

GENTES DE LA MAR. MARINOS Y COMERCIANTES EN EL PACIFICO CENTRAL MESOAMERICANO, 1830-1860

*Miguel Ángel Herrera C.**

Introducción

El tema de esta ponencia es la constitución de nuevas redes comerciales en el Pacífico central centroamericano y el papel que la comunidad de marinos tiene en su construcción. La cultura de trabajo juega un papel muy importante en la construcción de las redes de solidaridad y sociabilidad, que han de permitir la constitución de la comunidad de marinos-comerciantes, residentes en el Pacífico centroamericano. Por ello, se analiza la actividad del transporte marítimo continental durante las décadas de 1840-1860.

Nuestro estudio parte de la existencia de una comunidad de marinos sudamericanos y europeos, quienes desde los puertos centroamericanos de Istapa, Acajutla, La Unión,

* Investigador del Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica, Universidad Centroamericana, Managua, Nicaragua.

El Realejo y Puntarenas, construyen redes comerciales que facilitan el comercio y estimulan la producción. Por otra parte, la instalación de elementos de las comunidades de marinos en las costas centroamericanas como comerciantes, dinamiza la apertura de nuevos mercados entre la región centroamericana.

En los puertos del Pacífico centroamericano, los marinos sudamericanos y europeos que arribaron a la región y se establecieron en ella durante las tres primeras décadas del siglo XIX, desempeñaron un papel clave en la estructuración de nuevas redes comerciales que sustituyeron a las antiguas, es decir, aquellas prevaescentes durante la colonia española. Ellos fueron los receptores iniciales del impacto que ocasionaron otras transformaciones en el universo naval de la época: las generadas por el desarrollo de la industria naviera y el incremento de la actividad comercial internacional.

Las comunidades de marinos constituyeron un sector social muy importante en esas décadas. Sus patrones de movilidad geográfica, sus conocimientos científicos producidos por su cultura de trabajo, les otorgaba un rol muy importante en las sociedades del Pacífico continental americano. Bajo su responsabilidad no solamente estuvo el transporte de la producción y de los objetos de comercio que se producían en las distintas regiones del Pacífico continental, sino que ellos mismos fueron factor de comercio, ya como transportistas y también como mercaderes de los objetos de comercio que se producían en Centroamérica, hasta lograr constituirse en factores de poder político.

No es posible de comprender el desarrollo del comercio exterior centroamericano y la inserción temprana de algunas de sus regiones al mercado mundial, sin tomar en cuenta la existencia de las redes comerciales generadas por la actividad del transporte marítimo. En la constitución de estas redes desempeñan un papel dinámico, el intercambio comercial entre los distintos puertos y la existencia de esta comunidad de marineros.

Los marinos de la primera mitad del siglo XIX, junto a los carreteros en el Pacífico centroamericano, representan el elemento humano que moviliza la interacción existente en

las economías centroamericanas y, entre el estímulo externo del mercado mundial y la respuesta interna de la producción de bienes.¹ Los lazos que desarrollan en su ámbito: puertos, embarcaciones, viajes; a partir de sus prácticas de vida y los códigos que construyen con su cultura de trabajo, contribuyen a crear el espacio necesario en el que los "frutos del país" circulan y en el que también adquieren valor.

Una lectura de las fuentes históricas sobre la economía centroamericana, realizada desde los centros metropolitanos corre el riesgo de sesgar la interpretación, sobre todo si lo que intenta es demostrar la validez teórica de un nuevo esquema de análisis del mundo contemporáneo. El cúmulo de información estadística que la metrópolis provee, como es el caso de los estudios realizados por Thomas Schoonover, en su artículo "Metropole Rivalry in Central America, 1820-1929: An overview", ha conducido a afirmar que la importancia de Centroamérica en el siglo XIX, para los centros de poder europeos radicaba en que la región solamente representaba un punto de vital importancia para la expansión a través del Pacífico.²

Vamos a demostrar que ello no es así porque complementario a este gran comercio, que reflejan las estadísticas, se desarrolla una dinámica de transporte de cabotaje que moviliza la producción de la región y genera un intercambio importante al interior de la misma. Para la existencia de un comercio con Europa, fue necesaria la constitución de redes comerciales, y ello solamente fue posible mediante la generación de redes de sociabilidad que los marinos sudamericanos, inicialmente, y los europeos y centroamericanos, posteriormente, lograron construir.

Este elemento es el ausente en las estadísticas y en las lecturas que, de las mismas, se han realizado en el análisis e interpretación histórica contemporánea de la historia de Centroamérica en el siglo XIX. La identidad que los marinos, trocados en comerciantes, construyen en sus prácticas de vida, genera el lazo comunal y necesario para movilizar la producción regional.

Desde la época de la colonia española, los urbanos de las provincias centroamericanas se desarrollaron de cara al Pacífico. Sus relaciones políticas y económicas, estuvieron

signadas por ese carácter de Pacífico, aún en los casos particulares, por su relación con los puertos en el Caribe cercano, como los de Guatemala, Granada y Cartago.³

Ello ha conducido a que los estudios que se realizan en la historiografía contemporánea, como la importante contribución de Robert Naylor en su obra *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)*, estén concentrados en esta zona, y cuando se realiza una lectura desde el Caribe, su resultado es una reducción de los escenarios en donde se desarrollaron los procesos que analizamos en la presente ponencia. Una historia marítima en Centroamérica, debiera incluir la comparación del desarrollo que los transportes terrestres y fluviales alcanzaron, tanto en el Pacífico como en el Caribe.⁴

Una historia desde el centro, siempre invisibiliza la existencia de regiones y sus diversos grados de autonomía, de los actores que le dieron vida a las mismas y puede llevar a concluir que en Centroamérica, los medios de transporte en las tres décadas que siguieron a la independencia de España, no tuvieron mayor desarrollo.⁵ Por lo tanto, niega la existencia del comercio que se desarrolló en las zonas del Pacífico, entre Iztapa (Guatemala), Acajutla y La Unión (El Salvador), Realejo (Nicaragua), Puntarenas (Costa Rica) y Panamá (Panamá).

Esta tesis relaciona a los puertos centroamericanos con las ciudades que detentaron poder político y, por lo tanto, con las elites que tenían un rol predominante en las mismas. Sus defensores concluyen que su utilidad estaba limitada por el escaso comercio existente en la zona. Este planteamiento muestra como paradigma, la actividad comercial que se desarrollaba en el golfo de Honduras, en el Caribe, entre Belice y Guatemala.⁴ Además resume la problemática, a la ausencia de vías de comunicación que conectarán al Pacífico centroamericano con Europa. Sin embargo, esta interpretación elude u obvia la importancia que tuvo el comercio inglés en el Pacífico centroamericano vía Perú y Chile, en donde también ocurrieron desarrollos regionales autónomos de los centros de poder. Un ejemplo de ello se tiene en el caso de La Serena, Chile, desde cuyo

puerto Coquimbo se establecieron importantes relaciones comerciales con Centroamérica, en la primera parte del siglo XIX.⁷

El desarrollo de la industria naval durante la primera mitad del siglo XIX fue determinante para que la actividad del transporte marítimo se incrementara en el Pacífico continental americano. Permitió que los barcos tuvieran una mayor capacidad de fletes, e indirectamente indujo a la importación de nuevos instrumentos para diversos procesos productivos: máquinas de vapor para los aserríos y para los ingenios de azúcar; de igual manera activó la exportación de algunos rubros de carácter extractivo como las maderas preciosas, de construcción y de tintes. Con estos cambios técnicos se facilita también la apertura de nuevos mercados para la región. Por la manera en que actuaba la comunidad de marineros y el comercio en los puertos, se llega a la conclusión que, entre 1840 y 1860 se construye una cadena de acopio de la producción, la cual permitió el acceso al mercado mundial con productos diferentes a los que se mercaban tradicionalmente. En esta cadena de acopio, la comunidad de marinos-comerciantes y las redes que tejen mediante el transporte marítimo, tiene un desempeño vital.

Uno de los resultados del impacto del desarrollo de la industria naval en el Pacífico centroamericano, durante la primera mitad del siglo XIX, fue el fortalecimiento del comercio de cabotaje entre los puertos y la conversión de estos como depósitos de las mercancías extranjeras que eran importadas principalmente de Europa. ¿Era marginal el comercio de cabotaje existente en la costa centroamericana durante la primera mitad del siglo XIX?

Las fuentes consultadas hasta ahora por los historiadores económicos señalan el arribo de dos a tres barcos anuales, procedentes de Perú y Chile; sin embargo, una aproximación a la vida de las comunidades marineras permite concluir que, no es exagerado hablar de una revolución en los transportes que provocó un significativo incremento de los contactos marítimos, durante la segunda mitad del siglo XIX, en la costa del Pacífico centroamericano.⁸ Esta dio origen a nuevas relaciones intraregionales: la existente entre los distintos puertos del Pacífico centroamericano y su

comercio de cabotaje que contaba entre sus principales rubros con el transporte del abastecimiento de víveres y avíos para la navegación, a los puertos y las embarcaciones que ejecutaban el comercio exterior. Asimismo, este comercio de cabotaje desempeñó el papel de distribuidor de las importaciones de “mercaderías extranjeras”.

La producción y el comercio en la región

Durante la colonia española, la costa central del Pacífico centroamericano tuvo una importancia estratégica, y en ella el puerto de El Realejo ubicado en el sector occidental de Nicaragua; ello se debía a sus excelentes condiciones para anclar y proteger los barcos de los vientos, al aprovechamiento de los recursos naturales tales como la brea y las maderas para la construcción y reparación de barcos, así como por la cercanía de los principales centros productivos de alimentos y de objetos de comercio posibles de mercar. La cercanía a los principales asentamientos de indígenas en Nicaragua, proveyó las necesidades de este puerto de una serie de artículos que demandaban las artes de navegación: lonas de algodón para las velas y jarcias para los amarres, brea de pino para calafatear las naves. El Realejo, en la colonia española, fue un puerto proveedor de recursos y el de mayor actividad en las costas centroamericanas.

Durante el siglo XIX, El Realejo conservó esta característica de puerto proveedor. Asimismo, continuó la relación entre el puerto de El Realejo y las poblaciones del interior de Nicaragua, como centros de abastecimientos de éste. En 1811, el bergantín “Activo” de la Real Armada Española arribó al Realejo, procedente de Acapulco, en busca de provisiones para los miembros de la Armada. Una misión de este bergantín se encaminó a Masaya y pueblos circunvecinos en busca de provisiones “havía consideración [...] a que solo en tiempo de cosecha se logran los granos con abundancia, y baratos, [...]”.⁹ El buque demoró varios meses en el puerto, por lo que fue objeto de comentarios y de informes entre los funcionarios coloniales. (Véase Anexo I. Provisiones Para “El Activo”, bergantín de la Real Armada Española. El Realejo, 1809.)

Sin embargo, no solamente fue la capacidad de proveer suministros a las embarcaciones que recalaban en El Realejo, lo que le otorgó importancia. La navegación en el Pacífico americano tenía sus antecedentes en la colonia. La exportación de mano de obra esclava y de maderas al Perú, el comercio en el Pacífico transcontinental, por medio del galeón de Manila y el intercambio con Panamá, acumularon una serie de experiencias que pervivieron hasta el siglo XIX, principalmente en los navegantes del Pacífico sudamericano. Además, los registros de buques que manifiestan el tráfico entre los puertos de Panamá, Puntarenas, El Realejo y Sonsonate, es notoria la presencia de embarcaciones con asiento en Guayaquil y Callao que llegan a nuestros puertos a comerciar. Pero, ¿qué podían mercar regiones que recién salían de las guerras de independencia?

