirección General de Estadística y Censos Anuarios (San José, 1910) pp. 154-155; (1920) pp. 209-210; (1930) pp. 157-159

(284) Véase supra pp. 30-1

(285) C.D. Kepner y J.H. Soothill, Op. cit., pp. 250-255

(286) A partir de 1915 nos fue imposible recolectar datos de las principales casas importadoras. La Cámara de Comercio, afirma haber perdido toda esa información en tres incendios que han sufrido durante su existencia

- (287) Otoniel Pacheco, Op. cit., pp. 4, 5; Alfredo Greñas, Directorio Comercial, San José, Imprenta del autor, Librería Española de María U. de Lines, 1898, p. 87; Censo Comercial, 1915, Op. cit., pp. 4-5; James Mc-Scott, Directorio Comercial y Arancel de Aduanas de Costa Rica, San José, Librería e Imprenta A. Lehmann, 1908, p. VI, XI
- (288) Otoniel Pacheco, ibidem., p. 7; conversaciones con el Sr. Jorge Lyon, G. O., 18, 19, 20, 21 de enero de 1883 pp. 56, 64, 68, 72; G. O., 2 de agosto de 1885, p. 642; G. O., 6, 9 de enero de 1883, pp. 18, 24
- (289) Véase Supra, p. 46
- (290) Secretaría de Relaciones Exteriores, Colección de Tratados, San José, Tipografía Nacional; 1907, pp. 63-83, 101-109; Colección de los Tratados Internacionales celebrados por las República de Costa Rica, San José, Tipografía Nacional, 1892, pp. 322, 337; Department of State, Treaty and other International Acts of the United States of America, United States Government Printing Office, 1937, Vol V, pp. 985-1005
- (291) ANCR, SH, Congreso, números 3230 (1907); 14875 (1910); 11115 (1918); 15299 (1928); 15700 (1930)
- (292) G. O., 10 de junio de 1897, p. 564
- (293) ANCR, SH, Congreso, números 9082 (1886); 9404 (1887); 2270 (1896); 3066 (1904); 3135 (1906); Véase Supra, p. 167
- (294) ANCR, SH, Congreso, número 3952 (1892), sf.
- (295) ANCR, SH, número 2650, Congreso (1901), sf.
- (296) Secret. de Relac. Ext., Colección 1907..., Op. cit., pp. 97-99
- (297) ANCR, SH, Congreso, números 12348 (1921); 13235 (1924)
- (298) ANCR, SH, Congreso, números 9140 (1885); 9184 (1886); 9418 (1888)
- (299) Secretaría de Relaciones Exteriores, Colección 1907..., Op. cit., pp. 215-233

- (300) ANCR, SH, Congreso, números 2292 (1896); 2267 (1896); 2576 (1900); 2841 (1902); 12795 (1923); 2854 (1903); 11508 (1915); 13232 (1924); Secret. de Relac. Ext., Colección 1907..., Op. cit., p. 2
- (301) ANCR, SH, Congreso, número 15688 (1930)
- (302) O. Sunkel y P. Paz, Op. cit.; pp. 310-312; R. Facio, Op. cit., pp. 47
- (303) Cuadro elaborado en base a los datos existentes en las Memorias de Hacienda y Comercio de cada año, gentilmente suministrado por el Licdo. Ml. Calderón quien estudió exhaustivamente este tema en su tesis
- (304) C. Merz, "Coyuntura...", art. cit. pp. 443, 446, 448; T. Foley G., Historia económica..., op. cit., Vol. II pp. 108-109
- (305) ANCR, SH, Hacienda, números 3672 (1903); 4243 (1902); 958 (1894); 724 (1892); 712 (1884); Congreso, números 2865 (1902); 2903 (1903)
- (306) M. Calderón, tesis cit., p.p. 55-9

CAPITULO III

DINAMICA DEL COMERCIO EXTERIOR

La dinámica del comercio exterior consiste primordialmente en el análisis de la evolución de las principales variables que integran e intervienen en el proceso del intercambio comercial de nuestro país con el resto del mundo. Importa, por tanto conocer, qué países eran los principales mercados para la exportación nacional y cuáles los proveedores del flujo importador, así como la relación existente entre ellos y la nacionalidad de las principales flotas navieras que visitaron los puertos nacionales; a través de los cuales se transportaban los artículos sujetos a la comercialización. Además es necesario determinar qué artículos y en qué proporción han integrado las exportaciones y las importaciones.

El aspecto de mayor relevancia en la dinámica del comercio exterior lo constituye el comportamiento experimentado a corto y a largo plazo por el movimiento de exportación e importación, así como, el resultado pasivo o activo de la balanza comercial.

Pasamos a analizar seguidamente en forma detallada, los aspectos mencionados que configuraron la dinámica del comercio exterior de nuestro país en los años de 1880 a 1930.

A.- MOVIMIENTO MARITIMO EN LOS PUERTOS DE LIMON Y PUN-
TARENAS

En el período comprendido entre 1883 y 1935, según se demuestra (Figs. 9 y 10 en p. 228), el movimiento marítimo de los puertos de Limón y Puntarenas presentó una tendencia general ascendente en ambos, aunque con mayor intensidad y a un nivel superior en el caso de Limón que en el puerto del Pacífico; íntimamente vinculado con el acelerado crecimiento que experimentó el comercio de exportación e importación.

Así, mientras que los barcos que entraron al puerto de Limón y su tonelaje se concentraron básicamente entre los 100 y los 1500 barcos y las 100.000 y 300.000 toneladas, en el caso de Puntarenas, el número de barcos que ingresaron a ese puerto, se localizaron principalmente entre 90 y 200, y el tonelaje respectivo fluctuó entre las 10.000 y las -- 600.000 toneladas.

La existencia de un tráfico marítimo mayoritario, con un ritmo de crecimiento más acelerado, en el caso de Limón que en el de Puntarenas, obedeció a que el primero contaba con una buena línea de comunicación con el interior del país: el ferrocarril al Atlántico, junto con una estratégica ubicación en relación a los principales mercados y centros industriales internacionales, y por tanto a su condición de centro de des-

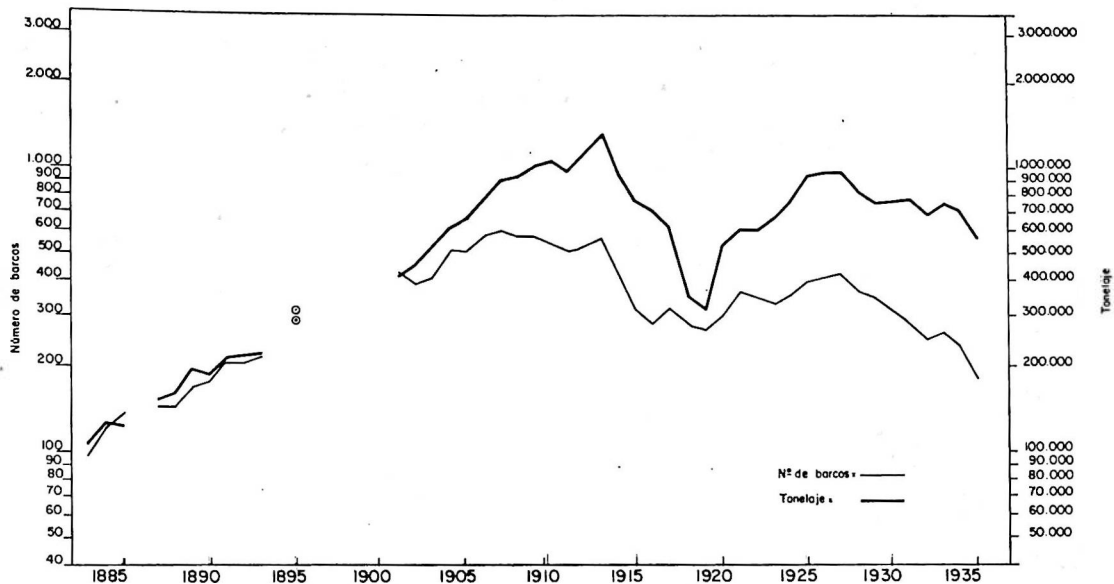


FIGURA 9 . NUMERO DE BARCOS Y TONELAJE RESPECTIVO QUE ENTRARON AL PUERTO DE LIMON (1883-1935)

Fuente : Dirección General de Estadística, Monografía Estadística (San José, 1895), Informe 1895-1908 (San José 1908), Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935) Informe (San José 1883-1893)

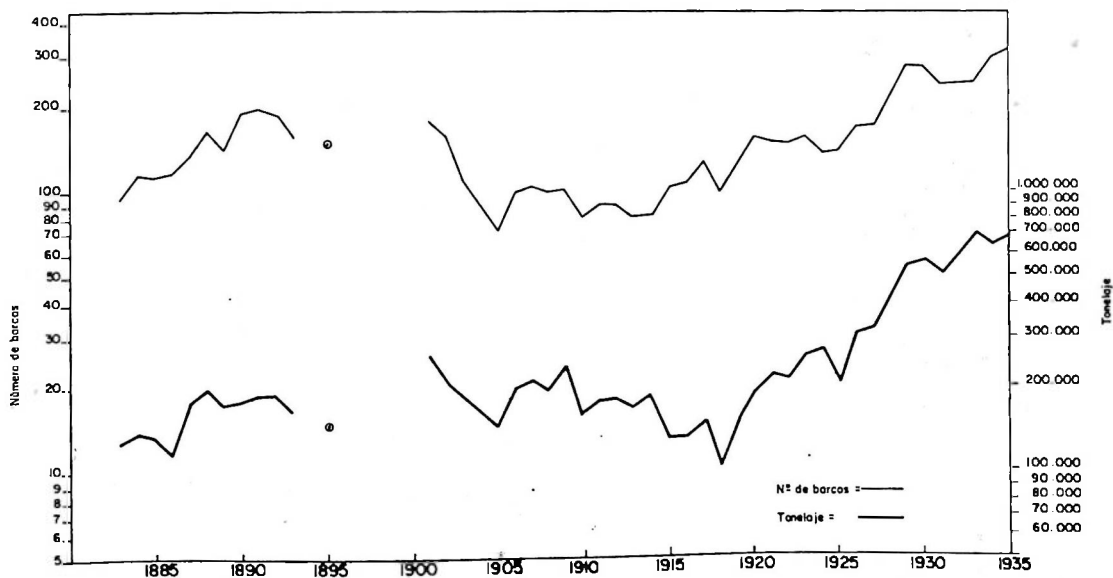


FIGURA 10 . NUMERO DE BARCOS Y TONELAJE RESPECTIVO QUE ENTRARON AL PUERTO DE PUNTARENAS (1883 - 1935)

Fuente : Los mismos de la Figura 9

pacho y recibo de volúmenes de carga mayores, lo que le aseguró un servicio regular de vapores más eficiente y frecuente (1). Además influyeron las condiciones naturales que hacían de él un buen puerto, complementadas por la existencia de unas instalaciones portuarias bastante completas.

Por su parte, Puntarenas controlaba un volumen inferior del movimiento marítimo. Tanto su situación menos favorable en relación a los mercados y centros industriales, así como, sus vías de comunicación con el interior y la existencia de un servicio marítimo menos constante y eficiente, pero más caro, unidas a sus escasas condiciones naturales como puerto de altura y a su deficiente infraestructura portuaria, actuaron en el sentido de perjudicar sus actividades marítimas.

En ambas figuras se puede apreciar una concordancia relativa entre el comportamiento de la curva de los barcos y del tonelaje, correspondientes al Puerto de Limón y al de Puntarenas, pero no sucedió lo mismo en el nivel en que se mantuvieron cada una de ellas.

En el caso de Puerto Limón, la curva (Fig. 9) referente al tonelaje de las embarcaciones está en un nivel superior a la del número de barcos, casi imperceptible en un principio. Esa diferencia empezó a ensancharse a partir de 1901.

En contraste, la curva de los barcos referente al Puerto de Puntarenas (Fig. 10) se mantuvo en forma constante en

un nivel superior a la del tonelaje, lo que permite deducir en comparación con lo ocurrido en Limón, que en gran medida, las embarcaciones que visitaron este último, eran principalmente vapores con un elevado volumen de carga, mientras que las que arribaron a Puntarenas más que vapores eran veleros, goletas, etc., con un tonelaje bastante reducido.

Seguidamente se analizará el comportamiento de las curvas de movimiento marítimo de Limón y Puntarenas respectivamente.

En el caso de Puerto Limón, se presenta un alza marcada que se intensificó a partir de 1901, vinculada probablemente con la finalización del Ferrocarril al Atlántico. Las consecuencias de la construcción de esa obra no pudieron percibirse en el gráfico con anterioridad debido a la ausencia de información para construirlo en ese período.

Esa tendencia ascendente se mantuvo hasta 1913, año cumbre en la exportación de banano con la excepción del corte introducido en 1909, relacionado con una baja en la producción de la fruta (2).

A partir de esa fecha, la curva presentó un descenso - marcado que alcanzó su punto más bajo en 1918, debido a la interrupción y a los trastornos que la Primera Guerra causó en el desarrollo normal del tráfico marítimo. Seguidamente se presentó un ascenso que culminó en los años de 1925 a 1927, caracterizados por un movimiento intenso de exporta-

ción e importación, para iniciar a continuación un descenso lento, relacionado con el decaimiento de la explotación bananera en la zona Atlántica.

Por otra parte, el análisis referente al Puerto de Puntarenas (Fig. 10) refleja una tendencia fluctuante no necesariamente hacia el alza, ligada a la competencia que le estableció el Puerto de Limón, a partir de su habilitamiento, a tal punto que el número de barcos que entraron al puerto en 1891 no se volvió a superar sino hasta 1925-26.

Así, a partir de su punto más bajo en 1905, la curva inició el ascenso hasta 1935, matizado por alzas y bajas. La más marcada de estas últimas correspondió a 1917, debido a los efectos de la Primera Guerra como se explicó en el caso de Limón. La tendencia expansiva estuvo vinculada a la finalización del Ferrocarril al Pacífico en 1910, y a su electrificación a fines de la década de los 20, a la apertura del Canal de Panamá, así como al inicio de la actividad bananera en el Pacífico del país.

B.- LA EXPORTACION E IMPORTACION POR LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS (3)

1.- La Exportación

Las tendencias generales presentes en la Figura 11 (en p. 236), nos permiten deducir, que el Puerto de Li

món concentró en mayor medida la exportación nacional que el Puerto de Puntarenas. La curva referente al primero se mantiene a un nivel superior relativamente constante sobre todo a partir de 1906, si se compara con la correspondiente al Puerto del Pacífico, que se encuentra en un nivel inferior, y refleja un movimiento intercalado por fuertes fluctuaciones.

Hacia el Puerto de Limón, que presentaba condiciones más favorables para la exportación, como ya hemos explicado, se destinó gran parte de la producción de café y la totalidad de la producción de bananos, cuya área de explotación se encontraba ubicada en el Atlántico, los principales componentes de la exportación del país.

El Puerto de Puntarenas, por su parte, absorbió principalmente la exportación de algunos productos como la madera, los cueros, el oro, la concha perla, etc., actividades todas localizadas en la zona Pacífica de Costa Rica (4), y sólo subsidiariamente la exportación de café; ya fuera el grano producido hacia el oeste del Valle Central, o partes importantes del resto de la producción, especialmente cuando por alguna circunstancia se hacía imposible su salida por el Atlántico.

La comparación del comportamiento de ambas curvas nos demuestra, como en el período de 1883 a 1888 la exportación - por los dos puertos fluctuó, correspondiéndole la mayor parte de ella al Puerto del Pacífico. Desafortunadamente, la

laguna existente en la información de 1888 a 1905, únicamente nos permitió reconstruir el movimiento referente a los años de 1895 a 1897, en los que ya está presente la tendencia ascendente en la exportación de Puerto Limón, y en un nivel mucho más bajo la salida de productos por el Puerto de Puntarenas. En ese primer período de 1883 a 1888, fue mayor en términos generales la exportación por Puntarenas que la que se realiza por Limón y en el último año mencionado, el primero tendió al alza y el segundo a la baja, debido a la interrupción que sufrió la Vía Mixta por acción de las fuertes lluvias en 1887 (5). Sin embargo, el movimiento experimentado por Limón hasta entonces se había realizado en gran medida, en detrimento del tráfico de exportación controlado anteriormente por el Puerto de Puntarenas, "ya que el movimiento del país vino a converger en Limón como corolario natural del ferrocarril al Atlántico" (6), empresa que establecía una fuerte competencia a la vía de exportación por Puntarenas, mediante la reducción de sus fletes (7).

A partir de 1906, la exportación por el Puerto de Limón era bastante elevada en términos generales en relación a la de Puntarenas, y presentó una tendencia al alza leve, interrumpida por ascensos y descensos. Entre estos últimos, tenemos uno significativo en 1914, que después de una ligera recuperación cayó aún más en 1918. Ambos estaban relacionados con los trastornos provocados por la Primera Guerra Mun=

dial (8). Después de esa fecha, la exportación por esa vía se recuperó seguidamente y prosiguió ascendiendo en forma débil y marcadamente fluctuante hasta los años de 1926 a 1928, en que se mantuvo casi constante y alcanzó su punto culminante en el último de ellos, reflejándose así, el alza marcada de las exportaciones generales del país en ese período.

En 1929, la salida de productos nacionales por el puerto del Atlántico cayó catastróficamente, debido a la interrupción total de esa vía de exportación en 1928, consecuencia de la ruptura del Ferrocarril (9). Por tanto, la mayor parte de la cosecha de café se exportó por Puntarenas, situación que se refleja en el alza tan marcada que presentó la curva de exportación por ese puerto, en ese mismo año.

La curva referente al Puerto de Limón se recuperó en 1930, aunque no en un nivel tan elevado como el alcanzado en 1928, para volver a descender con fuerza hasta 1933 inclusive, consecuencia de la reducción del valor de la exportación total del país, particularmente de la del banano.

A su vez, la curva de las exportaciones por el Puerto de Puntarenas, refleja con posterioridad a 1906, un alza que cayó con fuerza en 1908, el año en que menos se exportó por este puerto en todo el período, debido a que aunado al escaso movimiento para la exportación que caracterizaba su actividad desde años atrás, precisamente a fines del año anterior, se desplomó el puente sobre el Río Barranca por las

fuertes lluvias, lo que dificultó el acceso al puerto. Además influyó el descenso experimentado por el precio de la madera de cedro y de la concha perla en ese entonces (10).

A partir de 1910 la salida de productos nacionales por el puerto de Puntarenas presentó un ascenso hasta 1911, para mantenerse casi en el mismo nivel de 1911 a 1914, años que correspondieron a un período de decaimiento en la explotación maderera y en las bucerías (11).

Se inició a continuación, en el último de esos años, un ascenso intenso hasta alcanzar su punto más elevado en 1919. Esa tendencia ascendente estuvo vinculada a la finalización del ferrocarril al Pacífico en 1910, lo que implicó el acceso mediante esa vía a un medio de transporte más rápido y con mayor capacidad de carga. También intervino la apertura del canal de Panamá en 1915 (12), hecho que provocó la disminución de la duración de las travesías hacia los mercados del Atlántico. Por último, probablemente influyó la utilización que de esta ruta hizo en alguna medida, el volumen de exportaciones que dejó de salir por Limón, debido a las dificultades ocasionadas por la Primera Guerra Mundial. De 1921 en adelante presentó un descenso muy acentuado, que coincidió con el experimentado por Limón ese año, aunque con menor intensidad, a partir de ese punto se dio un movimiento fluctuante, relativamente proporcional



FIGURA 11. VALOR DE LA EXPORTACION POR LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS (1883 - 1935)

Fuente: Dirección General de Estadística *Anuarios e Informes* (San José, los años respectivos)



FIGURA 12. VALOR DE LA IMPORTACION POR LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS (1883 - 1935)

Fuente: Los mismos de la Figura 11

entre sus alzas y sus bajas hasta 1927, la más acentuada de estas últimas, relacionada probablemente, con el éxito que tuviera el Ferrocarril al Pacífico en la competencia establecida con el Ferrocarril al Atlántico, como vía de exportación.

Después de 1927 (13), la curva de las exportaciones por Puntarenas manifiesta un crecimiento acelerado, ligado a la construcción del muelle en ese puerto, pero especialmente al gran volumen de café que se destinó al Pacífico, debido a la interrupción y mal estado de la vía del Atlántico (14) como ya se explicó. Esa inclinación culminó en 1928 y decayó en 1929. Tras una leve recuperación en 1931, alcanzó aun un nivel más bajo en 1932, acorde con la reducción del valor total de las exportaciones. A partir de ese año la exportación por ese puerto fluctuó hasta 1935.

2.- La Importación

La importación por los puertos de Limón y Puntarenas (Fig. 12 en p. 236) presenta una tendencia general marcadamente fluctuante en ambas curvas, aunque la de Puntarenas se encuentra a un nivel inferior que la de Limón con excepción de los años de 1888, 1929 y 1935 en que prácticamente se equipararon.

En términos generales, los vínculos comerciales princi-

pales establecidos por el país desde muy temprano al iniciarse la exportación de café, consolidaron la orientación Atlántica del comercio importador del país, estimulada luego con más intensidad, por la comercialización del banano, a pesar de las particulares condiciones en que se desarrolló esa actividad. De tal forma, que la vía por el Puerto de Limón presentaba mayores ventajas para el tráfico de importación. En primer lugar, la situación y equipamiento del puerto permitían un trayecto directo y rápido desde los centros productores de manufacturas hasta el puerto del Atlántico, donde las operaciones de desembarque se realizaban con mayor rapidez y seguridad, para ser despachados luego al interior mediante el Ferrocarril al Atlántico. Además, el privilegio otorgado a las compañías de vapores que hacían escala regularmente en el Puerto de Limón desde 1885 hasta 1891, sobre la reducción del 5% de los derechos de Aduana de las mercaderías de importación transportadas, favoreció sin lugar a dudas en el período inicial esta ruta (15).

La utilización del Puerto de Puntarenas como vía de importación, significó en cambio un trayecto más duradero y con trasbordos si las mercancías provenían de centros situados hacia el Atlántico, y directo y más rápido si eran del Pacífico. Indistintamente de cual fuera su lugar de origen, al llegar al Puerto debían de someterse a las operaciones

de desembarque, peligrosas, costosas y lentas (16), para tomar solo después de 1910 en todo el trayecto, el Ferrocarril al Pacífico. Este los transportaría a los principales centros de consumo. En el caso de poblaciones ubicadas cerca del puerto, como Esparta, San Ramón, los de la Provincia de Guanacaste se utilizaron otras vías de comunicación. Esas regiones constituyeron destinatarios considerables de gran parte de las mercaderías introducidas por vía del Pacífico, especialmente antes de la finalización del Ferrocarril (17).

En el período comprendido entre 1883 y 1888, el comportamiento de ambas curvas sigue la inclinación general ya descrita: alzas y bajas constantes, con el claro predominio del Atlántico como vía de importación sobre el Pacífico, salvo el año de 1888, en que casi convergen ambas curvas, como consecuencia de la ruptura de la Vía Mixta del Atlántico, por las lluvias excesivas de ese año (18), lo que provocó el consiguiente descenso en la importación por Limón y el aumento respectivo por el Puerto del Pacífico.

La laguna existente en la información sobre este asunto desde 1888 hasta 1905, y la evidente imposibilidad para construir las curvas respectivas, nos priva de conocer la conducta de la importación por ambos puertos durante ese período.

En el año de 1905 se refleja ya la tendencia general

predominante a partir de entonces, en relación a la introducción de la importación del país por los Puertos de Limón y Puntarenas. A partir de ese año el movimiento de importación por el puerto del Atlántico presentó oscilaciones marcadas, entre las que se destacan los descensos de 1915, y con mayor intensidad, el de 1918, vinculadas con el entramiento del transporte marítimo causado por la Primera Guerra Mundial, finalizada en 1917, y los consiguientes problemas para que el tráfico de importación se desarrollara fácilmente.

Con posterioridad a 1918, se refleja una intensa tendencia al alza que culminó en 1920, el año en que más se importó por la vía del Atlántico durante todo el período, y que correspondió a su vez con el aumento de las importaciones por el Puerto del Pacífico, a un nivel inferior claro está, resultado en ambos casos de la satisfacción del potencial de consumo de artículos de importación reprimido por la guerra. Seguidamente, la curva referente al Puerto de Limón descende hasta 1922, en que se inició de nuevo la recuperación a un nivel elevado hasta 1928, resultado del acelerado aumento del valor de las importaciones nacionales a finales de la década de 1920.

Se inició en ese mismo año de 1928, un descenso marcado hasta 1932, vinculado con la interrupción del Ferrocarril al Atlántico (19). Consecuentemente el trayecto descendente

de esta curva cortó el punto más alto alcanzado por la de Puntarenas durante todo el período correspondiente a 1929. También intervino la contracción de las curvas de las importaciones por Limón, la reducción del movimiento de importación a raíz de la crisis de 1929 y la depresión de los años 30. En 1932, se restablecen las importaciones hasta 1935.

Por su parte, la curva de importaciones por el Puerto de Puntarenas presentó después de 1905, un descenso marcado que alcanza su punto más bajo en 1908, el año en que se introdujeron menos mercaderías por ese Puerto en todo el período desde 1883 hasta 1935.

Tal situación obedeció, por una parte, a la efectiva competencia establecida por la vía de importación Atlántica, y por otra, a las dificultades creadas para la comunicación con el Puerto del Pacífico debido a la destrucción del puente sobre el río Barranca (20). Seguidamente se inicia una tendencia ascendente hasta 1912, ligada con las nuevas posibilidades que la finalización del Ferrocarril al Pacífico en 1910, brindó a la importación por esa vía. Se presentó luego una baja hasta 1915, que se acentuó especialmente de 1914 a ese último año, por la Primera Guerra Mundial. A partir de 1915, se abrió al servicio el Canal de Panamá, por lo que observamos un aumento marcado de la importación, relacionado probablemente con el descenso experimentado por las importaciones introducidas por Limón en

los años de guerra, especialmente de 1918, las que se destinaron en alguna medida a Puntarenas. Posteriormente ambas curvas presentaron una inclinación ascendente hasta 1920.

Después de 1920 se manifestó una tendencia descendente cortada en 1923. Acto seguido se presentó una intensa recuperación, presente también en las importaciones provenientes del Atlántico. Ambas situaciones reflejaron el marcado aumento de las importaciones nacionales en esos años, así como, en el caso concreto de Puntarenas los efectos de los avances del Ferrocarril al Pacífico como vía de importación, la construcción de nuevas obras portuarias y la interrupción de la vía del Atlántico en 1928. Esa situación favoreció a la vía de importación por el Pacífico, como lo demuestra el punto más alto alcanzado en 1929, en que se equipara con la curva representativa del movimiento de importación por el puerto de Limón tendiente a la baja.

Por último, se manifestó un descenso marcado correspondiente con el presentado por Limón hasta 1932, pero que cae a un nivel más bajo lo que reflejó el descenso en el valor de las importaciones globales del país. El tráfico importador no se recuperó sino a partir de 1932 en ambas curvas, pero con mayor intensidad en la del Puerto de Puerto de Puntarenas, en consecuencia de los mejores servicios prestados

por el Ferrocarril al Pacífico a partir de su electrificación en 1930, así como, por las recién edificadas instalaciones portuarias.

C.- EL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES Y LA PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES.

Los lineamientos generales referentes a la orientación del comercio exterior de Costa Rica de 1880 a 1930,; demuestran en primer lugar, que Estados Unidos e Inglaterra, y a un nivel inferior Alemania, con una participación discontinua en el período, constituyeron los principales mercados para la exportación nacional y los más importantes centros proveedores de artículos de importación (véase cuadros 10 y 11 en pp. 244-245, y figuras 13 a 18 en p. 246).

La elevada participación del café y del banano en la totalidad de las exportaciones nacionales, desde 1880 hasta 1930, alcanzó dimensiones tales que la orientación geográfica de la comercialización de estos dos artículos determinó en general los principales mercados para la exportación total del país. La escasa relevancia cuantitativa de los otros productos de exportación imposibilitaba la acción tendiente a variar las direcciones trazadas por los artículos mencionados. Esta situación se tornaba aun menos favorable si se toma en cuenta la estricta dependencia

Cuadro N° 10. COSTA RICA: DESTINO DE LAS EXPORTACIONES SEGUN PAISES (1883-1930) (%)

Año	Alemania	Estados Unidos	España	Francia	Hispano América	América Central	Italia	Inglaterra	Otras	TOTAL	Sin datos de destino
1883	10.84	27.17	-	10.82	3.25	-	-	47.92	-	100	
1885	12.24	31.56	0.01	10.60	1.41	-	-	44.12	0.06	100	
1891	4.38	41.15	-	0.53	0.26	0.92	-	52.76	-	100	
1895	18.10	30.66	-	2.65	0.37	0.33	-	43.23	4.35	100	0.31
1900				0.4	-						
1905	3.71	47.85	-	1.31	-	-	-	46.05	1.08	100	
1910	3.28	60.22	-	0.45	-	-	-	35.32	0.73	100	
1915	0.15	48.70	-	0.65	2.77	0.91	-	44.52	2.30	100	
1920	0.22	71.08	0.02	1.04	4.86	0.79	-	20.78	1.21	100	
1925	6.15	42.82	0.08	0.82	2.43	0.43	-	45.79	1.48	100	
1930	9.95	25.73	0.05	0.39	2.64	0.19	-	59.20	1.85	100	

Nota: Para 1900 no hay datos de destino de las exportaciones

Fuente: Dirección General de Estadística; Informe Estadístico (San José, 1883-1903); Resumen Estadístico (San José, 1883-1910); Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930); Sección Comercial Exportación-Importación (San José, 1906).

Cuadro N°11. COSTA RICA: PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES SEGUN PAISES (1883-1930) (%)

Año

Año	Alemania	Estados Unidos	España	Francia	Hispano América	América Central	Italia	Inglaterra	Japon	Otros	TOTAL
1883	4.56	34.21	0.23	12.04	0.81	4.15	-	4.40	-	-	100
1885	16.58	23.14	0.12	12.15	1.04	0.70	-	46.27	-	-	100
1891	20.46	28.55	7.30	10.46	4.50	2.87	-	25.63	-	0.33	100
1895	19.21	31.21	5.81	6.81	1.70	0.01	-	22.29	-	1.06	100
1900	13.59	46.20	2.60	5.94	-	-	-	27.30	-	4.37	100
1905	12.30	46.88	2.58	5.24	5.51	-	2	19.73	-	7.16	100
1910	11.29	55.95	2.55	3.26	0.70	-	-	17.42	-	7	100
1915	0.98	69.18	2.68	1.92	5.81	1.83	-	17.42	-	7	100
1920	13.42	52.11	1.46	2.59	3.42	0.82	-	12.52	-	6.09	100
1925	10.41	54.15	1.64	1.38	6.46	6.62	-	14.21	-	6.17	100
1930	12.28	49.79	1.44	2.89	3.47	3.86	-	15.62	-	6.48	100
1935	30.94	34.35	1.18	1.41	0.98	4.32	-	12.13	0.69	12.99	100
						4.01	-	9.07	-	11.15	100

Fuente: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893); Resumen Estadístico (San José, 1883-1910); Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930); Sección Comercial Importación-Exportación (San José, 1906).

FIGURA 13
(1883)

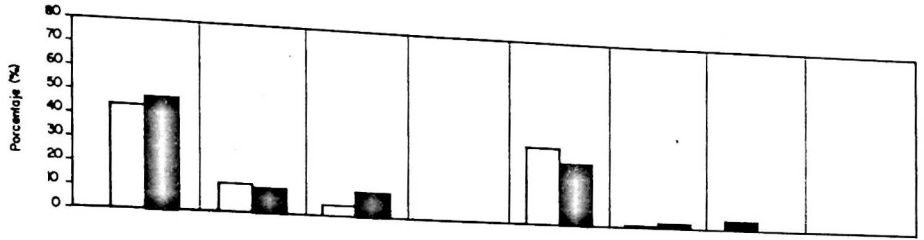


FIGURA 14
(1891)

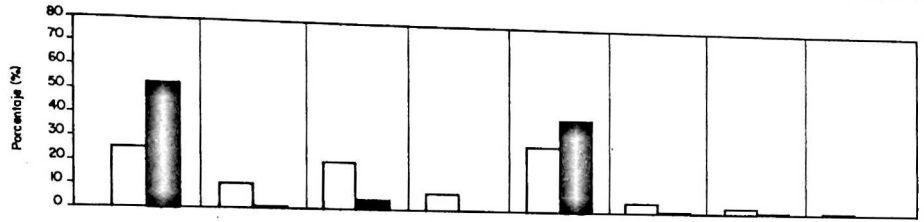


FIGURA 15
(1900)

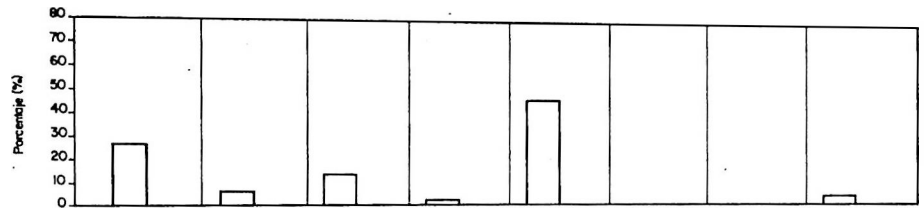


FIGURA 16
(1910)

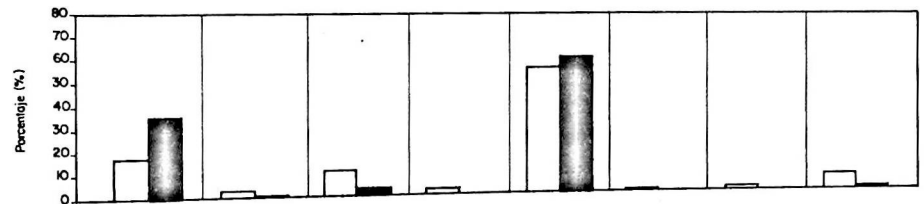


FIGURA 17
(1920)

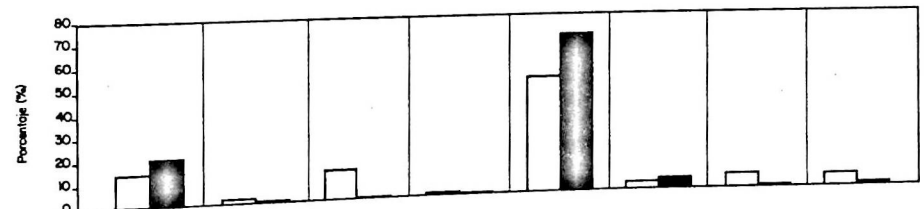
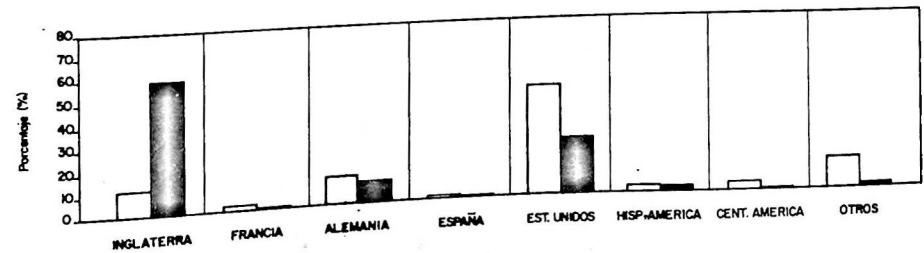


FIGURA 18
(1930)



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES Y
PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES

Importaciones : □
Exportaciones : ■

Fuente : Los mismos de los Cuadros 10 y 11

de esos dos productos del mercado inglés en el primer caso y del norteamericano en el segundo.

La identificación de los principales países que funcionaban a la vez como mercados para la exportación y como centros de procedencia de la importación obedeció, a que en nuestro país, los recursos en monedas fuertes proveídos por la exportación eran casi los únicos disponibles para financiar la introducción de bienes de todo tipo, de modo que fue la vinculación al mercado mundial mediante el café y el banano, la que generó la capacidad adquisitiva y los contactos comerciales con el exterior, que posibilitaron el desenvolvimiento del comercio importador, en la misma dirección en que se orientaba la producción para la exportación.

El hecho de que dos países básicamente y con menor relevancia otro, determinaron en gran medida, por su condición de únicos compradores, la naturaleza y el ritmo de crecimiento de las actividades de exportación, y que además, constituyeron esos mismos, los centros primordiales de abastecimiento del creciente consumo nacional, refleja la profundidad y las dimensiones de la dependencia del país, ligada a la formación de un sector productivo agroexportador. Este problema se agrava si contemplamos que la mayor parte de los navíos que configuraron el movimiento marítimo de los puertos nacionales desde 1880 hasta 1930, eran de bandera inglesa, norteamericana o alemana, como lo

veremos a continuación.

La dirección predominante en términos globales del intercambio internacional del país, se centró en el continente europeo, especialmente Inglaterra, Alemania, Francia, España y sólo después en Norteamérica.

En estrecha relación con las tendencias vigentes en el mismo período en el comercio mundial, se presentó por una parte, una participación decreciente de Inglaterra en el comercio exterior nuestro, más temprano en relación a las actividades de importación que a las de exportación. Por otra, se manifiesta la intervención creciente de U.S.A. en el comercio internacional en general y del país en particular, hasta llegar a desplazar a Inglaterra del lugar preponderante que ocupaba (21).

A continuación, analizaremos detalladamente el destino de las exportaciones y el lugar de procedencia de las importaciones tomando como base un año por cada cinco, a partir de 1883 (cuadros 10 y 11 y Figs. 13 a 18).

El análisis de los países receptores de la exportación costarricense en 1883 (Fig. 13), refleja en primer lugar la supremacía británica como el principal mercado para nuestros productos, especialmente del café, el principal hasta 1890. Desde los inicios de la comercialización del grano, el mercado inglés apreció la calidad y cotizó con precios elevados el producto costarricense. Del 75% destinado a

Europa, ese último país concentró cerca del 50% del cual, una parte era reexportada por casas alemanas establecidas en Londres a su país de origen (22). En una proporción muy reducida, este país fungió a la vez como consumidor de bananos costarricenses a partir de 1902 (23).

En orden de importancia le seguían al mercado inglés, el norteamericano con el 27% del total exportado, el cual ya controlaba en su mayor parte, como sucedería durante todo el período, la oferta de fruta proveída por la naciente explotación de banano y una parte reducida de la de café, que tendía a aumentar. Alemania y Francia absorbieron en ese mismo año de 1833, un porcentaje aproximado al 10% cada uno. A partir de 1885 (véase cuadro 10), el primero de estos países superó al segundo con un reducido margen, tendencia que se mantendría en el futuro por varios años. Tanto Alemania como Francia constituyeron mercados para la producción de café, aunque claro está, a un nivel inferior que Inglaterra. La participación de los países restantes en el año de 1885 fue de muy escasa importancia.

En relación a la importación en 1883, los dos primeros lugares fueron ocupados en su orden por Inglaterra y Estados Unidos, que participaron respectivamente con el 44% y el 34.2% del total importado. Este último país experimentó en 1885 un descenso marcado en relación al porcentaje controlado en el año anterior analizado, en beneficio de

la participación alemana que ascendió al 16.58%, logrando superar a la francesa, la que en 1883 le llevaba ventaja. Las importaciones provenientes de Hispanoamérica, Centroamérica y otros países se mantuvieron en estos y en los años subsiguientes en un nivel reducido. (véase cuadro 11 y Fig. 13). La preponderancia de la economía inglesa como fuente proveedora de productos manufacturados para las necesidades del consumo nacional, obedeció en gran medida, a los vínculos de carácter comercial que nos ligaron desde muy tempra no con ese país mediante la comercialización de la producción del café. Hasta el desenvolvimiento con fuerza de la actividad bananera, los recursos proveídos por el café fueron los únicos de los que dispuso el país para satisfacer las importaciones. Con el banano, se abrió la posibilidad del mercado norteamericano, el que acto seguido participó activamente junto con Inglaterra como exportadores hacia Costa Rica de productos manufacturados.

El lugar privilegiado ocupado en el comercio importador del país por Inglaterra en 1883 y en 1885, y el ascenso experimentado por Alemania en el último año, en relación a la evolución de la participación de U.S.A. era comentado en los siguientes términos por el cónsul en Costa Rica, J. Rich Wingfield: "Y sobre comercio, el hecho de que un largo porcentaje no viene de los Estados Unidos se debe únicamente a que no se ha hecho ningún esfuerzo por controlarlo. Los Estados Unidos tienen una ventaja decisiva sobre los

otros países. Los bananos necesariamente deben exportarse a los Estados Unidos y trigo, harina, maíz, tocina y kerosene, deben importarse de allá necesariamente. Inglaterra y Alemania envían cientos de miles de dólares para que sean invertidos en maquinarias y "patios", para la limpieza del café, para asegurarse ese cultivo; los Estados Unidos no invierten un sólo dólar, de manera que el café de primera clase costarricense...es desconocido en los Estados Unidos y la mayor parte de este valioso producto se va para Europa.

Las casas exportadoras de esos países se toman la molestia de establecer conexiones comerciales aquí, envían productos adaptados al gusto y deseo de esta gente, empacados cuidadosamente para que resistan el transporte a través del océano y sobre los caminos de montaña, y dan créditos a largo plazo, que es necesario en un país en donde el principal cultivo productor de dinero, el café, tiene que ser esperado por todo el año, y algunas veces un fracaso parcial, debe ser compensado por un extraordinario cosecha el año siguiente.

Hay una queja general de que no se puede conseguir crédito en los Estados Unidos; que no se pone ninguna atención al empaque (de productos). Y parece cierto que no se han establecido conexiones comerciales y no se han hecho esfuerzos sistemáticos para asegurarse el cultivo del café que es el equivalente del oro y la plata para el intercam-

bio...Parece ser que es cierto que en lo referente al comercio de Costa Rica, el comerciante norteamericano no está en la competencia. Es de esperarse que él pronto "entrará" y si lo hace debe estar seguro de que ganará" (24).

Las apreciaciones anteriores, se encuentran insertas en una intensa campaña de promoción de sus manufacturas desplegada por U.S.A. en el último cuarto de siglo XIX, no sólo en relación a Costa Rica, sino también con las diferentes regiones con que poseía una balanza comercial desfavorable como México, Centro y Sur América (25), y cuyos exitosos resultados en el caso de nuestro país, surtieron efectos en un plazo cercano, como ya veremos.

Para los años de 1891 (26) y 1895, los datos correspondientes (cuadro 10 y figura 14) presentan en relación al movimiento de exportación, la permanencia de las tendencias vigentes en los casos ya tratados en materia de mercados. Por una parte, la supremacía británica, con porcentajes del 52.7 % y 43.2% para los años antes citados, seguida de cerca por U.S.A., y este a su vez por Alemania, país que aumentó su participación alcanzando un 18.10% en el último año. A su vez, descendió en términos semejantes relativamente la norteamericana, que pasó del 41.15% en 1891 al 30.66% en 1895. El resto de los países con excepción de Francia y del grupo referente a otros, presentaron en 1895, una participación insignificante.

En materia de importaciones las tendencias manifiestas, en esos años: 1891 y 1895, y en 1900 (27), demostraron un cambio en relación a los casos analizados con anterioridad (véase cuadro 11 y Fig. 15).

Si bien desde 1891, Estados Unidos aparece como el principal centro exportador de manufacturas para nuestro país, esa tendencia se consolidó hacia 1900 en que le correspondió un porcentaje del 46.20%, y aunque la ventaja en relación a Inglaterra en el segundo lugar no fue muy significativa, esta última nación no volvería a recuperar el lugar primado antes de 1930.

Por último, Alemania en tercer lugar, ocupó una posición relevante equivalente al 13.59%, en relación a los dos siguientes: Francia y España, y luego a un nivel muy reducido se mantuvo la participación de los países restantes. Los cambios ocurridos estuvieron vinculados a los lineamientos vigentes en la economía internacional de esos años, caracterizados por el desplazamiento de Inglaterra del lugar hegemónico por parte de U.S.A. Esta situación se manifestó en el área de la circulación de mercaderías, en la disminución de la participación inglesa en el monto total de las importaciones mundiales, y en la tendencia ascendente presentada por las importaciones provenientes de U.S.A. y de Alemania (28).

También, y estrictamente en relación al caso de

Costa Rica, influyó el aumento de la exportación de bananos hacia el mercado norteamericano en esos años, ya que puso al servicio de las actividades importadoras, el transporte marítimo encargado del traslado de la fruta, caracterizado por la periodicidad y rapidez de sus viajes. Por otra parte, la corriente exportadora dirigida hacia ese mercado, creó contactos de índole comercial y financiero, que estimulados por la mayor cercanía de ese país y por la política ya mencionada de su gobierno, favorecieron la orientación en ese sentido del comercio importador costarricense (29).

Los datos correspondientes a los años de 1905 y 1910 (cuadro 10 y Fig. 16), reflejan cambios trascendentales en relación a los principales países destinatarios de la producción para la exportación del país. En primer lugar, y en desacuerdo con la tendencia operante hasta entonces el mercado norteamericano ocupó el primer lugar, con porcentajes del 47.85% y 60.22% respectivamente, en detrimento de la posición tradicionalmente ocupada por Gran Bretaña, nación que únicamente la recuperaría provisionalmente en 1920 y 1925.

Tal situación, unida a la inclinación presentada por primera vez en los años inmediatamente anteriores analizados, sobre el desplazamiento de las importaciones provenientes de Gran Bretaña del sitio primordial, refleja como

ya recién iniciado el siglo XX, y con mayor fuerza a partir de 1910, los vínculos comerciales exteriores de Costa Rica con Inglaterra habían iniciado un acelerado trayecto hacia su deterioro, mientras que a diferencia, los ligámenes con Estados Unidos se consolidaron y ampliaron su radio de acción. En esos mismos años, Alemania y Francia fungieron en una escala muy reducida como importadores de la producción nacional exportada.

En relación al tráfico de importación y en la misma línea de la tendencia aparecida en 1891, 1895 y 1900, Estados Unidos iba en 1905 y 1910 a la cabeza como centro de procedencia. Le seguía Inglaterra, pero con una marcada diferencia y finalmente Alemania. En un nivel igualmente limitado participaron: Francia, Hispanoamérica, España y otras naciones (véase cuadro 11 y Fig. 16).

El desenvolvimiento de la Primera Guerra Mundial, y la participación en ella en menor o mayor medida de los principales países con que se realizaba en ambos sentidos el comercio exterior del país, trajo cambios sustanciales como consecuencia de las dificultades que creó la actividad bélica para el desarrollo normal del intercambio comercial a escala mundial. En 1915 (véase cuadro 10), un año después de iniciada la Guerra la orientación geográfica de los canales tradicionales de comercialización de la exportación se mantenía. Inglaterra con un porcentaje del -

44.52%, ocupaba un lugar relevante como mercado, muy cercano al principal, ocupado por Estados Unidos, pues le correspondían el 48.7%. Alemania, al igual que sucedió en 1920, había dejado de funcionar como un mercado importante para la exportación de Costa Rica.

Pero hacia 1920 (Fig. 17), ya había mermado notablemente por la guerra, la afluencia de productos nacionales a Inglaterra, especialmente del café, que desde sus inicios había sido destinado al seguro y favorable mercado inglés, constituyéndose así, la primera interrupción de importancia en ese sentido. La producción se dirigió entonces a U.S.A., que concentró el 71.08% del total exportado en ese año, sustituyendo de esa manera a Gran Bretaña cuyo porcentaje fue del 20.78%.

Por su parte, la orientación geográfica de la procedencia de las importaciones, fue más susceptible que la de las exportaciones al estado de guerra. Desde 1915 y hasta 1920, se redujo notablemente en beneficio de U.S.A. la participación de la producción manufacturera británica y desapareció en su totalidad la alemana, cuya recuperación está presente ya en 1920. La situación anómala creada por la guerra, no conllevó cambios significativos en relación a la participación del grupo de los otros países, tanto en el comercio de exportación como en el de importación (véase cuadro 11).

En los años de 1925 y 1930 Gran Bretaña recuperó el lugar primordial como mercado para la exportación de Costa Rica, alcanzando porcentajes del 45.19% y el 59.20% para esos años. Este fenómeno se debió a los efectos depresivos que tuvo en U.S.A. la crisis de 1929 y la depresión del año siguiente (30), unidos a la baja experimentada por la exportación de bananos, dirigida primordialmente al mercado norteamericano.

En 1935, Estados Unidos recuperó su posición anterior, con una estrecha ventaja. Los países restantes con excepción de Alemania, que controló un porcentaje relevante del 9.95% en la exportación, correspondiente a 1930, y con mayor fuerza en 1935, no hicieron aportes significativos en relación a la exportación costarricense. En 1925 y 1930, siguiendo la tendencia dominante, U.S.A., Inglaterra y Alemania, abastecieron en orden de importancia la importación nacional. En 1935, se presentó en cambio una situación diferente. Gran Bretaña fue desplazada al tercer lugar y Alemania con un porcentaje del 30.94%, guardando una estrecha diferencia en relación a U.S.A., que participó con el 34.35% (véase cuadro 11).

1.- Nacionalidad de los Barcos que Visitaron los Fuertos de Limón y Puntarenas (1883 - 1935).

En términos generales los barcos que ingresa

ron a los puertos de Limón y Puntarenas, eran originarios en gran medida, de los países industrializados que ejercían el dominio sobre la flota mercante a nivel mundial, así como sobre algunas rutas marítimas (31). En el caso de Costa Rica salvo ligeras variaciones, desde 1883 hasta 1914 las tendencias generales reflejaron la preponderancia de la flota inglesa en el Atlántico, y de la norteamericana en el Pacífico, pero a diferencia de esta última que mantuvo con oscilaciones, claro está, su posición dominante, la primera, conforme se acercaba la Guerra Mundial de 1914, tendió a reducir su participación en beneficio de las flotas de otras nacionalidades, sobre todo de la alemana (véase cuadro 12 en p. 259) y Figs. 19 a 24 en p. 260). Es necesario hacer la salvedad, de que para todo el período la participación real de la marina inglesa, fue inferior a la consignada debido a que gran parte de la flota de la U.F.CO, navegaba con bandera de esa nación, a pesar de ser norteamericana, pues les resultaba más favorable (32).

En el año de 1883, el porcentaje del 60.8% obtenido por las embarcaciones de nacionalidad inglesa, refleja claramente su predominio por el Puerto de Limón. En el Puerto de Puntarenas la situación cambia, y se destaca en un nivel muy superior la flota norteamericana con casi el 85%, la que a su vez ocupaba el segundo lugar en el Puerto de Limón,

Cuadro N° 12: LA NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES QUE VISITABAN LOS PUERTOS DE LIMÓN Y PUNTARENAS (1883-1930) (%)

Año	L I M O N									Total
	Inglaterra	Francia	Alemania	España	U.S.A.	Hispanoa- mérica	América Central	Costa Rica	Otros	
1883	60.80	2.06	2.06	6.18	12.37	3.09	3.09	10.30	-	100
1885	65.70	0.72	-	7.29	17.51	4.37	-	4.37	-	100
1890	79.88	-	4.73	9.64	1.18	0.59	1.18	-	3.55	100
1895	43.39	3.45	7.54	3.77	3.45	2.51	6.28	10.06	19.49	100
1902	26.08	5.37	25.06	3.06	12.78	0.51	1.53	5.62	19.94	100
1905	32.80	2.75	25.14	2.35	2.75	0.39	10.60	1.37	21.80	100
1910	43.27	2.20	15.65	2.20	4.78	0.92	4.23	2.76	23.94	100
1915	22.71	-	-	0.31	52.36	1.26	6.30	6.30	10.72	100
1920	17.20	-	-	-	46.75	1.29	12.38	10.71	11.03	100
1925	33.33	2.23	6.46	-	25.12	1.49	17.66	3.23	10.44	100
1930	13.45	-	12.11	-	19.25	2.79	41.30	0.93	10.24	100
	P U N T A R E N A S									
1883	2.100	1.05	42	-	84.21	1.05	1.05	1.05	5.26	100
1885	0.90	3.60	18.01	-	73.87	1.80	-	-	1.80	100
1890	8.06	1.07	17.44	-	44.62	23.11	0.53	-	4.30	100
1895	25.85	11.56	-	-	46.25	6.12	-	0.53	4.30	100
1902	16.12	-	10.96	-	40.64	26.45	-	4.08	6.12	100
1905	1.40	-	21.12	-	71.83	-	-	1.29	4.51	100
1910	2.53	-	16.45	-	79.74	1.26	-	4.22	1.40	100
1915	27.72	-	-	-	56.43	0.99	5.94	-	-	100
1920	33.33	-	-	-	58.16	1.30	-	6.93	1.98	100
1925	36.76	1.47	13.23	-	16.17	1.47	13.23	5.88	1.30	100
1930	23.07	0.36	12.82	-	28.93	1.09	0.36	-	17.64	100
								13.91	19.41	100

Fuentes: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893). Resumen Estadístico (San José, 1883-1910). Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930).

FIGURA 19
(1883)



FIGURA 20
(1890)

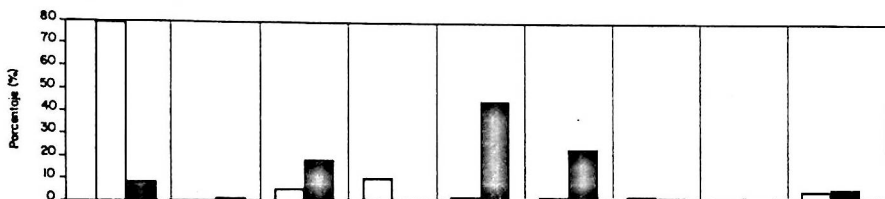


FIGURA 21
(1902)

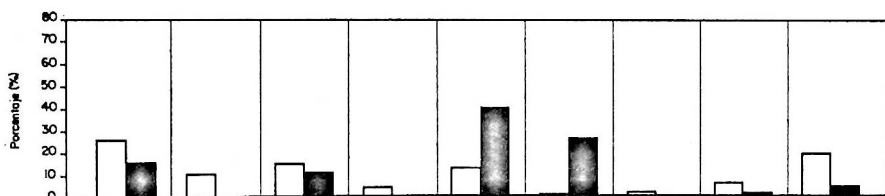


FIGURA 22
(1910)

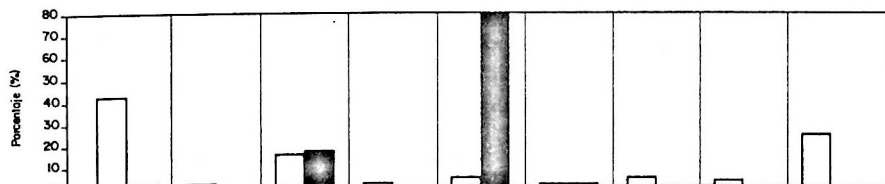


FIGURA 23
(1920)

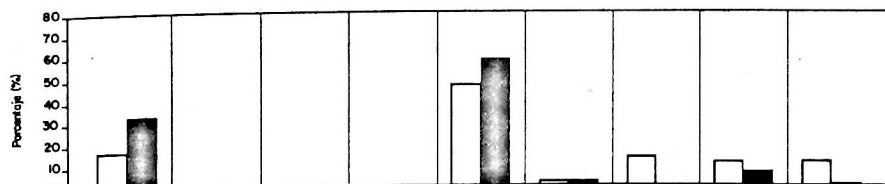
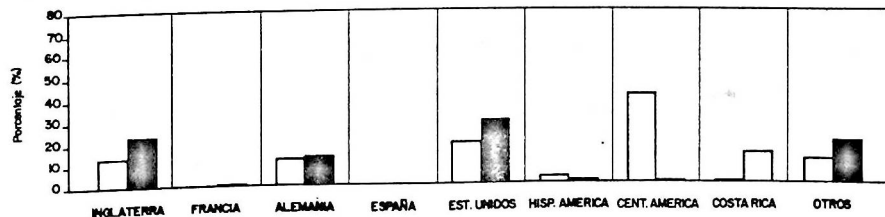


FIGURA 24
(1930)



NACIONALIDAD DE LOS BARCOS QUE ENTRARON
A LOS PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS

Limón: □
Puntarenas: ■

aunque con gran diferencia en relación a Inglaterra. Es importante aclarar, tanto para este caso como para los subsiguientes, que la relevancia que adquiere por el Puerto de Limón, el porcentaje referente a las embarcaciones nacionales, se refiere principalmente a naves muy rudimentarias, dedicadas al servicio de cabotaje. Al resto de los países les correspondieron niveles muy reducidos de participación, sin trascendencia alguna, en comparación con los primeros (véase cuadro 12 y Fig. 19). Para los años de 1885 y 1890, la tendencia general se mantuvo, aunque se presentaron algunas variaciones. Inglaterra por una parte, aumentó su participación en el movimiento marítimo experimentado por el puerto de Limón, pasando de un 65.7% a un 79.88%. Además, en el último de estos años España adquirió cierta importancia en relación al resto de las naciones con un porcentaje del 9.64%. Los Estados Unidos en cambio, experimentan un descenso aproximado del 30% en comparación al elevado control ejercido en el puerto de Puntarenas, que parece estar relacionado, en parte, con el ascenso experimentado por las embarcaciones de nacionalidad alemana en ambos años y únicamente en 1890, con el aumento manifiesto de la participación hispanoamericana. Sin embargo, los navíos norteamericanos mantuvieron su posición primada (véase cuadro 12 y Fig. 20).

Hacia 1895 y 1902, los datos (cuadro 12) reflejan el

descenso aun mayor de la participación decreciente de U.S. A. en el Puerto del Pacífico, a la que corresponde únicamente un poco más del 45% de los buques que visitaron el puerto de Puntarenas en ese año, cifra muy diferente si se compara con el porcentaje de casi el 85% alcanzado en 1883.

A su vez aumentaron las visitas al Pacífico las embarcaciones de nacionalidad inglesa, especialmente en 1895, en que les correspondió el segundo lugar con un 25% aproximadamente, de las entradas globales. También se destacaron en el movimiento de entradas por este puerto en 1902, los navíos provenientes de Alemania, cuyo flujo se había interrumpido en 1895, por razones desconocidas para nosotros, y los de procedencia hispanoamericana, cuya participación, nada despreciable, correspondió a un poco más del 25%, y al segundo lugar en importancia, después de U.S.A. En relación a los buques que entraron en el puerto de Linnón, es notorio también en este caso el acentuado descenso presentado por la marina inglesa, sobre todo en 1902. De manera tal, que en un período de 12 años su participación disminuyó en un 45%. Los barcos beneficiados a raíz de esa reducción, fueron principalmente los alemanes, que en 1902 con un porcentaje del 25.06%, casi se habían equiparado a los ingleses; y en menor medida la flota norteamericana (véase Fig. 21).

De acuerdo a lo reflejado por los datos correspondientes

a los años de 1905 y 1910 (cuadro 12), las embarcaciones norteamericanas lograron reponerse en el Puerto de Puntarenas y alcanzar hacia 1910 un nivel del 79.74%, tan elevado como el obtenido hacia los inicios del período de estudio, en que la única competencia relativamente efectiva la representaba la flota alemana, pero a un nivel muy inferior. En el caso del tráfico marítimo controlado por el Puerto del Atlántico, la flota inglesa se mantuvo dominante, si bien, en una posición menos ventajosa que antes. En 1910, controlaba difícilmente el 40% de la totalidad del tráfico recibido. Le sigue en importancia la marina alemana con una escasa diferencia, especialmente en 1905, y después de esta, se destacan embarcaciones provenientes de otros países, como los barcos daneses, noruegos, etc. (véase Fig. 22).

Los trastornos ocasionados en la navegación internacional a raíz de la Primera Guerra Mundial, así como la activa participación en ella de algunos países como Inglaterra, Alemania, U.S.A., etc. provocaron cambios en los lineamientos generales prevalecientes antes de ese acontecimiento, sobre la contribución de las diferentes flotas mercantes al movimiento marítimo de los puertos del país.

Así, se presentó entonces, de acuerdo a la información (cuadro 12) referente a los años de 1915 y 1920 respectivamente, un marcado predominio de la marina norteamericana

en el tráfico marítimo del puerto de Puntarenas como tradicionalmente había sucedido, y también de Limón, aprovechando en esta forma la coyuntura favorable presentada por el estado de guerra que obstaculizó el desarrollo de las actividades regulares de las flotas mercantes, especialmente de la inglesa y la alemana, las cuales habían jugado anteriormente un papel muy importante en el Puerto del Atlántico. Por otra parte, en 1914 se registraron como norteamericanos 24 barcos de la U.F.CO., suma a la que se agregaron más en el período comprendido hasta 1918, situación que probablemente influyó en el aumento experimentado por la flota de ese país en el Puerto de Limón (33).

Además, la localización de la actividad bélica en el Atlántico determinó que la flota inglesa participara con mayor intensidad en el Pacífico. Por tanto, le correspondieron en estos años a las embarcaciones que ingresaron a Puntarenas, porcentajes superiores al 27% y al 33% en los años de 1915 y 1920 respectivamente, mientras que en Limón participó con montos inferiores en esas mismas fechas. Por último, la flota mercante alemana ni siquiera está presente en los datos sobre entradas de barcos por los puertos nacionales en esos años al igual que la francesa y la española. La participación del resto de los países, se mantuvo en un nivel poco significativo (véase Fig. 23).

Las tendencias manifiestas en los datos correspondien-

tes al año de 1925, reflejaron una situación muy particular. Por una parte, la marina mercante inglesa dominó no sólo en el Atlántico, donde también participaron secundariamente los barcos de varios países: Estados Unidos, Centroamérica, etc., sino que a diferencia de la tendencia generalizada hasta entonces, controló, y a un nivel superior que el caso del Atlántico, el movimiento marítimo que entró ese año por el Puerto de Puntarenas, correspondiéndole el 36.76%. En orden de importancia siguieron los buques norteamericanos, centroamericanos y alemanes, y también el grupo correspondiente a otros, que alcanzó mayor trascendencia que los anteriores, con el 17.64%. Se encuentra presente también en este año, la inclinación a que progresivamente descendiera el elevado control ejercido por la marina mercante de uno o dos países, sobre el tráfico marítimo de los Puertos de Limón y Puntarenas, para dar paso a una participación más diversificada y equitativa.