Los avances en la industria química en Europa, durante la primera mitad del siglo XIX, aún no desplazaban totalmente a los colorantes naturales, cuya materia prima se importaba directamente desde las costas del Pacífico centroamericano. El azul era extraído del añil, el rojo lo proporcionaba el *Haematoxylon brasiletto*, mejor conocido como palo de brasil.¹⁰ De esta madera se extraía un tinte vegetal color brasa o rojizo, de mucha utilidad en la industria textilera. En Inglaterra, la madera también era conocida como palo de Nicaragua o palo de Campeche.¹¹

El palo de brasil se encuentra en la costa central del Pacífico centroamericano, entre el golfo de Nicoya y el golfo de Fonseca. El 4 de mayo de 1831, el comerciante prusiano radicado en Puntarenas, Jorge Stiepel, solicita licencia para que el bergantín inglés "Oberón", de 150 toneladas de porte, "pase a Nicoya a cargar brasiles".¹²

Este fue uno de los bienes que protagonizó el intercambio comercial en los primeros años de vida independiente de las provincias centroamericanas y uno de los más antiguos en toda su historia económica. Su explotación era una actividad fundamentalmente extractiva.¹³ No debieron existir variaciones en cuanto a las técnicas de su explotación entre el período colonial y luego de la independencia de España, excepto la intensidad de la mano de obra empleada en el corte debido al incremento de la capacidad de

los barcos para transportarla; limitada solamente por las fluctuaciones del mercado en Londres.¹⁴

El 18 de diciembre de 1846, el Capitán del puerto de Puntarenas informaba al gobierno de Costa Rica, del zarpe de la fragata francesa "Belle Poule" con rumbo "a las costas de la República [...] con el objeto de cargar brasil".¹⁵ Aunque los informes portuarios son muy fragmentarios —pero no inexistentes— en el caso de Nicaragua y El Salvador, sin embargo, resulta relévente observar que solamente entre los años de 1849 y 1850, del puerto de El Realejo fueron exportadas 2.184,5 toneladas de palo de brasil, con destino a diversos puertos europeos, como Liverpool y Génova, y a Perú y Puntarenas.¹⁶ Entre el añil y el café, el palo de brasil tiene un valor muy importante en la actividad de exportación en Centroamérica.

El auge de la producción y de las exportaciones del café en Costa Rica, vía el puerto de Puntarenas, convirtió a éste en un punto de referencia muy importante en las rutas comerciales del Pacífico continental. Muchos de los "frutos de la tierra" que exportaban las otras regiones de Centroamérica, tenían en este puerto un importante punto de distribución y comunicación sobre el movimiento de mercado. Eduardo Wallerstein, comerciante prusiano en Puntarenas, informaba desde Londres —en 1849— a la comunidad de comerciantes en los puertos de Centroamérica, que en la capital inglesa había "escasez de palo de Brasil, (y) las pocas toneladas están en manos de especuladores".¹⁷ Los informes del Administrador de la Aduana de El Realejo, en 1850, revela a Puntarenas como un puerto de destino del palo de brasil, con 116,5 toneladas.¹⁸

En efecto, para esta madera de tinte como para muchos otros "frutos de la tierra" procedentes de la región, Puntarenas sirvió como depósito, mientras los comerciantes europeos esperaban mejores precios para mercar. Uno de estos frutos fue la madera. Las exportaciones de este rubro, desde la región centroamericana hacia los puertos sur y norteamericanos en el Pacífico, así como los europeos, solamente fue posible con el incremento de las capacidades de carga debido al desarrollo de la técnica en los astilleros europeos, que dotaron a las embarcaciones con capacidad de transportar mayores volúmenes de carga.

La madera aserrada es un producto de la revolución de las máquinas movidas a vapor, era más fácil transportarla aserrada que en troza, puesto que consumían mucho menos espacios. En los cuadros anexos se puede apreciar que la madera aserrada consistía en alfajías, soleras, pilares y tablas (véase Anexo II. Exportaciones de madera procesada. Tipos. El Realejo, 1850) Tanto las construcciones de casas y edificios en California, así como las minas allí y en Perú y Bolivia, demandaron madera, la cual era extraída en el sur de Honduras y la costa del Pacífico nicaragüense. Hacia la década de 1840 fueron introducidas las primeras máquinas de aserrar movidas por la fuerza del vapor. Dos aserríos se encontraban ubicados en las costas del Pacífico centroamericano: en Amapala, isla del Tigre, en el golfo de Fonseca, propiedad de dos norteamericanos, y en Chichigalpa, localidad próxima al Realejo, propiedad de Mr. John Bridges.

Al finalizar la década de 1840, la producción de ambos aserríos era exportada a California, Callao, Perú y Bolivia.¹⁹ Los precios del millar de pies de madera de cedro oscilaba entre los \$35 y 45 dólares el millar y con el incremento de la capacidad de carga de los barcos, la madera aserrada era posible de exportar en volúmenes mayores.²⁰ En 1855, de la isla del Tigre, en el golfo de Fonseca, fueron embarcadas en la goleta "Julius Pringle" hacia California, la cantidad de 1.976 tablas y tablones de caoba y cedro, que procedían de los aserríos antes descritos.²¹ (Ver Anexo III. Exportaciones de madera por destino. El Realejo, 1850.)

Sin embargo, no siempre la madera extraída en el Pacífico centroamericano fue objeto de una exportación directa hacia fuera de la región. Los registros de la Capitanía de Puerto, en Puntarenas, Costa Rica, demuestran la existencia de un comercio frecuente de madera entre La Unión, Realejo con destino a Puntarenas. El 17 de abril de 1848, la goleta ecuatoriana "Constelación" al mando del capitán José María Seymour, del porte de 57 toneladas, arribó a Puntarenas procedente de El Realejo con un cargamento de "tablillas".²² La barca chilena "Dolores", bajo el mando del capitán Hansen, de Realejo a Puntarenas, el 9 de abril de 1849, reporta que transporta un cargamento de "tablillas".²³ "Tablilla, añil y bálsamo" fue la carga transportada por la barca norteamericana

"Prompt", del porte de 198 toneladas y bajo el mando del capitán Rufies Gorham, el 19 de abril de 1849 cuando arribó a Puntarenas procedente de Acajutla.²⁴ El 11 de setiembre de ese año, la barca hamburguesa "Dockenhuden", zarpó rumbo a El Realejo, con una carga de "madera y tabaco".²⁵ El 22 de febrero de 1850, la fragata peruana "Centroamericana", del porte de 209 toneladas y al mando del capitán Santiago Gotuzo, arribó a Puntarenas procedente de La Unión con un cargamento de "maderas".²⁶ El 5 de junio del mismo año, la barca norteamericana "Rolla" zarpó de Puntarenas con rumbo a San Francisco, y escala en El Realejo, y entre su cargamento declara que transporta "tablillas".²⁷ El 18 de marzo de 1851, la fragata peruana "Centroamericana", arribó a Puntarenas procedente de El Realejo con un cargamento de "Madera, palma, añil y tabaco".²⁸

Los informes de la Capitanía de Puerto de Puntarenas y del Administrador de Aduana de El Realejo, no establecen diferencias entre la "madera" y la "tablilla". Del puerto de Puntarenas zarpa la goleta ecuatoriana "Jacinta", el 26 de octubre de 1846, con rumbo a El Realejo "en lastre, con objeto de regresar a este puerto con cargamento de madera".²⁹ La apertura de nuevos puertos en la costa del Pacífico centroamericano, creó nuevas necesidades de madera para la construcción. Así, el 15 de octubre de 1851 zarpó la embarcación "Eabagal" con dirección al puerto de San Juan del Sur, transportando "madera de construcción".³⁰ Siete días después, el 22 de octubre, la balandra (sic) "Rostand" zarpa en dirección a San Juan del Sur con una carga de "tablas".³¹ De la información antes referida, se puede inferir la existencia, entre 1848 y 1851, de un movimiento constante del comercio de madera entre los puertos de La Unión, El Realejo y Puntarenas, con destino final a California. En los que El Realejo y Puntarenas sirven como intermediarios.

El café y el tabaco son otros de los rubros que presentan una dimensión mercantil poco tradicional e invisibilizada en los estudios sobre la dinamización económica de la época. Las condiciones existentes en Nicaragua bajo la influencia del tránsito de pasajeros hacia California, permitieron crear nuevas demandas que el país no tenía condiciones de suplir. El café fue un bien de consumo que los pasajeros

norteamericanos demandaban; y 1849 fue el año en que mayor número de pasajeros transitaron por El Realejo. En los anexos que adjuntamos, se puede observar que en 1849, en poco menos de dos meses, la balandra ecuatoriana "Ninfa" transportó café costarricense a La Unión y El Realejo. El 26 de agosto de 1849, la barca francesa "Luisa María" transporta café hacia El Realejo.³² Las barcas generalmente eran de mayor tamaño que las balandras y bergantines. Remigio Silva es el propietario de 326 quintales de café que transporta junto con él, de Puntarenas a El Realejo, en la barca "Pacífico", el 29 de mayo de 1845.³³ Es de suponer que la carga transportada guarda una relación con la magnitud del medio de transporte. La necesidad de satisfacer nuevas demandas, hasta entonces no conocidas, por ejemplo el incremento del consumo doméstico del café, generó la dinamización de la producción y la creación de nuevos servicios. En 1855, el café ya aparece en la lista de artículos de consumo básico que publicaba El Nicaragüense. La libra de café para el consumo doméstico se cotizaba a diez centavos de dólar en Granada, en noviembre de 1855, y en la lista de precios señalaban que era de producción "nativa".³⁴

Durante un buen tiempo en El Realejo y el golfo de Fonseca, se hicieron trasbordos de pasajeros norteamericanos que viajaban rumbo a California, de igual manera que muchas de las embarcaciones europeas al recalar allí, sus tripulaciones también contribuyeron a crear demanda. Resulta imposible cuantificar las exportaciones de café de Costa Rica hacia la región centroamericana, no siempre los informes de puerto describen los productos que son embarcados con sus nombres específicos. Bajo las denominaciones de: "frutos del país", "víveres", "abarrotes" y otros, se encuentran bienes exportados o importados los cuales son difíciles de identificar.

La misma situación se presenta con las exportaciones de tabaco costarricense desde Puntarenas hacia El Realejo. Con las variantes de que, en algún momento, la actividad del Vice-Cónsul inglés John Foster, residente en este último puerto, recibía el tabaco como medio de pago de la deuda contraída por la República Federal con Inglaterra. "Esta goleta (Cosmopolitan, capitán J.B. Iriarte) trae el destino de

cargar en este (puerto de Puntarenas) algunos efectos, y cargar el tabaco que el Supremo Gobierno entrega al Cónsul Británico para conducirlo a El Realejo.³⁵ Un cargamento de “tabaco del Estado”, parte de Puntarenas con destino a los “puertos de la República” y es transportado por la goleta ecuatoriana “Constelación”, el 15 de octubre de 1847.³⁶

Una condición particular de la exportación del tabaco costarricense a Nicaragua, se puede encontrar en los esfuerzos que realizaban las elites del Pacífico nicaragüense por crear la competencia a un cultivo que detentaban los indígenas en la región.³⁷ 250 petacas de tabaco fueron exportadas de Puntarenas a El Realejo, el 29 de mayo de 1845 en la barca “Pacífico”.³⁸ Sin embargo, Puntarenas no aparece solamente como un puerto exportador de tabaco, sino también como importador. Una de las embarcaciones más dinámicas en el comercio entre los puertos de Centroamérica, era la balandra ecuatoriana “Ninfa” (También suele aparecer en la década de 1830 como “Ninfa del Guayas”), cuyo capitán Juan Bautista Maneiro conocía muy bien el movimiento comercial en los puertos centroamericanos, de manera que el 21 de diciembre de 1848 arribó a Puntarenas con un cargamento de tabaco, procedente de San Lorenzo (Honduras).³⁹

Tanto las exportaciones centroamericanas hacia otras regiones del continente como Valparaíso, Callao, Paita, Guayaquil, California; así como las existentes entre los puertos de la región: Panamá, Puntarenas, San Juan del Sur, El Realejo, Amapala, La Unión, Acajutla e Iztapa, denotan un movimiento marítimo de considerable intensidad. Las fuentes consultadas para esta ponencia son fragmentadas, tanto en lo cronológico como en su contenido. Como se ha señalado anteriormente bajo ciertas denominaciones se encuentran múltiples bienes que eran objeto de un intenso movimiento de mercado, como es el caso de los “víveres” y “abarrotes”. Sin embargo, las informaciones sobre las exportaciones desde El Realejo, a las que hemos tenido acceso, entre 1849 y 1851, detallan los destinos: Panamá, Puntarenas, California; y la carga: arroz, maíz, frijoles, azúcar, dulce, aceite y cacao.

Pese a las deficiencias de la información, al menos, ésta permite concluir que el tráfico de embarcaciones en el Pacífico centroamericano creó la necesidad de contar con

viveres en los puertos de la región para poder abastecerlas, lo cual se torna más ingente a medida que se incrementa el transporte de pasajeros hacia California.

Rutas, puertos y barcos

Tradiciones que perviven en el comercio marítimo

Durante el siglo XIX, el comercio europeo en el Pacífico continental americano se estructuró sobre las redes mercantiles que el comercio colonial español había tejido desde el siglo XVI y que, ya en los albores del siglo XVIII había decaído. El tráfico de esclavos, de mercancías y de maderas durante los siglos XVI y XVII entre El Realejo y El Callao, dejaron una huella en la cultura de trabajo de las poblaciones portuarias que persistió en el siglo XVIII. Las tradiciones continuaron presentes en los puertos en el caso de la colonia, a comienzos del siglo XIX, por medio de los contactos comerciales ocasionales entre Centro y Sudamérica, y de la acción persistente del contrabando; también están presentes en el arte de los carpinteros y las habilidades de los calafates, en la capacidad de algunos comerciantes ribereños en mercar la riqueza de la producción agrícola de las regiones próximas a las costas⁴⁰ y convertirse en proveedores de los mercantes del comercio internacional; y en la experiencia acumulada, por más de dos siglos, sobre las artes de navegación y de la que se enorgullecían las poblaciones de los puertos.