Hacia 1930 se configuró también una situación anómala, vinculada probablemente con el trastorno sufrido por las condiciones generales en que se había venido desarrollando el comercio internacional hasta entonces, y por ende el tráfico marítimo, a raíz de la crisis de 1929 y la depresión de los años 30. Los barcos que concurrieron al Puerto del Atlántico pertenecían a los países centroamericanos en un porcentaje superior al 40%. El resto se distribuyó prin

principalmente, aunque con escasas diferencias, entre Estados Unidos, Inglaterra y Alemania.

En el Puerto de Puntarenas, por otra parte, los buques norteamericanos reocuparon en ese año el dominio sobre el movimiento marítimo que ingresó a ese Puerto con un porcentaje equivalente al 28.93%. Los navíos ingleses ocuparon el segundo lugar con el 23.07%, además tuvieron una participación destacada, embarcaciones de otras nacionalidades y de Alemania (véase Fig. 24).

Finalmente, en 1935 se destacaron los barcos norteamericanos en ambos puertos. La marina mercante de ese país representó casi el 30% de la totalidad de las embarcaciones que ingresaron al Puerto de Limón y el 40% de los que visitaron el Puerto de Puntarenas. Por su parte, la flota mercante inglesa mantuvo una participación marginal, especialmente en el movimiento de Puerto Limón, en el que únicamente controló un poco más del 5%, porcentaje diametralmente opuesto al alcanzado en 1883, 1885, 1890, etc.

Los buques alemanes en cambio, contribuyeron en casi igual medida que los norteamericanos al movimiento de ingreso por el Atlántico y en un nivel más reducido por el Pacífico. Por último encontramos, que los porcentajes referentes a otras naciones en el tráfico por Puntarenas y Limón, se equipararon en ese año, alcanzando en ambos casos el 17% del total de barcos que ingresaron a dichos puertos.

D.- COMPOSICION DEL COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA

La particular composición de las exportaciones e importaciones del país, en el período comprendido entre 1883 y 1935, que explicaremos a continuación en base a la información contenida en los cuadros 13 y 14, demuestra la profunda vinculación de Costa Rica al mercado mundial, en fecha relativamente temprana, bajo la particular modalidad de la división internacional del trabajo.

1.- Composición de las Exportaciones

Si bien, la totalidad de las exportaciones nacionales fueron artículos primarios, entre estos se destacaron primordialmente los productos agrícolas (véase cuadro 13 en p. 268).

Hacia 1883 Costa Rica se perfilaba claramente como un país especializado en la producción agraria; los productos resultantes de ella, abarcaron el 84.9% de la totalidad de las exportaciones nacionales. Ese porcentaje se mantuvo elevado durante todos los años analizados, fluctuando desde el más reducido, en 1918 con el 79.34%, hasta el más alto en 1889 con el 98.14%, pero aún en 1929 ya por finalizarse el período correspondiente alcanzó el 97.75%.

La especialización del país y la canalización de sus

Cuadro N° 13. COSTA RICA. COMPOSICION DE LAS EXPORTACIONES SEGUN VALOR EN DOLARES (1883-1930) (%)

Año	PRODUCTOS AGROPECUARIOS		INDUSTRIA EXTRACTIVA				Otros	TOTAL
	Agrícolas	Ganaderos	Forestal	Pesca	Minerales	Manufacturas		
1883	84.9	2.63	7.3	0.34	3.9	0.12	0.74	100
1884	95.6	1.70	1.51	0.13	0.75	0.04	0.24	100
1885	91.15	2.62	4.90	0.42	0.38	0.08	0.41	100
1886	92	3.21	2.88	0.21	0.93	0.11	0.62	100
1887	96.63	1.22	1.30	0.37	0.08	0.13	0.22	100
1888	96.95	1.19	1.09	0.44	0.03	0.06	0.22	100
1889	98.14	0.85	0.41	0.17	0.16	0.01	0.23	100
1890	97.70	0.85	0.88	0.04	0.38	0.01	0.12	100
1891	95.79	0.75	2.32	0.15	0.54	0.23	0.19	100
1892	96.40	0.81	1.74	0.16	0.50	0.07	0.28	100
1893	95.16	1.28	2.12	0.01	1.21	0.02	0.17	100
1894	92.94	1.59	2.99	0.16	0.47	-	1.84	100
1895	96.01	0.84	2.45	0.33	0.18	-	0.17	100
1896	89.62	0.63	8.93	0.17	0.21	-	0.41	100
1897	89.73	0.77	8.79	0.11	-	-	0.53	100
1898	91.16	-	6.13	-	0.35	-	2.34	100
1899	84.13	2.21	8.12	-	4.69	-	0.81	100
1900	84.90	2.27	7.92	-	4.12	-	0.77	100
1901	80.52	1.85	5.66	0.27	10.78	-	0.88	100
1902	89.83	1.73	4.07	0.95	2.58	-	0.82	100
1903	90.09	2.24	3.13	0.72	3.16	-	0.58	100
1904	87.62	1.41	2.70	0.38	5.39	0.004	2.87	100
1905	92.30	1.16	2.08	0.15	3.48	-	0.79	100
1906	89.42	1.01	2.78	0.12	6.17	0.11	0.36	100
1907	89.44	0.55	3.17	0.19	5.74	0.002	0.88	100
1908	87.88	0.66	1.47	0.21	8.78	0.002	0.97	100
1909	86.26	1.33	1.28	0.36	9.78	-	0.97	100
1910	84.29	1.42	2.19	0.39	10.35	-	0.65	100
1911	82.37	0.93	1.98	0.20	13.50	-	0.99	100
1912	87.24	1.08	2.20	0.20	8.26	-	0.99	100
1913	86.29	1.25	1.80	0.19	9.90	0.08	0.44	100
1914	88.63	1.05	1.27	0.07	8.31	0.07	0.56	100
1915	85.46	3	0.99	0.08	8.14	0.06	2.23	100
1916	85.93	1.38	1.05	0.07	9.57	0.29	1.67	100
1917	81.05	3.07	3.13	0.04	11.46	-	1.22	100
1918	79.34	2.38	4.97	0.05	11.43	0.15	1.54	100
1919	90.34	1.32	1.51	0.04	5.86	0.03	0.77	100
1920	87.56	1.30	2.49	0.04	7.21	0.005	1.37	100
1921	91.78	0.63	0.89	0.06	4.70	0.009	1.90	100
1922	92.10	1.43	1.15	0.09	3.34	0.003	1.86	100
1923	92.33	0.58	1.18	0.03	4.25	0.01	1.63	100
1924	93.10	0.34	0.69	0.10	4.05	0.005	1.69	100
1925	93.96	0.35	1.10	0.10	3.73	0.001	0.74	100
1926	94.80	0.29	1.09	0.07	2.77	-	0.95	100
1927	95.63	0.33	1.07	0.09	2.05	-	0.76	100
1928	96.70	0.37	0.66	0.10	1.18	0.07	0.88	100
1929	97.75	0.37	0.64	0.11	0.17	-	0.93	100
1930	96.99	0.59	0.50	0.10	0.26	-	1.29	100

Fuente: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893), Resumen Estadístico (San José, 1883-1910) Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930) Sección Comercial Importación-Exportación (San José, 1906)

SEGUN VALOR EN DOLAPES (1883-1930) (%)

Año	Café	Banano	Otros	Azúcar Agro-Industrial	Cacao	TOTAL
1883	96.85	2.68	0.47	-	-	100
1884	89.60	8.32	2.08	-	-	100
1885	88.93	10.81	0.26	-	-	100
1886	82.39	17.38	0.23	-	-	100
1887	88.54	11.33	0.13	-	-	100
1888	89.81	10.05	0.14	-	-	100
1889	91.22	8.39	0.39	-	-	100
1890	93.52	6.33	0.15	-	-	100
1891	91.76	7.35	0.89	-	-	100
1892	91.62	8.07	0.31	-	-	100
1893	91.28	8.59	0.13	-	-	100
1894	90.44	9.55	0.01	-	-	100
1895	87.23	12.67	0.10	-	-	100
1896	86.52	13.42	0.06	-	-	100
1897	84.00	15.94	0.06	-	-	100
1898	82.01	17.98	-	-	-	100
1899	71.49	28.50	-	-	-	100
1900	73.72	26.27	-	-	-	100
1901	61.72	38.07	0.19	-	-	100
1902	62.56	36.95	0.47	-	-	100
1903	64.33	35.16	0.51	-	-	100
1904	50.01	49.20	-	-	-	100
1905	50.46	48.73	-	-	-	100
1906	42.67	56.39	-	-	-	100
1907	40.88	58.14	-	-	-	100
1908	30.06	68.84	-	-	1.08	100
1909	37.44	61.76	0.79	-	-	100
1910	38.85	59.75	-	-	-	100
1911	39.14	59.64	-	-	1.19	100
1912	41.07	57.36	-	-	1	100
1913	40.47	58.32	-	-	1.17	100
1914	49.20	49.86	-	-	-	100
1915	43.81	51.99	-	-	2.05	100
1916	44.39	48.93	-	1.94	2.34	100
1917	43.55	46.55	-	4.09	3.24	100
1918	98.54	43.42	-	5.71	3.11	100
1919	72.99	21.15	-	3.02	3.37	100
1920	53.03	30.82	-	1.53	3.58	100
1921	35.55	53.78	-	11.72	4.86	100
1922	51.44	38.47	-	4.47	7.08	100
1923	39.89	44.03	-	1.56	9.25	100
1924	54.77	39.40	-	4.73	4.73	100
1925	54.52	40.59	-	0.34	4.03	100
1926	59.10	35.71	-	-	4.59	100
1927	61.51	34.20	-	-	3.84	100
1928	65.34	28.98	-	-	5.42	100
1929	68.90	25.83	-	-	5.05	100
1930	65.95	27.69	-	-	6.17	100

más importantes recursos, no se limitó al rubro de los productos agrícolas en el contexto global de las exportaciones como lo demuestra el cuadro 13 A, (p. 269), sino que penetró también en su esfera. Esta situación se manifestó en la marcada relevancia que alcanzaron el café y el banano en el monto de los productos del agro y de la producción nacional para la exportación en general.

El café participó desde 1883 y hasta 1905, con más del 50% del total de los productos agrícolas exportados, alcanzando el porcentaje mayor del 96.8% en el año inicial. A partir de 1905, compartió con el banano el lugar primordial, hasta el año de 1918, a partir del cual volvió a controlar más del 50%, con excepción de los años de 1921 y 1923, en que le correspondieron 35.55% y el 39.89% respectivamente, alcanzando el porcentaje más elevado en 1929 con el 68.90%.

Por su parte, la exportación de banano evolucionó desde el 2.68% correspondiente a 1883 hasta sobrepasar el 50% de los productos del agro exportados en 1906, nivel en el que se mantuvo, con variaciones, claro está, hasta 1915 inclusive, salvo el corte introducido por el año de 1916. En todo el período el porcentaje mayor correspondiente a la fruta fue el de 1908, con un 68.04%. Con posterioridad a 1916, y hasta el final de los años estudiados, el banano, constituyó menos del 50% de la totalidad de las exportaciones agrícolas, con excepción de 1921.

Si bien el predominio del café fue disputado en algunos años por el banano, las consecuencias de esa situación se atenuaron debido a las diferentes formas de explotación de ambos productos. La producción del primero se controló nacionalmente, lo que implicó más efectos diversificadores sobre la economía y por consiguiente, mayor trascendencia en el ámbito de la vida nacional, hasta llegar a consolidarse como un monocultivo en el último cuarto del siglo XIX. Mientras que el segundo, fue explotado por un enclave económico, lo que provocó, una situación inversa a la explicada en el caso del café, y la repatriación de gran parte de los beneficios producidos, a la fuente original del capital que lo financiaba (34).

A finales de la década de los 20, mientras que el café tributaba con el 11.8%, el banano aportaba el 1.4% del valor total de las exportaciones de cada uno de estos productos. Además, los derechos sobre la exportación del café proveían el 6% del total de las entradas del gobierno y las del banano únicamente contribuían en el 0.9% (35).

El principal aporte de la explotación bananera a la economía del país, se concentró en la incidencia que su expansión tuvo sobre el nivel de la ocupación y el volumen general de los salarios. Por otra parte, el establecimiento de la compañía frutera introdujo innovaciones considerables en cuanto a la organización de la producción (36).

Dos productos más, el cacao y el azúcar, participaron en un nivel de mayor relevancia que el resto de los artículos de exportación, pero muy inferior en comparación al café y el banano.

Si bien, el cacao se exportó esporádicamente desde inicios del período, el consumo nacional de ese producto dependió en gran medida de la importación (37), no fue sino hasta 1908, en que le correspondió el 1.08% del valor total de la exportación global. A partir de 1911 participó hasta fines del período, con porcentajes que fluctuaron entre el 1% y el 9.25% correspondiente a 1923, salvo el año de 1914 en que la exportación fue muy limitada.

Por su parte, la exportación de azúcar, ubicada en el cuadro 13 A en la columna referente a la producción agroindustrial, debido a la elaboración que implicaba el artículo final ya fuera como panela o como azúcar granulada, participó con más del 1% del porcentaje total correspondiente a los productos agrícolas, desde 1915 hasta 1923; en 1920 le correspondió la mayor cifra lograda por ese artículo durante todo el período: el 11.72%.

La limitada diversificación de la producción agrícola para la exportación del país, determinó la escasa relevancia que tuvieron otros artículos, fuera de los ya citados, englobados en la columna correspondiente a otros. Con excepción de los años de 1884, 1918, 1921 y 1923 en que les

correspondieron respectivamente el 2.08%, 1.91%, 3.34%, 1.45% y 2.10%, en ningún otro este rubro participó más que con el 1%. Por lo general, la participación de esos artículos era muy reducida y discontinua en el tiempo, ya que respondía a excedentes de producción de actividades dedicadas principalmente al consumo nacional. Entre las más importantes encontramos: frutas como las piñas, naranjas, etc., legumbres y verduras, arroz, frijoles, maíz, etc.

Conjuntamente con los productos agrícolas, están clasificados los ganaderos, en la columna correspondiente a productos agropecuarios. La participación de estos fue muy reducida aunque constante: el porcentaje máximo alcanzado durante todo el período fue del 3.21% en 1886. Estuvieron formados por animales vivos, carne salada, o sus derivados: cueros y sebo.

La otra gran rama de las exportaciones nacionales, también de naturaleza primaria, estuvo constituida por las actividades extractivas que se subdividieron a su vez, en actividades forestales, de pesca y mineras.;

La participación de la industria forestal en el valor total de las exportaciones nacionales, fue de escasa importancia, -con excepción del año inicial en que logró el 7.3% y de 1885 en que le correspondió el 4.90%- hasta los años comprendidos entre 1896 y 1902 en que esa explotación contribuyó con porcentajes fluctuantes entre el 8.93% y el

4.07%, correspondientes en su orden a las dos fechas citadas, y relacionados con el auge experimentado por la explotación del caucho en esos años, y de las maderas en general.

Con posterioridad a 1902 el aporte de la explotación forestal a las exportaciones nacionales, si bien es continuo, únicamente en 1918 alcanzó un porcentaje superior al 4%; a partir de esa fecha tendió a decrecer. Los principales árboles explotados eran especialmente el palo de mora, el cedro, la caoba, el caucho, el cocobolo, el cenízaro, etc.

En relación a la pesca y sus derivados, a pesar de que participaron durante todos los años desde 1883 a 1935, el aporte cuantitativo al valor global de las exportaciones fue insignificante, pues en ninguno alcanzó siquiera el 1% del total. La pesca contemplaba la extracción de tortugas para utilizar el carey y la carne, y la explotación de los yacimientos de concha perla.

Por último, las actividades mineras contribuyeron con menos del 1% hasta 1898 inclusive, salvo los años de 1883 y 1893, en que les correspondió en su orden, el 3.9% y el 1.21%. Hasta entonces más que el oro y la plata, los principales elementos constitutivos de la exportación de minerales fueron los mollejonos, el cobre, el azufre, minerales y metales diversos, la sal, etc.

A partir de 1899 inclusive, y hasta 1924, con excepción de 1902, 1903, 1905 y 1922, el porcentaje referente a las actividades mineras fluctuó desde el 4% hasta el 13.50% la cifra de mayor importancia en todo el período correspondiente a 1911. El auge experimentado por la exportación de minerales se fundamentó principalmente en la reactivación de la explotación del oro y la plata, y del inicio de la de otros minerales como el manganeso, especialmente entre 1916 y 1921. A partir de 1925, se redujo progresivamente el aporte de las actividades mineras a las exportaciones del país.

La intrascendencia manifiesta de la columna referente a bienes manufacturados en relación a la contribución en el valor total de las exportaciones del país, refleja claramente, el escaso desarrollo experimentado por el sector manufacturero e industrial en el seno de la estructura productiva nacional, orientada básicamente al sector agroexportador y por tanto, especializada en la producción agrícola para el mercado internacional.

La reducida participación de las manufacturas en las exportaciones del país, estuvo integrada por bienes de consumo principalmente, que requerían una elaboración rudimentaria como: agua mineral, alcohol, queso, las frutas en conserva, dulces, escobas, hilo morado, cigarros, licores, jabón, manteca, etc. y de otros tipos como el afrecho y la jarcia.

2.- La composición de las importaciones

El proceso de consolidación del sector agroexportador nacional, ya cristalizado en los inicios de la década de 1880 y la correlativa especialización de la producción en artículos agrícolas, implicó la afluencia a esas actividades de los principales recursos productivos accesibles, a la vez, que costos reales de producción relativamente inferiores en comparación con las otras actividades productivas, de modo que resultaba más ventajosa la satisfacción de las necesidades del consumo nacional, mediante la importación de bienes, financiados con las divisas proveídas por la exportación (38). Esta situación determinó la composición del flujo importador, integrada mayoritariamente por bienes de consumo y en segundo lugar, por bienes de capital durante todo el período (Véase Cuadro N° 14 en p. 278). Por consiguiente, las posibilidades del consumo nacional estuvieron sujetas directamente, a la vulnerable e irregular evolución del sector agroexportador.

La subordinación experimentada por la agricultura de subsistencia junto con las actividades manufactureras e industriales del país, -imposibilitadas además estas últimas, por la acción de factores de índole estructural- en relación a la producción para la exportación (39), determinó la relevancia que en el conjunto de las importaciones nacionales, tuvieron los bienes de consumo no duraderos y en menor medida

Cuadro N° 14. COSTA RICA: COMPOSICION DE LAS IMPORTACIONES SEGUN VALOR EN DOLARES (1883-1930) (%)

Año	MATERIAS PRIMAS					BIENES DE CONSUMO		BIENES DE CAPITAL									
	Materiales de Construcción (1)	Industria (2)	Minería (3)	Agricultura (4)	Ganadería (5)	No Duraderos (6)	Duraderos (7)	Industria (8)	Minería (9)	Agricultura (10)	Ganadería (11)	Construcciones (12)	Transporte (13)	Otros Bienes de Capital (14)	Combustible (15)	Lubricantes (16)	Bienes sin especificación y varios (17)
1883	4.46	5.20	0.08	0.08	0.05	48.67	10.28	0.98	-	0.87	-	0.02	4.73	0.09	1.47	0.01	23.09
1884	3.76	6.08	0.11	0.04	0.08	74.81	8.34	3.74	0.03	1.39	-	0.02	0.44	0.06	0.88	0.09	0.11
1885	3.21	7.20	-	0.13	0.03	72.83	10.63	3.19	0.01	1.23	-	0.01	0.36	0.06	0.77	0.32	0.01
1886	4.92	10.74	-	0.58	0.04	65.83	11.35	1.87	0.08	1.58	-	0.03	1.49	0.08	1.01	0.44	0.03
1887	2.81	7.89	0.07	1.10	0.04	55.97	11.54	1.96	0.04	1.14	-	0.12	16.40	0.30	0.38	0.17	0.05
1888	3.26	6.17	0.31	0.04	0.02	67.29	9.99	1.24	0.04	2.31	0.01	0.07	7.54	0.32	1.03	0.30	0.05
1889	3.30	5.45	0.14	0.02	0.01	68.16	7.94	3.06	0.04	3.12	0.03	0.04	6.22	0.08	0.62	0.21	1.55
1890	4.28	6.86	0.27	0.04	0.03	65.64	10.13	1.67	0.12	2.25	-	0.03	6.68	0.18	1.20	0.31	0.26
1891	5.67	5.63	-	0.06	0.02	69.01	8.61	1.73	0.02	2.25	0.10	0.02	4.48	0.16	1.17	0.59	0.46
1892	5.84	6.95	-	0.08	0.02	67.94	11.54	1.73	0.03	1.58	0.12	0.03	4.64	0.02	1.77	0.08	0.18
1893	3.83	6.15	0.18	0.03	0.02	67.71	10.54	2.14	0.13	2.22	-	0.01	4.55	0.07	1.91	0.07	0.44
1907	6.78	7.86	0.24	0.39	0.05	57.59	6.85	5.28	1.11	0.74	-	-	8.08	0.54	2.53	0.48	0.16
1908	8.04	9.55	0.02	0.16	0.12	56.59	7.93	5.43	0.32	1.88	0.11	-	4.28	0.38	3.47	0.65	0.08
1909	8.60	11.55	0.28	0.24	0.13	57.27	7.34	5.95	2.14	1.61	0.29	-	5.05	0.33	2.24	0.70	0.27
1910	11.70	11.15	0.29	0.32	0.06	52.62	7.59	4.55	1.13	0.72	0.72	-	1.99	0.48	2.86	0.96	0.09
1911	8.02	9.98	0.23	0.78	0.07	55.03	10.61	4.29	0.72	1.51	0.08	-	4.18	0.67	2.28	1.03	0.27
1912	10.93	10.03	0.31	0.59	0.06	51.90	9.07	4.95	1.57	1.72	0.10	-	6.28	1.04	3.88	0.67	0.55
1913	9.17	12.74	0.50	0.50	0.05	46.86	8.86	6.19	1.36	1.41	0.04	-	4.08	1.27	2.86	0.88	0.40
1914	8.87	10.64	0.52	0.64	0.05	53.62	8.61	6.37	1.25	1.84	0.01	-	2.24	1.18	3.90	1.17	0.88
1915	5.61	19.17	0.52	0.32	0.02	49.20	6.83	6.51	1.31	1.08	0.07	-	2.74	1.02	2.02	0.83	0.46
1916	5.82	13.92	0.61	0.44	0.14	56.85	8.06	5.20	1.56	0.99	0.06	-	2.74	0.52	2.98	0.34	0.64
1917	4.71	15.41	0.67	0.25	0.07	55.58	8.97	4.81	1.20	0.98	0.02	-	1.57	0.25	3.81	0.41	0.25
1918	2.10	16.61	1.08	0.14	-	56.86	6.56	3.73	4.10	0.44	3.45	-	1.14	0.20	2.43	0.47	0.24
1919	4.56	15.69	0.44	0.31	-	57.91	6.02	4.60	1.12	0.40	6.10	0.05	1.55	0.36	1.22	0.25	0.62
1920	5.21	14.18	0.18	0.21	0.04	45.87	14.11	3.57	0.40	6.03	0.03	0.02	4.74	0.62	2.51	0.51	0.61
1921	4.72	14.65	0.33	0.24	0.04	50.34	13.15	5.13	0.72	3.38	0.09	0.13	3.14	0.68	2.12	0.49	0.43
1922	4.55	13.51	0.34	0.41	0.07	56.99	10.61	3.29	0.66	2.18	0.01	0.13	6.05	0.57	2.55	0.42	0.34
1923	5.26	15.11	0.35	0.40	0.08	51.64	9.67	4.24	0.32	0.42	0.08	0.08	5.31	0.59	2.49	0.64	0.35
1924	4.99	17.07	0.29	0.51	0.13	49.66	10.31	4.89	0.58	0.91	0.05	0.04	4.90	0.61	2.81	0.47	0.24
1925	4.54	13.05	0.18	0.80	0.11	52.89	11.82	4.99	0.25	2.09	0.13	0.04	5.37	0.71	3.15	0.44	0.27
1926	4.81	13.05	0.11	0.71	0.26	49.79	13.38	4.89	0.17	1.77	0.07	0.09	6.00	0.95	3.13	0.42	0.48
1927	6.58	13.05	0.10	1.09	0.27	48.20	13.50	4.33	0.11	1.57	0.03	0.08	3.67	1.08	2.89	0.40	1.14
1928	7.44	11.44	0.17	0.75	0.25	48.98	13.16	6.46	0.06	1.94	0.03	0.31	6.30	1.26	3.23	0.38	1.06
1929	8.35	12.03	0.12	1.02	0.20	45.25	11.76	6.66	-	1.97	0.10	0.04	1.83	1.26	4.73	0.58	1.61
1930	6.51	13.09	0.11	0.11	0.18	49.31	11.44	5.68	-	2.34	-	-	-	-	-	-	-

Nota: La laguna existente en la información para los años de 1894 a 1907, no permitió la elaboración de la composición de las importaciones

Fuente: Dirección General de Estadística, Anuarios (San José, 1883-1893). Priscilla Albarracín y Héctor Pérez, Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica (1907-1946). Importaciones y Exportaciones. Escuela de Historia y Geografía, U.de C.R., mimeografiado, 1977

los duraderos como lo refleja el Cuadro N° 14.

Por una parte, los bienes de consumo no duraderos: los alimentos -entre los que se encontraban los granos básicos: el trigo, el maíz, el arroz, los frijoles, etc.-, las bebidas y los tejidos contribuyeron en gran medida con su participación, a configurar la composición de las importaciones desde 1883 hasta 1930. Los porcentajes correspondientes para todo el período fluctuaron desde el más bajo, del 46% en 1913, hasta el más alto del 74% en 1884. La existencia en este último año de un porcentaje tan elevado parece reflejar como desde fecha temprana, el país dependía en gran medida del exterior para la satisfacción de sus necesidades básicas.

Por otra parte, los bienes de consumo duraderos constituidos básicamente por artículos de uso personal, para la casa, y para el esparcimiento, si bien aportaron porcentajes en el monto total de las importaciones del país que oscilaron durante todo el período entre el 6% y el 13.50%, correspondiente este último a 1927, su participación fue mucho menos relevante que la de los bienes de consumo no duraderos. El poder adquisitivo generado por la vinculación de nuestro país al mercado mundial, mediante la producción cafetera principalmente y bananera en menor medida, fue destinada globalmente entonces, en más de un 50%, al mejoramiento del nivel de vida de la población nacional, en forma diferencial claro está, de acuerdo al acceso desigual de los diversos

sectores sociales a los ingresos provenientes de la comercia lización de la producción para la exportación del país, redu ciéndose en esa forma los recursos potenciales de divisas factibles de invertir en la introducción de materias pri mas y bienes de capital, orientados a modificar la capacidad productiva de las actividades económicas del país, especial- mente las de productos para el mercado nacional (40).

La observación de la columna #1 del cuadro objeto de aná lisis, referente a materiales de construcción, refleja como esta rama contribuyó individualmente en forma relativamente importante, a la composición de los artículos extran jeros in troducidos al país en el período citado. Los porcentajes respectivos fluctuaron desde el 2.10% en 1910, el parámetro inferior, hasta el 11.70% el superior en 1910.

La afluencia de materiales de construcción como: cemen to, pintura, hierro para cañerías, etc., se destinó princi- palmente a obras públicas, sobre todo de ornato, higiene y modernización de los centros urbanos, que proliferaron en es te período, posibilitados en gran medida, por el aumento ex- perimentado en los ingresos estatales gracias al desenvolvi- miento intenso del comercio exterior. (Obviamente, esos mate- riales fueron utilizados también a nivel individual para las construcciones, máxime si se toma en cuenta que muchos de e- llos no eran producidos en el país ni tenían sustitutos simi lares que lo fueron (41).

El aporte correspondiente en el cuadro a materias primas,

se subdivide a su vez en los específicos para la actividad industrial, minera, agrícola y ganadera. De estos, fueron los primeros los que englobaron porcentajes mayores en términos generales durante todo el período, y ocuparon individualmente el segundo lugar después de los bienes de consumo, en el valor total de las importaciones del país. Los valores correspondientes oscilaron entre el 5.35% en 1889, hasta el 17.07% en 1929.

La relevancia alcanzada durante el período de estudio por la introducción de algunas materias primas dedicadas a la elaboración de bienes de consumo como trigo quebrado, papel imprenta, parafina, madera, etc. en términos comparativos con los restantes, induce a plantear que seguramente las materias primas citadas se destinaban a esas actividades (42).

Entre las materias primas importadas para la minería se destacó especialmente la dinamita, en el caso de las agrícolas, el abono y las semillas y en el de las dedicadas a la ganadería, el afrecho y los forrajes.

Las materias primas introducidas para la minería sólo alcanzaron un valor superior al 1% del total de las importaciones nacionales en 1918, las de la agricultura únicamente en 1929 y las de la ganadería se mantuvieron en todos los años en un nivel inferior al 1%. Si bien, la relativa escasa importancia cuantitativa de las actividades mineras y ganaderas en la producción nacional explica tal situación, no ocurre lo

mismo con las actividades agrícolas, debido al carácter masivamente agrario de las actividades económicas del país. Esa particular situación refleja más bien, la naturaleza extensiva de la producción de esas explotaciones, altamente descapitalizadas.

En relación a los bienes de capital, las actividades industriales y agrícolas de acuerdo a las tendencias manifestadas en la composición de las materias primas, ocuparon los lugares primordiales.

Los bienes de capital para la industria, aportaron porcentajes que fluctuaron entre el 0.98% correspondiente al año de 1898, hasta el 6.66% en 1929. A su vez, los bienes de capital para la agricultura, contribuyeron en mayor medida que en el caso de las materias primas en la constitución del monto global de las importaciones nacionales, situación vinculada con la mayor tecnificación operada en la fase de la elaboración de los productos agrícolas, especialmente del café. Así el mayor porcentaje alcanzado fue del 6.02% en 1920 y el menor correspondió al 0.42% en 1923.

Individualmente, los principales componentes de los bienes de capital agrícola introducidos fueron machetes, maquinarias para la elaboración del café y alambre de cerca. En el caso de la industria, sobresalieron máquinas industriales y herramientas.

Los bienes de capital para la minería, la ganadería y la construcción, ubicadas en las columnas 9, 11 y 12 (Cuadro N°

14) tuvieron una participación insignificante en términos generales, salvo algunos años como 1918 con el 4.10% en el primer caso, 1919 y 1920 en el segundo, en que les correspondieron el 3.45% y el 6.09% en el orden respectivo. En el tercer caso, referente a los bienes de capital para la construcción, en ningún año se superó siquiera el 1 % del valor total. Dentro del flujo de bienes de capital correspondientes a la minería, la ganadería y la construcción, sobresalieron entre otros los detallados en su orden a continuación: materiales y máquinas para la minería, ganado en pie, y alambre de acero.

A los bienes de capital para el transporte, les correspondió un nivel bastante elevado en el conjunto de los bienes de capital, fenómeno que respondió principalmente al desarrollo de las vías de comunicación y los medios de transporte, especialmente de los ferrocarriles. En este grupo se destacaron por su importancia materiales para el ferrocarril, locomotoras, mulas, etc.

La columna 14, referente a otros bienes de capital, englobó las que no podían clasificarse en las categorías anteriores. Su participación no superó en ningún año el 2% del total de las importaciones.

Finalmente, comentaremos las columnas 15 y 16 que contienen las importaciones de combustibles y lubricantes. La creciente tecnificación de ciertas actividades económicas, pero especialmente la operada en el sector de los transportes demandan combustibles como gasolina,

el petróleo crudo y en forma secundaria de lubricantes, sobre todo del aceite. Los combustibles contribuyeron en una forma más significativa en el monto global de las importaciones de Costa Rica en el período de 1883 a 1930; sus aportes fluctuaron entre el 0.32% en 1887 y el 4.73% correspondiente a 1930. Los segundos, únicamente en 1912 y 1915 oscilaron entre el 1% y el 2%.

La columna 17 contiene los bienes sin especificación y varios imposibles de clasificar, Esta englobó en 2 años porcentajes relevantes del monto total, en 1883 el 23.08%, en 1889 el 1.55%. A partir de esa fecha, con excepción de 1929 en que representaron el 1.06% y de 1920 el 1.61%, su participación fue muy reducida.

E.- LA COYUNTURA

1.- Movimiento de larga duración

A raíz de la vinculación de Costa Rica al mercado mundial, hacia 1840, mediante la exportación del café, el comercio exterior inició una etapa acelerada de desenvolvimiento sin parangón en la historia económica anterior, acorde con el intenso crecimiento experimentado por el comercio internacional mundial.

En el período comprendido entre 1883 y 1935, la tasa anual de crecimiento del valor de las exportaciones naciona-

les fue del 2.75%, mientras que en el mismo lapso le correspondió a las importaciones una del 2.46%, marcando así ambas, el intenso ritmo de la integración de nuestro país a la economía mundial (42).

La existencia de una tasa de crecimiento inferior en el segundo caso refleja la naturaleza dependiente del crecimiento de la importación en relación a la primera, caracterizada por una capacidad endógena de crecimiento, que ha condicionado las pautas y el dinamismo del comercio exterior de la nación como un todo.

a.- Movimiento de larga duración de las exportaciones

El auge experimentado por el sector agro exportador nacional en el período de estudio fue muy intenso. Las exportaciones del país presentaron una tendencia ascendente hasta 1927, bastante uniforme, matizada únicamente por tenues oscilaciones de escasa significación (Fig.25 y Cuadro 15 en p. 288). A partir de este último año citado, la dirección expansiva se invierte reflejándose un decrecimiento intenso hasta 1933, correspondiente al descenso brusco de las exportaciones provocado por el revés sufrido por la demanda y los precios de los productos de exportación en el mercado mundial a raíz de la crisis de 1929. Si bien la amplitud de movimiento de larga duración de las exportaciones

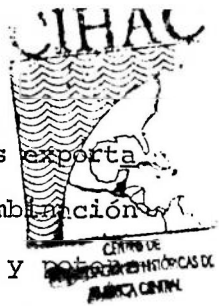
fue algo mayor a la intensidad entre 1883 y 1935, ambos se mantuvieron a un nivel muy elevado, correspondiéndoles respectivamente el 245.5% y el 223.7%.

El particular comportamiento a largo plazo de la comercialización de la producción para la exportación del país fue delimitado principalmente por la evolución experimentada por el café y el banano, los artículos de exportación más relevantes, como ya se explicó.

A pesar de que, en el conjunto del intercambio internacional durante estos mismos años, la participación de los productos primarios tendió a estabilizarse, sobre todo a partir de la Primera Guerra Mundial, y en su esfera, los alimentos y las materias primas agrícolas entraron en una fase depresiva, la demanda de algunos productos tropicales como el café, el banano y el cacao se incrementó notablemente (43).

La existencia de una demanda elástica y favorable en el mercado internacional, por lo menos en el período de desahucio inicial para ese tipo de artículos posibilitó y favoreció considerablemente la participación del café y el banano, y en menor medida del cacao en las exportaciones nacionales (44).

En materia de precios, tanto los alimentos como el resto de los productos primarios, estuvieron sometidos a un proceso progresivo de desvalorización en el mercado internacional, presente desde antes del inicio de la Primera Guerra (45).



En síntesis, la evolución a largo plazo de las exportaciones costarricenses estuvo determinada por la combinación de la evolución de los factores de la demanda real y de precio de cada uno de estos artículos en el mercado internacional, con el nivel de crecimiento de la capacidad productiva del sector agroexportador, íntimamente vinculado con la oferta potencial de factores de producción: tierra, mano de obra y capital. Sobre todo en el caso de nuestro país, en que la fase productiva de las actividades de exportación se encontraba escasamente tecnificada. También influyó la posición de la exportación nacional, en relación a la oferta de los mismos artículos que la integraban por parte de otros países productores (46).

El café en primer lugar, se caracterizó por contar con una demanda que paulatina pero incesantemente tendió al ascenso, intercalada por fluctuaciones leves, debido a su poca sensibilidad en términos relativos a los períodos de contracción y expansión de la economía mundial. El verdadero motor de la dinámica de crecimiento de la demanda de este artículo lo constituyó el avance de la población y de la urbanización en los principales centros consumidores mundiales (47).

Los precios del grano en el mercado internacional, a pesar de que sufrieron bruscas fluctuaciones cuyos graves efectos se amortiguaron en el caso de la producción cafetalera nacional por su elevada calidad tendieron a crecer a lo largo de todo el período (Véase Fig. 29 en p. 298).

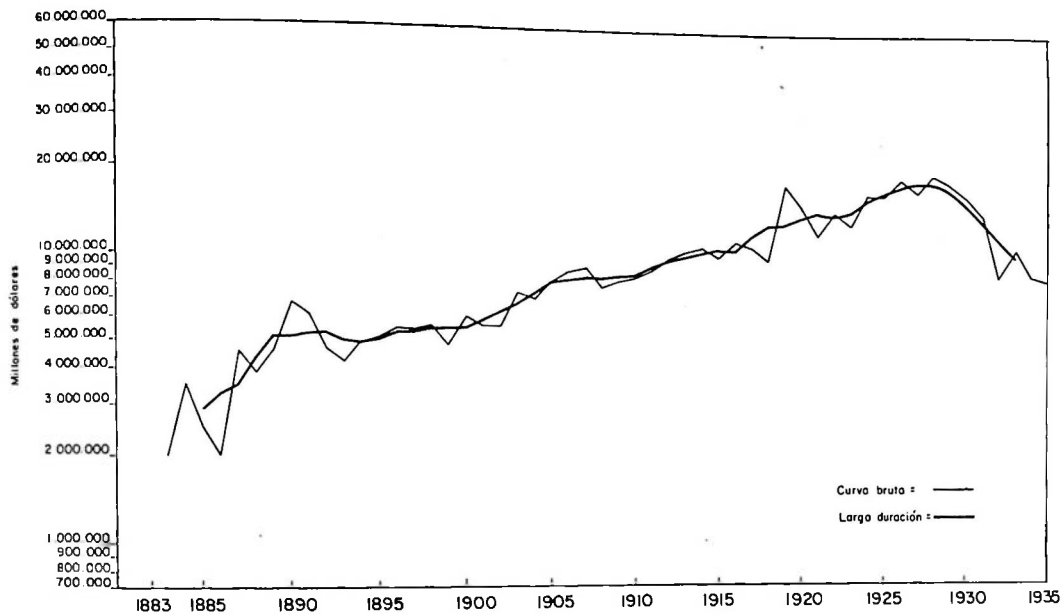


FIGURA 25. VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE COSTA RICA (1883 - 1935) DATOS BRUTOS Y MEDIAS MOVILES (5 AÑOS) Fuente: Datos del Cuadro 15

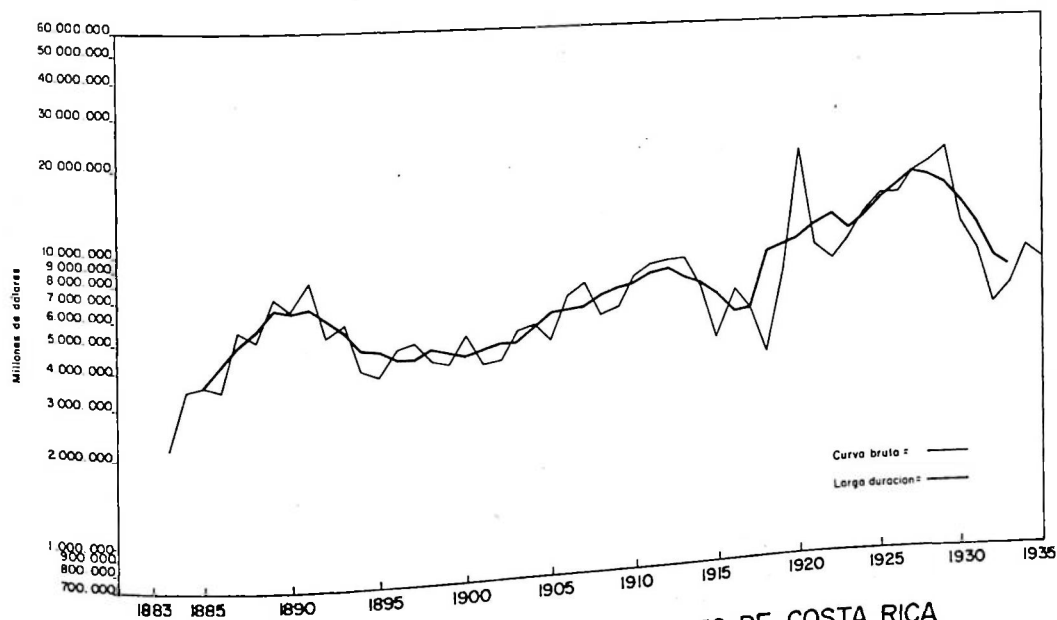


FIGURA 26. VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE COSTA RICA (1885 - 1935) DATOS BRUTOS Y MEDIAS MOVILES (5 AÑOS) Fuente: Datos del cuadro 16

Quadro N° 15. VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE COSTA RICA (1883-1935). CF. ANEXO 5

MOVIMIENTO DE LARGA DURACION Y DESVIACIONES CICLICAS (METODO DE LOS MEDIOS MOVILES)

Año	Valores (millones de dólares)	Medias Móviles (5 años)	Desviaciones cíclicas absolutas	DA ²	Año	Valores (millones de dólares)	Medias Móviles (5 años)	Desviaciones cíclicas absolutas	DA ²
1883	2.0	-	-	-	1909	8.1	8.40	-0.30	0.09
1884	3.5	-	-	-	1910	8.3	8.56	-0.26	0.06
1885	2.5	2.9	-0.40	0.16	1911	8.9	9.08	-0.18	0.03
1886	2.0	3.26	-1.26	1.58	1912	9.8	9.60	0.20	0.04
1887	4.5	3.46	1.04	1.08	1913	10.3	9.92	0.38	0.14
1888	3.8	4.28	-0.48	0.23	1914	10.7	10.36	0.34	0.11
1889	4.5	5.10	-0.60	0.36	1915	9.9	10.54	-0.64	0.40
1890	6.6	5.12	1.48	2.19	1916	11.1	10.40	0.70	0.49
1891	6.1	5.20	0.90	0.81	1917	10.7	11.80	-1.10	1.21
1892	4.6	5.28	-0.68	0.46	1918	9.6	12.80	-3.20	10.24
1893	4.2	4.98	-0.78	0.60	1919	17.7	12.92	4.78	22.84
1894	4.9	4.86	0.04	0.001	1920	14.9	13.60	1.30	1.69
1895	5.1	5.02	0.08	0.006	1921	11.7	14.22	-2.52	6.35
1896	5.5	5.30	0.20	0.04	1922	14.1	13.98	0.12	0.01
1897	5.4	5.28	0.12	0.01	1923	12.7	14.28	-1.58	2.49
1898	5.6	5.46	0.14	0.01	1924	16.5	15.72	0.78	0.60
1899	4.8	5.48	-0.68	0.46	1925	16.4	16.50	-0.10	0.01
1900	6.0	5.52	0.48	0.23	1926	18.9	17.86	1.04	1.08
1901	5.6	5.86	-0.26	0.06	1927	18.0	18.18	-0.18	0.03
1902	5.6	6.30	-0.70	0.49	1928	19.5	18.14	1.36	1.84
1903	7.3	6.70	0.60	0.36	1929	18.1	17.20	0.90	0.81
1904	7.0	7.32	-0.32	0.10	1930	16.2	15.30	0.90	0.81
1905	8.0	8.00	-	-	1931	14.2	13.52	0.68	0.45
1906	8.7	8.08	0.62	0.38	1932	8.5	11.62	-3.12	9.73
1907	9.0	8.30	0.70	0.49	1933	10.6	10.02	0.58	0.33
1908	7.7	8.36	-0.66	0.43	1934	8.6	-	-	-
					1935	8.2	-	-	-

En contraste, el volumen de la exportación de ese producto progresó aceleradamente desde sus comienzos en la primera mitad del siglo XIX, hasta 1898, en que la cantidad exportada no fue superada de nuevo sino a finales de la década de 1920 (Véase fig. 30). La existencia de una oferta de tierras aptas limitada para ese cultivo, localizadas en la Mesa Central, que ya habían sido ocupadas hacia finales del siglo XIX, de una oferta de mano de obra insuficiente, junto con la naturaleza extensiva de la producción que provocó el descenso de la productividad de las primeras tierras incorporadas al cultivo, condicionaron el decrecimiento de la capacidad productiva del café (48).

En relación al banano, el otro elemento constitutivo vital de las exportaciones del país, nos fue imposible obtener amplia información, sobre la naturaleza y las tendencias de la demanda de ese producto, así como de una serie de precios reales de la fruta (49). Sin embargo, el control exclusivo ejercido sobre la mayor parte de la oferta del banano y de sus canales de comercialización por parte de la UFCO a partir de 1899, permitió manejar en forma más estable el comportamiento de las dos variables citadas en el mercado internacional. Después de ese año, mientras que el valor tendió a ascender hasta 1926, presentando fuertes fluctuaciones en el recorrido, la cantidad de fruta exportada en 1913 solo fue superada después de los años 30 (Véase Fig. 31, p. 300).

Sin embargo, en el caso del banano era utópico intentar

equiparar la oferta y la demanda, sobre todo si se toma en cuenta las variantes experimentadas por esta última en las diferentes estaciones del año. La existencia de una oferta de fruta demasiado amplia como para comercializarla en su totalidad a los precios vigentes en el mercado durante gran parte del período, obligó a una selección altamente restrictiva del banano que se comercializaría, en detrimento principalmente de los agricultores particulares cuya producción era con frecuencia parcial o totalmente rechazada. En algunos casos, la misma compañía asumió las pérdidas que el mantenimiento de una cotización elevada de la fruta en el mercado exigía, mediante la destrucción de grandes cantidades producidas directamente o compradas a los productores (50).

En el conjunto de las exportaciones del país, tanto el valor como el volumen del banano ascendieron ininterrumpidamente hasta 1913. Este descenso estuvo vinculado principalmente a la acción de enfermedades, en especial del "Mal de Panamá" que si bien habían aparecido con anterioridad (51), después de esos años se difundieron; a la escasa técnica de la producción bananera, que conllevó la rápida erosión de los suelos cultivados y a la competencia establecida por otras regiones productoras. De manera que, mientras que en 1906, el 69% de los racimos nacionales exportados eran de 9 manos, ese porcentaje se redujo al 57% en el período de 1925-28 y al 44% en 1929 (52).

Lo expuesto anteriormente nos permite apuntar con certe-

za, la contribución decisiva de la evolución de las exportaciones de café, y en forma muy especial de la trayectoria de los precios de ese producto en el mercado internacional, en el comportamiento a largo plazo de las exportaciones nacionales. Si bien, es indudable la participación de la exportación del banano, en el movimiento de larga duración de las exportaciones, la imposibilidad para conocer la evolución de los precios reales de ese artículo en el mercado, no permite delimitar con exactitud la naturaleza de su aporte.

b.- Movimiento de larga duración de las importaciones

El movimiento de larga duración de las importaciones nacionales, en el período delimitado por los años de 1883 a 1925, presentó una trayectoria ascendente, intercalada por oscilaciones de importancia (Véase Fig. 26 en p. 288). En 1927, la curva referente al movimiento de larga duración presentó una fase depresiva muy marcada, relacionada directamente con la evolución presentada por las exportaciones en esos mismos años. La amplitud de las oscilaciones experimentadas por el movimiento de importación en ese período fue de 94.46%, mientras que la intensidad alcanzó un nivel superior con el 105.70%. Sin embargo, el valor de ambas variables fue inferior en más del 100%, del correspondiente al valor de las exportaciones.

La curva representativa de la tendencia referente al de se nv olv im ie nto de las importaciones a largo plazo, refleja correspondencias considerables, en su comportamiento general, con la de las exportaciones (Véase Fig. 25 y 26). Ambas experimentaron una fase expansiva de magnitud casi semejante desde 1885 hasta 1890. A partir de esa fecha, la ten den cia de las exportaciones continúa aunque con menor intensidad la dirección del trayecto recorrido antes, hasta 1927. A diferencia, la inclinación general de las importaciones, si bien sigue ascendiendo, su trazado presenta fuertes fluc tu ac io ne s. En 1927, se inicia la con tra cc io n del movimiento a largo plazo de las importaciones, mientras que se mantiene casi estacionaria en el caso de las exportaciones para iniciar un año después, el descenso con menos fuerza que en el primer caso, debido al acelerado incremento que las primeras habían presentado en el período inmediatamente anterior.

Las similitudes relativas entre ambas representaciones gráficas, particularmente en la dirección general del movimiento de larga duración, obedece al condicionamiento que ha ejercido la dinámica de evolución de las exportaciones nac io na le s en el ritmo y la orientación del crecimiento o de cre ci m ie nto de la importación según los casos. Esa situación es resultado de que han sido las exportaciones la única fuente proveedora de divisas en forma relativamente continua y con si de ra ble para el financiamiento de la importación.

Por otra parte, la existencia de fases de alza y de baja

Cuadro N° 16. VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE COSTA RICA (1883-1935).

CF. ANEXO 6. MOVIMIENTO DE LARGA DURACION Y DESVIACIONES

CICLICAS (METODO DE LAS MEDIAS MOVILES)

Año	Valores (millones de dólares)	Medias móviles (5 años)	Desviaciones cíclicas absolutas	DA ²
1883	2.2	-	-	-
1884	3.5	-	-	-
1885	3.6	3.68	-0.08	0.00
1886	3.5	4.28	-0.78	0.60
1887	5.6	5.04	0.56	0.31
1888	5.2	5.64	-0.44	0.19
1889	7.3	6.6	0.7	0.49
1890	6.6	6.54	0.06	0.00
1891	8.3	6.66	1.64	2.68
1892	5.3	6	-0.70	0.49
1893	5.8	5.44	0.36	0.12
1894	4.0	4.72	-0.72	0.51
1895	3.8	4.64	-0.84	0.70
1896	4.7	4.32	0.38	0.14
1897	4.9	4.34	0.56	0.31
1898	4.2	4.6	-0.40	0.16
1899	4.1	4.46	-0.36	0.12
1900	5.1	4.3	0.8	0.64
1901	4.0	4.5	-0.5	0.25
1902	4.1	4.76	-0.66	0.43
1903	5.2	4.68	0.52	0.27
1904	5.4	5.22	0.18	0.03
1905	4.7	5.86	-1.16	1.34
1906	6.7	5.94	0.76	0.57
1907	7.3	6.04	1.26	1.58
1908	5.6	6.62	-1.02	1.04
1909	5.9	6.94	-1.04	1.08
1910	7.6	7.18	0.42	0.17
1911	8.3	7.78	0.52	0.27
1912	8.5	7.96	0.54	0.29
1913	8.6	7.32	1.28	1.63
1914	6.8	6.96	-0.16	0.02
1915	4.4	6.36	-1.96	3.84
1916	6.5	5.40	1.10	1.21
1917	5.5	5.56	-0.06	0.00
1918	3.8	8.74	-4.94	24.40
1919	7.6	9.24	-1.64	2.68
1920	20.3	9.76	10.54	111.09

Cuadro Nº 16. Continuación

Año	Valores (millones de dólares)	Medias móviles (5 años)	Desviaciones cíclicas absolutas	DA ²
1921	9.0	10.9	-1.90	3.61
1922	8.1	11.74	-3.64	13.24
1923	9.5	10.4	-0.90	0.81
1924	11.8	11.34	0.46	0.21
1925	13.6	13.02	0.58	0.33
1926	13.7	14.68	-0.98	0.96
1927	16.5	16.32	0.18	0.03
1928	17.8	15.72	2.08	4.32
1929	20.0	14.68	5.32	28.30
1930	10.6	12.46	-1.86	3.45
1931	8.5	10.16	-1.66	2.75
1932	5.4	7.88	-2.48	6.15
1933	6.3	7.32	-1.02	1.04
1934	8.6	-	-	-
1935	7.8	-	-	-

en la tendencia general a largo plazo de la importación, que no están presentes en la de las exportaciones y que serán explicadas en detalle en el análisis de corta duración manifiestan como la evolución del movimiento importador no es una reproducción totalmente fiel y mecánica de lo ocurrido en el sector agroexportador, sino que las importaciones poseen cierta capacidad endógena de evolución, ligada con las posibilidades creadas por otras fuentes de financiamiento y de crédito, y con la mayor o menor facilidad para proveerse las importaciones.

2.- Movimiento de corta duración

a.- Movimiento de corta duración de las exportaciones

La vinculación de Costa Rica al mercado mundial mediante el sector agroexportador y el desarrollo de su economía en función de él, posibilitaron la amplia receptividad de esta última, en primer lugar a las fluctuaciones emanadas del mercado internacional especialmente en materia de demanda y cotizaciones de los principales productos de exportación, y en segundo lugar a los ciclos económicos con las fases de alza y de baja correspondientes, que afectaron periódicamente a los países industriales en particular y a las naciones capitalistas en general desde el si

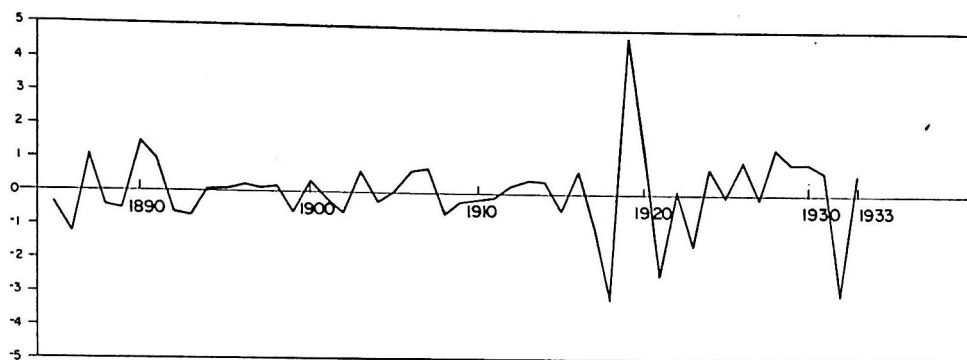
glo XIX (53).

Por consiguiente, el comercio exterior del país como un todo, pero en forma más directa y precisa el sector agroexportador, constituyeron los mecanismos a través de los cuales se interiorizaron las fluctuaciones coyunturales del mercado y de la economía mundial por intermedio de aquellos países industrializados con los que nos ligaban sólidos vínculos de dependencia comercial y financiera.

A continuación se analizarán las oscilaciones cíclicas presentadas por el movimiento de la exportación e importación en el período de 1883 a 1935, en base a las figuras 27 y 28 respectivamente.

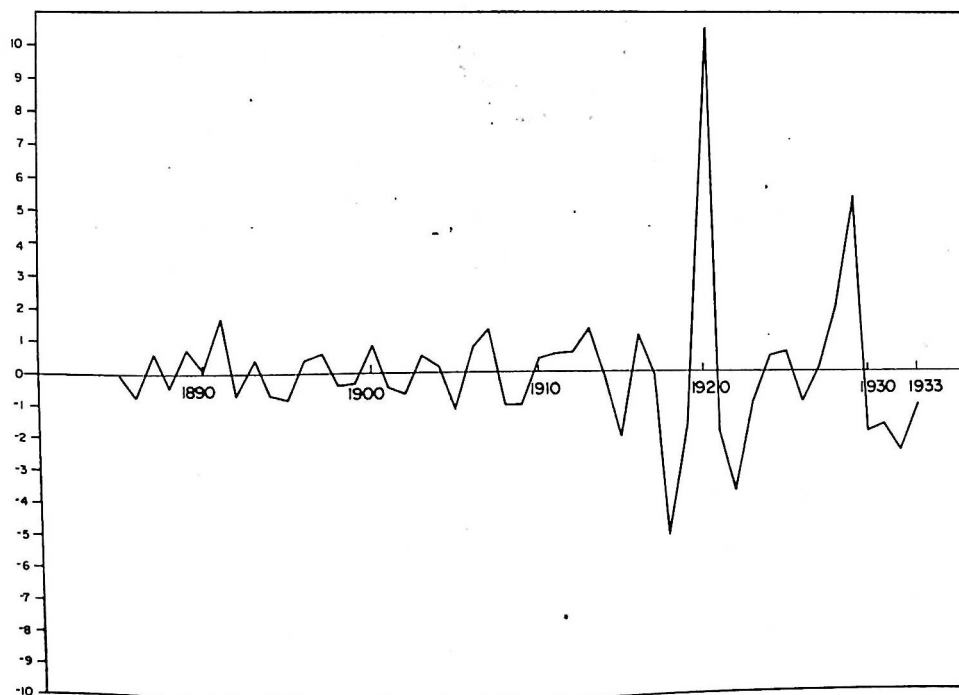
La curva representativa de las alzas y bajas experimentadas por las exportaciones nacionales (Fig. 27 en p.296), en el período de estudio, refleja a grandes rasgos oscilaciones bastante irregulares tanto en la intensidad como en la duración de los diferentes ciclos económicos que tendieron a acentuarse a partir de 1915, correspondiendo al año de 1919 el alza mayor y a los años de 1918, 1921 y 1932 los descensos más marcados. El coeficiente de variación de las oscilaciones en todo el período fue del 12.89%.

La estrecha correspondencia que presenta el particular comportamiento de las exportaciones costarricenses como veremos a continuación, con las fluctuaciones de los precios del café (Véase Fig. 29 en p. 298) y con volumen y el valor del grano exportado (Véase Fig. 30 en p. 300), actúa en el senti



**FIGURA 27. VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE COSTA RICA
(1883-1935) FLUCTUACIONES CICLICAS ABSOLUTAS
METODO DE LAS MEDIAS MOVILES (5AÑOS)**

Fuente: Datos del Cuadro 15



**FIGURA 28. VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE COSTA RICA
(1883-1935) FLUCTUACIONES CICLICAS ABSOLUTAS
METODO DE LAS MEDIAS MOVILES (5AÑOS)**

Fuente: Datos del Cuadro 16

do de corroborar la marcada relevancia de este producto en la producción para la exportación y en la economía nacional como un todo. La influencia del banano (Véase gráfico 31 en p. 300), el segundo artículo en importancia de las exportaciones nacionales se limitó con escasas excepciones a amortiguar o a acentuar según los diferentes casos, la dirección dominante impresa por las oscilaciones del café. Los restantes productos de exportación tampoco lograron variar sustancialmente la tendencia dominante en el movimiento de corta duración de las exportaciones. Sin lugar a dudas, el conocimiento de la serie temporal de los precios del banano hubiera permitido un análisis más detallado y enriquecedor.

El inicio de la curva (fig. 27) en 1885 en un nivel inferior bajando aún más en 1886, parece responder a los efectos depresivos creados por la crisis del café de los años 1884-85, provocada conjuntamente, por el descenso de la cosecha y de los precios del grano (54). En el año de 1887 se alcanzó el punto de mayor auge en ese ciclo y acto seguido se inició una fase de contracción vinculada aparentemente con el descenso experimentado en el número de racimos de bananos, pero especialmente en el valor de la exportación de esa fruta en 1888 que culmina en 1899.

Después de 1890, asistimos al desenvolvimiento en 1891, 92 y 93, de una fase depresiva correspondiente a la crisis de un ciclo económico a nivel mundial ocurrida en 1890, demostrándose así, para este caso y para los siguientes en -

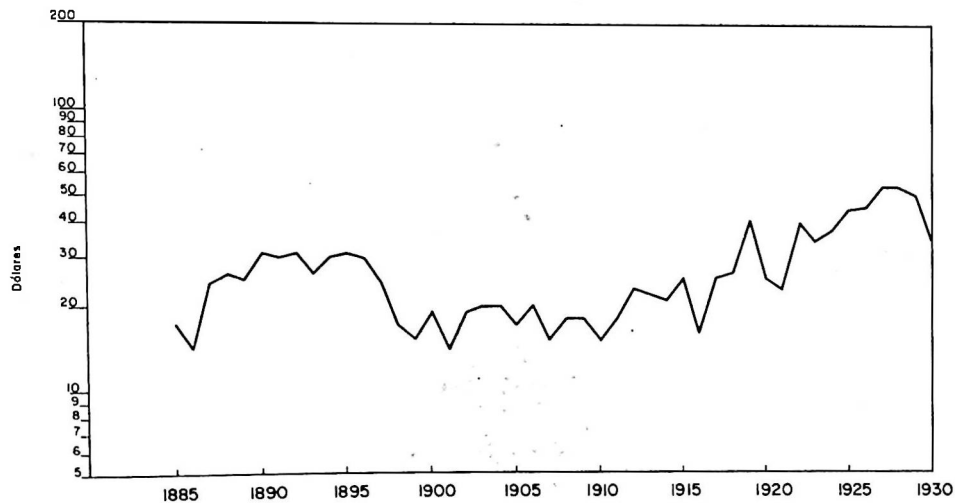


FIGURA 29. PRECIO DEL CAFE (1885 - 1930)
(DOLARES / 100 KILOGRAMOS)

Fuente: Ciro F. S. Cardoso, "La Formación de la Hacienda Cafetalera Costarricense en el Siglo XIX" en *Haciendas, Latifundios y Plantaciones*, México, Siglo XXI Editores, 1975, p. 666.

que se presenta una situación semejante, la imposibilidad de nuestra economía a las fluctuaciones experimentadas por la economía capitalista. Esta se tradujo probablemente en el descenso del precio del café, muy leve en 1891, pero mucho más intenso en 1893, después de la ligera recuperación de 1892 (véase fig. 29). También influyó la baja consecutiva durante los tres años del valor de la exportación de café, y en 1891 y 1892 del banano. A diferencia del caso del grano, cuyo volumen se redujo en 1891 y 1892, la fruta mantuvo su tendencia ascendente (véase fig. 30 y 31).

La fase depresiva se estabilizó en 1893 y la recuperación hizo su aparición en el siguiente año. En 1894, y hasta 1898 el trazado de la curva casi paralelo al eje de la abcisa, demuestra un período de estabilidad relativa en la evolución presentada por la exportación del país, impresa por la tendencia manifiesta en el valor, y en menor medida en el volumen, de las exportaciones de café en esos años, reflejándose en este caso, la prioridad de las tendencias emanadas del grano, en la orientación global del flujo exportador.

Sin embargo, desde 1895, según lo deja ver la Fig. 29, se había empezado la fase depresiva de los precios del grano, y ya, los dos últimos años del período anterior, es decir 1897 y 1898, participaron de la crisis sufrida por los precios del café, y vigente, a pesar de recuperaciones transitorias hasta 1907.