Además, en el siglo XIX, El Realejo continuó siendo un punto de referencia para los marinos sudamericanos que desde los puertos de Guayaquil, Paita y El Callao, se aventuraban a navegar en el Pacífico continental.

El resultado de las luchas de independencia en Sudamérica, posibilitó el auge de la libertad de comercio en la costa del Pacífico sudamericano. Las provincias centroamericanas se beneficiaron de esta libertad de comercio por lo que, en la primera mitad del siglo XIX, los puertos centroamericanos como El Realejo y Caldera (Puntarenas) tuvieron un resurgimiento regional y una trascendencia en el comercio internacional.

Es pertinente señalar que sin la actividad de intercambio y los lazos generados por los marinos sudamericanos, principalmente peruanos y ecuatorianos, durante las primeras tres décadas del siglo XIX, esa red comercial no se hubiese estructurado sobre una base firme y confiable. Precisamente en éstas se fundamentaron los ingleses para establecer sus relaciones comerciales en Centroamérica.

La marina mercante y el comercio inglés se posesionaron de la costa del Pacífico del continente americano y desarrollaron nuevas experiencias globales en la historia de la humanidad, mediante las operaciones triangulares. Naves británicas, fletadas en el Reino Unido con mercaderías de consumo, viajaban a los puertos chilenos (vitales para la navegación por el paso del Estrecho de Magallanes) y descargaban mercancías en consignación, a casas comerciales asociadas o amigas en el puerto de Valparaíso. Luego viajaban al norte en donde cargaban minerales, para zarpar a Asia en donde cambiaban minerales por especias, té y otros bienes de consumo que llevaban luego al mercado europeo. En 1820 se registran 3 viajes de regreso de Calcuta a Sudamérica con mercancías de la India y China para Manila, Centroamérica y Valparaíso.⁴¹

Este patrón de la actividad comercial, de triangulación en el intercambio, se reprodujo en las redes de relaciones comerciales que se tejieron durante la primera mitad del siglo XIX, en el Pacífico centroamericano. Para ello el comercio inglés se apoyó en los marinos-comerciantes ecuatorianos, peruanos y, posteriormente, los chilenos. Un recuento de las nacionalidades de las embarcaciones y sus capitanes que arribaron al puerto de Puntarenas, entre 1830 y 1848, así como del movimiento marítimo de El Realejo en los años de 1849 y 1851, indican que entre los comerciantes-marinos predominaron los peruanos y ecuatorianos. (Véase Anexo IV. Movimiento marítimo en Puntarenas, 1832-1848)

La experiencia de estos hombres de mar fue capitalizada en la región. En el caso del puerto costarricense de Puntarenas, uno de sus principales responsables, el capitán Juan Bautista d'Triarte, de origen peruano, desde 1830 navegaba entre las costas sudamericanas y las del litoral centroamericano al mando de embarcaciones peruanas, murió ejerciendo las funciones de su oficio y al servicio de Costa Rica.⁴²

Los puertos del Pacífico centroamericano

Los puertos eran sitios donde había una significativa concentración del control estatal. En Costa Rica, sus capitales tenían comunicación directa con el Jefe de Estado o el Presidente y este debía, ser informado del arribo y zarpe, destinos y procedencias de las embarcaciones, así como de los pasajeros que salían o ingresaban al país. El capitán de puerto era un funcionario asalariado del Estado.⁴³ A través de ellos se comunicaban con el exterior y sus administradores recibían el correo oficial y los impresos con las leyes que los otros Estados emitían.

En Nicaragua, al declarar los puertos de registro, se conceptuaba que "Las rutas marítimas constituyen el principal patrimonio del estado [...] Por lo tanto decretan como puertos de registros a San Juan del Norte y El Realejo, puertos menores San Juan de la Concordia, y el Coco en el Norte. Es permitida la exportación de frutos del país, vía El Polvón y El Tempisque".⁴⁴ El puerto de El Realejo era administrado por un comerciante, quien era acreedor del Estado. De los ingresos de la aduana se cancelaba las deudas que el Estado tenía contraídas con él. En Iztapa, Acajutla y La Unión, el puerto era administrado por el encargado de las aduanas. En Amapala, isla del Tigre en el golfo de Fonseca, el puerto había sido otorgado en concesión, por el gobierno de Honduras, al comerciante sardo Carlos Dárdano.

El puerto de El Realejo, que durante la colonia española había sido el mayor astillero en el Pacífico continental americano y abastecedor de alimentos, en el siglo XIX continuó desempeñando el papel de proveedor de víveres y, temporalmente, tuvo el papel de escala obligada en el tránsito de pasajeros, el movimiento de población más importante que hubo en el siglo XIX, que se dirigían a California.

Al finalizar la colonia, la temprana relación del comercio marítimo entre Puntarenas y Panamá, fue el resultado del predominio de una elite mercantil sobre los campesinos del Valle Central en Costa Rica, a partir del control de los excedentes que éstos generaban.⁴⁵ El tráfico fue continuo y sostenido. De manera que, para los años de la Independencia, en el puerto de Puntarenas tenían su base

diversas embarcaciones pertenecientes a la elite mercantil vallecentralina.⁴⁶ Aún queda por estudiar las persistentes relaciones comerciales entre las regiones de Golfo Dulce, Costa Rica, y Chiriquí, Panamá; relaciones que se incrementaron a lo largo del siglo XIX.

La conclusión de las luchas por la independencia del poder colonial español en Nueva Granada, Quito, Perú y el Alto Perú, posibilitó que los comerciantes en las regiones ribereñas al Pacífico y estimulados por el capital británico, retomaran la dirección de las rutas del intercambio en el pasado colonial, esta vez con "mercancías extranjeras" procedentes de Inglaterra que eran objeto de intercambio con los "frutos del país" que aún tenían demanda en Sudamérica, tales como el sebo, la carne, los cueros, el algodón, utilizados en las minas de plata y cobre en el altiplano andino, y para cubrir las necesidades de las tripulaciones de las embarcaciones. Hacia 1850, el transporte de pasajeros por el istmo de Panamá va a demandar mulas, aparejos, sombreros, puros y alimentos. (Ver Anexo V. Producción artesanal. Exportaciones El Realejo, noviembre de 1849 a diciembre de 1850)

Guayaquil, Paita, Callao, Coquimbo y Valparaíso, en Sudamérica, se encuentran entre los principales puertos de origen de las embarcaciones que arriban a los puertos centroamericanos de Panamá, Puntarenas, El Realejo, La Unión, Acajutla e Iztapa, durante la primera mitad del siglo XIX.

Robert Naylor plantea que la utilidad de los puertos centroamericanos del Pacífico estaba limitada por un "escaso" comercio existente en la zona, el cual "no se asemejaba al que Belice y Guatemala mantenían en la bahía de Honduras".⁴⁷ No obstante reconoce la existencia de numerosos buques de propiedad privada que operaban en el Pacífico, así como la importancia que El Realejo y La Unión tenían para ciertas zonas de El Salvador, Nicaragua e inclusive Honduras. Desestima Iztapa y Acajutla por la deficiencia de sus condiciones naturales (a mar abierto) y de su infraestructura.⁴⁸

Si se tiene presente lo expuesto en el transporte de los "frutos del país", más bien lo que existe es un desequilibrio entre la capacidad de movilización de carga desde los centros productivos a los puertos y la capacidad de las embarcaciones empleadas, tanto en el cabotaje regional como

en el comercio entre los puertos centroamericanos y sudamericanos del Pacífico.

Es importante observar que los medios de transporte terrestre, tanto el de carga como el de pasajeros, así como las vías terrestres, que se complementara con el marítimo, no tuvieron mayor desarrollo en las tres décadas que siguieron a la independencia de España, y la región siguió de espaldas al Caribe. Sobre todo a partir de la última década de 1840, cuando el Istmo centroamericano vio incrementar el número de personas que lo transitaban rumbo a California. Las mulas, por ejemplo, eran bien cotizadas debido a la demanda de los pasajeros y a la escasez de las mismas por las continuas guerras en la que se encontraba inmersa la región, tenían un alto costo y su alquiler en algunas regiones como el istmo de Nicaragua, se cotizaban a 4 dólares.⁴⁹ (Ver Anexo VI. Mulas, aparejos, cantidades y destinos. El Realejo, noviembre 1849- diciembre 1850)

Naylor resume la problemática a la ausencia de vías de comunicación que conectara al Pacífico con Europa, sin embargo, elude u obvia la existencia del comercio europeo en el Pacífico centroamericano vía Perú o Chile, así como el ejercido por los franceses por medio de su buque insignia "L´Belle Poule", que navegaba en las costas del Pacífico centroamericano desde la década de 1830. La fragata en mención, construida en Burdeos, era considerada como "uno de los más hermosos buques que han flotado en cualquier tiempo y [...] un modelo en la marina mercante francesa".⁵⁰

La ruptura de la Federación a partir de 1838 empeoró la situación, debido a las barreras aduanales que levantaron cada uno de los vecinos, impidiendo el libre comercio. Sin embargo, éste se desarrolló en las zonas del Pacífico, entre Iztapa (Guatemala) y Puntarenas (Costa Rica), y cada puerto sirvió a diversas ciudades centroamericanas y, por lo tanto, a las elites que tenían un rol predominante en las mismas. Iztapa era accesible para Ciudad de Guatemala; Acajutla a Santa Ana y Sonsonate; La Unión a San Miguel; Amapala a Choluteca y Tegucigalpa; El Realejo a El Viejo y León; San Juan del Sur a Granada y Rivas; Puntarenas a Heredia, San José y Cartago, así como a Guanacaste.

Como se analizó en la sección anterior, la creación de la función de los puertos como depósitos de mercancías, en

Amapala (golfo de Fonseca) y Puntarenas (Costa Rica), permitió que a la par del gran comercio de los europeos, funcionara un fluido tráfico de mercancías en el que el transporte de cabotaje jugó un papel determinante, y éste en su etapa inicial estuvo en manos de los marinos-comerciantes peruanos, ecuatorianos y chilenos.

Durante la transición de la colonia a la vida independiente de los estados centroamericanos, Belice (en la costa centroamericana del Caribe) había funcionado para las elites comerciales del Pacífico centroamericano, como un centro de abastecimiento de “mercaderías extranjeras” de origen inglés. Sin embargo, entre 1821 y 1851, diversos comerciantes que representaban a las compañías inglesas se establecieron en la costa del Pacífico de Nicaragua. John Foster, Thomas Manning, Walter Bridge y Jonas Glenton, llegaron a tener una poderosa influencia sobre la región de León y el puerto de El Realejo.

En la década de 1850, estos comerciantes se convirtieron en una fuerte competencia para Belice, en la medida que desarrollaron vínculos directos con las casas matrices de Inglaterra. Pero, el Pacífico centroamericano no fue un espacio reservado exclusivamente para los ingleses, en la actividad comercial también están presentes marinos-comerciantes prusianos, franceses y daneses y sardos, en sociedad con los ingleses. Jorge Stiepel y Eduardo Wallerstein eran dos súbditos prusianos que comerciaban en Puntarenas, el primero, y desde Londres, el segundo.⁵¹ Mr. Jourdan, capitán del bergantín francés “Ninphe” y Francisco Luco, capitán del bergantín francés “Panamá”, con residencia en Francia, eran asiduos concurrentes a los puertos centroamericanos, durante las décadas de 1840 y 1850.⁵² Carlos Gustavo Baumhauer, era un comerciante prusiano en El Realejo que tenía relaciones mercantiles con los comerciantes ingleses y chilenos en Valparaíso. En Amapala, isla del Tigre, en el golfo de Fonseca, el comerciante sardo Carlos Dárdano era un redistribuidor en Choluteca (Honduras), San Miguel (El Salvador) y El Viejo (Nicaragua), de las mercancías que llegaban de Europa.

El desarrollo del café en Costa Rica, la exportación de maderas preciosas y de tintes, el tránsito de pasajeros por el

istmo centroamericano en ruta a California, y las necesidades propias del transporte marítimo, le otorgaron un fuerte impulso a la actividad comercial entre estos puertos.