La crisis de los precios de ese producto respondió a una

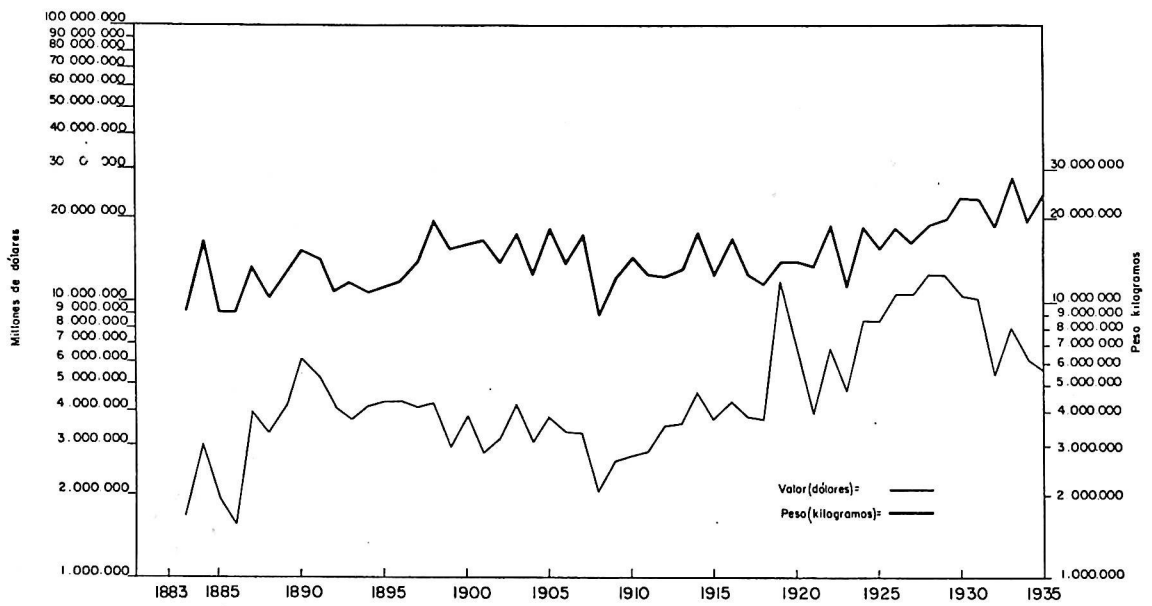


FIGURA 30. VALOR Y VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES DE CAFE (1883 - 1935)

Fuente: Priscilla Albarracín y Héctor Pérez, *Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica (1907 - 1946) Importaciones y Exportaciones*, Escuela de Historia y Geografía, Universidad de Costa Rica, 1977 (Mimeografiado)

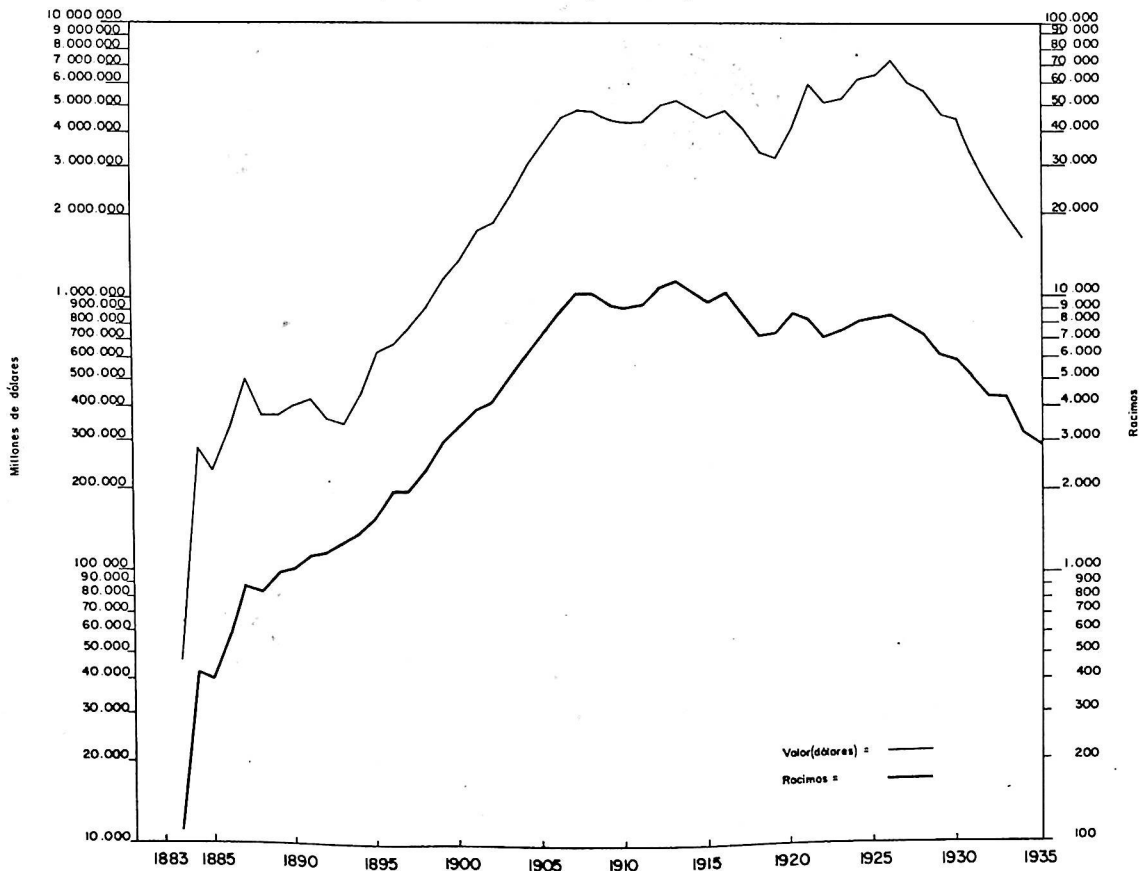


FIGURA 31. VALOR Y VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES DE BANANO (1883 - 1935)

Fuente: La misma de la Figura 30

super producción mundial del grano, ligada al acelerado crecimiento de la producción en Brasil, país que controlaba tres cuartas partes de la oferta internacional de ese artículo (55).

A pesar de que nuestra nación ya había sufrido el descenso del precio de su monocultivo en el mercado mundial, tanto la duración de la crisis, como la coexistencia en ese mismo período con una de carácter monetario, que culminó con la implantación del patrón oro, ampliaron e intensificaron los nocivos efectos de esa situación: la contracción del crédito, el alza en el tipo de cambio, la disminución de los ingresos estatales, etc. (56).

Sin embargo, en términos comparativos con otras regiones productoras, Costa Rica tuvo la ventaja de su especialización cualitativa en la producción de café, ya que el descenso experimentado por los precios del artículo, afectó diferencialmente las diversas calidades del grano (57). En relación a lo anterior comentaba un funcionario gubernamental de la época: "esta conclusión nos enseña una vez más que la bonanza o la estrechez de este país se resuelve en Londres, ya que de los caprichos y circunstancias del mercado inglés, dependerá mientras mantengamos el café como fruta casi única de cambio, el que los negocios se aviven o desfallezcan entre nosotros" (58).

La política en pro de la recuperación del precio del café en el mercado internacional seguida por Brasil, junto con

el establecimiento del patrón oro, y los beneficios que esta nueva situación creaba a la exportación y al comercio exterior del país en general, posibilitaron a nivel mundial en primer lugar y nacional en segundo, la recuperación de la crisis mencionada (59).

La curva (Fig. 27), no descendió durante los años de crisis a un nivel más reducido, a pesar de la intensidad y la duración de la misma, por la acción de las crecientes exportaciones de banano en ese período, tanto en valor como en volumen. En 1899 presenciarnos un descenso acentuado, referente al valor y al volumen del café exportado (Fig. 29 y 30).

Las fluctuaciones que caracterizan la representación gráfica de las exportaciones nacionales en la corta duración en los años de crisis, alcanzaron su punto bajo más pronunciado en 1902, año perteneciente a la fase depresiva iniciada en 1900, y a pesar de que tanto el precio como el valor del café se recuperaron a partir de 1902 inclusive y hasta 1903. A diferencia el volumen exportado del grano disminuyó en este último año. Por una parte, 1903 constituyó el momento de crisis de un ciclo económico a nivel mundial. Por otra, correspondió a 1901 según lo demuestra la figura 29, la cotización más baja para los precios del café, durante todos los años de crisis.

Luego de una recuperación en 1903, la curva desciende de nuevo en 1904 acorde con el descenso experimentado tanto en el valor como en el volumen del café (Fig. 30). Los precios

del grano se mantuvieron estables. A partir del año siguiente, las exportaciones nacionales entraron en una fase expansiva que alcanzó su punto más elevado en 1907: a pesar de ser este el último año de la crisis de los precios del café, relacionada principalmente con el auge sostenido del volumen y la producción del banano (Fig. 31). En 1905, 1906 y 1907 el grano presentó, tanto en el precio como en el volumen y el valor, tendencias inversas que se sucedían en cada una de ellas, con excepción del valor que descendió en 1906 y se mantuvo estable en 1907.

A continuación, se presentó una contracción muy intensa en 1908, al coincidir, los efectos de una fase depresiva cíclica de la economía mundial iniciada en 1907, con la reducción del volumen del café al nivel más bajo de todo el período, y del valor, al más reducido desde 1886 hasta 1935, a pesar del ascenso del precio en 1908 (Véase Fig. 29 y 30).

Además, en el caso del banano, la reducción leve del valor y la estabilización del volumen, rompieron las pautas que no se restablecerían más en el período de estudio, de ascenso casi continuo del valor desde 1893 y del volumen desde 1888, como lo refleja la Fig. 31.

En 1908, asistimos a un ciclo expansivo de poca intensidad, pero continuo hasta 1913, que coincide con valores ascendentes tanto en el caso de la exportación de café como en la de banano, artículo que alcanzó en este último año, el mayor volumen de racimos exportados en todo el período de estudio.

dio.

En 1914 se presentó un descenso casi imperceptible en la Fig. 27, vinculado a la reducción del volumen y el valor de la exportación de bananos. Esta tendencia se acentuó con fuerza a partir de 1915, al unirse a la trayectoria del banano en el año anterior, la baja del café y los efectos acumulativos de la crisis mundial de 1913.

El año de 1914 correspondió con el inicio de la Primera Guerra Mundial y con una nueva etapa en la evolución del funcionamiento del mercado internacional, en que "el sistema tradicional de división internacional del trabajo desempeñó un papel de importancia declinante" (60) y cuyos rasgos definitivos no se manifestarían sino a partir de la crisis de 1929.

Las exportaciones nacionales si bien sufrieron alzas y bajas coyunturales hasta 1914, estas no fueron muy intensas como lo demuestra el porcentaje del 11.4% correspondiente al coeficiente de variación de esos años, inferior al de 12.89% correspondiente al período de 1883 a 1935

En consecuencia, su evolución encajó con la dinámica del ciclo expansivo de la economía internacional en el período anterior a 1914, caracterizados por una intensidad creciente de las transacciones comerciales a nivel mundial, salvo la presencia de algunas fluctuaciones de tipo coyuntural (61).

La situación descrita de fluidez de las transacciones comerciales y de los pagos internacionales fundamentados en el

eficiente funcionamiento del patrón oro, se interrumpió abruptamente al inicio de la Primera Guerra Mundial, y como ya se explicó no se recuperó sino a partir de la década de 1920. En ese entonces, las condiciones habían variado y el patrón oro restablecido no volvió a funcionar con la efectividad de antes.

En el ámbito nacional, a raíz de la Primera Guerra Mundial se presentaron cambios considerables en el comportamiento de las exportaciones nacionales, cuya evolución se caracterizó a partir de entonces, y hasta fines de la década de los años 30, por la presencia de movimientos coyunturales sucesivos, de duración variable, pero con mayor intensidad y regularidad que los correspondientes al período anterior a 1914 como lo demuestra gráficamente el trazado de la curva (Fig. 27); cuya concurrencia demostraba progresivamente la vulnerabilidad y las limitaciones propias del modelo de crecimiento hacia afuera.

El rol estratégico que para la economía nacional como un todo ha jugado el sector agroexportador, y especialmente el café, determinó la agudización de los trastornos provocados por la presencia progresiva de fluctuaciones en la comercialización de la producción para la exportación.

En el año de 1916, una vez superada la difícil situación inicial creada por el comienzo de la Guerra, y a pesar del descenso experimentado por los precios del café ese año, las exportaciones nacionales reflejaron un alza, correspondien-

te a la tendencia expansiva del valor y del volumen del café y del banano en ese mismo año (Véase Fig. 30 y 31).

Por el contrario, los años de 1917 y 1918 pertenecen a una fase de contracción acentuada. En el primero de ellos, adquirió vigencia la amenaza del cierre de los mercados tradicionales para los productos de exportación, especialmente el café, al cerrarse el mercado de Londres al producto nacional en febrero de 1917. Esta situación se agravó por la participación en ese mismo año del mercado sustitutivo para el café costarricense, U.S.A. en la conflagración (62).

Además, tanto en 1917 como en 1918, el alza ocurrida en los precios del café fue incapaz de compensar el descenso en el volumen. Por consiguiente, el valor de este artículo tendió a la depresión. En el caso del banano se presentó una situación similar, de baja del volumen y el valor.

En términos generales, los obstáculos en materia de mercados inherentes a la situación bélica, fueron solucionados con mayores o menores dificultades en los años de guerra. Los precios del café obtuvieron cotizaciones satisfactorias tanto en el mercado europeo como en el monorteamericano, a excepción del aumento de los costos en relación al transporte y a los seguros que imponía la guerra. La actividad más afectada fue la explotación de maderas, artículo que desapareció de las exportaciones del país, en esos años (63).

A diferencia, el movimiento importador sufrió con más

fuerza las dificultades para el desenvolvimiento de las transacciones comerciales provocados por la guerra y agravados por la difícil situación monetaria nacional.

En 1919, las exportaciones nacionales presentaron un auge sin precedentes, como consecuencia natural de la expansión acelerada del comercio, una vez eliminadas las dificultades impuestas a su fácil desenvolvimiento, pero principalmente a raíz del ascenso experimentado en los precios del café, del azúcar y del cacao (64). Este aumento estuvo vinculado en alguna medida al boom económico de post-guerra. Tanto el azúcar como el cacao habían empezado a participar crecientemente en las exportaciones nacionales aunque a un nivel inferior que el café y el banano. Este último producto, a diferencia de los anteriores mantuvo en 1919 la tendencia descendente en el valor, mientras que el volumen se tornaba ligeramente ascendente.

Los años de 1920 y 1921 corresponden en la Fig. 27 con un descenso catastrófico ligado a la baja del precio del café-artículo que también sufrió reducción en el volumen y por tanto en el valor total exportado- del cacao y del azúcar (65), resultado en gran medida, de los efectos de la fase depresiva de los precios sufrida a nivel mundial e iniciada en 1921, como consecuencia del período inflacionario de post-guerra (66). El banano constituyó la excepción. Por primera vez desde 1913, se invirtió en forma significativa, en dos años consecutivos, la tendencia descendente impresa en su e

volución (67). A diferencia del valor, el número de racimos exportados bajó en 1921 (Véase fig. 31).

El período comprendido entre 1915 y 1921, es el que presenta comparativamente con el resto de los años, fluctuaciones de mayor intensidad, manifiestas en el coeficiente de variación del 26.49%, que duplica con alguna ventaja el porcentaje promedio ya expresado. Es necesario tomar en cuenta, que fue resultado, no sólo de fluctuaciones coyunturales, si no también de la anómala situación creada por la guerra.

En 1922, el aumento del precio, del volumen y por tanto del valor del café, conjuntamente con el ascenso de la cotización del azúcar (68), determinaron la tendencia alcista en el valor de las exportaciones del país. La contracción experimentada por el valor del café exportado en 1923, a raíz del descenso ocurrido en el precio y el volumen de ese artículo, provocó la tendencia declinante del valor de las exportaciones totales en ese año.

En el siguiente período, el trayecto de la curva (Fig. 27) manifiesta alzas y bajas consecutivas de 1924 a 1928, en que los años de crisis 1924, 1926 y 1928, alcanzaron un nivel un poco superior al año inmediato anterior, consecuencia del boom experimentado por la economía internacional en los últimos años de la década de 1920, que como veremos, había presentado ciertos rasgos depresivos típicos, antes de ser bruscamente interrumpida en 1929

Las fluctuaciones que afectaron esos años (fig. 27), de proporciones relativamente semejantes, eran producto de la combinación, por una parte, de los precios ascendentes del café desde 1924 hasta 1928, año en que se mantuvieron al mismo nivel que en el anterior, con el volumen exportado. Este último fue creciente en todos los casos, con excepción de 1925 y 1927, lo que determinó valores estables del café exportado en esos dos años (Fig. 30). Por otra parte, las oscilaciones eran resultado de los cambios experimentados en los precios, y en el volumen comercializado de los otros productos de exportación, especialmente del banano, cuya inclinación expansiva en el valor y el volumen, se invirtió ininterrumpidamente a partir de 1926 (Fig. 31).

En la figura 27, el ciclo económico iniciado en 1927, que alcanza el punto crítico en 1928, y cuya etapa depresiva culmina en 1932, estuvo intimamente ligado con el desenvolvimiento de la crisis de 1929 a nivel mundial, que sería seguida a partir de 1930 por una depresión particularmente intensa y amplia. Este fenómeno estuvo acompañado por el descenso brusco y sin precedentes en la demanda y el precio mundial de los productos agrícolas y las materias primas, y por el abandono definitivo del patrón oro (69). En relación directa con lo anterior, a partir de 1929, el valor de las exportaciones nacionales descendió, a pesar de que el del café se mantuvo estable, debido a la compen-

sación resultante de la baja en el precio y el alza en el volumen, por la contracción del valor exportado de otros productos de exportación, cuyos precios se vieron seriamente afectados y la disminución del volumen, como sucedió en el relevante caso del banano.

En 1930, el valor de las exportaciones nacionales se mantuvo al mismo nivel del año anterior, no obstante, el valor descendente del total del café exportado, resultado de la intensa baja de sus precios (véase Figs. 29 y 30). Probablemente, el factor de equilibrio fue introducido entre otros artículos por el banano, ya que tanto el valor como el número de racimos exportados de la fruta tendieron a estabilizarse (véase Fig. 31).

La fase de contracción iniciada en 1929 una vez superado el nivel constante de 1930, continuó en 1931 y cayó catastróficamente en 1932, recuperándose el siguiente año, el último del ciclo, casi al mismo nivel de 1931. La tendencia depresiva ya descrita, impresa en el trayecto de la curva (Fig. 27), fue menos intensa en el año de 1931 que en 1932. En el primero de esos años, tanto el precio como el volumen del café, se mantuvieron en términos relativos en un nivel semejante a 1930, por lo que en la figura 30 la curva de valor sólo presentó una caída leve.

Por el contrario en 1932, el precio del grano, que ya se encontraba bastante contraído sufrió un descenso muy brus

co -cuyas causas serán analizadas a continuación-, agravado por la reducción acelerada del volumen exportado. En ambos años, la inclinación depresiva, presentada tanto por el valor como por el número de racimos exportados de bananos, acentuó la orientación principal imprimida por el café a las fluctuaciones de las exportaciones en la corta duración.

La recuperación temporal de 1933, estuvo vinculada también a la evolución experimentada por el café. La escasa reducción de los precios de ese grano, en comparación con el año anterior y el aumento experimentado en el volumen hicieron posible el restablecimiento del valor de las exportaciones. Tanto la orientación como la intensidad de las fluctuaciones descritas, estuvieron estrechamente ligadas a la evolución experimentada por los precios del café, y de los otros productos, en especial el banano y el cacao.

La demanda de los productos tropicales, y de estos en particular, presentó en el período anterior a la crisis una pérdida progresiva de dinamismo, como consecuencia directa de transformaciones ocurridas en los países industrializados. Esa situación de contracción tuvo catastróficas consecuencias en los precios. La naturaleza inelástica de la oferta y su condición de cultivos perennes, los hacía particularmente susceptibles a los cambios ocurridos en ella (70).

Ninguna de las crisis mundiales anteriores había creado situaciones tan adversas en base a cotizaciones insatisfactorias para la comercialización del café y de otros productos de exportación en el mercado. La crisis fue por tanto principalmente de precios y no de mercados. La producción, especialmente de café, se comercializó sin grandes obstáculos, pero claro está, a precios muy reducidos. En el caso del banano, se presentó una situación de crisis de producción, presente desde principios de la segunda década del siglo, y acelerada fuertemente al coexistir con la de precios (véase Fig. 31) (71).

La crisis de 1929 estuvo acompañada por una de carácter fiscal, que se manifestó desde ese año, a raíz de la dependencia estrecha del estado de los ingresos aduanales (72).

El proceso de deterioro de los precios de los artículos de exportación se inició antes de 1929, tanto en nuestro país como en el caso de otros exportadores de productos primarios. Tal situación se refleja claramente en el cuadro que presentamos a continuación sobre índices de precios de las sumas ponderadas de los precios reales de los tres principales productos de exportación de 1924 hasta 1933, con el primer año como base (73).

<u>Año</u>	<u>Café</u>	<u>Bananos</u>	<u>Cacao</u>
1924	100		
1925	118	100	100
1926	129	100	76
1927	147	100	79
1928	150	100	98
1929	142	100	90
1930	102	100	77
1931	102	100	67
1932	67	83	52
1933	65	76	35
1934	93	62	33
		67	42

El café fue el factor que contribuyó en forma más relevante a la configuración de la crisis en nuestro país. Su precio se convirtió en el termómetro más representativo de la situación económica nacional.

Según se refleja en el cuadro anterior, en la columna referente al café, los precios presentaron una tendencia alcista hasta 1928, en que su valor era superior en un 50% al del año base 1924. Sin embargo, las cotizaciones no sobrepasaron la de 1924, sino hasta 1932. A partir de este último año la baja se acentuó aún más en 1933 (74).

En el mercado descenso de 1932, intervinieron, la caída del patrón oro en Gran Bretaña, y las disposiciones de la conferencia de Ottawa en 1932, que estipulaban un tratamiento diferencial para el café proveniente de los territorios británicos (75).

Las posibilidades que tenía el país para manipular mediante su producción la cotización del grano en el mercado mundial o el volumen de la oferta, eran prácticamente nu-

las. Su participación en el mercado englobó en 1933, únicamente el 1.48% del total de las exportaciones mundiales de ese artículo. A pesar de la excelente calidad del café costarricense, en un mercado como el mundial, dominado cuantitativamente por la oferta del grano de baja calidad, era este último el que fijaba el precio mínimo del producto, y a partir de este se valoraba la calidad superior (76).

La política seguida por los productores nacionales, de aumento progresivo de volúmen exportado, como se refleja claramente en la figura 30, con el objeto de compensar la baja de los precios, produjo los efectos contrarios al provocar un descenso aún más marcado de los precios, resultado de la afluencia de mayores excedentes del grano al mercado que tendieron a producir la contracción de la demanda (77).

Además, la política de compra y retiro de los excedentes de café del mercado que había funcionado eficazmente en términos relativos, no pudo ser continuada, al cerrarse los mecanismos crediticios que la sustentaban como consecuencia de la crisis de 1929 y la depresión subsiguiente (78).

El banano por su parte, si bien fue el que más tardíamente experimentó la baja de la cotización, su contribución a la fase depresiva fue muy considerable. Por su importancia en las exportaciones nacionales era el artículo que hu-

biera podido contrarrestar con algún éxito la baja en el café.

Desde 1926, según lo refleja claramente la figura 31, la baja en el número de racimos exportados condicionó la inclinación descendente en el valor, intensificada a partir de 1930. La depresión provocó la contracción del mercado del banano (79), manifiesta en la reducción continua de los precios, estipulada en el cuadro.

De los artículos contemplados en el análisis, correspondió al cacao el tercer lugar en orden de importancia en el valor de las exportaciones nacionales (80). El descenso de los precios ocurrió en fecha más temprana, desde 1925, debido a que las fluctuaciones de los precios de este artículo, implicaban ciclos de mayor duración e intensidad. Ya en 1930, el precio del cacao en comparación con el de 1924, refleja un descenso de una tercera parte, porcentaje que aumentaría en los años siguientes, hasta representar en 1933 únicamente una tercera parte de la cotización correspondiente a 1924 (81).

Los precios de los productos de exportación, también fueron modificados por factores de índole cambiaria-moneteria, ya que la crisis afectó seriamente la entrada de divisas y por consiguiente el valor de la moneda. La devaluación de que fue objeto la libra esterlina desde 1931, y con más fuerza a partir de 1932, moneda en que eran saldados gran

parte de la producción de café comercializado en el exterior, introdujo un margen mayor de inestabilidad en la fijación de los precios, cuyo saldo final, se liquidó en algunos años con pérdidas, por esa razón. En el mismo sentido, actuó la devaluación sufrida por el colón en relación al dólar (82), a partir de 1932 principalmente, en que se estableció el control de cambios (83).

La relevancia del sector agroexportador en el seno de la economía nacional determinó que los efectos de la crisis del 29 condicionaron una etapa depresiva en la economía del país de gran magnitud, caracterizada por la depreciación de las propiedades rurales y urbanas, la devaluación de la moneda, y la contracción intensa del crédito (84).

Esa situación tuvo profundas repercusiones en la vida social. Las condiciones de vida para la mayor parte de la población se tornaron extremadamente difíciles. La desocupación creció a niveles alarmantes, consecuencia del abandono de explotaciones de banano y cacao en el Atlántico, y aún de café en el Valle Central, o a la reducción al mínimo de la mano de obra ocupada en las mismas (85).

A finales de la década de 1920, según el censo de 1927, el 60% de la población total del país vivía en el Valle Central (86) y de este porcentaje más del 50% residía en el seno de las fincas cafetaleras (87). La Provincia de Limón,

en cuyos suelos se propagó el banano y el cacao, concentraba el 8% de la población total del país (88).

La crisis afectó con particular intensidad el sector público, debido a su íntima subordinación a las fluctuaciones del intercambio internacional y a la relevancia cada vez mayor, de la deuda externa, cuyos servicios fueron interrumpidos (89).

A nivel mundial culminaron con la crisis de 1929 y la depresión subsiguiente, las tendencias regresivas presentes en la evolución del valor y el volumen del comercio internacional. Entre 1929 y 1933, el volumen físico de las exportaciones mundiales se redujo en un 25%, el descenso de un 30% en el nivel de precios provocó la reducción del valor en más del 50% (90). En relación a la figura 27, el coeficiente de variación de los años comprendidos entre 1921 y 1933 fue del 14.49%, que si bien es inferior al del período de la guerra y la postguerra es resultado únicamente de fluctuaciones coyunturales. Aproximadamente triplicó con alguna ventaja el porcentaje promedio para todos los años estudiados.

Lo anterior demuestra que en el caso de las exportaciones nacionales, y particularmente del café, nuestro principal producto de exportación, las alzas y bajas recurrentes en el movimiento exportador, ya explicadas, tendieron a aumentar en intensidad y periodicidad, creando una situación de crisis latente y de equilibrio precario que se manifestó

claramente a raíz de los efectos de la de 1929 (91).

Si bien la crisis de ese año y la depresión correlativa significaron un golpe sin precedentes para el desenvolvimiento del sector agroexportador y del comercio exterior en general, también intervinieron en el deterioro de la economía agroexportadora del país otros factores contenidos en la naturaleza misma de esta modalidad de crecimiento económico.

La naturaleza extensiva de la producción para la exportación sólo podía presentar un crecimiento continuo y acelerado si contaba con una oferta ilimitada de factores de producción, para su expansión, sobre todo tierra y mano de obra. Las tierras que presentaban mejores condiciones para la expansión del café fueron progresivamente ocupadas, y estaban próximas a agotarse en el Valle Central a fines de la década de 1930. En relación al banano si bien la existencia de terrenos aptos era mucho mayor que en el caso anterior las habilidades por las líneas férreas eran reducidas, con el inconveniente de que el tipo de explotación agotaba rápidamente los suelos, y se hacía necesario desplazarse a otros nuevos. Además, las plantaciones de ese cultivo fueron atacadas en la primera década de este siglo por algunas enfermedades especialmente el Mal de Panamá que se hicieron endémicas en la región. Por otra parte, la relativa escasez de fuerza laboral, constituyó un obs-

táculo al desenvolvimiento tanto del café como del banano. La situación explicada, condicionó una pérdida progresiva de dinamismo en la evolución del sector agroexportador, producto del agotamiento de sus límites expansivos y de su capacidad productiva, manifiesta claramente en la contracción del volumen de racimos de bananos exportados desde 1913, el segundo producto en importancia de las exportaciones del país. Sin embargo las posibilidades de crecimiento del modelo agroexportador no estaban finiquitadas. Cambios de considerable magnitud lo viabilizaron en la siguiente década.

b.- Movimiento de corta duración de las importaciones

En la figura 28, en p. 296, referente a las fluctuaciones cíclicas absolutas presentes en la evolución del movimiento importador en el período comprendido entre 1883 y 1935, se refleja la existencia de ciclos continuos de duración diversa y de intensidad variable. El coeficiente de variación de las oscilaciones de la curva para todos los años analizados, fue del 28.30%, situación que implicó serios trastornos en la satisfacción del consumo de la población nacional y en el desarrollo de la vida económica en general, debido al papel imprescindible y fun-

damental que jugaba la importación como proveedora, según lo hemos explicado. Los años de alza más pronunciada fueron 1920 y 1929, mientras que las bajas de mayor intensidad se reflejaron en 1918 y 1922.

El comentario sobre esta curva (Fig. 28) es de carácter general, debido a que la escasez existente de información sobre la evolución del movimiento coyuntural a corto plazo de las importaciones, imposibilitó un análisis más detallado.

Recordemos que la naturaleza y el ritmo del tráfico importador del país ha estado en estrecha correlación con el desenvolvimiento del sector agroexportador, y por consiguiente, con los ciclos coyunturales y las crisis que han matizado su evolución, tanto las referentes a los ciclos productivos de los artículos de exportación, como las provenientes de las alzas y bajas experimentadas por la economía internacional; ya que han sido las divisas proveídas por la exportación las que han financiado en forma sistemática y mayoritaria a las primeras.

En términos generales un alza en el valor de las exportaciones ha implicado mayor afluencia de divisas, y por tanto la existencia de recursos potenciales más amplios para destinarlos a la importación. La situación inversa es decir, una fase depresiva en el movimiento exportador, ha pro-

vocado la contracción en el flujo de medios de compensación sobre el exterior, el alza del tipo de cambio y la correlativa desvalorización de la moneda nacional, que finalmente ha redundado en la reducción de las posibilidades de importación (92).

Si bien, esta situación se ha manifestado en el particular comportamiento de la evolución de las importaciones a corto plazo, reflejando una considerable correspondencia con el experimentado por las exportaciones, también han intervenido otros factores en su configuración sobre todo, la participación de otras fuentes proveedoras de divisas, como las diferentes modalidades del crédito externo .

Los ciclos comprendidos entre 1885 y 1915, presentan correspondencias considerables tanto en la duración como en la intensidad de los mismos.

De los nueve que podemos localizar en esa parte de la curva, ocho están formados por períodos de tres y cuatro años. Únicamente el último, engloba siete años.

La crisis que empezó en 1887 correspondió a su vez con el inicio en la misma fecha de una fase de contracción en el movimiento de corta duración de las exportaciones del país. Los años de crisis siguientes fueron los de 1889 y 1891. La recesión que se desarrolló a partir de este último, parece estar en estrecha relación con la fase depresiva experimentada en 1890 y 1891 por el tráfico de exportación, como consecuencia de la crisis sufrida por la economía mun-

dial en el primero de esos años. A diferencia, la de 1889 se encuentra aparentemente vinculada al descenso experimentado por los precios del café ese año. En 1893 la cotización del café en el mercado mundial descendió, pero tras una ligera recuperación cayó de nuevo y con mayor intensidad a partir de 1897, considerándose este año, como el inicial de la crisis de precios del grano de fines de siglo, ya mencionada.

El año de crisis del siguiente ciclo económico: 1900, correspondió a su vez con el inicio de una fase depresiva en el movimiento coyuntural a corto plazo de las exportaciones, estrechamente vinculada a la baja recurrente experimentada por la economía internacional. La introducción de nuevas tarifas arancelarias en un plazo cercano ya anunciadas, y que finalmente entraron en vigencia en el siguiente año, estimuló también la importación de mercaderías, según se refleja en la tendencia expansiva de 1900 (93).

La tendencia regresiva manifiesta con posterioridad a 1903, coincidió también con una inclinación similar en el movimiento coyuntural de las exportaciones. En el caso de las importaciones, la fase depresiva se prolongó hasta 1905. En 1906 se desarrolló una fase expansiva que culminó en el año siguiente, producto de una crisis en el movimiento del valor de las exportaciones, relacionada a su vez, con un momento crítico en los ciclos recurrentes de la economía mundial.

Después de la intensa depresión de 1907, y de la estabilidad correspondiente a 1908, se inició en 1909 y hasta 1913, aunque con escasa fuerza en 1911 y 1912, una fase ascendente prolongada. Esta fue resultado por una parte, de la tendencia similar presentada por el movimiento exportador, aunque con menor intensidad, y por otra, de las posibilidades creadas para la importación por la afluencia de las divisas proveídas por dos grandes empréstitos, celebrados en 1911. El empréstito francés, de 35 millones de francos se destinó a la liquidación de la deuda interna. El de la English Construction de L 500.000, se invirtió casi en su totalidad en la importación de materiales de construcción con el objeto de satisfacer las necesidades de vivienda, agravadas con el terremoto de 1910 (94).

En forma semejante la trayectoria seguida por la curva referente a las fluctuaciones del valor de las exportaciones en la figura 27, el auge iniciado en 1909 culminó en 1913, año en que se desarrollaron simultáneamente la crisis en la economía internacional y la crisis en las exportaciones nacionales. A continuación decayeron intensamente en 1914, el año en que se inició la Primera Guerra Mundial y en 1915.

La fase depresiva de esos años mucho más acentuada que en el caso de las exportaciones, respondió en gran medida,

al clima de inseguridad creado por la guerra en torno a la posible comercialización o no de las exportaciones y a las consecuencias de orden cambiario y monetario que esa situación provocó. La amenaza de la disminución o paralización de la afluencia de divisas extranjeras, especialmente por concepto de financiación del café, determinó el alza del tipo de cambio, la escasez de medios de pago sobre el exterior y la contracción del crédito (95). La situación descrita, además de las difíciles condiciones en que se encontraban gran parte de los centros proveedores de las importaciones, y de los obstáculos que se presentaban al desenvolvimiento de la navegación, actuaron en el sentido de ocasionar el descenso en el valor de las mismas (96).

El coeficiente de variación de las fluctuaciones cíclicas absolutas de la curva de la figura 28, para el período comprendido entre 1885 y 1915, es del 10.58%, inferior en un 17.72% al porcentaje estipulado para todo el período. Tanto en el caso de las exportaciones como ya hemos explicado, como en el de las importaciones correspondieron esos años con un período expansivo en el campo del comercio internacional del país, que si bien estuvo matizado por fluctuaciones, estas no alcanzaban la intensidad, ni tuvieron los graves efectos que provocarían después.

De todos los años analizados correspondió a los compre

dados entre 1915 y 1922 inclusive, el porcentaje más elevado del coeficiente de variación del 59.12% ya que concurrieron simultáneamente además de las fluctuaciones cíclicas, las provocadas por el estado de guerra.

La disminución de la importación, creó situaciones difíciles en relación al abastecimiento de las necesidades de consumo de la población. Los artículos eran escasos, y pronto fueron objeto de la especulación. Con el propósito de solucionar esa situación, por lo menos en forma parcial, y de amortiguar la escasez de medios de pago sobre el exterior, se contrató un empréstito el 1 de octubre de 1915 con la Bankers Trust Irving National Bank por \$ 500.000 (97). La afluencia de estos mecanismos de compensación sobre el extranjero se refleja en la fase expansiva de las importaciones correspondientes a 1916, vinculado además con el alza manifiesta de las exportaciones en ese mismo año (véase en su orden, figuras 28 y 27).

En ambos casos 1916 constituyó el punto álgido. Los siguientes 1917 y 1918, presentaron una tendencia depresiva muy intensa, especialmente en el caso de las importaciones. Por otra parte la escasez de las divisas, y la desvalorización de la moneda nacional se acentuaron.

No fue sino en los años de 1919 y 1920, en que la inclinación se invirtió al desenvolverse una fase de auge de las

importaciones, que alcanzó el cénit de todo el período. La recuperación experimentada por el comercio internacional y por el tráfico marítimo al finalizar la guerra permitieron la satisfacción de la demanda nacional de artículos importados, reprimida forzosamente durante los años de enfrentamiento (98), proceso que a su vez fue estimulado por la progresiva valorización y estabilización de la moneda, que contribuyó a la apertura de posibilidades crediticias para la importación (99).

La tendencia expansiva experimentada por el tráfico importador fue más acentuada en 1920 que el año anterior sin embargo, el auge de las exportaciones había culminado en 1919. A raíz de lo anterior, se creó una situación difícil, en que se redujo el poder adquisitivo de los consumidores y se elevó el tipo de cambio, como resultado de la disminución de la oferta de giros sobre el exterior, proveídos por la comercialización de la exportación, ante una demanda amplia, necesaria para saldar la elevada importación (100).

En 1920 finalizó la inclinación alcista de las importaciones, en estrecha relación con las fluctuaciones de la economía mundial, que en ese mismo año, asistía al inicio de una fase depresiva. Los años de 1921 y 1922, fueron de depresión consecutiva del valor de las importaciones nacionales casi en términos proporcionales con el alza de 1919 y

1920, como lo refleja claramente la figura 28.

Si bien la recuperación se había manifestado en el caso de las exportaciones desde 1922 (véase Fig. 27), en el caso de las importaciones no fue sino hasta 1923. A partir de entonces, el valor de las mismas tendió al alza hasta 1925, en que se alcanzó el punto más elevado de escasa trascendencia si se compara con otros. La depresión únicamente englobó a 1926. Acto seguido se reinició la fase expansiva con mayor fuerza que en el año anterior hasta 1929.

Los fondos proveídos por el empréstito celebrado en 1926 con la Union Trust Company por \$ 8.000.000 y por la colocación de Cédulas de Crédito en 1928, en Madrid y Barcelona por \$ 4.000.000, se destinaron en su mayor parte a la construcción de obras de infraestructura, como el muelle de Puntarenas, la construcción de las plantas eléctricas de Electriona y Cacao, la electrificación del Ferrocarril del Pacífico, carreteras, cañerías, etc., que exigían la importación masiva de materiales (101).

Las exportaciones financiaron en alguna medida las importaciones de esos años. En ningún período, como en el iniciado en 1920, se presentó un desfase tan marcado entre la dirección y la intensidad de las fluctuaciones experimentadas por el valor de las exportaciones y de las importaciones, producto principalmente del acceso a otras fuentes de

divisas para financiar estas últimas como ya hemos explicado. Desde 1920 y hasta fines del período la tendencia fue uniforme para ambas únicamente en 1921, 1924, 1928, 1932 y 1933. La crisis mundial de 1929, manifiesta en el caso de las exportaciones desde 1928, se reflejó en el valor de las importaciones a partir de 1930, con más fuerza aún que en el primer caso. La caída brutal de 1930, tras una ligera recuperación en 1931, descendió aún más en 1932, para ascender en forma limitada el año siguiente. Al contrario de la evolución en el valor de las exportaciones, el descenso de 1932 no fue tan intenso ni tampoco el restablecimiento de 1933 alcanzó el nivel elevado de las exportaciones (véase Figs. 27 y 28).

A partir de la crisis de 1929, la disminución operada en la capacidad adquisitiva de la población como consecuencia del receso de las exportaciones y la paralización de las posibilidades para conseguir créditos en el exterior, provocaron la reducción del flujo de divisas factibles de ingresar al país. Esta situación ocasionó junto con otros factores la falta crónica de medios de compensación sobre el exterior, y el alza del tipo de cambio, reduciéndose así en extremo las posibilidades del tráfico importador.

El coeficiente de variación para las fluctuaciones de la curva (Fig. 28) que comprende los años de 1922 a 1933

es del 29.89%, superior al del promedio de toda la curva y al del primer período, e inferior al de 1916 a 1922. El análisis de las fluctuaciones cíclicas absolutas del valor de las importaciones, en la figura 28, demostró por una parte la ascendencia que sobre la evolución del tráfico importador ha tenido la dinámica del movimiento exportador y de los ciclos económicos mundiales.

Asimismo, se reflejó la existencia de cierta capacidad endógena de evolución por parte de las importaciones, relacionada con el acceso a créditos en el exterior y a la existencia de condiciones favorables o desfavorables para que se realizaran las transacciones. Por otra parte, la periodicidad e intensidad crecientes que presentaron las fluctuaciones en el valor de las importaciones durante todo el período con excepción del de 1916-1922, por las particulares razones ya explicadas, corrobora el planteamiento ya expresado, de la progresiva vulnerabilidad del modelo de crecimiento hacia afuera.

F.- LA BALANZA COMERCIAL

El cuadro No. 17 (Fig. 32 p. 333) contiene el saldo de la balanza comercial de Costa Rica en el período comprendido entre 1883 y 1935. Si bien, el conocimiento de esa infor-

Cuadro N° 17. COSTA RICA: BALANZA COMERCIAL (1883-1935) (Dólares)

Año	Exportaciones	Importaciones	Superávit	Déficit
1883	2.060.708.00	2.294.816.00	-	-
1884	3.545.897.00	3.522.972.00	-	234.108.00
1885	2.535.775.00	3.624.185.00	22.925.00	-
1886	2.083.930.00	3.561.595.00	-	1.088.410.00
1887	4.597.109.00	4.815.727.00	-	1.477.665.00
1888	3.835.061.00	5.260.149.00	-	218.618.00
1889	4.546.186.00	7.265.447.00	-	1.425.088.00
1890	6.620.898.00	6.622.013.00	-	2.719.261.00
1891	6.107.976.00	8.262.424.00	-	1.115.00
1892	4.658.925.00	5.331.439.00	-	2.15 ^u .448.00
1893	4.274.531.00	5.837.063.00	-	672.514.00
1894	4.994.501.00	4.001.650.00	-	1.562.532.00
1895	5.158.587.00	3.836.360.00	992.851.00	-
1896	5.568.268.00	4.744.194.00	1.322.227.00	-
1897	5.441.406.00	4.961.624.00	824.074.00	-
1898	5.630.261.00	4.258.896.00	479.782.00	-
1899	4.892.461.00	4.136.706.00	1.371.385.00	-
1900	6.068.955.00	5.107.732.00	755.755.00	-
1901	5.680.445.00	4.023.383.00	1.61.163.00	-
1902	5.657.540.00	4.023.383.00	1.657.062.00	-
1903	7.300.181.00	4.163.333.00	1.494.207.00	-
1904	7.034.453.00	5.252.980.00	2.047.139.00	-
1905	8.094.901.00	5.463.320.00	1.571.133.00	-
1906	8.797.227.00	4.737.896.00	3.357.005.00	-
1907	9.091.163.00	6.782.523.00	2.914.704.00	-
1908	7.745.395.00	7.334.187.00	1.736.976.00	-
1909	8.175.866.00	5.607.633.00	2.137.762.00	-
1910	8.334.853.00	5.969.258.00	2.205.908.00	-
1911	8.926.422.00	7.614.731.00	720.222.00	-
1912	9.894.839.00	8.313.894.00	612.528.00	-
1913	10.324.149.00	8.558.706.00	1.336.133.00	-
1914	10.719.464.00	8.686.888.00	1.637.261.00	-
1915	9.968.647.00	6.872.213.00	3.847.251.00	-
1916	11.123.952.00	4.434.040.00	5.534.607.00	-
1917	10.710.012.00	6.532.227.00	4.531.725.00	-
1918	9.626.280.00	5.564.233.00	5.145.779.00	-
1919	17.706.761.00	3.819.008.00	5.807.272.00	-
1920	14.937.422.00	7.697.298.00	10.009.463.00	-
1921	11.772.953.00	20.370.930.00	-	5.433.608.00
1922	14.126.857.00	9.092.072.00	2.680.681.00	-
1923	12.789.832.00	8.185.361.00	5.941.496.00	-
1924	16.531.462.00	9.593.731.00	3.196.101.00	-
1925	16.416.095.00	11.827.155.00	4.704.307.00	-
1926	18.962.179.00	13.634.518.00	2.781.577.00	-
1927	18.035.767.00	13.741.543.00	5.220.636.00	-
1928	19.596.463.00	16.561.536.00	1.474.231.00	-
1929	18.151.710.00	17.810.311.00	1.786.152.00	-
1930	16.249.206.00	20.040.673.00	-	1.888.953.00
1931	14.279.222.00	10.663.993.00	5.585.213.00	-
1932	8.530.867.00	8.556.574.00	5.722.648.00	-
1933	10.675.115.00	5.440.555.00	3.090.312.00	-
1934	8.696.150.00	6.333.765.00	4.341.350.00	-
1935	8.250.129.00	8.638.922.00	57.228.00	-
		7.875.077.00	375.052.00	-

Fuente: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893), Anuarios Estadísticos (San José, 1883-1910), Resumen Estadístico (San José, 1883-1910), Anuarios Estadísticos (San José, 1906-1930) Sección Comercial Importación-Exportación (San José, 1906)

mación es un indicador de suma importancia para el análisis de la vida económica de un país, sus posibilidades explicativas se acrecentan, cuando se tiene acceso a los datos referentes a la balanza de pagos corrientes que incluye además de la comercial la liquidación por pago de invisibles, es decir, las erogaciones por concepto de servicios y transferencias como: los seguros, fletes, patentes e intereses de préstamos e inversiones del exterior.

En el caso de esta investigación únicamente nos fue posible utilizar las cifras referentes a la deuda exterior estatal, debido a la imposibilidad, por la escasez de información, para cuantificar los datos referentes a los restantes componentes de la balanza de pagos.

En el caso de Costa Rica, desde 1883 hasta 1893, con excepción de 1884, y a pesar de ser un período de auge de las exportaciones, el saldo de la balanza comercial fue deficitario, de manera tal, que el flujo de monedas fuertes que ingresó al país por concepto de pago de las exportaciones durante esos años, se destinó en su totalidad a financiar la introducción de bienes cuya amortización total exigió el concurso de otras fuentes: préstamos e inversiones netas.

Lógicamente, el monto del déficit fluctuó en los diversos años como se refleja claramente en la figura. El sal-

do pasivo mayor de estos años, se localizó en 1889. En el año siguiente, 1890, por un margen muy reducido desfavorable a la exportación, no se equipararon estas con el monto de las importaciones.

En forma contradictoria, si bien el sector agroexportador era el que generaba mayor riqueza en el país, las deformaciones que su existencia conllevó en la economía, particularmente en cuanto a la limitación de la producción agrícola y manufacturera para el mercado nacional, propiciaron la fuga parcial o total de esas divisas en pago de las importaciones.

De tal manera que en casos como los años analizados, a pesar de que la afluencia de monedas fuertes resultado de la comercialización en el exterior, constituía una inyección que dinamizaba toda la vida económica del país a través de diferentes mecanismos como los salarios, las rentas estatales, etc., en última instancia el nivel de capitalización alcanzado era muy reducido o prácticamente inexistente.

Además, la importancia de cerrar con superávit la balanza comercial de cada año residía en que en un país como el nuestro era ese el único mecanismo a que se tenía acceso para remunerar la deuda externa: tanto los intereses como su amortización. De la situación de ésta dependía en alto grado el saldo de la balanza de pagos, el estado del erario y del sistema monetario del país "(102).

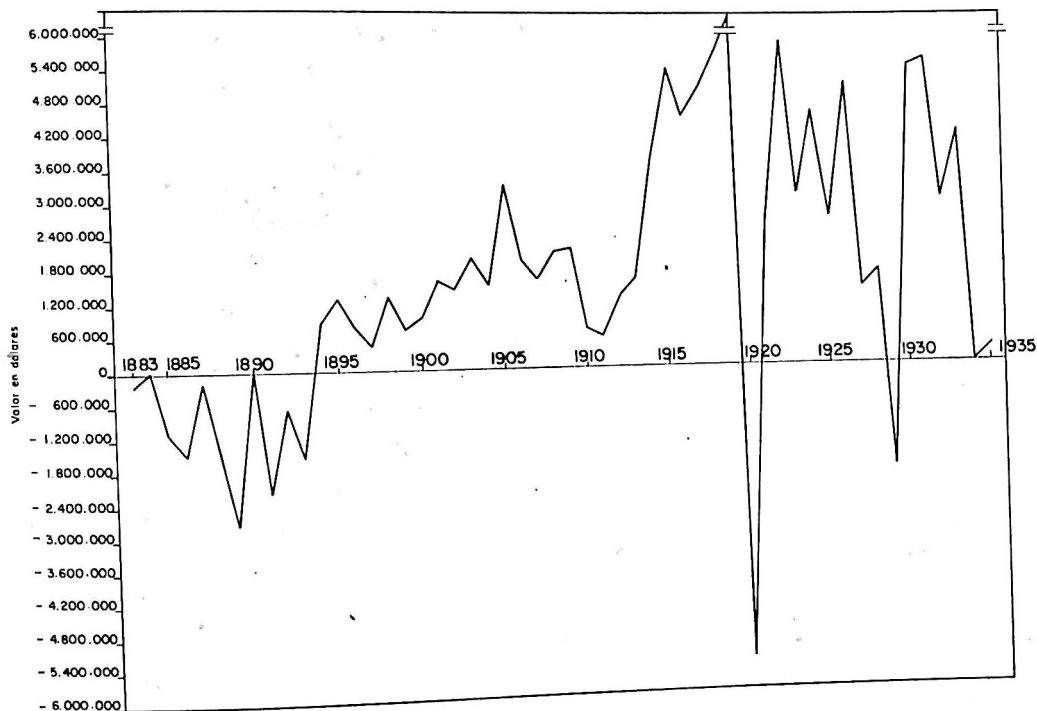


FIGURA 32. BALANZA COMERCIAL DE COSTA RICA
(1883 - 1935)

Fuente: Datos del Cuadro 17

En los años de 1880 la deuda externa nacional se encontraba en un nivel muy elevado -el 1 de enero de 1888 ascendía a L 3.600.000-, consecuencia de los onerosos empréstitos celebrados en la década anterior para la construcción del Ferrocarril al Atlántico, cuyos servicios el estado había interrumpido. Esa situación es fácilmente explicable, en razón de la inexistencia por esos años de un excedente en la balanza comercial, que pudiera ser destinado a hacerle frente. Se hizo necesario entonces contratar nuevos empréstitos, para sufragar los servicios de los anteriores, iniciándose así la cadena del endeudamiento progresivo. Tal fue el caso del arreglo de la deuda externa realizado en base a las disposiciones del contrato Soto-Keith de 1884 (103).

La mayoría de los países subdesarrollados, presentaron en el período anterior a 1914, liquidaciones positivas en sus balanzas comerciales, cuyo excedente era utilizado para pagar el servicio de la deuda externa. Por su parte los países industrializados tuvieron una balanza comercial deficitaria, que fue compensada con un superávit en la balanza de pagos invisibles.

Desde 1894 y hasta 1935, con excepción de los años de 1920 y 1929, la balanza comercial del país presentó un saldo positivo, resultado de una afluencia mayor de divisas provenientes de la exportación que el flujo destinado a pa

gar las importaciones, compensándose así, mediante la exportación las divisas que emigraron para remunerar las importaciones.

El saldo positivo que durante todos esos años permaneció en el país, posibilitó la generación de efectos multiplicadores sobre el capital, por una parte, y en la medida de las posibilidades, por otra, la realización de los servicios que la deuda pública exterior exigía.

Sin lugar a duda, las fuertes fluctuaciones que el monto del superávit experimentaba, como se manifiesta en la figura, crearon un acentuado clima de incertidumbre e inestabilidad para el desarrollo de las transacciones económicas en general, que contribuyó finalmente a determinar un ritmo de crecimiento de la economía nacional intermitente e inestable.

A partir de 1901, y a pesar del aumento del excedente de la exportación en relación al año anterior, la difícil situación creada por la crisis de las exportaciones (104), obligó a interrumpir los pagos de la deuda externa, situación que se mantuvo hasta 1911. El 7 de diciembre de 1910, se celebró un contrato entre el gobierno y Minor C. Keith, según el cual se refundía la deuda externa en una sola que alcanzó los £ 2.000.000.

A partir de esa fecha el servicio de la deuda externa se

realizó con puntualidad, a pesar del aumento de ésta, causado por la contratación de nuevos empréstitos en 1911 por las sumas de 35.000.000 de francos y £ 500.000, y por factores de orden cambiario. Al devaluarse la moneda, especialmente durante la Primera Guerra Mundial, y los años subsiguientes hasta 1921, la deuda de la nación se acrecentó en términos reales, al doble (105). Obviamente, las dificultades enfrentadas por el gobierno para cumplir sus compromisos en el exterior se agravaron, sobre todo debido al déficit tan elevado correspondiente a 1920, -el mayor de todo el período-; un año después de que se había presentado la liquidación activa de más valor en la balanza comercial. En ningún caso como en el anterior, se puso de manifiesto con mayor intensidad, las acentuadas oscilaciones sufridas por el saldo de la balanza comercial, y el elevado margen de inestabilidad que producían...

La fijación del tipo de cambio a partir de 1924, provocó en los mejores casos la disminución en alguna medida de la deuda externa, o por lo menos, la estabilización real de sus valores.

En los años de 1926 y 1928, se celebraron empréstitos en el exterior por \$ 8.000.000 y \$ 4.000.000 respectivamente, cuyas obligaciones aumentaron notablemente el monto total de la deuda externa, calculado en ¢ 80.047.942.41 en 1927 (106).

La tendencia depresiva manifiesta en el saldo activo de

la balanza comercial desde 1926, hasta tornarse pasiva en 1929, restringía las posibilidades reales para enfrentarse a esa situación, en circunstancias, en que se dificultaba el acceso a los créditos en el exterior, debido a los cambios introducidos en la circulación monetaria en el mundo, ~~en especial al declararse la inconvertibilidad de las monedas~~ y en el tráfico internacional de capitales, a raíz de la crisis de 1929 y la depresión subsiguiente.

A partir de 1930, la liquidación de la balanza comercial se recuperó, volviéndose excedentaria, gracias al marcado descenso del valor de las importaciones más que al aumento del de las exportaciones (véase cuadro N° 17). Esa situación era resultado de las limitaciones sufridas por la capacidad importadora nacional, ocasionadas por el deterioro de los términos de intercambio (107) y en menor medida, por la recesión del valor de las exportaciones.

La deuda externa alcanzó a su vez, en esos mismos años, un nivel muy elevado, producto de empréstitos anteriores y de los recién celebrados. Para 1934 se calculó en \$ - - = 171.983.428.4 (108), y en ese mismo año, el excedente fue particularmente reducido. Tanto en el caso anterior, como en todos los años desde 1929 hasta 1935, el superávit en la balanza comercial fue insuficiente para remunerar el servicio de la deuda externa.

Si bien la balanza comercial de nuestro país cerró en la

mayor parte del período con saldos positivos, todo parece indicar que sus montos no fueron lo suficientemente elevados, como para contrarrestar el déficit en la balanza de pagos.

Por último, el deterioro de la relación real de intercambio que ha afectado a los países exportadores de artículos primarios, induce a plantear esa situación, como un remanente de desequilibrio estructural de la balanza comercial.

G.- CONCLUSIONES

En el período comprendido entre 1880 y 1930 la vida económica del país estuvo condicionada en gran medida por el desenvolvimiento del comercio exterior. La evolución experimentada por este último, dependía a su vez del sector agroexportador, ya que era este el que generaba la capacidad adquisitiva que financiaba las importaciones.

La marcada relevancia que tuvieron principalmente el café, y en segundo lugar el banano, dentro del sector agroexportador refleja la especialización agrícola resultante de la vinculación al mercado mundial. Esa situación determinó a la vez la particular composición de las importaciones, de las que dependía en grado sumo el consumo nacional. Tanto el comportamiento de este último como las posibilida

des de satisfacerlo estuvieron sujetas a las condiciones y los resultados de la comercialización de nuestra producción en el exterior. La situación descrita refleja la existencia de una profunda dependencia hacia el exterior, agudizada aun más por la identificación de Inglaterra, Estados Unidos y Alemania como los principales mercados para la exportación y los más importantes países abastecedores del tráfico importador.

Si bien el movimiento de las exportaciones -con el que guardó una estrecha relación el de las importaciones- fue ascendente a largo plazo, las oscilaciones que caracterizaron el movimiento de corta duración, progresivos en contnuidad y periodicidad, reflejaron la naturaleza fluctuante de este modelo de desarrollo económico. A las fluctuaciones de las exportaciones correspondían etapas expansivas y depresivas en la economía nacional, con los nocivos efectos que esa situación implica. De las fases regresivas ninguna fue tan fuerte como la iniciada en 1929; sus consecuencias marcaron la finalización de una fase de la vinculación de Costa Rica al mercado mundial.

NOTAS

- (1) Véase supra, pp. 118-125
- (2) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1909), p. 199.
- (3) El tráfico de exportaciones e importaciones se analiza únicamente por los Puertos de Limón y Puntarenas porque a través de ellos se realizó casi en su totalidad. Desde 1907 se habilitó como puerto internacional el de Barra de Colorado. Su participación fue muy poco significativa en la totalidad del tráfico del comercio exterior en esos años. Absorbió principalmente el movimiento de cabotaje y el intercambio con Nicaragua.
- (4) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1901) p. XXV.
- (5) ANCR, SH, Congreso N° 9301 (1887).
- (6) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1886), p. 4; J. Fernández, Op. cit., p. 120.
- (7) Véase Supra, pp. 86-89
- (8) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1914), pp. 263-264.
- (9) ANCR, SH, Congreso N° 15.455, doc. cit.; Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1928), p. 134.
- (10) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1907), p. 300.; C. González, Op. cit., p. 78.
- (11) Fco. de Paula Amador, Op. cit., pp. 74, 75.
- (12) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1909), p. XL; (1908) p. XXV; (1915) p. XII; (1911) pp. XII-XIII.
- (13) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1927), p. 110.
- (14) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1928), p. 134; ANCR, SH, Congreso N° 15455, doc. cit..
- (15) Véase Supra, pp. 133, 148-153

- (16) R. Castro Carazo, Op. cit., p. 25.
- (17) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1901), p. XXV; G.O., julio 21 de 1905, p. 96.
- (18) ANCR, SH, Congreso, N° 9301, doc. cit.
- (19) ANCR, SH, Congreso, N° 15455, doc. cit. Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1928), p. 134.
- (20) Ministerio de Guerra y Marina, Memoria (San José, 1907), p. 300.
- (21) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. I, pp. 141-143; Vol. II, pp. 89, 92

DISTRIBUCION DEL COMERCIO MUNDIAL POR REGIONES GEOGRAFICAS, 1876-1880, 1913, 1928.

	1876-1880	1913	1928
Europa	66.9	62.0	52.1
América del Norte	9.5	13.2	17.5
América Latina	5.4	7.6	8.7
Asia	12.9	11.1	14.6
Africa	1.9	3.7	4.3
Oceanía	3.4	2.4	2.8
TOTAL	100.	100.	100.

- (22) C. Hall, Op. cit., pp. 40-41
- (23) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1904), pp. VII, VIII; (1903), p. IX.
- (24) Department of State, Commercial Relations, Vol. I Washington Government Printing Office, 1885-1886, p. 910 (Traducido del Inglés por la autora).
- (25) Department of State, Quarterly Report of the Bureau of Statistics, No. 2, Washington Government Printing Office, 1879-80; pp. 100, 101, 104; Consular Report, Vol. XX, 1879-80; pp. 100, 101, 104; Consular Report, 1886-1887, p. 373; Consular Report, Vol. XLIV, Washington.

Printing Office, 1894, pp. 26, 27, 28.

- (26) La inexistencia de datos sobre la exportación en 1890, nos obligó a tomar el año de 1891.
- (27) Fue imposible encontrar datos sobre el destino de las exportaciones para 1900
- (28) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. I, pp. 141, 143
- (29) Ministerio de Hacienda y Comercio (Memoria (San José, 1903), p. XV; (1904) p. X
- (30) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. II, p. 89
- (31) Edmond Gabriel, Geografía Comercial, México, Librería de la Vda. de C. Bouret, 1914, p. 373; Lorenzo Dagnino, Geografía Económica, Imprenta Ferrari Hnos., Buenos Aires, 1947. El tonelaje de la marina mercante de los principales países fue el siguiente: (millones de toneladas)

Año	1880	1895	1910	1937
Inglaterra	8	13	19	17,5
U.S.A.	4	4,6	7,5	12,3
Alemania	1	1,8	4,3	3,9

- (32) C.D. Kepner y J. H. Soothill, Op. cit., pp. 180-182.
- (33) C.D. Kepner y J. H. Soothill, ibidem, p. 182.
- (34) C.F.S. Cardoso, art. cit., p. 41; R. Facio, Op. cit., Vol. I, pp. 57-58
- (35) E. Torres, Op. cit., p. 102.
- (36) J. Vega, "La evolución...", art. cit., p. 62
- (37) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1901) p. XVI; (1903) p. XII; (1904) p. VIII.
- (38) O. Sunkel y P. Paz, Op. cit.; pp. 64, 63, 313; T. Halperin, Op. cit., p. 315; J.L. Vega, art. cit., p. 43.
- (39) Véase Supra, pp. 22, 25
- (40) R. Facio, Op. cit., p. 46.
- (41) R. Facio, ibidem, pp. 46-47.