Viejos y nuevos puertos en las rutas del intercambio comercial

Las rutas marítimas estuvieron en dependencia de las necesidades de los procesos económicos que se producían en el continente americano. Las maderas de tinte y las maderas preciosas y de construcción, generaron las rutas más distantes, en un momento que coincide con el desarrollo de la industria naval. Liverpool y Génova se encuentran entre los puertos correspondientes de Centroamérica. De igual manera que la "fiebre del oro" en California dio origen a que San Francisco se convirtiera en otro de los puertos no tradicionales. La administración de la Aduana de El Realejo, en sus informes dispersos entre 1849 y 1851, da cuenta de la procedencia de las embarcaciones que arribaban a puerto y sus nacionalidades. Al respecto, es preciso señalar que estas ya se habían diversificado desde la década de 1840. (Véase Anexo IV. Movimiento marítimo en Puntarenas, 1832-1848) Es posible que en la concepción de las diferencias que se establecen entre el comercio en el Caribe y el comercio en el Pacífico, prevalezca la situación topográfica de los puertos como una condicionante en el desarrollo limitado del transporte marítimo en Centroamérica. Los puertos centroamericanos en el Caribe tenían mayores condiciones de seguridad que los ubicados en el Pacífico. Bahías protegidas de los vientos, en la desembocadura de los ríos (Santo Tomás, San Juan de Nicaragua, Matina), o protegidas por serranías (Omoa y Portobelo) En cambio, en el Pacífico centroamericano, todos los puertos (Iztapa, Acajutla, La Unión, Puntarenas y Panamá) eran a mar abierto, excepto Amapala y El Realejo.

John L. Stephens ofrece una descripción de las labores de estiba en los principales puertos de Centroamérica, hacia 1839. Iztapa es "una rada abierta, sin bahía, cabo roca, arrecife o alguna protección cualquiera contra el mar abierto".⁵³

Las tareas de desembarco eran apoyadas por un cable fijado en tierra y un ancla, con una boya, dispuesta en la rada. De la embarcación se bajaba una lancha, la que alcanzaba la orilla apoyándose en el cable a la sirga.⁵⁴ Aunque Acajutla no tiene las mismas condiciones topográficas de Iztapa, pues hacia el sur tiene un “promontorio de rocas ligeramente visible”,⁵⁵ en ambos puertos, una vez que la lancha alcanzaba la orilla de la playa, los pasajeros y tripulantes eran transportados en hombros de los nativos. Estas formas de estiba eran similares en Puntarenas, San Juan del Sur y Panamá.

El Realejo era la excepción que confirmaba la regla. Allí, las naves ingresaban a la bahía que formaba Punta de Icacos con la isla del Cardón, y necesitaban de un práctico que las condujese a la bahía. La administración del puerto empleaba a un marinero, quien permanecía de posta en la isla y tenía una lancha para abordar los barcos que se aproximaban; sus conocimientos sobre el canal de entrada, le otorgaba importancia en el proceso de arribar a puerto.⁵⁶

Por este auxilio, la administración de la aduana de El Realejo cobraba 12 reales por cada pie de calado de las embarcaciones.⁵⁷ Al anclar en la bahía, las naves eran auxiliadas por las tripulaciones de los bongos que se colocaban a sus costados, realizando las labores de estiba, de carga y de pasajeros. Posteriormente, los bongos tomaban rumbo hacia la aduana de El Realejo, distante unos quince kilómetros de allí. Generalmente esta ruta, los bogas la realizaban con la pleamar. Desde Punta de Icacos los marinos-comerciantes tenían conexiones directas con la ciudad de León, a través de los esteros que se internan en la hacienda El Polvón, propiedad de Juan Deshon y Enrique Myers.

La navegación entre los puertos centroamericanos era costera y la ruta de mayor duración se encontraba entre Iztapa, en Guatemala, y Puntarenas, en Costa Rica, con nueve días de navegación.⁵⁸ Aunque ese mismo tiempo podía tomar la ruta El Realejo-Puntarenas, debido a las operaciones requeridas para abandonar la bahía en Punta de Icacos y salir a mar abierto por el canal situado al norte de la isla del Cardón. Las rutas de sur a norte eran más cortas en sus tiempos de navegación, que las contrarias, debido a que las embarcaciones aprovechaban la corriente de Humboldt que

recorre a todo lo largo de las costas del Pacífico continental, desde Chile hasta México.⁵⁹ Otros tiempos de navegación entre puertos centroamericanos, en el rumbo norte-sur eran: Sonsonate - Puntarenas: 17 días. La Unión - Puntarenas: 24 días. La Unión - Puntarenas: 8 días. El Realejo - Puntarenas: 12 días. San Juan del Sur - Puntarenas: 4 días. Estas rutas estaban servidas por veleros de 30 a 50 toneladas, según manifiesta el cónsul norteamericano, Priest, en San Juan del Sur, al Secretario de Estado Marcy.⁶⁰

Toda esta actividad de transporte marítimo entre los puertos centro y sudamericanos, muchas veces invisibiliza la que se desarrollaba en el golfo de Fonseca, por medio de bongos similares a los que servían en las rutas del lago de Nicaragua y el río San Juan.⁶¹ Los bongos comunicaban a los puertos de Nacacolo, Tempisque, en el Estero Real, Nicaragua, con los de La Brea y Amapala, en Honduras, y Conchagua y La Unión, en El Salvador. La distancia en los ejes extremos del golfo de Fonseca, Nacacolo-La Unión, es aproximadamente de cien kilómetros, los cuales eran cubiertos en un tiempo de poco menos de tres días, aplicando las mismas técnicas de los bogas del lago de Nicaragua, quienes combinaban la vela con el remo, y se apoyaban también en el movimiento de las mareas para entrar o salir del Estero Real.

Su actividad consistía en transportar alimentos para el consumo de las naves que se encontraban surtas en los puertos del golfo, tal como maíz, frijoles, cerdos, plátanos, cacao y cigarros;⁶² en otro sentido, su carga consistía en mercaderías extranjeras como ropa, jabones, muebles, que eran del dominio de los comerciantes de León y San Miguel, siendo distribuida entre las poblaciones periféricas del golfo como El Viejo y Chinandega (Nicaragua), Choluteca y Nacaome (Honduras) y las áreas de influencia de San Miguel en El Salvador.

Los puertos y las vías marítimas no solamente sirvieron de escenario para el intercambio de bienes de uso y consumo, necesarios para la subsistencia del ser humano. La lucha por el poder que protagonizaron las facciones de las elites nicaragüenses y que se expresó en el conflicto bélico en Nicaragua (1855-1857), produjo nuevos rubros de

intercambio mercantil y convirtió a los puertos no solamente en un excelente punto de intercambio comercial, sino también en un objetivo de conquista para la guerra. En Puntarenas, entre las “mercaderías extranjeras” se ofertaba pólvora, plomo y armas, además del café que exportaban los ingleses. Mariano Salazar, mercader leonés, era intermediario en La Unión (El Salvador) y comerciaba en el Golfo de Fonseca con medios para la guerra, que compraba a los marinos comerciantes que en cada temporada anclaban en La Unión, Conchagua o Amapala, convirtiendo al golfo en un verdadero almacén flotante, en donde se desplegaban una multitud de banderas de múltiples colores.

Bongos y bergantines: entre los avances de la técnica naval y la tradición

Aún no existe un inventario de las embarcaciones centroamericanas durante la primera mitad del siglo XIX, pero es pertinente señalar que algunas de las características descritas en documentos de compra-venta, hacen suponer que en las décadas de 1840 y 1850 se produce un activo comercio naviero. Tampoco se conocen noticias sobre la construcción de barcos en los puertos centroamericanos en el Pacífico, a partir de la década de 1830.⁶³

De la flota naviera que navega entre los puertos, las embarcaciones centroamericanas fueron el producto de nacionalizaciones y no de construcciones en astilleros de la región. La presencia de los marinos sudamericanos y europeos en las costas del Pacífico centroamericano, trajo consigo un avance en relación a las técnicas de navegación, la administración de los puertos y modernización de la flota. Algunas embarcaciones que durante muchos años sirvieron al comercio europeo en Centroamérica, terminaron siendo vendidas a comerciantes radicados en las costas del Pacífico centroamericano, como fue el caso de la goleta granadina “Asunción”, del porte de 20 toneladas, rebautizada como “Flecha Voladora”.⁶⁴

Acciones de embargos, compra-venta y abandono de tripulaciones, se encuentran entre las principales motivaciones

de las adquisiciones de patentes de navegación y por consiguiente, las nacionalizaciones de naves sudamericanas y europeas en Centroamérica, durante estas décadas. El 7 de febrero de 1853, fue vendido en subasta pública el bergantín "Nequechery", del porte de 186 toneladas.⁶⁵ El "Ninphe" era un bergantín de dos palos y forrado en cobre, de 183 toneladas de porte, había sido construido en Bayona, Francia, en 1846.⁶⁶

Sin embargo, los bongos que surcaban el golfo de Fonseca, sí eran construidos por los carpinteros de ribera, que aún continuaban existiendo en El Viejo y El Realejo. Las técnicas de construcción eran las mismas que las utilizadas en el lago de Nicaragua para los bongos que surcaban el lago y el río San Juan.⁶⁷ Troncos de árboles de ceibo o guanacaste, ahuecados a base de hachas y azuelas. "El Almirante", un bongo que realizaba las travesías entre El Tempisque, Nicaragua, y los puertos ribereños del golfo de Fonseca, consistía en "[...] un guanacaste ahuecado [...] de treinta pies de largo por cerca de cuatro de calado. Sobre la popa se habían colocado unos aros de madera inclinados en forma semicircular, que servía como marco de una suerte de toldo [...]. Esta era la cabina. [...] Así las cosas nuestro bajel era un triunfo de los armadores de Centroamérica [...]".⁶⁸

Al igual que las embarcaciones en el litoral del Pacífico centroamericano, los bongos en el golfo de Fonseca también fueron involucrados en las guerras y los conflictos políticos. El jefe de gobierno nicaragüense Laureano Pineda, fue obligado a abandonar el país, el 6 de agosto de 1851, en compañía de los miembros de su gabinete, Francisco Díaz Zapata y Francisco Baca, a quienes sus adversarios embarcaron en el bongo "Veloz", que les transportó de Playa Grande, en el Estero Real, a La Brea, puerto hondureño en el golfo de Fonseca.⁶⁹

Las guerras contribuyeron en mucho a que Centroamérica contara con una nueva flota naviera. La goleta "Cosmopolitan", que durante las décadas de 1830 y 1840, surcaba el Pacífico centroamericano transportando los "frutos del país" y las "mercaderías extranjeras", bajo el mando de su capitán Juan Bautista d'Iriarte, fue armada en guerra por el General Francisco Morazán.⁷⁰ La goleta costarricense "San

José”, propiedad del comerciante costarricense Pedro Alvarado, residente en León, fue confiscada por William Walker y armada en guerra para patrullar la costa nicaragüense del Pacífico, bajo el nombre de “Granada”; construida en 1842, su edad promediaba con el conjunto de las embarcaciones que surcaban el mar regional.⁷¹ En la guerra antifilibustera, esta goleta destruyó en el golfo de Fonseca muchos bongos recién construidos.⁷²

Actores y testigos, los marinos se involucraron en los conflictos políticos-militares que tuvieron lugar en la Centroamérica de la primera mitad del siglo XIX, independientemente de la nacionalidad que tuviesen. Los marinos actúan acompañando las acciones militares de caudillos y facciones, no se involucran directamente en ellas como no sea en su propio espacio: el de la mar. La transgresión de las leyes, que realizan en el espacio terrestre, se contradice con el respeto que conservan por las mismas en el espacio marítimo.

En la ocupación que las fuerzas salvadoreñas hicieron de la ciudad de León: “[...] un marino experto, de esos que hacían el contrabando en el puerto de La Unión, muy práctico en el Golfo de Fonseca y conocedor de todos los esteros y caletas de la costa del mar Pacífico correspondiente a Nicaragua” fue contratado por la esposa del General salvadoreño Gerardo Barrios, con el fin de que se retirase para incorporarse a la lucha en El Salvador.⁷³ Este ejemplo puede servir para mostrar cómo los marinos eran proclives a transgredir la ley, al igual que los marineros de San Juan del Sur, todos ejercían su actividad al margen de la ley en un espacio en el que ésta muchas veces no funcionaba.

Durante las acciones que condujeron a deponer el gobierno de Laureano Pineda, en Nicaragua, el Capitán y pasajeros de la barca inglesa “Abisinia”, informaron al Capitán de puerto de Puntarenas, en septiembre de 1851, que: “[...] al ponerse a la vela del puerto de San Juan (del Sur) presenciaron un tiroteo en tierra entre las fuerzas de Granada y unos norteamericanos que el General Muños pocos días antes había mandado a apoderarse de aquel puerto [...]”; en el mismo informe también se referían a: “[...] haber encontrado a un día de navegación de San Juan el bergantín “Rostand” que conducía al Señor Chamorro con el armamento.⁷⁴

En el siglo XIX en el Pacífico centroamericano, la mar y su gente constituyeron otros de los espacios y testigos de los dramas en que se desarrollaron los conflictos políticos-militares.