- (42) Loc. cit.
- (43) A. G. Kenwood y A.L. Loughheed, Op. cit., I Vol, pp. 157, 159, II vol. p. 98; O. Sunkel y P. Paz, Op. cit., p. 60.
- (44) A.G. Kenwood y A.L. Loughheed, ibidem; II Vol., p. 93
- (45) C. Furtado, Op. cit., p. 56
- (46) O. Sunkel y P. Paz, Op. cit., pp. 311-313.
- (47) C. Furtado, La formación económica del Brasil, México Fondo de Cultura Económica, 1962 (primera edición en español), p. 187.
- (48) Véase Supra, p. 25 ; C. Hall, Op. cit., pp. 72, 106.
- (49) En la siguiente fuente: se estipulan cotizaciones para los racimos de banano en algunos años: Dirección General de Estadística, Anuario, (San José, 1934), p. 3; en 1924 ₡ 3 por racimo, en 1931-32 ₡ 2,50 por racimo, en 1933 ₡2,10 por racimo.
- (50) C. D. Kepner y J. H. Soothill, Op. cit., p. 258-265.
- (51) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1924) p. XV; (1923) p. XXIII.
- (52) C.D. Kepner y J.H. Soothill, Op. cit., pp. 258-265
- (53) A.G. Kenwood y A.L. Loughheed, Op. cit., Vol. I, pp. 251-252-253-254; C.F.S. Cardoso y H. Pérez Los Métodos de la Historia, San José, Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1975, p. 225
- (54) C.F.S. Cardoso, art. cit., p. 40; Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1886), p. 15.
- (55) C. Furtado, Op. cit., pp. 183, 184.
- (56) Véase supra pp. 166, 167
- (57) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1900), pp. III, IV, V (1901) pp. III, IV, V, XIII, XIV, XV; (1902) p. VI; (1903) pp. VI, VIII.

- (58) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1903), p. VII.
- (59) C. Furtado, Op. cit., pp. 184-185; véase Supra, pp. 167-168; C. Hall, Op. cit., p. 43.
- (60) C. Furtado, La economía..., Op. cit., p. 58.
- (61) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. II, pp. 11-12
- (62) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1917), pp. III, IV.
- (63) A. González, Mensaje Presidencial de 1915, p. 27.
- (64) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1920), p. XIV.
- (65) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1921), p. VII.
- (66) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. II, pp. 11-12; Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1921), pp. VII y VIII.
- (67) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1923), p. XXIII; (1921), p. VII.
- (68) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1922), p. XXV; (1923), T. II, p. VIII.
- (69) A.G. Kenwood y A.L. Lougheed, Op. cit., Vol. II, pp. 57, 58.
- (70) C. Furtado, La economía Latinoamericana, op. cit., p. 58, 60.
- (71) C. Merz, "Coyuntura y crisis en Costa Rica de 1924 a 1936. Estudio estadístico analítico de las fases y ciclos económicos", en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. II, N° 29, marzo 1973, pp. 617, 619, 620, 621.
- (72) C. Merz, "Coyuntura y crisis en Costa Rica, 1924-1935, Serie de datos importantes" en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. III, N° 19, mayo 1936, p. 459
- (73) C. Merz "Índices de Precios, Estudios Económicos y Es

tadísticos", en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. III, N° 16, febrero 1936, p. 219.

- (74) C. Merz "Coyuntura y Crisis en Costa Rica, 1924-1935. Serie de datos importantes", en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. III, N° 19, mayo 1936, pp. 442-3.
- (75) C. Merz "Movimiento de los precios del café de Costa Rica en Londres desde el año 1925 hasta el año 1935", en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. III, N° 15, enero 1936., pp. 150, 151.
- (76) C. Merz "Aspectos económicos del café y su importancia en el comercio exterior de Centroamérica. Estudio comparativo estadístico", en Revista del Instituto de Defensa del Café, T. IV, N° 24, octubre 1936, pp.232-233.
- (77) A.G. Kenwood y A.L. Loughheed, Op. cit., pp. 55-58.
- (78) C. Furtado, La economía..., Op. cit., p. 60.
- (79) C.D. Kepner y J.H. Soothil, Op. cit., p. 97.
- (80) Véase supra p. 269
- (81) C. Merz, "Coyuntura y crisis...", art. cit., p. 442-3.
- (82) C. Merz, "Movimiento de los precios...", art. cit., pp. 150-151, 154-157.
- (83) Véase supra pp. 175, 176
- (84) T. Soley, Op. cit., Vol. II, p. 266.
- (85) ANCR, SH, Congreso, N° 15743 (1930); C.D. Kepner y J. H. Soothill, Op. cit., pp. 97-99.
- (86) M. Fernández y A. Schmidt, Op. cit., p. 80.
- (87) C. Hall, Op. cit., pp. 104, 105.
- (88) M. Fernández y A. Schmidt, Op. cit., p. 81.
- (89) C. Furtado, Op. cit., p. 60.
- (90) C. Furtado, ibidem, pp. 58-60

- (91) C. Cardoso y H. Pérez, Op. cit., pp. 233-234.
- (92) Véase supra pp. 174-176
- (93) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1901), pp. XII, XVI y XVII.
- (94) T. Soley, Op. cit., pp. 77, 95, 99.
- (95) Véase supra pp. 169-171
- (96) A. González F., Mensaje Presidencial, Op. cit., p.25.
- (97) T. Soley, Op. cit., Vol. II, p.113, ANCR, SH, Congreso, N° 10995, doc. cit.
- (98) Ministerio de Hacienda y Comercio, Memoria (San José, 1920), p. XIII.
- (99) Véase supra pp. 169-172
- (100) T. Soley, Op. cit., Vol. II, p. 180
- (101) T. Soley, ibidem, pp. 245, 252;
- (102) C. Merz, El comercio..., Op. cit., pp. 32, 33
- (103) W. Stewart, Op. cit., pp. 66-68
- (104) Véase supra pp. 299-303
- (105) T. Soley, Op. cit., pp. 72, 77, 95, 99, 151.
- (106) T. Soley, idem., pp. 200, 257.
- (107) C. Furtado, Op. cit., p. 59.
- (108) T. Soley, Op. cit., p. 303.

CONCLUSION

Los años comprendidos entre 1880 y 1930 constituyeron un período de marcado dinamismo para la economía nacional, resultado de la especialización en la producción de algunos artículos agrícolas -el café y el banano- para la exportación en gran escala al mercado internacional.

El auge experimentado por el sector agroexportador, permitió el desarrollo de un intenso tráfico de importación, a la vez que creaba posibilidades de crecimiento sin precedentes para la economía nacional, aunque dentro de ciertas limitaciones.

La construcción de las principales obras de infraestructura en el período, fue promovida y financiada por el sector agroexportador, el que además permitió el desenvolvimiento de mecanismos monetarios y crediticios diversos y sofisticados, que reflejaron el grado de desarrollo alcanzado por el país.

Además, el crecimiento intenso del comercio exterior, implicó la diversificación y especialización creciente de funciones que determinaron una división social del trabajo más compleja en el ámbito nacional.

Finalmente, la creciente capacidad adquisitiva generada por el sector agroexportador, facultó el aumento cuantitativo y cualitativo de las importaciones, participando en esa forma, en el mejoramiento de las condiciones de vida de

la población.

Sin embargo, el crecimiento transmitido por el sector agroexportador presentaba una naturaleza fluctuante, resultado de las alzas y bajas de la comercialización en el exterior, de los artículos de exportación.

La nulidad del crecimiento del sector agroexportador para dinamizar y provocar un desarrollo autosostenido en la totalidad de la economía nacional, está relacionado con la incapacidad misma propia de la especialización en la producción de artículos primarios para hacerlo, debido a que el nivel de productividad generado por esta es inferior al logrado por la producción industrial (1).

La dependencia del exterior de nuestro país, no sólo se circunscribió a la esfera de la circulación, sino que debido a la afluencia de capital extranjero a los diversos sectores de la economía, esa relación se implantó en la producción misma (2).

Tanto el pago de los intereses y la amortización de las inversiones foráneas en nuestro país, como el flujo que por pago de servicios, por transporte marítimo o por la utilización de algunas instalaciones en manos de extranjeros, implicaron un excedente continuo y elevado de divisas que fluían de nuestro país.

No obstante, el saldo de la balanza comercial nacio-

nal no era lo suficientemente amplio como para contrarrestar el déficit en la de pagos. De manera que el nivel de capitalización a escala nacional, resultado de la especialización en la producción de artículos primarios fue bastante reducido o inexistente.

(1) Raúl Prebisch, El desarrollo económico de América Latina y algunos de sus principales problemas. Argentina, 1963 (mimeografiado), p. 8-10.

(2) C.F.S. Cardoso y H. Pérez, Op. cit., p. 224-225.

BIBLIOGRAFIA

A.- FUENTES PRIMARIAS

1- Impresos

a) Periódicos

Gaceta Oficial, 6, 9, 16, 17, 19, 20, 21, 23, enero 1883.

Gaceta Oficial, 4, 16, 18, 20, 25, febrero 1883.

Gaceta Oficial, 16, 28, marzo 1883.

Gaceta Oficial, 3, junio 1883.

Gaceta Oficial, 19, agosto 1883.

Gaceta Oficial, 3, enero 1885

Gaceta Oficial, 2, agosto 1885.

Gaceta Oficial, 16, 23, octubre 1890.

Gaceta Oficial, 10, junio 1897.

Gaceta Oficial, 21, julio 1905.

Gaceta Oficial, 5, junio 1910.

b) Otras fuentes.

Banco de la Unión. Estatutos del Banco de la Unión de Des-
cuentos y préstamos 1885, San José, Imprenta de
José Canalíos, 1886.

Banco Mercantil. Informe del Banco Mercantil, San José, Im-
prenta Lehmann, Sauter y Cía. 1920.

Department of State. Consular Report, Vol. XX, Washington
Government Printing Office, 1886-1887.

Department of State. Consular Report, Vol. XLIV, Washington Government Printing Office, 1894.

Department of State. Commercial Relations, Vol. I, Washington Government Printing Office, 1902.

Department of State. Commercial Relations, Vol. I, Washington Government Printing Office, 1885-86-87.

Department of State. Foreign Relations, Washington Government Printing Office, 1887-1888.

Department of State. Foreign Relations, 1884, Washington Government Printing Office, 1885.

Department of State. Quarterly report of the Bureau of Statistics N° 2, Washington Government Printing Office, 1879-80.

Department of State. Treaches and other International Acts. Vol. V, United States, Government Printing Office, 1897.

Dirección General de Estadística. Informe 1883-1893, San José, Tipografía Nacional, 1893.

Dirección General de Estadística. Informe 1885, San José, Tipografía Nacional, 1908.

Dirección General de Estadística. Resumen Estadístico 1883-1910. Tipografía Nacional, San José, 1910.

Dirección General de Estadística. Anuarios, San José, Imprenta Nacional, 1907-1935.

Dirección General de Estadística. Censo Comercial de 1907. San José, Tipografía Nacional.

Dirección General de Estadística. Censo Comercial 1915, Tipografía Nacional, San José, s.f.

Fernández, Próspero. Mensaje Presidencial. Tipografía Nacional, San José, 1884.

González Flores, Alfredo. Mensaje Presidencial. Tipografía Nacional, San José, 1915.

Ministerio de Guerra y Marina, Memorias, Tipografía Nacional, San José. Años: 1883, 1885, 1886, 1887, 1888,

1889, 1890, 1894, 1895, 1896, 1897, 1899, 1900,
1901, 1902, 1903, 1906, 1907, 1908, 1909, 1911,
1912, 1913, 1914, 1915, 1919, 1920, 1922, 1923,
1924, 1925, 1926, 1927, 1928 y 1929.

Ministerio de Hacienda y Comercio. Informe de la delegación de Costa Rica sobre declaraciones pecuniarias, derechos de puerto y muestrarios de viajantes comerciales. Imprenta y Papelería Alsina, San José, 1916.

Ministerio de Hacienda y Comercio. Leyes de bancos y cambio. Tipografía Nacional, San José, 1903.

Ministerio de Hacienda y Comercio. Memorias. Tipografía Nacional, San José. Años: 1886, 1898, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1917, 1920, 1921, 1922, 1923, y 1924.

Ministerio de Relaciones Exteriores. Colección de Tratados celebrados por la República de Costa Rica. Tipografía Nacional, San José, 1892.

Ministerio de Relaciones Exteriores. Colección de Tratados. Tipografía Nacional, San José, 1907.

Soto, Bernardo. Mensaje Presidencial. Tipografía Nacional, San José, 1884.

2- Manuscritos

a) Serie Congreso

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
		1883	8851
1881	8775		8850
1882	9027		8981
	8815		10354
	8825	1884	8882
	8983		5005
	9035		8973
	8918		9009
1883	8749		8865
	8859	1885	9154
	8759		9140
	8979		

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
1886	9215	1899	2562
	9115	1899	2564
	9226	1900	2605
	9183		2616
	9082		2576
1887	9184	1901	2650
	9383	1902	2783
	9301		2865
	9309		2841
	9293	1903	2903
	9429		2918
	9421		2889
	9385		2862
	9404		2884
1888	952		2854
	9493	1904	3093
	9924		3076
	9418		3066
1889	9721		3039
	2490	1905	2998
	10589		4239
	3635	1906	3135
1890	3751		3255
	3743		3230
	9544	1910	3290
1891	2074		14871
	2096		14875
	2080	1911	9576
	3859	1913	10155
	2094	1915	10995
1892	2109	1916	11640
	8944	1917	11273
	2142	1918	11115
	3942		11063
	3944	1919	11286
	2194	1920	11708
	3952		11744
1894	2376		11728
1895	2192		12120
	2226	1921	12166
1896	2302		12390
	2270		12384
	2292		12366
	2267		12348
1897	2345	1922	12570

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
1922	12606	1928	15002
1923	12795		15081
1924	14183		15001
	13359		15294
	13334	1929	15440
	13232		15494
	13235		15455
1925	14127		15428
	14057		15594
1926	14465		15596
	14567	1930	15750
1927	14768		15688
1928	15047		15743
	15089		

b) Serie Fomento

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
1883	9001	1887	953
1885	815	1889	1390
1887	1286		1298
	355	1890	1317

c) Serie Gobernación

<u>Año</u>	<u>Número</u>
1904	27
1911	3291

d) Serie Guerra y Marina

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
1880	6005	1888	4465
1881	5321	1891	4465
1882	6427		6054
	5932	1903	2505
1884	7988	1904	2560
	9015	1905	2658
1886	5777	1907	3705
	5004	1920	9179
	5336		

e) Serie Hacienda

<u>Año</u>	<u>Número</u>	<u>Año</u>	<u>Número</u>
1884	712	,1902	4243
1892	724		4177
1894	958	1903	3672
1900	3303		

B.- BIBLIOGRAFIA GENERAL

- (1) Albarracín P. y H. Pérez B., Estadísticas del Comercio Exterior de Costa Rica (1907-1946) Importaciones y exportaciones, Escuela de Historia y Geografía, U. de C. R., 1977 (mimeografiado)
- (2) Amador, Francisco de Paula, Pro-Puntarenas, San José, Imprenta y Papelería Moderna, 1914
- (3) Araya Pochet, Carlos, El Segundo ciclo minero de Costa Rica, (1890-1930) San José, U. de C.R. y U. Nal., 1976
- (4) Baires, Yolanda, Las Transacciones inmobiliarias en el Valle Central, San José, U. de C.R., Tesis de Grado, 1975
- (5) Cabrera, Manuel, Guanacaste, San José, Imprenta Nacional, 1924
- (6) Calvo, Joaquín Bernardo. Apuntamientos geográficos, estadísticos e históricos, San José, Imprenta Nacional, 1887
- (7) Cardoso Ciro F.S. y Héctor Pérez B., Los métodos de la historia, San José, Publicaciones de la U. de C.R., 1975
- (8) Cardoso y E. Faletto, Dependencia y desarrollo en América Latina, México, Siglo XXI, 1972 (6° edición)
- (9) Cardoso, Ciro F.S., "La información de la hacienda cafetalera en Costa Rica" (Siglo XIX) en Estudios Sociales Centroamericanos, N° 6, San José, Costa Rica, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Setiembre-diciembre, 1973

- (10) Castro Carazo, Breve Reseña del Ferrocarril al Pacífico. Desde sus comienzos hasta nuestros días, San José Imprenta Nacional, 1933
- (11) Contreras Fernando, Evolución histórica del enclave bananero en Costa Rica, San José, U. de C.R., Tesis de Grado, 1974
- (12) Cooper, Enrique, Informe sobre el camino a Matina y la Costa Del Norte, San José, Tipografía Nacional, 1838 (2° edición)
- (13) Church, George Earl, Report upon the Costa Rica Railway, London, Waterlow & Sons Limited Printers, 1895
- (14) Echeverría, Francisco, Empresa de carros y diligencias entre San José y Río Sucio, San José, Tipografía Nacional, sf.
- (15) Edmond, Gabriel, Geografía Comercial, Librería de la Vda. ue C. Bouret, México, 1914
- (16) Dagnino, Lorenzo, Geografía Económica, Imprenta Ferrari, Hnos, Buenos Aires, 1947
- (17) Facio, Rodrigo, "Planificación económica en régimen de mocrático" en Revista de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica, N° 4, San José, 1959
- (18) Facio, Rodrigo, Obras, Vol I-II, San José, Editorial Costa Rica, 1972
- (19) Fernández, M., y A. Smicht, La Población de Costa Rica San José, Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria, Rodrigo Facio, 1976
- (20) Fernández, Joaquín, Historia Ferrovial de Costa Rica San José, Galería del Progreso Nacional, 1934
- (21) Fradín, Eliseo, Puntarenas y Tivives, San José, Tipografía Nacional, 1903
- (22) Furtado, Celso, La formación económica del Brasil, México, Fondo de Cultura Económica, 1902 (1° edición en español)
- (23) Furtado, Celso, La economía latinoamericana desde la conquista ibérica hasta la Revolución Cubana, México, Siglo XXI, 1974 (6° edición en español)

- (24) González Víquez, Cleto, El Puerto de Puntarenas, Algo de su historia, San José, Imprenta Gutemberg, 1933
- (25) Gil Pacheco, Rufino, Ciento cinco años de vida bancaria en Costa Rica, San José, Editorial Costa Rica, 1974, (Segunda edición)
- (26) Granados, Jaime y Ligia Estrada Molina, Reseña Histórica de Limón, San José, Asamblea Legislativa, 1967
- (27) Greñas, Alfredo, Directorio Comercial, San José, Imprenta y Librería Española de María v. de Lines, 1898
- (28) Hall, Carolyn, El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica, San José, Editorial Costa Rica y Universidad Nacional, 1976
- (29) Halperin Donghi, Tulio, Historia contemporánea de América Latina, Madrid, Alianza Editorial, 1972 (3er. Ed.)
- (30) Kenwood, A. G. y A. L. Lougheed, Historia del desarrollo económico internacional, Tomos I-II, Madrid, Ediciones Istmo, 1972
- (31) Kepner, Ch. D. y J.H. Soothil, El Imperio del Banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe, México, Ediciones Caribe, 1949
- (32) Labarge, Richard A., Historia económica de la producción bananera en el Istmo Centroamericano, San José, CSUCA, Cuadernos de Ciencias Sociales, Serie Estudios Centroamericanos #4, 1976-1977
- (33) Lloyd Jones, Chester, La República de Costa Rica y la Civilización en el Caribe, San José, Editorial Borrásé Hermanos, 1940
- (34) McScott, James, Directorio Comercial y Arancel de Aduanas de Costa Rica, San José, Librería e Imprenta de Antonio Lehmann, 1908
- (35) Merz, C., Ricardo Jiménez, el economista, San José, Imprenta La Tribuna, 1946
- (36) Merz, C. "Coyuntura y crisis en Costa Rica de 1924 a 1936. Estudio estadístico analítico de las fases y ciclos económicos", en Revista de Defensa del café, Tomo IV, No. 29, marzo, 1937
- (37) Merz, C. "Coyuntura y crisis en Costa Rica, 1924-1935" en Revista del Instituto de Defensa del Café, No. 19 Tomo III, marzo, 1936

- (37) Merz, C., "Movimientos de los precios del café de Costa Rica en Londres desde el año 1925 hasta el año 1935" en Revista del Instituto de Defensa del café. Tomo III, N° 15, enero 1936
- (38) Merz, C., "Aspectos económicos del café y su importancia en el comercio exterior de Centro América" en Revista del Instituto de Defensa del Café, Tomo IV, N° 24, octubre, 1936
- (39) Merz, C., "Coyuntura y crisis en Costa Rica, 1924-1935" en Revista del Instituto de Defensa del Café, Tomo III, N° 19, mayo, 1936
- (40) Merz, C., "Indices de Precios, Estudios económicos estadísticos del Instituto" en Revista del Instituto de Defensa del Café, Tomo III, N° 16, febrero 1936
- (41) Muñoz Bustos, William, Estudio Portuario en la ciudad de Limón, San José, Tesis de grado, Universidad de Costa Rica, 1966
- (42) Nuñez, Francisco María, Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transportes en Costa Rica, Imprenta Nacional, 1924
- (43) Nurke, Ragnar, Tendencias divergentes en el comercio mundial en los siglos XIX y XX, Argentina, 1962 (mimeografiado)
- (44) Pacheco, Otoniel, Directorio de la Ciudad de San José, Costa Rica, San José, Tipografía Nacional, 1895
- (45) Pérez Brignoli, Héctor, "Comercio Internacional e Imperialismo" en Estudios Sociales Centroamericanos N° 8, San José, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, 1974
- (46) Prebish, Raúl, El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas, Argentina, 1963 (mimeografiado)
- (47) Quirós, Manuel, Informe Banco Anglo, San José, 1926
- (48) Romagosa, J., Historia y Geografía de la Provincia de Puntarenas, San José, publicado por cortesía del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1958

- (49) Sáenz, Alfredo, Contratos y actuaciones de las compañías del Ferrocarril de Costa Rica, la Northern Railway Co. y la UFCO en Costa Rica, San José, Imprenta La Tribuna, 1929
- (50) Sáenz Cordero, Manuel, Los ferrocarriles en Costa Rica, San José, Imprenta del Comercio, 1911
- (51) Solís, German y Jaime Murillo, Evolución de la industria de la caña en Costa Rica, 1° parte, Avances de Investigación, CSUCA y Escuela de Historia y Geografía 1977
- (52) Soley Güell, Tomás, Historia económica y Hacendaria de Costa Rica, Vol I-II, San José, Costa Rica, Editorial Universitaria, 1949
- (53) Soley Güell, Tomás, Historia Monetaria de Costa Rica, San José, Imprenta Nacional, 1926
- (54) Stewart W., Keith y Costa Rica, San José, Editorial Costa Rica, 2° edición, 1976
- (55) Sunkel, Oswaldo y Pedro Paz, El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo, México, Siglo XXI (6° edición), 1973
- (56) The Costa Rica Railway Co., Ltd., Report and accounts to be presented at the seventh ordinary general meeting Londres, 1892
- (57) Torres Rivas, Edelberto, Interpretación del desarrollo social centroamericano, San José, EDUCA, 1973 (3° edición)
- (58) Varios Autores, Costa Rica en el Siglo XIX, San José, Editorial Universitaria Centroamericana, 1972 (3° edición)
- (59) Vega, José L., "El Nacimiento de un régimen de Burguesía Capitalista y Dependiente" (N° 2) en Estudios Sociales Centroamericanos N° 6, San José, Costa Rica, Programa Centroamericano de Ciencias Sociales, Setiembre-diciembre, 1973
- (60) Vega, José L., La evolución agronómica de Costa Rica: un intento de periodización y síntesis (1560-1930), San José, Costa Rica, 1972 (ponencia mimeografiada)

Anexo N^o 1. NUMERO DE BARCOS Y TONELAJE RESPECTIVO QUE ENTRARON A LOS
PUERTOS DE LIMON Y PUNTARENAS (1883-1935)

L I M O N

Año	N ^o de barcos	Tonelaje
1883	97	108.327
1884	121	125.877
1885	137	121.323
1887	146	152.375
1888	141	161.493
1889	170	195.421
1890	177	188.923
1891	209	232.147
1892	208	213.712
1893	214	241.807
1895	318	291.097 1/4
1901	415	423.759
1902	391	458.047
1903	403	534.020
1904	521	618.581
1905	509	677.444
1906	585	775.463
1907	609	909.008
1908	581	928.498 1/2
1909	580	1.032.944
1910	543	1.058.226
1911	515	983.436
1912	536	1.127.517 1/2
1913	574	1.308.895
1914	438	967.668
1915	317	771.829
1916	282	716.017
1917	327	635.260
1918	283	356.791
1919	271	321.619 1/2
1920	308	556.601
1921	377	623.432 1/2
1922	356	619.979 1/2
1923	335	684.849 1/2
1924	363	780.959
1925	402	956.850
1926	422	984.223
1927	426	978.345
1928	378	842.910
1929	353	762.098
1930	322	766.860
1931	278	791.413
1932	259	691.002
1933	263	761.118
1934	241	721.071
1935	183	594.780

Anexo N° 1. Continuación.

P U N T A R E N A S		
Año	N° de barcos	Tonelaje
1883	95	126.240
1884	113	137.366
1885	111	131.049
1886	114	116.095
1887	132	174.288
1888	162	197.972
1889	139	172.196
1890	186	179.930
1891	192	187.291
1892	183	187.635
1893	154	168.509
1895	147	147.040
1901	171	255.226
1902	155	205.365
1903	109	181.131
1904	88	163.976
1905	71	142.327
1906	97	192.780
1907	102	210.962
1908	98	196.047
1909	99	237.477
1910	79	159.626
1911	89	176.292
1912	87	178.904
1913	79	167.915
1914	80	185.646
1915	101	129.215
1916	114	130.342
1917	126	148.092
1918	98	104.905
1919	128	147.639
1920	153	182.821
1921	148	214.774
1922	144	209.006
1923	154	251.969
1924	133	261.960
1925	136	204.941
1926	168	307.646
1927	169	319.862
1928	214	412.096
1929	277	528.746

Nota: Existe una laguna en la información de 1894 a 1900, con excepción de 1895, para ambos puertos, y en 1886 únicamente para Puerto Limón

Fuentes: Dirección General de Estadística, Informe (San José, 1883-1893); Informe (San José, 1895-1908); Monografía Estadística (San José, 1895); Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

VALOR DE LA EXPORTACION Y LA IMPORTACION POR LOS PUERTOS DE LIMÓN Y PUNTARENAS
(1883 - 1935) (Dólares)

LIMÓN

Año	Exportaciones	Importaciones
1883	556.205,00	1.201.990,20
1884	1.336.933,50	2.331.863,00
1885	863.918,60	2.257.590,80
1886	900.897,20	1.853.245,40
1887	1.792.091,00	3.731.751,50
1888	770.454,90	1.881.964,00
1889	1.529.638,10	-
1895	1.794.251,20	-
1896	1.960.625,20	-
1905	-	2.569.646,00
1907	8.745.092,30	6.219.832,30
1908	8.517.896,70	6.317.955,20
1909	7.567.932,00	4.690.234,00
1910	7.702.686,00	4.764.144,30
1911	7.938.968,30	6.181.560,00
1912	8.328.343,80	6.789.753,90
1913	8.397.630,20	6.564.914,00
1914	9.736.564,60	6.521.440,00
1915	10.267.296,50	5.665.365,40
1916	9.032.019,50	3.276.496,30
1917	9.973.457,20	4.891.380,00
1918	9.621.086,90	3.720.321,30
1919	6.867.513,40	1.675.826,60
1920	11.647.139,40	4.993.719,20
1921	12.349.646,00	16.388.160,00
1922	9.988.727,40	6.476.862,70
1923	11.277.892,00	5.522.846,60
1924	10.812.605,50	6.991.372,00
1925	13.117.427,00	8.900.231,00
1926	14.471.533,00	9.984.534,00
1927	16.323.398,00	9.970.395,00
1928	16.609.435,00	10.720.986,00
1929	16.921.402,00	11.298.689,00
1930	6.754.391,00	8.378.367,00
1931	13.470.897,00	6.112.313,00
1932	20.845.457,00	4.726.148,80
1933	7.515.965,00	3.092.158,00
1934	6.958.669,70	3.406.765,60
1935	6.234.785,70	4.417.827,20
1935	7.771.042,00	5.167.763,50

PUNTARENAS

1883	1.190.157,60	633.666,90
1884	1.642.806,10	627.735,30
1885	1.086.677,60	558.510,00
1886	677.659,40	620.636,40
1887	1.733.574,40	479.695,50
1888	2.063.197,80	1.761.361,30
1889	439.872,20	-
1895	330.777,70	-
1896	400.790,30	-
1905	-	2.249.962,20
1906	310.266,50	1.399.949,30
1907	575.175,30	1.053.921,90
1908	198.319,00	378.147,30
1909	475.614,90	753.100,90
1910	437.489,80	894.360,00
1911	598.078,60	1.189.595,50
1912	578.865,60	1.294.637,20
1913	587.584,60	1.143.812,10
1914	597.167,40	1.010.102,60
1915	926.645,60	657.987,40
1916	1.122.882,80	840.773,30
1917	1.734.847,40	1.057.163,40
1918	2.675.715,80	1.103.736,30
1919	6.036.116,70	1.424.508,80
1920	2.473.219,60	2.337.423,70
1921	1.793.749,90	1.428.506,00
1922	2.749.802,70	1.418.651,10
1923	1.740.583,40	1.268.339,10
1924	3.335.682,70	1.442.397,00
1925	1.791.220,30	1.710.670,00
1926	2.417.036,40	2.072.961,00
1927	1.296.038,00	3.125.366,70
1928	2.512.045,70	3.914.688,00
1929	11.207.170,00	6.741.982,00
1930	2.575.585,20	3.211.170,00
1931	3.138.043,70	2.700.901,50
1932	1.608.744,80	2.057.386,20
1933	4.884.212,20	2.870.000,70
1934	2.444.428,20	3.831.486,70
1935	3.469.874,20	5.476.951,50

Nota: La información presenta lagunas para los años de 1889 a 1894, de 1896 a 1906 en el caso de la exportación y 1905 en el de la importación

Fuente: Dirección General de Estadística; Informe (San José, 1883-1893) Resumen Estadístico (San José, 1893-1910); Anuarios Estadísticos (1907-1935)

Anexo nº 3. COSTA RICA: DESTINO DE LAS EXPORTACIONES SEGUN PAISES
(1883 - 1930) (%)

	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	10.84	10.46	12.24	11.18	4.10	5.40
ESTADOS UNIDOS	27.17	31.06	31.56	32.12	39.96	37.80
ESPAÑA	-	4.40	0.01	-	0.01	-
FRANCIA	10.82	12.83	10.60	7.17	4	3.02
HISPANOAMERICA	3.25	1.01	1.41	1.62	0.87	0.91
AMERICA CENTRAL	-	-	-	-	-	-
ITALIA	-	-	-	-	-	-
REINO UNIDO	47.92	40.23	44.12	46.35	51.05	52.07
OTRAS NACIONES	-	0.01	0.06	1.56	0.01	-
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo Nº 3. Continuación

	1889	1890	1891	1892	1893	1894
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	2.91	-	4.33	4.23	3.83	11.87
ESTADOS UNIDOS	43.68	-	41.15	39.99	42.83	55.46
ESPAÑA	-	-	-	-	-	-
FRANCIA	0.26	-	0.53	0.77	0.19	0.02
HISpanoAMERICA	0.37	-	0.26	0.24	0.07	1.99
AMERICA CENTRAL	-	-	0.92	0.83	0.10	0.22
ITALIA	-	-	-	-	-	-
REINO UNIDO	52.78	-	52.76	53.94	52.98	25.98
OTRAS NACIONES	-	-	-	-	-	2.71
CANTIDAD SIN DATOS DE DESTINO	-	-	-	-	-	1.75
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 3. Continuación

	1895	1896 (*)	1903	1904	1905	1906
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	18.10	16.88	4.61	3.97	3.71	5.60
ESTADOS UNIDOS	30.66	28.36	41.97	44.70	47.85	47.36
ESPAÑA	-	0.02	0.08	0.02	-	0.01
FRANCIA	2.65	1.87	2.36	1.14	1.31	1.48
HISpanoAMERICA	0.37	1.03	-	2.89	-	0.54
AMERICA CENTRAL	0.33	0.28	-	-	-	-
ITALIA	-	-	0.09	0.07	-	0.04
REINO UNIDO	43.23	49.77	48.88	46.90	46.05	44.83
OTRAS NACIONES	4.35	1.22	2.01	0.31	1.08	0.14
CANTIDAD SIN DATOS DE DESTINO	0.31	0.57	-	-	-	-
TOTAL	100	100	100	100	100	100

(*) Para los años de 1896 a 1903 no hay información.

Anexo N° 3. Continuación

	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	3.71	5.61	5.57	2.80	2.04	3.28
ESTADOS UNIDOS	47.85	47.39	48.10	52.77	58.73	60.22
ESPAÑA	-	0.01	-	-	-	-
FRANCIA	1.31	1.48	0.90	0.47	1.43	0.45
HISpanoAMERICA	-	0.54	-	-	-	-
AMERICA CENTRAL	-	-	-	-	-	-
ITALIA	-	0.03	-	-	-	-
REINO UNIDO	46.05	44.80	44.04	43.03	36.02	35.32
OTRAS NACIONES	1.08	0.11	1.39	0.93	1.78	0.73
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 3. Continuación

	1911	1912	1913	1914	1915	1916
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	3.37	5.55	4.89	4.35	0.15	-
ESTADOS UNIDOS	55.14	49.90	50.77	45.05	48.70	61.43
ESPAÑA	-	-	-	-	-	-
FRANCIA	0.67	1.30	0.93	1.14	0.65	0.84
HISPANOAMERICA	0.44	0.70	0.58	0.67	2.77	2.92
AMERICA CENTRAL	0.41	0.48	0.38	0.37	0.91	1.18
ITALIA	-	-	-	-	-	-
REINO UNIDO	39.76	41.64	41.83	47.80	44.52	32.98
OTRAS NACIONES	0.21	0.43	0.62	0.62	2.30	0.65
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 3. Continuación.

	1931	1932	1933	1934	1935
	%	%	%	%	%
ALEMANIA	11.01	7.40	15.65	18.47	20.40
ESTADOS UNIDOS	22.98	39.30	34.56	27.68	36.33
ESPAÑA	0.03	0.14	--	--	--
FRANCIA	0.32	0.10	--	--	--
HISPANOAMERICANA	2.85	0.65	2.16	3.31	3.03
AMERICA CENTRAL	0.06	2.78	0.04	0.13	0.99
ITALIA	0.18	0.12	--	--	--
REINO UNIDO	60.28	46.19	43.82	46.82	29.36
OTRAS NACIONES	2.29	3.32	3.77	3.59	9.89
TOTAL	100	100	100	100	100

Fuente: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893); Resumen Estadístico (San José, 1883-1910); Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930); Sección Comercial Exportación-Importación (San José, 1906).

Anexo N° 4. COSTA RICA: PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES SEGUN PAISES (1883-1930) (%)

	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	4.56	2.99	16.58	16.54	17.06	16.07
ESTADOS UNIDOS	34.21	26.79	23.14	28.49	29.32	34.58
ESPAÑA	0.23	0.33	0.12	1.20	0.69	2.01
FRANCIA	12.04	10.19	12.15	10.93	12.80	9.76
HISPANOAMERICA	0.81	1.21	1.04	0.56	0.87	2.56
AMERICA CENTRAL	4.15	0.96	0.70	2.94	2.13	2.89
ITALIA	-	0.02	-	-	0.10	0.22
REINO UNIDO	44	57.48	46.27	39.17	37.01	31.80
OTRAS NACIONES	-	0.03	-	0.17	0.02	0.11
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo Nº 4. Continuación

	1889	1890	1891	1892	1893	1894
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	19.89	19.07	20.46	17.58	19.27	14.15
ESTADOS UNIDOS	28.72	34.09	28.55	24.04	23.98	23.51
ESPAÑA	3.06	3.58	7.30	5.82	3.98	2.58
FRANCIA	9.22	11.69	10.46	9.77	13.85	5.58
HISPANOAMERICA	5.18	5.63	4.50	4.26	5.78	1.73
AMERICA CENTRAL	3.38	3.31	2.87	4.70	2.46	-
ITALIA	0.39	-	-	0.60	0.68	1
REINO UNIDO	30.13	21.90	25.53	33.09	29.55	22.68
OTRAS NACIONES	0.03	0.73	0.33	0.14	0.45	0.18
CANTIDAD SIN DATOS DE PROCEDENCIA -		-	-	-	-	28.59
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4. Continuación

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	19.21	17.79	21.01	15.50	14.55	13.59
ESTADOS UNIDOS	31.21	31.16	33.64	44.80	54	46.20
ESPAÑA	5.81	3.72	3.12	3.30	2.60	2.60
FRANCIA	6.81	6.89	10	10.80	5.90	5.94
HISPANOAMERICA	1.70	2.24	-	-	-	-
AMERICA CENTRAL	0.01	1.01	-	-	-	-
ITALIA	-	1.97	3.48	1.06	1.91	-
REINO UNIDO	22.29	25.73	26.92	19.61	19.60	27.30
OTRAS NACIONES	1.06	5.19	1.83	4.93	1.44	4.37
CANTIDAD SIN DATOS DE PROCEDENCIA	11.90	4.30	-	-	-	-
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4 Continuación

	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	13.51	12.47	11.07	12.50	12.90	11.20
ESTADOS UNIDOS	46.88	54.08	50.20	52.20	46.88	48.49
ESPAÑA	3.16	1.81	1.72	2.15	2.58	2.66
FRANCIA	5.40	5.25	6.47	4.60	5.24	4.99
HISpanoAMERICA	-	-	1.16	4.08	5.51	4.95
AMERICA CENTRAL	-	-	-	-	-	-
ITALIA	3.06	1.71	3.17	2.20	-	2.32
REINO UNIDO	21.84	23.94	21.57	19.27	19.73	21.71
OTRAS NACIONES	6.15	0.57	4.64	3	7.16	3.68
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4. Continuación

	1907	1908	1909	1910	1911	1912
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	10.83	15.05	13.13	11.29	19.03	17.24
ESTADOS UNIDOS	44.95	46.50	55.26	55.95	46.29	50.46
ESPAÑA	2.15	2.68	2.63	2.55	2.17	1.96
FRANCIA	4.98	7.77	5	3.26	4.95	4.86
HISPANOAMERICA	8.99	1.14	0.87	0.70	1.10	1.48
AMERICA CENTRAL	-	0.11	0.40	1.83	4.17	3.82
ITALIA	2.53	2.19	2.61	-	2.76	2.11
REINO UNIDO	23.28	22.78	18.26	17.42	17.34	15.95
OTRAS NACIONES	2.29	1.78	1.84	7	2.19	2.12
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4. Continuación

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	15.44	14.10	0.98	0.02	0.01	-
ESTADOS UNIDOS	51.44	53.27	69.18	70.83	69.48	57.90
ESPAÑA	1.83	1.81	2.68	2.46	2	0.65
FRANCIA	4.46	3.98	1.92	2.73	2.46	1.69
HISPANOAMERICA	3.50	4.37	5.81	4.71	6.35	14.03
AMERICA CENTRAL	4.03	3.58	0.82	3.39	3.87	14.
ITALIA	1.96	2.34	-	1.89	1.50	0.69
REINO UNIDO	14.85	14.42	12.52	11.97	12.63	7.87
OTRAS NACIONES	2.49	2.13	6.09	2	1.70	3.12
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo Nº 4. Continuación

	1919	1920	1921	1922	1923	1924
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	0.22	13.42	2.04	4.28	6.50	7.96
ESTADOS UNIDOS	78.36	52.11	55.92	61.14	58.99	56.71
ESPAÑA	1.36	1.46	1.86	2.13	1.22	1.37
FRANCIA	0.98	2.59	2.46	1.87	2.04	1.75
HISpanoAMERICA	5.40	3.42	8.14	6.52	7.59	7.40
AMERICA CENTRAL	4.59	6.62	6.39	5.82	2.16	2.71
ITALIA	0.27	-	1.32	0.83	1.52	1.40
REINO UNIDO	7.58	14.21	16.94	14.04	15.65	16.54
OTRAS NACIONES	1.24	6.17	4.93	3.37	4.33	4.16
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4. Continuación

	1925	1926	1927	1928	1929	1930
	%	%	%	%	%	%
ALEMANIA	10.41	12.33	15.52	15.98	17.52	12.28
ESTADOS UNIDOS	54.15	55.73	50.34	50.18	48.02	49.79
ESPAÑA	1.64	1.53	1.40	1.25	1.23	1.44
FRANCIA	1.38	1.28	1.73	1.51	2.52	2.89
HISPANOAMERICA	6.46	2.53	2.77	2.87	3.11	3.47
AMERICA CENTRAL	3.86	3.76	6.02	6.29	5.77	4.32
ITALIA	-	2.22	2.63	1.69	2.02	-
REINO UNIDO	15.62	14.40	14.90	14.27	12.66	12.13
OTRAS NACIONES	6.48	6.22	4.69	5.96	7.15	12.99
JAPON	-	-	-	-	-	0.69
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Anexo N° 4. Continuación

	1931	1932	1933	1934	1935
	%	%	%	%	%
ALEMANIA	10.41	11.78	12.49	12.10	30.94
ESTADOS UNIDOS	51.85	52.70	47.70	46.40	34.35
ESPAÑA	1.53	1.78	2.14	1.79	1.18
FRANCIA	2.58	2.63	2.68	2.15	1.41
HISPANOAMERICA	3.86	3.92	2.24	--	0.98
AMERICA CENTRAL	4.22	4.01	3.58	4.01	4.01
ITALIA	1.80	2.75	2.80	3.47	2.74
REINO UNIDO	11.16	10.93	13.37	12.58	9.07
OTRAS NACIONES	12.59	9.50	13	11.48	11.15
JAPON	--	--	--	6.02	6.91
TOTAL	100	100	100	100	100

Fuente: Dirección General de Estadística, Informe Estadístico (San José, 1883-1893). Resumen Estadístico (San José, 1883-1893). Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1930). Sección Comercial Importación-Exportación (San José, 1906).

PRODUCTOS AGROPECUARIOS

INDUSTRIA EXTRACTIVA

Año	Agrícolas	Ganaderos	Café	Banano	Otros	Azúcar	Cacao	Forest.	Pesca	Minerales	Manufacturados	Otros	TOTAL
1883	1.750.518	54.318	1.695.417	46.949	8.152	-	-	150.437	7.062	80.410	2.668	15.295	2.060.708
1884	3.390.189	60.419	3.037.910	282.352	69.927	-	-	53.850	4.628	26.817	1.467	8.527	3.545.897
1885	2.150.704	61.850	1.912.802	232.659	5.243	-	-	115.810	9.947	9.102	2.068	9.868	2.359.349
1886	1.917.482	67.030	1.579.903	333.409	4.170	-	-	60.057	4.416	19.575	2.354	13.016	8.083.930
1887	4.442.588	56.475	3.933.658	503.416	5.514	-	-	60.190	17.275	4.057	6.005	10.519	4.597.109
1888	3.718.195	45.661	3.339.614	373.778	4.803	-	-	41.873	16.996	1.311	2.360	8.665	3.835.061
1889	4.461.815	38.768	4.070.168	374.355	17.292	-	-	18.956	7.828	7.464	576	10.777	4.546.186
1890	6.468.756	56.635	6.050.132	409.651	8.973	-	-	58.571	2.832	25.244	765	8.094	6.620.898
1891	5.851.289	45.975	5.369.693	430.520	51.076	-	-	141.739	9.493	33.443	14.118	11.919	6.107.976
1892	4.491.450	37.984	4.115.205	362.708	13.537	-	-	81.409	7.743	23.552	3.303	13.484	4.658.925
1893	4.068.001	54.720	3.713.302	349.552	5.147	-	-	91.036	478	51.737	977	7.582	4.274.531
1894	4.642.029	79.421	4.198.252	443.315	462	-	-	149.336	8.097	23.500	-	92.118	4.994.501
1895	4.952.800	43.364	4.320.711	628.009	4.080	-	-	126.608	17.097	9.710	-	9.008	5.158.587
1896	4.990.580	35.382	4.318.286	670.072	2.222	-	-	497.545	9.598	12.179	-	22.984	5.568.268
1897	4.882.793	41.986	4.101.680	778.390	2.723	-	-	481.476	6.004	-	-	29.147	5.441.406
1898	5.132.659	380	4.209.569	923.090	-	-	-	345.437	-	19.853	-	131.952	5.630.281
1899	4.116.447	108.534	2.943.190	1.173.257	-	-	-	397.940	-	229.850	-	39.690	4.892.461
1900	5.154.573	138.007	3.800.187	1.354.386	-	-	-	480.953	-	248.623	-	46.799	6.068.955
1901	4.573.913	105.528	2.823.291	1.741.570	9.052	-	-	321.825	15.892	612.812	-	50.475	5.680.445
1902	5.082.259	98.176	3.179.818	1.878.390	24.051	-	-	230.481	54.131	146.059	-	46.427	5.657.540
1903	6.577.190	164.027	4.231.459	2.312.578	33.153	-	-	228.640	56.548	230.914	-	42.862	7.300.181
1904	6.163.933	99.581	3.082.972	3.032.700	48.261	-	-	190.181	28.225	350.016	308	202.209	7.034.153
1905	7.472.101	94.105	3.771.033	3.641.501	59.567	-	-	169.035	12.680	282.453	-	64.527	8.094.901
1906	7.866.821	88.866	3.356.876	4.436.363	73.582	-	-	244.866	10.717	543.041	10.552	32.364	8.797.227
1907	8.132.178	50.201	3.324.861	4.728.628	78.689	-	-	288.906	17.586	521.238	227	80.827	9.091.163
1908	6.806.735	51.448	2.046.438	4.685.860	472	-	73.965	114.112	16.554	680.726	203	75.617	7.745.395
1909	7.052.982	108.985	2.640.533	4.356.134	56.315	-	-	104.991	29.464	799.654	5	79.785	8.175.866
1910	7.081.557	119.178	2.751.712	4.231.295	98.550	-	-	182.764	33.260	863.247	-	54.847	8.334.853
1911	7.353.525	83.033	2.841.647	4.330.040	95.417	-	86.421	176.758	18.202	1.205.547	116	89.241	8.926.422
1912	8.632.773	107.617	3.545.842	4.952.419	49.402	-	85.110	218.110	19.917	818.258	-	98.164	9.894.839
1913	8.909.391	130.032	3.605.930	5.195.858	2.543	-	105.060	186.780	20.605	1.022.449	8.528	46.364	10.324.149
1914	9.502.033	113.276	4.665.020	4.726.935	25.246	-	84.832	136.504	8.439	890.982	7.565	60.565	10.719.464
1915	8.520.413	299.659	3.731.820	4.428.673	15.829	168.795	175.296	99.049	8.407	811.905	5.950	223.264	9.968.647
1916	9.559.689	153.848	4.243.682	4.678.482	22.093	391.645	223.787	117.469	7.857	1.065.527	32.679	186.883	11.123.952
1917	8.681.200	329.173	3.781.146	4.041.635	80.631	496.252	281.536	335.540	5.155	1.228.224	5	130.715	10.710.012
1918	7.637.753	229.269	3.707.651	3.316.543	144.097	231.410	238.052	478.673	5.454	1.101.227	15.318	158.586	9.626.280
1919	15.997.292	233.955	11.677.694	3.383.592	150.966	245.713	539.327	286.539	8.733	1.037.967	5.306	136.969	17.706.761
(1920)	13.079.373	194.599	6.936.272	4.031.855	100.844	1.533.090	468.316	372.221	6.733	1.078.029	765	205.702	14.937.422
1921	10.790.114	74.096	3.835.959	5.803.660	141.970	483.069	525.456	104.728	7.527	571.117	1.074	224.296	11.772.953
1922	13.011.625	202.457	6.693.331	5.006.148	186.536	203.905	921.706	163.190	13.523	472.838	506'	262.718	14.126.857
1923	11.809.867	74.113	4.711.151	5.200.544	245.767	558.874	1.093.531	149.779	4.942	543.659	1.639	05.933	12.789.832
1924	15.391.680	56.753	8.431.202	6.065.400	112.475	53.326	794.277	114.123	18.102	670.404	829	279.567	16.531.462
1925	15.424.704	58.712	8.410.444	6.261.729	111.950	18.242	622.329	181.927	16.487	612.407	214	121.644	16.416.095
1926	17.977.290	56.487	10.626.043	6.420.682	103.648	-	826.917	208.175	13.421	525.263	20	181.523	18.962.179
1927	17.254.217	60.632	10.613.519	5.901.881	75.213	-	663.604	193.791	17.983	370.250	-	138.894	18.035.767
1928	18.949.886	73.168	12.381.860	5.492.610	47.693	-	1.027.723	130.018	21.498	232.902	15.029	173.962	19.596.463
1929	17.744.109	68.181	12.228.066	4.584.127	35.566	-	896.350	117.036	20.396	32.136	145	169.707	18.151.710
1930	15.798.458	96.570	10.419.929	4.375.533	36.158	-	966.838	82.571	17.272	43.082	32	211.221	16.249.206
1931													14.272.222
1932													8.530.867
1933													10.675.115
1934													8.696.150
1935													8.250.129

Nota: Los datos referentes al valor total de la exportación de 1931 a 1935, se incluyen como información complementaria

Año	PRODUCTOS AGROPECUARIOS							INDUSTRIA EXTRACTIVA						TOTAL
	Agrícolas	Ganaderos	Café	Banano	Otros	Azúcar	Cacao	Forest.	Pesca	Minerales	Manufacturados	Otros		
1883	1.750.518	54.318	1.695.417	46.949	8.152	-	-	150.437	7.062	80.410	2.668	15.295	2.060.708	
1884	3.390.189	60.419	3.037.910	282.352	69.927	-	-	53.850	4.628	26.817	1.467	8.527	3.545.897	
1885	2.150.704	61.850	1.912.802	232.659	5.243	-	-	115.810	9.947	9.102	2.068	9.868	2.359.349	
1886	1.917.482	67.030	1.579.903	333.409	4.170	-	-	60.057	4.446	19.575	2.354	13.016	8.083.930	
1887	4.442.588	56.475	3.933.658	503.416	5.514	-	-	60.190	17.275	17.275	6.005	10.519	4.597.109	
1888	3.718.195	45.661	3.339.614	373.778	4.803	-	-	41.873	16.996	1.311	2.360	8.665	3.835.061	
1889	4.461.815	38.768	4.070.168	374.355	17.292	-	-	18.956	7.828	7.464	576	10.777	4.546.186	
1890	6.468.756	56.635	6.050.132	409.651	8.973	-	-	58.571	2.832	25.244	765	8.094	6.620.898	
1891	5.851.289	45.975	5.369.693	430.520	51.076	-	-	141.739	9.493	33.443	14.118	11.919	6.107.976	
1892	4.491.450	37.984	4.115.205	362.708	13.537	-	-	81.409	7.743	23.552	3.303	13.484	4.658.925	
1893	4.068.001	54.720	3.713.302	349.552	5.147	-	-	91.036	478	51.737	977	7.582	4.274.531	
1894	4.642.029	79.421	4.498.252	443.315	462	-	-	149.336	8.097	23.500	-	92.118	4.994.501	
1895	4.952.800	43.364	4.320.711	628.009	4.080	-	-	126.508	17.097	9.710	-	9.008	5.158.587	
1896	4.990.580	35.382	4.318.286	670.072	2.222	-	-	497.545	9.598	12.179	-	22.984	5.568.268	
1897	4.882.793	41.986	4.401.680	778.390	2.723	-	-	481.476	6.004	-	-	29.147	5.441.406	
1898	5.132.659	380	4.209.569	923.090	-	-	-	345.437	-	19.853	-	131.952	5.630.281	
1899	4.116.447	108.534	2.943.190	1.173.257	-	-	-	397.940	-	229.850	-	39.690	4.892.461	
1900	5.154.573	138.007	3.800.187	1.354.386	-	-	-	480.953	-	248.623	-	46.799	6.068.955	
1901	4.573.913	105.528	2.823.291	1.741.570	9.052	-	-	321.825	15.892	612.812	-	50.475	5.680.445	
1902	5.082.259	98.176	3.179.818	1.878.390	24.051	-	-	230.481	54.138	146.059	-	46.427	5.657.540	
1903	6.577.190	164.027	4.231.459	2.312.578	33.153	-	-	228.640	56.548	230.914	-	42.862	7.300.181	
1904	6.163.933	99.581	3.082.972	3.032.700	48.261	-	-	190.181	28.225	350.016	308	202.209	7.034.453	
1905	7.472.101	94.105	3.771.033	3.641.501	59.567	-	-	169.035	12.680	282.453	-	64.527	8.094.901	
1906	7.866.821	88.866	3.356.876	4.436.363	73.582	-	-	244.866	10.717	543.041	10.552	32.364	8.797.227	
1907	8.132.178	50.201	3.324.861	4.728.628	78.689	-	-	288.906	17.586	521.238	227	80.827	9.091.163	
1908	6.806.735	51.448	2.046.438	4.685.860	472	-	73.965	114.112	16.554	680.726	203	75.617	7.745.395	
1909	7.052.982	108.985	2.640.533	4.356.134	56.315	-	-	104.991	29.464	799.654	5	79.785	8.175.866	
1910	7.081.557	119.178	2.751.712	4.231.295	98.550	-	-	182.764	33.260	863.247	-	54.847	8.334.853	
1911	7.353.525	83.033	2.841.647	4.330.040	95.417	-	86.421	176.758	18.202	1.205.547	116	89.241	8.926.422	
1912	8.632.773	107.617	3.545.842	4.952.419	49.402	-	85.110	218.110	19.917	818.258	-	98.164	9.894.839	
1913	8.909.391	130.932	3.605.930	5.195.858	2.543	-	105.050	186.780	20.605	1.022.449	8.528	46.364	10.324.149	
1914	9.502.033	113.276	4.665.020	4.726.935	25.246	-	84.832	136.504	8.439	890.982	7.665	60.555	10.719.464	
1915	8.520.413	299.659	3.731.820	4.428.673	15.829	168.795	175.296	99.049	8.407	811.905	5.350	223.264	9.968.647	
1916	9.559.689	153.848	4.243.682	4.678.482	22.093	391.645	223.787	117.469	7.857	1.065.527	32.679	186.883	11.123.952	
1917	8.681.200	329.173	3.781.146	4.041.635	80.631	496.252	281.536	335.540	5.155	1.228.224	5	130.715	10.710.012	
1918	7.637.753	229.269	3.707.651	3.316.543	144.097	231.410	238.052	478.673	5.454	1.101.227	15.318	158.586	9.626.280	
1919	15.997.292	233.955	11.677.694	3.383.592	150.966	245.713	539.327	286.539	8.733	1.037.967	5.306	136.969	17.706.761	
1920	13.079.373	194.599	6.936.272	4.031.855	105.840	1.533.090	468.316	372.221	6.733	1.078.029	765	205.702	14.937.422	
1921	10.790.114	74.096	3.835.959	5.803.660	141.970	483.069	525.456	104.728	7.527	571.117	1.074	224.296	11.772.953	
1922	13.011.625	202.457	6.693.331	5.006.148	186.535	203.905	921.706	163.190	13.523	472.838	506	262.718	14.126.857	
1923	11.809.867	74.113	4.711.151	5.200.544	245.767	558.874	1.093.531	149.779	4.942	543.659	1.639	05.833	12.789.832	
1924	15.391.680	56.753	8.431.202	6.065.400	112.475	53.326	794.277	114.123	18.102	670.408	829	279.567	16.531.462	
1925	15.424.704	58.712	8.419.444	6.261.729	111.090	18.242	672.329	181.927	16.487	612.407	214	121.644	16.416.095	
1926	17.977.290	56.487	10.626.043	6.420.682	103.648	-	826.917	208.175	13.421	525.263	20	181.523	18.962.479	
1927	17.254.217	60.632	10.613.519	5.901.881	75.213	-	663.604	193.791	17.983	370.250	-	138.894	18.035.767	
1928	18.949.886	73.168	12.381.860	5.492.610	47.693	-	1.027.723	130.018	21.498	232.902	15.029	173.962	19.596.463	
1929	17.744.109	68.181	12.228.066	4.584.127	35.566	-	896.350	117.036	20.396	32.136	145	169.707	18.151.710	
1930	15.798.458	96.570	10.419.929	4.375.533	36.158	-	966.838	82.571	17.272	43.082	32	211.221	16.249.206	
1931													14.272.222	
1932													8.530.867	
1933													10.675.115	
1934													8.696.150	
1935													8.250.129	

Nota: Los datos referentes al valor total de la exportación de 1931 a 1935, se incluyen como información complementaria

Anexo N° 6. COMPOSICION DEL VALOR EN DOLARES DE LAS IMPORTACIONES DE COSTA RICA (1883-1935)

Año	MATERIAS PRIMAS					BIENES DE CONSUMO		
	Materiales de Construcción (1)	Industria (2)	Minería (3)	Agricultura (4)	Ganadería (5)	No Duraderos (6)	Duraderos (7)	Industria (8)
1883	102.271	119.273	1.839	776	300	1.116.846	235.922	22.624
1884	132.537	214.368	3.871	1.282	2.731	2.635.433	293.855	131.776
1885	116.473	260.925	91	4.584	1.066	2.639.695	385.294	115.783
1886	175.418	382.595	-	20.771	1.328	2.344.496	404.133	66.579
1887	135.635	379.834	3.489	53.069	1.757	2.695.347	555.692	94.593
1888	171.282	324.602	16.515	2.031	1.364	3.539.640	525.395	65.256
1889	239.809	395.782	10.348	1.636	622	4.951.828	576.919	222.695
1890	283.819	454.351	17.663	2.571	1.305	4.346.812	676.284	110.550
1891	468.533	464.920	-	4.675	1.554	5.702.222	711.481	143.208
1892	311.514	370.684	-	4.243	1.059	3.622.009	438.335	133.825
1893	223.594	359.250	10.580	1.634	984	3.952.527	615.348	124.720
1894								
1895								
1896								
1897								
1898								
1899								
1900								
1901								
1902								
1903								
1904								
1905								
1906								
1907	498.677	578.202	17.786	28.399	3.847	4.235.348	504.275	388.306
1908	450.887	535.985	1.202	9.291	6.932	3.173.788	444.766	304.622
1909	513.945	689.635	17.241	14.496	7.729	3.419.223	438.790	355.235
1910	891.187	849.136	22.089	24.710	4.934	4.006.913	578.195	346.669
1911	687.244	830.303	19.668	65.034	6.251	4.575.676	882.246	440.106
1912	936.257	858.965	26.752	50.273	5.380	4.442.421	776.367	424.470
1913	797.088	1.107.074	44.220	43.683	4.095	4.071.035	770.050	538.506
1914	610.183	731.429	36.294	43.844	3.923	4.575.676	592.207	437.859
1915	248.833	850.419	23.286	14.027	975	3.685.431	302.955	289.040
1916	380.620	909.303	40.359	28.498	9.326	2.181.638	527.055	339.705
1917	262.399	857.922	37.543	14.106	3.775	3.714.161	499.594	267.867
1918	80.539	634.518	41.585	5.256	221	3.092.731	250.813	142.633
1919	351.407	1.208.346	34.180	24.127	177	2.171.509	463.524	354.337
1920	1.061.798	2.890.520	37.595	42.165	7.823	4.457.810	2.874.357	727.932
1921	429.768	1.332.032	30.678	21.773	3.557	9.345.492	1.014.333	466.949
1922	373.793	1.108.580	28.667	33.849	7.012	4.577.088	870.299	270.670
1923	517.071	1.484.936	35.231	39.840	6.981	4.674.754	950.881	417.596
1924	590.961	2.020.055	35.213	60.466	15.028	5.074.948	1.219.448	579.508
1925	620.171	1.779.549	25.320	108.826	28.666	5.874.369	1.612.938	680.565
1926	661.959	1.914.980	15.647	97.988	35.553	7.212.228	1.838.976	672.405
1927	1.090.226	2.162.796	16.875	181.314	44.451	6.842.142	2.236.619	717.576
1928	1.325.979	2.037.801	31.194	134.166	44.717	7.989.579	2.344.453	1.150.628
1929	1.675.073	2.411.999	24.295	204.291	39.981	8.723.587	2.357.772	1.335.925
1930	694.984	1.396.141	12.448	119.872	19.133	9.069.072	1.220.589	605.769
1931								
1932								
1933								
1934								
1935								

Nota: Para los años de 1894 a 1906 no fue posible elaborar la composición de las importaciones por falta de información.

Los datos referentes al valor total de la importación de 1931 a 1935, se incluyen como información complementaria

Fuente: Dirección General de Estadística, Anuarios (San José (1883-1893). Priscilla Albarraquín y Héctor Pérez, Estadísticas del Costa Rica (1907-1946); Importaciones y Exportaciones, Escuela de Historia y Geografía, U. de C.R., 1977 (mimeografiado)

BIENES DE CAPITAL

Minería (9)	Agricultura (10)	Ganadería (11)	Construcciones (12)	Transporte (13)	Otros Bienes de Capital (14)
52	19.897	-	416	108.531	1.992
1.209	49.151	8	745	15.706	2.219
311	44.570	4	329	12.916	2.073
2.958	53.286	-	1.067	53.201	3.035
2.064	54.725	16	5.960	790.045	14.339
2.147	121.742	365	3.546	396.597	17.121
3.159	216.888	2.400	3.111	451.835	5.553
7.873	146.655	-	1.930	442.250	11.840
1.909	186.133	8.143	1.901	370.608	13.372
1.467	84.031	6.322	1.405	247.589	892
7.420	129.548	-	789	265.364	4.172
85.446	138.667	6.690	-	594.249	39.954
18.502	119.029	41.722	-	240.138	24.444
128.352	112.462	6.718	-	171.339	19.902
86.364	122.861	21.994	-	384.646	29.287
60.223	125.817	5.980	-	166.047	40.173
134.956	147.629	6.816	-	357.899	58.089
118.570	122.480	8.883	-	546.057	90.959
86.368	126.821	3.070	-	280.606	87.353
58.231	47.989	330	-	99.322	52.741
102.071	64.814	4.609	-	128.511	66.759
66.993	54.753	3.514	-	152.635	29.095
56.897	16.923	675	-	66.283	9.578
86.703	90.443	2.660	-	88.332	16.120
82.410	1.228	1.242	10.926	316.068	74.901
66.072	307.280	2.957	20.724	430.967	57.100
54.666	179.292	7.282	11.120	258.019	56.588
31.831	41.796	1.121	13.593	594.960	56.693
69.886	229.637	10.080	9.493	628.564	70.276
34.905	285.708	6.439	5.570	668.163	84.521
24.238	243.817	17.327	5.833	738.892	98.894
18.301	259.842	11.241	15.208	295.115	157.836
12.140	346.168	4.804	15.056	654.451	193.914
1.734	395.722	6.509	62.489	1.263.986	253.101
766	249.796	11.155	4.528	195.784	134.386