Marinos y comerciantes Creando las bases del nuevo mercado: la comunidad marinera

Carlos Gustavo Baumhauer, comerciante alemán residente en El Realejo, era el representante y administrador de los bienes de la “Casa Alvarez e hijo”, de Valparaíso, y del bergantín “Marianne”, de Bremen, para cuando la muerte le sorprendió en 1850. Un informe del juzgado de primera instancia, fechado en Chinandega, el 24 de marzo de 1851, rechazaba la solicitud de su paisano Julio Bahckle de ser nombrado albacea de los bienes que administraba el ociso, y concluía nombrando al Vicecónsul inglés John Foster como depositario y curador de tales bienes. Sin duda, el elemento diplomático está presente en la garantía del resguardo de los bienes en disputa.⁷⁵

Al momento de su fallecimiento, Baumhauer era uno de los patrocinadores del periodismo en Nicaragua, en donde además de mercar y representar a las casas comerciales chilenas y los navíos de su país, escribía para la prensa y promovía la circulación de las informaciones, tales como los arribos y zarpes de las embarcaciones en El Realejo, la circulación de las mercancías, los progresos en dicho puerto. Baumhauer hacía énfasis en la credibilidad que las noticias debían tener, era la característica principal para que el comercio se dinamizara.

En efecto, la credibilidad está presente en el crecimiento de las relaciones comerciales. La credibilidad de los comerciantes era importante para que funcionara la red social. En ella tenían un papel decisivo los capitanes de barco, quienes muchas veces también eran comerciantes. El contacto personal de los comerciantes es posible por medio del establecimiento de las rutas comerciales, que acercan a las comunidades portuarias a lo largo del litoral del Pacífico

continental. Este incremento de las relaciones comerciales se producen por medio de la integración de redes sociales, en las que la actividad del transporte de mercancías y pasajeros juega un rol fundamental, debido a la cultura de trabajo que promueve. Valores como la palabra de honor y la solidaridad, forman parte de los códigos éticos sobre los cuales se estructuran las relaciones de comerciantes y marinos.

Los capitanes de barco o los patrones eran representantes de los dueños de la mercancía transportada, cuando no, ellos mismos eran sus dueños, y actuaban representando a todo el conjunto de la tripulación y la embarcación. En un conflicto surgido entre un capitán de barco y la autoridad portuaria de Puntarenas, el comerciante extranjero Wallis recomendaba al gobierno de Costa Rica que no consideraba necesario: “[...] que intervenga nadie, pues todo está al cargo del capitán que es el representante legal de los dueños, y el que es representable para el cargamento y los efectos que están abordo”.⁷⁶

Los comerciantes, previo acuerdo con los capitanes de las embarcaciones, también mediaban con las autoridades portuarias para obtener las licencias necesarias para realizar sus trabajos de embarque. El comerciante prusiano George Stiepel estaba encargado por el capitán Alexander Scott: “[...] para pedir licencia de navegar para el Bergantín inglés “Oberón” [...] para ir a la Costa de Nicoya y cargar brazailes para Liverpool con escala de Lima [...]”.⁷⁷

Hacia la segunda mitad del siglo XIX se había logrado estructurar una comunidad de marinos, empresarios, funcionarios de compañías, etc. que laboraban en los puertos o ciudades del Pacífico continental. Courtland Cushing había prestado sus servicios para la compañía de William Wheelwright, empresario norteamericano de transportes marítimos en Guayaquil, antes de llegar a Nicaragua a ejercer funciones en la Compañía del Tránsito. Los peruanos Juan Bautista d’Triarte y su hermano Teófilo, navegaban en el Pacífico centroamericano desde 1830, ejerciendo el comercio entre los puertos de la región. Thomas Manning, comerciante inglés, antes de residenciarse en León se había desempeñado como marinero en un buque mercante.

La intensidad de la actividad del transporte marítimo junto con los tratos comerciales que realizaban entre sí,

coadyuvaron a establecer una comunidad entre los hombres de mar y los comerciantes. La información que proporcionaban los marinos al arribar a puerto, sobre los barcos que venían en la ruta, era un apoyo muy importante para la actividad comercial. El 14 de agosto de 1852, el empresario prusiano Henry Gottel, residenciado en La Virgen, Nicaragua, escribe al Capitán de puerto de Puntarenas, solicitando le informe sobre la fecha en que ha de arribar el próximo buque a este puerto, para preparar sus envíos.⁷⁸

Las informaciones sobre la proximidad del arribo de ciertas embarcaciones eran muy importantes para los comerciantes, sobre todo si contenían detalles del mismo, aunque a veces bastaba con sólo mencionar el nombre de la nave para preparar carga o capitales, según fuera el caso. El 23 de febrero de 1851, la goleta peruana "Anfitrite" arribó a Puntarenas procedente de Panamá, con la noticia de "haber llegado a Panamá la "Lota" dos días antes de su salida".⁷⁹

Los capitanes de barcos eran portadores no solamente de las letras comerciales o de las noticias de interés para los comerciantes, también lo eran de los documentos mediante los cuales se materializaban las relaciones entre los Estados: "Por el bergantín chileno "Valparaíso" que ha fondeado esta tarde procedente de El Realejo, con ocho días de navegación, he recibido el paquete que le adjunto; del Vicecónsul de Su Majestad Británica residente en aquel puerto [...]".⁸⁰ Y de las noticias que interesaban a los otros Estados, como las que informa verbalmente Gregorio Espinoza, capitán de la goleta colombiana "La Carmen" que fondeó en Puntarenas el 1° de marzo de 1831, a las cinco de la tarde, y en las que destaca la siguiente: "Por informes del Capitán [...] se ha impuesto esta Capitanía que el 13 o 17 de diciembre ha muerto el Gral. Bolívar en Porto Cabello (sic); que los Grales. Paez, Urganeta (sic) y Flores se hayan al chocar unos contra otros; lo que comunico a U. para que lo ponga en conocimiento del Gefe Supremo".⁸¹

Las embarcaciones que surcaban el Pacífico centroamericano transportaban, además de las mercancías, a los actores de los eventos políticos, a los propios comerciantes y, en ocasiones, eran los anfitriones de personajes importantes en las relaciones internacionales. Tal es el caso de la goleta

“Cosmopolitan”, que bajo el mando del capitán Juan Bautista d’Iriarte, con nueve hombres de tripulación, trasladó de Acajutla a Puntarenas a John L. Stephen, el primer representante que los Estados Unidos acreditaron ante Centroamérica.⁸²

Eventos como los naufragios eran motivos de due- los colectivos, sobre los cuales se tejían cualquier suerte de tradiciones orales, produciendo respuestas de los más variados tipos. Después de cuatro días de navegación desde El Realejo, el capitán Francis Hallet de la barca nortea- mericana “Albert”, informaba al Capitán de Puerto de Puntarenas, que: “El 11 del presente (mayo) saliendo del puerto de El Realejo para el de La Unión, la barca inglesa “Danguer”, del porte de 380 toneladas, ha naufragado en su totalidad a 14 millas del puerto referido en el paraje nombrado Acerradores”.⁸³

También, de la suerte de las gentes de mar en sus lar- gas travesías, dependía el éxito de los comerciantes y las no- ticias eran transmitidas de puerto en puerto, al término de la distancia, una forma peculiar de circulación. Noticias como los naufragios recorrían todos los puertos del continente. El 13 de julio de 1848, el Capitán del puerto de Puntarenas, in- formaba al gobierno de San José, que “A las seis y media de la mañana de hoy se ha presentado en este puerto en una lancha acompañado de catorce individuos el señor Estevan Splibola, capitán del bergantín “Joven Federico” de nación peruana, manifestando haber salido el 21 de junio último del puerto de El Realejo con destino al Callao de Lima y a los siete días de navegación hallándose en la latitud norte 7° 4’ y longitud Oeste Greenwich 86° 47’ a las ocho de la ma- ñana de aquel día el golpe imprevisto de una ballena le pu- so el buque en tal estado de inutilidad que no le valió tomar las providencias que demanda la práctica y la prudencia en peligros semejantes como es votar la carga al agua y averi- guar el daño que había recibido el buque, pues a las cua- renta horas de un trabajo continuo para lograr salvarse fue obligado a desampararlo embarcándose con toda la gente en la lancha porque el buque ya no daba esperanzas por hallarse entre dos aguas [...]”.⁸⁴ El bergantín “Joven Federico” había navegado durante diez años entre Callao y los puertos centroamericanos, llevando los “frutos del país” y trayendo

los "efectos extranjeros", esta vez fue su definitivo viaje y con él naufragaron sus cargamentos y las esperanzas de realizar negocios de los comerciantes de unos y otros puertos.

La especulación, para disminuir la credibilidad o restar valor a las acciones comerciales, siempre estaba presente en los puertos y los naufragios eran objeto de su interés. Como lo revela la siguiente noticia divulgada por el periódico nicaragüense Correo del Istmo de Nicaragua:

"Desastre. Hemos visto una carta de persona fidedigna que dice lo que sigue.

"Por algunas cosas que han salido a la costa de El Realejo se supone que el Bergantín Laura Anna pereció. Yo ví una tabla pintada y en ella unas letras doradas con el nombre de este buque. Se han encontrado igualmente botellas, barriles y otros fragmentos. En dicho buque iba Mr. Sat [...] el cuñado del Señor Roau y otros varios para California".⁸⁵

Entre el arribo y el zarpe de las embarcaciones transcurría la vida de los puertos centroamericanos, de la que participaban estibadores, marineros, pasajeros, capitanes y autoridades portuarias. Las condiciones de vida eran paupérrimas. Los puertos centroamericanos, según William Wells, tenían una característica común, la insalubridad que les rodeaba y por lo tanto, las epidemias eran frecuentes.

Las prácticas mágicas en los puertos eran muy comunes, como parte de las creencias de los marineros, y de ellas participaban toda la comunidad: capitanes, tripulantes, pasajeros, etc. Antes de salir de Acajutla, John L. Stephens fue testigo y partícipe de las prácticas a que tuvo que someterse en dicho puerto el capitán d'Triarte, antes de poder zarpar, puesto que se encontraba enfermo de fiebre palúdica, y fue objeto de una práctica mágica para sanarle. En dicha práctica intervinieron pasajeros, tripulantes y la comunidad del puerto. El capitán se sometió a la misma con la esperanza de poder zarpar inmediatamente: "En el intervalo de uno de los más violentos esfuerzos oímos un extraño y estúpido sonido que parecía como un intento de cantar como gallo. [...] un viejo y desnudo africano, que había sido esclavo en Belice, y que había olvidado su lengua sin adquirir mucho de ninguna otra, regresó con un manojo de

plumas, y quería que se le introdujeran en la nariz al capitán y se les prendiera fuego, diciendo que éste era el remedio en su país [...]”.⁸⁶

En el testimonio de Stephens que se ha presentado, se puede observar la existencia de una incipiente migración de pobladores de la costa Caribe hacia la costa del Pacífico centroamericano, y con ella una difusión de ritos y prácticas culturales propias de la comunidad afrocaribeña. Esta se incrementará en la segunda mitad de la década de 1840, cuando la “fiebre del oro” movilice grandes contingentes humanos a través del istmo centroamericano y la demanda de trabajadores portuarios se incremente por los servicios que debían prestar.

Los compromisos que el capitán adquiría con los marineros, eran objeto de fiel cumplimiento y viceversa. La observación del cumplimiento de los mismos, unida a los riesgos de accidentes en el cumplimiento de sus tareas, generaba una cultura de subordinación y mando, en que los capitanes tenían la última palabra. Aunque también podría interpretarse que el capitán jugaba un rol paternal con respecto a sus subordinados, se hacía responsable de ellos, y se sentían responsables de cualquier accidente o eventualidad que les ocurriese. El 15 de febrero de 1847, el capitán de la goleta inglesa “Malabran” al arribar a Puntarenas procedente de Liverpool, tras 5 meses y 14 días de navegación, informaba que: “[...] en el curso de viaje (hubo) malos bientos y pérdida de un hombre que en el Cavo de Ornos se cayó al agua del peñón de la verga de belacho tomando vino”. (sic)⁸⁷

Las prácticas y los rituales entre las tripulaciones de los barcos en el océano y las de los bongos en el golfo de Fonseca, eran diferentes. Estos últimos eran mucho más liberales, sin embargo obedecían a las órdenes del patrón del bongo quien sostenía con ellos una relación más personal, en las que muchas veces mediaba el licor.

Esta disciplina también debía ser observada en tierra, en donde los capitanes o administradores de los puertos, eran quienes definían las reglas. En efecto, una comunicación de la Comandancia del Puerto de Puntarenas, con fecha de 26 de octubre de 1846, ordenaba a “los marineros pertenecientes a cualquier buque que exista anclado en el

fondeadero (que) no podrán permanecer en el pueblo en la noche sin dar aviso al ayudante y obtener licencia".⁸⁸ Un año más tarde, el capitán de Puntarenas, solicitaba la impresión de 25 ejemplares del reglamento del puerto, con el objeto de que capitanes y sobrecargos tengan "tiempo de imponerse del tenor de la ley y no alegar ignorancia en el particular en caso de infringirla".⁸⁹

Pero los marinos no aceptaron pasivamente la férrea disciplina que se les imponía. Los puertos centroamericanos no fueron ajenos a los motines de marineros. En un bergantín inglés que se encontraba surto en Acajutla, a comienzos de 1840, un marinero norteamericano era protagonista de un motín debido a que la embarcación demoraba en este puerto por problemas con la estiba de una maquinaria, perteneciente a un ingenio de azúcar, la que transportaban desde Londres después de ocho meses de travesía y con daños en la tripulación y el velamen, al atravesar el Cabo de Hornos: "El marinero era un joven de veintiocho años, de baja estatura, bien formado y de muy buen parecer, y su nombre era Jemmy [...] quería abandonar el bergantín y dijo que prefería quedar en una roca pelada en medio del océano antes que permanecer a bordo. Yo le manifesté que me era penoso el encontrarme con un marinero americano como cabecilla en un motín y le hice ver el conflicto y riesgo en que había puesto al capitán".⁹⁰

En el puerto nicaragüense de San Juan del Sur, hacia la década de 1850, la multitud de pasajeros que movilizaba la Compañía Accesoría del Tránsito rebasó las condiciones de recepción de dicho puerto, por lo que era frecuente que en los motines participaran además de los marineros, los estibadores y pasajeros.

Las técnicas de navegación empleadas: las corrientes marinas, las mareas, el remo y la vela

La cultura de trabajo es muy importante en la construcción de redes de sociabilidad. Esta se crea mediante la disciplina que guardan las tripulaciones en las embarcaciones y

son necesarias para cubrir las grandes distancias y, por lo tanto, llevar a puerto seguro la carga consignada bajo su responsabilidad. La cultura de trabajo es la que permite vencer los obstáculos que imponen las condiciones de navegación; entre los puertos centroamericanos, éstas eran determinantes, por el tiempo en que les permitía cubrir las distancias.

Existe una diferencia entre las travesías de larga duración, como las existentes entre los puertos europeos y sudamericanos, o los centroamericanos. La navegación en Centroamérica era costera y la ruta de mayor duración se encontraba entre Iztapa, en Guatemala, y Puntarenas, en Costa Rica, con nueve días de navegación.⁹¹ Aunque ese mismo tiempo podía tomar la ruta El Realejo-Puntarenas, debido a las operaciones que debían realizar para abandonar la bahía en Punta de Icacos y salir a mar abierto por el canal situado al norte de la isla del Cardón.

Las rutas de sur a norte eran más cortas en sus tiempos de navegación, que las contrarias, debido a que las embarcaciones aprovechaban la corriente de Humboldt que corre a todo lo largo de las costas del Pacífico continental, desde Chile hasta México.

Otros tiempos de navegación entre puertos centroamericanos, en el rumbo norte-sur eran: Sonsonate -Puntarenas: 17 días. La Unión - Puntarenas: 24 días. La Unión- Puntarenas: 8 días. El Realejo - Puntarenas: 12 días. San Juan del Sur - Puntarenas: 4 días. Estas rutas estaban servidas por veleros de 30 a 50 toneladas, según manifiesta el cónsul norteamericano, Priest, en San Juan del Sur, al Secretario de Estado Marcy.⁹²

Toda esta actividad de transporte marítimo entre los puertos centro y sudamericanos, muchas veces invisibiliza la que se desarrollaba en el golfo de Fonseca, por medio de bongos similares a los que servían en las rutas del lago de Nicaragua y el río San Juan.⁹³ Los bongos comunicaban a los puertos de Nacascolo, Tempisque, en el Estero Real, Nicaragua, con los de La Brea y Amapala, Honduras, y Chaguala y La Unión, El Salvador.

La distancia en los ejes extremos del golfo de Fonseca, Nacascolo-La Unión, es aproximadamente de cien kilómetros,

los cuales eran cubiertos en un tiempo de poco menos de tres días, aplicando las mismas técnicas de los bogas del lago de Nicaragua, quienes combinaban la vela con el remo, con la diferencia de que se apoyaban en el movimiento de las mareas para entrar o salir del Estero Real. Según William Wells, los bogas del Estero Real no tenían mucho sentido de la observación y eso les hacía desconocer las fluctuaciones de las mareas, tan importantes para poder ingresar o salir de dicho estero.

Su actividad consistía en transportar alimentos para el consumo de las naves que se encontraban surtas en los puertos del golfo, tal como maíz, frijoles, cerdos, plátanos, cacao y cigarros;⁹⁴ en otro sentido, su carga consistía en mercaderías extranjeras como ropa, jabones, muebles, que eran del dominio de los comerciantes de León y San Miguel, siendo distribuida entre las poblaciones periféricas del golfo, como El Viejo y Chinandega (Nicaragua), Choluteca y Nacaome (Honduras), y las áreas de influencia de San Miguel en El Salvador.

Pasajeros, comerciantes y políticos

Los viajes por barco ampliaron el patrón de movilización geográfica y con él también se ensanchó el universo social y político de la región. El transporte marítimo contribuyó a afianzar los lazos de solidaridad entre las elites gobernantes centroamericanas. El tiempo de navegación entre puertos de la región era un tiempo compartido entre comerciantes-políticos y políticos comerciantes. El transporte marítimo también contribuyó a ensanchar el universo cultural de los actores políticos y económicos en la región.

El 25 de febrero de 1842 arribó a Puntarenas la barca francesa "Angelina", de 205 toneladas, procedente de Guayaquil con 28 días de navegación "y sigue a los demás puertos de Centroamérica", Capitán Francisco Luco. Transportaba a los pasajeros Generales Nicolás Espinosa, Juan Ramón Velasco, José María Casafuerte, Trinidad Salazar, quienes solicitaron internarse en el Estado de Costa Rica.⁹⁵ Trinidad Salazar, hermano de Mariano Salazar, y como este

también era caudillo de las facciones en pugna en Nicaragua, era un viajero frecuente y muy conocido en las rutas y puertos centroamericanos.

Los viajes muchas veces eran expresos y dependían de la capacidad económica de quien los contratara o del poder que representara, como es el caso de John L. Stephens, ministro estadounidense acreditado en Centroamérica, quien contrató al capitán Juan Bautista d'Íriarte para que le transportara de Acajutla a Puntarenas, en febrero de 1840: "Hayer a la una de la tarde a anclado en este puerto el Bergantín goleta "Cosmopolitan" procedente de Acajutla, con nueve hombres de tripulación, en Bandera de la República, su Capitán Juan Bautista d'Íriarte. Pasajeros, el Señor Stephen, Encargado de los negocios de los Estados Unidos, con un criado, correspondencia dirigida al Administrador de Correos. Noticias, las que incluyo firmadas del Capitán, con ocho días de navegación".⁹⁶

Los tiempos de navegación entre los puertos centroamericanos eran compartidos entre el pasaje de las embarcaciones. Ello se prestaba para el establecimiento de un contacto personal entre comerciantes, políticos y capitanes de barcos. Para pasajeros solitarios como J.L. Stephens, la relación era directa con el capitán del barco: "Yo era el único pasajero de camarote; pero, a más de los chinches que siempre infestan un buque viejo, yo tenía en mi camarote zancudos, arañas, hormigas y cucarachas. Sin embargo, no hay parte de mi viaje sobre la que yo pueda reflexionar con tan tranquila satisfacción como esta travesía en el Pacífico. Yo tenía a bordo a Gil Blas y a Don Quijote en el idioma original, y todo el día sentado bajo un toldo, compartía mi atención entre ellos y la gran fila de gigantescos volcanes que tachonan la costa".⁹⁷

Los viajes a través de la mar, también eran espacios de tiempo en el que la sociabilidad de los pasajeros posibilitaba transformar el ocio, en un espacio que permitía estar al día con los acontecimientos mundiales, por medio de las conversaciones entre los pasajeros. Para William Wells, quien navega entre San Juan del Sur y El Realejo, en 1854, las condiciones de viaje fueron diferentes que las de Stephens. Entre los cuarenta pasajeros que transportaba su embarcación

destacaban dos curas. He aquí una muestra de cómo se establecían los contactos personales que permitían la construcción de redes sociales en el Pacífico centroamericano, en el transcurso de un viaje entre El Realejo y San Juan del Sur: “No se oía más ruido que el respirar de los durmientes. Hasta el timonel, dócil a la soporífera inclinación, aflojaba la cabilla de la rueda de mando y echado sobre ella dormitaba en las horas silentes. [...] Uno de los curas, que no podía dormir, pasó frente y viéndome despierto me obsequió un puro [...] Roto el hielo, pronto me estaba haciendo un recuento sus aventuras en Guatemala y, correspondiéndole, le dí una descripción de los grandes inventos del día [...]”.⁹⁸

Las comunicaciones del Capitán de puerto de Puntarenas, durante la década de 1840 y 1850, proporcionan información sobre los pasajeros de las goletas y bergantines que surcaban el Pacífico centroamericano. A través de la onomástica que presenta la información, se puede establecer que las elites comerciales centroamericanas y los capitanes de barcos no eran desconocidos/as entre sí, debido a los continuos viajes de las primeras.

Mariano y Trinidad Salazar, junto a Rafael Salinas, todos prominentes miembros de la elite comercial de León, partieron de Puntarenas a El Realejo, el 9 de octubre de 1845, en el bergantín “Ostílico”.⁹⁹ La goleta “Veloz” transporta de Puntarenas a El Realejo y Sonsonate, en enero de 1846 a Manuel Quijano y su esposa, Cornelio Peralta y José Prieto, comerciantes y políticos costarricenses.¹⁰⁰ El 6 de setiembre de 1848, el bergantín-goleta ecuatoriana “Chambon” zarpó rumbo a “los puertos de la República”, transportando de pasajeros a Felipe Molina, Mariano Salazar y Francisco Castro, diplomáticos y comerciantes compartiendo un destino común.¹⁰¹ La misma embarcación transporta de Sonsonate a Puntarenas, el 14 de enero de 1849, a José María Cañas, José María Zelaya, José María Villafuerte, comerciantes y políticos costarricenses y nicaragüenses, junto a las matronas Hermenegilda Banegas y Sabina Landeverde, esta con tres criadas; mujeres con sus criadas, compartiendo la estrechez del espacio con los comerciantes y políticos.¹⁰²

El patrón de movilización de pasajeros estaba en dependencia con las salidas de los barcos que de Puntarenas,

transportaban las exportaciones de café para Europa o los puertos sudamericanos, convirtiendo a este puerto costarricense en un punto de origen y destino, entre los viajeros centroamericanos.

La actividad de transporte de pasajeros que, en la primera mitad del siglo XIX, llevaron a cabo las embarcaciones que surcaron el Pacífico centroamericano, contribuyó a la construcción de las redes sociales que en la región impulsaron el comercio regional y exterior durante el período de 1830-1860.

Conclusiones

La actividad del comercio marítimo en el Pacífico centroamericano, durante la primera mitad del siglo XIX, es el resultado de la construcción de redes comerciales en las que participan comerciantes locales, comerciantes y marinos europeos. Un antecedente importante en la construcción de estas redes, es que, las mismas operan sobre las antiguas rutas coloniales, enlazando los puertos de la costa oeste de Centroamérica con los del Pacífico sudamericano. Los comerciantes-marinos ecuatorianos, peruanos y chilenos, desempeñaron un papel muy importante en esta etapa inicial de la construcción de las redes y durante las décadas de 1830 y 1840, representan a los comerciantes europeos (principalmente ingleses). Después de 1840, los marinos sudamericanos serán los que tendrán a cargo el comercio de cabotaje entre los puertos del Pacífico centroamericanos.

El transporte marítimo de carga y pasajeros tuvo un papel muy importante en la generación de estas redes, cuyo resultado más importante es la inserción temprana de algunas economías locales al mercado mundial. En este sector de servicios, tiene un rol fundamental la técnica que se utiliza. Las décadas de 1830 a 1860 representan una etapa de transición en la navegación marítima, en el Pacífico continental, en la que aún prevalecen las técnicas y artes de navegación a vela. Las distancias entre los puertos del Pacífico centroamericano y los de Sur y Norteamérica, dependían en

mucho del trabajo de los marineros en las travesías y de la carga existente en los puertos.

La intensidad del tráfico entre Sur y Centroamérica, generó un mayor conocimiento entre quienes se involucraron en el comercio marítimo: mercaderes locales, marineros extranjeros, capitanes de embarcaciones y de puertos, administradores de aduana, estibadores locales y representantes de casas comerciales extranjeras. Cuyos lazos, además de los mercantiles, se fundaban en la actividad que generaba el transporte marítimo. Para los mercaderes y productores locales, significó la posibilidad de ampliar su patrón de movilización geográfica, y con ello el conocimiento de nuevos mercados. Las casas mercantiles europeas dependieron en mucho del conocimiento que, de las costas centroamericanas tenían los capitanes de barcos, especialmente de los peruanos y ecuatorianos. Los lazos que estos crearon en los puertos centroamericanos, forjados en sus prácticas de vida y cultura de trabajo, contribuyeron a dinamizar el comercio centroamericano durante la primera mitad del siglo XIX, permitiéndose aún en participar como importante apoyo logístico de las acciones militares que ocurrieron en ese período.

En la construcción de estos lazos que interrelacionan a comerciantes locales y extranjeros, marinos, estibadores y funcionarios de los puertos, juega un elemento fundamental, la credibilidad. El contacto personal y el conocimiento de los puertos, también conduce al conocimiento de los protagonistas de los mercados. El conjunto de estas relaciones constituyen una red social que se fundamentan en la cultura de trabajo de los marineros. La intensidad de la actividad del transporte marítimo, junto a la de los tratos comerciales que se realizaban en los puertos, coadyuvaron a establecer una comunidad entre las gentes de la mar y los comerciantes.

El ingreso de los comerciantes europeos a la actividad comercial en el Pacífico centroamericano, supuso una actividad de intercambio con mayores volúmenes de carga y por lo tanto, una mayor complejidad en la vida de las comunidades en los puertos. La actividad de los marinos-comerciantes sudamericanos prevalecerá en el comercio de cabotaje entre los puertos del Pacífico centroamericano. Mientras los primeros controlan las rutas transcontinentales, los segundos, se

fundamentan en su conocimiento de Centroamérica para desarrollar el comercio de cabotaje. El resultado de esta división del ejercicio del comercio será la creación de los puertos de Puntarenas y el golfo de Fonseca como *depósito* de las mercancías extranjeras y de los frutos de la región, y desde donde se redistribuyen hacia los demás puertos del Pacífico centroamericano. El Realejo, que durante la colonia española fue el más importante puerto de la región, en la primera mitad del siglo XIX, su papel es relegado a ser el más importante proveedor de abastecimientos para las embarcaciones y para los puertos de la región, y en la primera mitad de la década de 1850 el terminal de pasajeros de la ruta transístmica nicaragüense. Este esquema cambió radicalmente con la introducción de los vapores que utilizaron las líneas navieras norteamericanas y europeas, ya en la segunda mitad del siglo XIX.

ANEXO I

PROVISIONES PARA "EL ACTIVO", BERGANTIN
DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA
EL REALEJO, MAYO DE 1809

Provisión	Cantidad/volumen	Procedencia	Precio
Arroz	500 arrobas	Masaya	6 pesos
Frijoles	16 fanegas	Granada	
Maíz	520 fanegas		
Guangochos	900 unidades		
Sebo	21 arrobas 9 libras	Masaya	
Azúcar	200 arrobas 20 libras		
Pimienta de Castilla	un quintal		
Azafrán	6 libras		
Cominos	2 quintales		
Gallinas	220		
Manteca de puerco	145 arrobas/24 libras	Granada	
Aguardiente de caña	5 barriles		
Garbanzos	32 arrobas 23 libras		
Total de gasto			5.493 pesos 3 1/4 reales

Fuente: Manuel Sánchez Rubio. En: *Historial de El Realejo*.

ANEXO II

EXPORTACIONES DE MADERA PROCESADA TIPOS EL REALEJO, 1850.

Tipo	Varas	Tipo	Varas
Tablón de caoba	4.580	Tablas	50.941.75
Tablilla de caoba	169	Alfajías	3.552
Tablilla de cedro	1.000	Soleras	113
Alfajías de cedro	4.132	Tablón	700
Pilares de caoba	7 unidades	Tablilla	11.622
Solerilla	167		

Fuente: Archivo IHNCA-UCA. "Informe del Administrador de la Aduana de El Realejo. 1850-1851". En: *Correo del Istmo*. #38, 39, 52, 57, 62, 70. León, julio 4; julio 11; octubre 10; noviembre 14; diciembre 19 de 1850; febrero 13 de 1851.

ANEXO III

EXPORTACIONES DE MADERA POR DESTINO 1850

Destino	Especie	Varas
Perú	Cedro	8.852 varas
Perú	Caoba	6.320 varas
Valparaíso	Cedro	2.275 varas
Valparaíso	Caoba	6.975 varas
California	Cedro	1.333 varas

Fuente: "Informe del Administrador de Aduana de El Realejo".

ANEXO IV
MOVIMIENTO MARITIMO EN PUNTARENAS
1832-1848

Año, mes y fecha	Nombre	Tipo de embarcación	Nacionalidad	Porte	Capitán	Procedencia	Destino
1832, diciembre 14							
1837, abril 12	"Eusebia"	Goleta	Colombiana	20 tons.	J.B. Iriarte		El Realejo
1837, junio 6	"Cepar"	Barca	Francesa				El Realejo
1837, julio 13	"Delmira"	Goleta	Granadina		Federico Condell		El Realejo
1840, mayo 11	"Cóndor"	Bergantín-goleta	Hamburguesa		Francisco Baliga		El Realejo
1840, junio 13	"Asunción"	Goleta	Granadina	20 tons.	Benito Peres	El Realejo	
1840, julio 18	"Adolfo"	Bergantín	Chilena	216 tons.	Luciano Darrenay	El Realejo	
1842, febrero 12	"María"	Bergantín-goleta	Danés	101 tons.	Grisanto Medina	El Realejo	
1842, febrero 2	"Melanie"	Barca	Francesa		Estevan Maire		El Realejo
1842, febrero 26	"Asunción"	Goleta	Granadina	20 tons.	Guillermo Gates	El Realejo	
1842, mayo 5	"Pacífico"	Barca (nueva)	Chilena	190 tons.	Benvenuto	Paíta	El Realejo
1842, mayo 19	"Angelina"	Barca	Francesa			El Realejo	
1845, enero 10.	"Valparaiso"	Bergantín	Chilena	227 tons.	Andrés Rodecor		El Realejo
1845, enero 22	"Sonsonate"	Barca	Chilena				Sonsonate
1845, enero 23	"Henry"	Barca	Norteamericana				El Realejo

Continúa...

Año, mes y fecha	Nombre	Tipo de embarcación	Nacionalidad	Porte	Capitán	Procedencia	Destino
1832, diciembre 14							
1845, febrero 10.	"Heredia"	Barca	Española				El Realejo
1845, febrero 15	"Joven Cecilia"	Goleta	Peruana				El Realejo
1845, febrero 19	"Leonesa"	Barca	Nacional				El Realejo
1845, abril 6	"Felix"	Goleta	Peruana				El Realejo
1845, abril 26	"Adolfo"	Bergantín-goleta					La Unión
1845, abril 25	"Angelina"	Fragata					Puertos de la república
1845, mayo 02	"Resolución"	Barca	Española				Puertos de la república
1845, mayo 29	"Aguila"	Fragata					Valparaíso
1845, mayo 30	"Pacífico"	Barca					El Realejo
1845, junio 10	"Adolfo"	Bergantín					Sonsonate
1845, octubre 09	"Orbregoso"	Bergantín					El Realejo
1846, enero 15	"Ostílico"	Bergantín					El Realejo
1846, enero 22	"Carlota"						

Continúa...

Año, mes y fecha		Nombre	Tipo de embarcación	Nacionalidad	Porte	Capitán	Procedencia	Destino
1832,	diciembre 14							
1846,	enero 25	"Henry"	Barca	Norteamericana				
1846,	febr 10	"Veloz"	Goleta					
1846,	abril 24	"La Cobjija"	Bergantín-goleta					
1846,	mayo 02	"Francis"	Bergantín	Norteamericana				
1846,	mayo 31	"Eterlina"	Goleta	Granadina				
1846,	mayo 31	"Milani"	Barca	Inglesa				
1846,	junio 22	"Irons"	Barca	Inglesa				
1846,	julio 20	"Adolfo"	Bergantín-goleta	Francés				
1846,	sept. 15	"Veloz Salvadoreña"	Bergantín-goleta	Nacional				
1846,	sept. 26	"Aglay"	Goleta	Nacional				
1846,	oct. 22	"Jacinta"	Goleta	Ecuatoriana				
1846,	oct. 26	"Odilie"	Barca	Francés				
1846,	nov. 05	"Adolfo"	Goleta	Francés				
1846,	nov. 05	"Francis"	Bergantín					
1846,	nov. 20	"Constelación"	Goleta	Ecuatoriana				

Continúa...

Año, mes y fecha						
1832, diciembre 14	Nombre	Tipo de embarcación	Nacionalidad	Porte	Capitán	Procedencia Destino
1846, nov. 25	"Jacinta"	Goleta	Ecuatoriana			
1846, dic. 18	"Luise"	Bergantín	Inglés			
1846 dic. 23						
1847, enero 08	"Belle Paule"	Fragata	Francesa	110 tons.	Luciano Darrenay	El Realejo
1847, oct. 27	"Constelación"	Goleta	Ecuatoriana			El Realejo
1847, oct. 27	"18 de septiembre"	Bergantín	Chileno			El Realejo
1847, junio 15	"9 Hermanos"	Goleta	Granadina	27 tons.	José Prieto	El Realejo y Conchagua
1848, abril 15	"Ninfa del Guayas"	Balandra	Ecuatoriana			
1848, abril 17	"Odilie"	Barca	Francesa			
1848, abril 17	"Constelación"	Goleta	Ecuatoriana	57 tons.	José Ma. Seymour	El Realejo
1848, abril 18	"Expreso"	Bergantín				
1848, abril 18	"San Salvador"	Goleta	Canaria	87 tons.	Francisco Moltino	El Realejo
1848, abril 18	"Constelación"	Goleta	Ecuatoriana	57 tons.	José Ma. Seymour	El Realejo

Fuente: Comunicaciones de la Capitanía de Puntarenas, 1849. Serie Guerra #8400. Archivo Nacional de Costa Rica.

Comunicaciones de la Comandancia y Capitanía del Puerto de Puntarenas. Serie Guerra #4636. ANCR.
Serie Guerra #8129. ANCR.

Puntarenas. Libro de salida de buques. Serie Guerra #8842. ANCR.

ANEXO V

**PRODUCCIÓN ARTESANAL
EXPORTACIONES
NOVIEMBRE 1849-DICIEMBRE 1850**

Artículo	Cantidad	Artículo	Cantidad
Hamacas	336 unidades	Alforjas	266 unidades
Petates	460 unidades	Sombreros	240 unidades
Aparejos	240 unidades	Jáquimas	30 unidades
Puros	75.700 unidades	Tabacos	20.000 unidades

Fuente: Informe del Administrador de la aduana de El Realejo
En: Correo del Istmo, #38, 52, 57, 62, 70.

ANEXO VI

**EXPORTACIONES DE MULAS Y APAREJOS.
CANTIDADES Y DESTINOS
EL REALEJO
NOVIEMBRE DE 1849-JUNIO DE 1850**

Artículo	Cantidades	Destino
Mulas	203	Panamá
Aparejos	120	Panamá
Mulas	328	
Aparejos	154	

Fuente: *Exportaciones del 1ro. de noviembre de 1849 al 31 de junio de 1850.* En: Correo del Istmo #38, julio 11 de 1850. Informe del Administrador del puerto de El Realejo. Microfilm en IHNCA-UCA.

Notas y citas

1. Véase Héctor, Lindo Fuentes. "Economía y Sociedad. 1810-1870". En: Héctor Pérez Brignoli. (ed.). *Historia general de Centroamérica. De la Ilustración al Liberalismo*. Tomo III. 2ª edic., San José: FLACSO. 1994.
2. Thomas, Schoonover. *Metropole Rivalry in Central America, 1820-1929: An overview*. Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Geseuschaft Lateinamerikas, Band 25. Köln/Wien, 1988.
3. Se considera el Caribe cercano a las ciudades coloniales españolas de La Habana, Portobelo y Cartagena.
4. Cfr. Elizabeth Fonseca. *Centroamérica: su historia*. San José: EDUCA. 1996. p. 140.
5. Esta óptica que rechaza las relaciones comerciales del Caribe con las ciudades centroamericanas, se aprecia. En: Robert, Naylor. *Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)*. Antigua, Guatemala: Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1988. p. 314.
6. Robert, Naylor. op. cit. p. 86.
7. En la década de 1840, los partidarios de Francisco Morazán eran conocidos en Centroamérica como "los coquimbos". El mote procedía del hecho que los acompañantes de Morazán en su regreso del exilio en Chile, fueron transportados por el bergantín "Coquimbo". Véase: E. G. Squier. *Nicaragua: sus gentes y paisajes*. Managua: Editorial Nueva Nicaragua. 1988.
Coquimbo sirve como puerto para las importaciones y exportaciones que se realizan en La Serena, durante el siglo XIX.
8. H. Lindo Fuentes, op. cit. p. 169.
9. Manuel Rubio Sánchez. *Historial de El Realejo*. Managua: Banco de América. 1975. p. 582.
10. Lesbiat Acuña et al. Véase *Plantas y otros colorantes de Costa Rica*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. 1990. p. 19.
11. Véase Robert, Naylor. *La Influencia Británica en el comercio de Centroamérica*. Antigua, Guatemala: Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica. 1988.
12. ANCR. *Comunicaciones del puerto de Puntarenas*. 1831, mayo 4. Serie Guerra y Marina # 9.783.

13. En el estudio de la importancia económica que tuvo el palo de brasil, destaca el valioso aporte de Clotilde María Obregón y su artículo "Inicio del Comercio Británico en Costa Rica" En: *Revista de Ciencias Sociales*. N°. 24. Universidad de Costa Rica. 1982. pp. 59-69. En este trabajo pionero se presenta la explotación del palo de brasil, como una actividad que para la década de 1830 ya había declinado en el golfo de Nicoya y continuó avanzando sobre el norte de la costa centroamericana.
14. Cfr. Miguel Angel Herrera C. "Tintes para los paños de Su Majestad." En: *Nuevo Amanecer Cultural*. Managua, 18 de julio de 1998.
15. Archivo Nacional de Costa Rica. *Puntarenas. Libro de salida de buques*. Serie Guerra #8.842. Año 1845.
16. Véase Miguel Angel Herrera C. *Bongos, bogas, marinos y vapores. Historia de los "marineros" del río San Juan*. Managua: Centro Nicaragüense de Escritores, 1999. p. 92.
17. En: *Correo del Istmo*. N°. 2. León, mayo 16 de 1849. Trimestre 1°.
18. Véase Miguel Angel Herrera C. op. cit. p. 92.
19. William, Wells. *Exploraciones y aventuras en Honduras*. San José: EDUCA, 1983. p. 111.
20. Tanto los destinos como la magnitud de los valores reales se pueden obtener con una lectura sobre los cuadros de Exportaciones de Madera Procesada, en Anexo II, y Exportaciones de Madera, Destinos, Anexo III.
21. William, Wells. op. cit. p. 507.
22. Archivo Nacional de Costa Rica. *Movimiento marítimo en Puntarenas*. Serie Guerra #10.668, fo. 6. El uso del término "tablilla" es muy indiscriminado en los documentos que se consultaron, y no denotan una distinción significativa con respecto a las "tablas" y "tablones".
23. *Comunicaciones de la Capitanía de Puntarenas*. Serie Guerra #8.400.
24. Idem.
25. Idem.
26. ANCR. *Comunicaciones de la Comandancia y Capitanía de puerto de Puntarenas*. Serie Guerra #4.636.

27. Idem.
28. ANCR. *Movimiento marítimo en Puntarenas*. Serie Guerra #8.129.
29. ANCR. *Puntarenas. Libro de salida de buques*. Serie Guerra #8.842.
30. Idem.
31. Idem.
32. ANCR. *Comunicaciones de la Capitanía de Puntarenas. 1849*. Serie Guerra #8.400.
33. ANCR. *Puntarenas. Libro de salida de buques*. Serie Guerra #8.842.
34. *El Nicaragüense*. Granada, Nicaragua. Noviembre 24, 1855.
35. *Rivas a Sr. Ministro General*. Diciembre 20 de 1840. Serie Guerra #4.550, fo. 65.
36. ANCR. *Comunicaciones de la Comandancia y de la Capitanía del Puerto del Sur al Ministro de Guerra y Marina*. Serie Guerra # 8.647.
37. Véase Miguel Angel Herrera C. "Tabaco, tierra y poder". En: *Nuevo Amanecer Cultural*. Managua, 15 de setiembre de 1995.
38. ANCR. *Puntarenas. Libro de salida de buques*. Serie Guerra #8.842.
39. ANCR. *Libro de entrada de buques*. Serie Guerra #9.200.
40. Cfr. Iván Molina Jiménez. "Félix Martínez, comerciante". En: *Anuario de Estudios Centroamericanos*. Vo. 11, fascículo 1, 1985. p.p. 119-131.
41. Claudio, Véliz. *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago: Universidad de Chile. 1961. pp. 29-30.
42. Véase Miguel Ángel Herrera C. op. cit. 1999. p. 239.
43. ANCR. Alvarez, Puntarenas 25 de abril de 1837. Serie Guerra, # 10.365, fo. 15.
44. Correo del Istmo de Nicaragua. Nº 65. León, enero 9 de 1851.
45. El tema ha sido analizado por Iván Molina Jiménez en: "Félix Martínez, comerciante", véase En: *Anuario de Estudios Centroamericanos*. op. cit.

46. Cfr. Iván Molina J. op. cit. p. 124
47. op. cit. p. 86.
48. Idem.
49. Wells, op. cit. p. 11.
50. J. L. Stephens. *Incidentes de viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán*. Tomo I. San José: EDUCA, 1983. p. 292. El ministro Stephens tuvo oportunidad de conocer esta fragata, cuando se encontraba surta en el puerto de Acajutla, en 1839, y hace una extraordinaria descripción de la misma.
51. Véase Carta de Eduardo Wallerstein. En: *Correo del Istmo*. N°. 2. León, mayo 16 de 1849. Trimestre 1° y documentos citados de Jorge Stiepel. En: ANCR. *Comunicaciones del puerto de Puntarenas*, 1831, mayo 4. Serie Guerra y Marina # 9.783.
52. Cfr. En: *Decretos y Acuerdos Gubernativos. 1851-1853*. Granada, Imprenta del Orden, 1853. Fo. 297; y Movimiento Marítimo del puerto del Sur. Serie Guerra #8.647, fo. 69.
53. Stephens. op. cit.
54. La sirga es un cable que atado a un punto fijo desde un extremo, la tripulación de la embarcación se afirma y se impulsa en él para hacer avanzar a la nave. Esta técnica era utilizada en el mar, cuando no había viento, un grupo de marineros bajaba la lancha menor y remaba, remolcando a la nave mayor o viceversa. En el río San Juan, en Nicaragua, fue muy común su utilización por los bogas, que se servían de la sirga para remontar los raudales del río. Nota del autor.
55. Idem, p. 294.
56. Acuerdo (Sobre derechos de práctico en Realejo). En: *Correo del Istmo de Nicaragua*. N° 48. León, setiembre 12 de 1850. Trimestre 6°.
57. Idem.
58. ANCR. Cfr. Libros de la Capitanía del Puerto de Puntarenas. Serie Guerra y Marina.
59. Véase Jorge León Sáenz. *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica. 1821-1900*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1997. pp. 252-253.

60. Priest a Marcy. San Juan del Sur, 12 de junio de 1855. Documentos consulares de la Secretaría de Estado.
61. Véase Miguel Ángel Herrera C. op. cit. 1999.
62. Archivo IHNCA-UCA. *Bitácora de la Goleta "Granada"* C.I. Fays-soux. Item 134 A F117.20.FA #21. Fondo Guerra Nacional.
63. Cfr. Molina Jiménez, Iván. Artículo citado.
64. ANCR. 11 de mayo de 1840. Serie Guerra y Marina #4550.
65. "Acuerdo #374. Granada, 12 de marzo de 1853. *Decretos y Acuerdos Gubernativos. 1851-1853*. Granada: Imprenta del Orden. 1853. folio 323.
66. Managua, diciembre 23 de 1852 -Pineda. *Decretos y Acuerdos Gubernativos. 1851-1853*. Granada: Imprenta del Orden. 1853. folio 297.
67. Cfr. Miguel Ángel Herrera C. op. cit. p. 176.
68. William Wells. op. cit. p. 85.
69. José Dolores Gámez. *Historia Moderna de Nicaragua*. pp. 603-604.
70. ANCR. *Patente de navegación*. 14 de mayo de 1842. Serie Guerra #9.350.
71. Archivo IHNCA-UCA. Fayssoux a Walker. San Juan del Sur, junio 22 de 1856. Colección Fayssoux. Fondo Guerra Nacional.
72. Archivo IHNCA-UCA. Fayssoux a Walker."Schooner Granada, San Juan. July 1st., 1856. Colección Fayssoux. Fondo Guerra Nacional.
73. Francisco Ortega Arancibia. *Cuarenta años de historia*. Managua: Banco de América. 1975. p. 68.
74. ANCR. "Juan Bautista d'Yriarte. Puntarenas setiembre 1851". Serie Guerra y Marina #8.129, fo. 132.
75. "Informe del juzgado de primera instancia". En: *Correo del Istmo de Nicaragua*. N°. 77. León, 3 de abril de 1851.
76. ANCR. Wallis a Calvo. San José, junio 28 de 1856. Serie RREE. Caja #26. 1856. Inglaterra.

77. ANCR. George Stiepel a Comandante Gefe Supremo del Estado. Puntarenas, 4 de mayo de 1831. Serie Guerra y Marina, #9.783, fo. 1 y 2.
78. ANCR. Comunicaciones de la Capitanía del puerto de Puntarenas. Henry Gottel, 1852, agosto 14. Serie Guerra y Marina # 9.943, fo. 38-39.
79. ANCR. Puntarenas, 23 de febrero de 1851. Serie Guerra y Marina #8.129.
80. ANCR. Cordero. Puntarenas, junio 13 de 1842. Serie Guerra y Marina #9.329, fo. 41.
81. ANCR. Ramón Castro al Ministro General del despacho. Puntarenas, marzo 2 de 1831. Serie Guerra y Marina #9.782, fo. 1.
82. ANCR. Coronado a Sr. Ministro General de Estado. Caldera, febrero 1º de 1840. Serie Guerra y Marina #4.550, fo. 4.
83. ANCR. Libro de entrada de buques. 1848 y 1849. Serie Guerra #9.200.
84. ANCR. Libro de entrada de buques. 1848 y 1849. 13 de julio de 1848. Serie Guerra #9.200.
85. *Correo del Istmo*. #28. Se refiere al fuerte comerciante francés Pedro Roauhauud, residente en Granada. El bergantín "Laura Anna" sobrevivió a esa falsa noticia.
86. John L., Stephens. T I. op. cit. pp. 307-308. Por las descripciones que del ritual de la práctica mágica hace el autor, se supone que era el del Walagallo, muy practicado entre garífunas y miskitos de la costa del Caribe centroamericano.
87. ANCR. Comunicaciones del Capitán de Puerto de Puntarenas. 15 de febrero de 1847. Serie Guerra y Marina #8.647.
88. ANCR. Puntarenas. Copiador de comunicaciones, 1845, 1846, 1847. 26 de octubre de 1846. Serie Guerra y Marina #8.841.
89. Puntarenas, 2 de octubre de 1847. Idem.
90. John L., Stephens. op. cit. p. 309.
91. ANCR. Cfr. Libros de la Capitanía del Puerto de Puntarenas. Serie Guerra y Marina.

92. Priest a Marcy. San Juan del Sur, 12 de junio de 1855.
93. Véase Miguel Angel Herrera C. op. cit. 1999.
94. Archivo IHNCA-UCA. *Bitácora de la Goleta "Granada"* C.I. Faysoux. Item 134 A F117.20.FA #21. Fondo Guerra Nacional.
95. ANCR. Rivera. Puntarenas, 25 de febrero de 1842. Serie Guerra y Marina #9.329 fo. 3.
96. ANCR. Coronado a Sr. Ministro General de Estado Caldera, Febrero 1º. De 1840. Serie Guerra #4.550, fo. 4.
97. John L., Stephens. op. cit. p. 311.
98. William, Wells. op. cit. p. 59.
99. ANCR. Puntarenas. *Libro de salida de buques*. Serie Guerra y Marina #8.842.
100. Idem.
101. Idem.
102. Idem.