

# ROBOS, ULTRAJES Y CAUTIVERIOS

LOS PUERTOS DEL CARIBE DE COSTA RICA  
(siglos XVI al XIX)



ELIZET PAYNE IGLESIAS



Este libro estudia los puertos del Caribe de Costa Rica entre los siglos XVI y XIX. Tiene como objetivos explorar las condiciones que gestaron esos espacios, en particular aquellas relacionadas con la búsqueda de oro, de rutas transístmicas y comerciales, así como de control de la mano de obra indígena. Además, se analizan las razones que llevaron al abandono, traslado y habilitación de los puertos a través del estudio de sus geografías, condiciones climáticas, recursos naturales y humanos. El texto también indaga el papel de los caminos, sus condiciones, el acarreo y los sistemas de transporte utilizados para el trasiego de pasajeros y mercaderías. Aborda las condiciones defensivas en la costa, las actividades piratas y de contrabando realizadas con los zambos-mosquitos e ingleses. Los puertos en estudio son: Suerre, Matina, Moín, Portete y Punta Blanco (actual Limón).

ISBN: 978-9930-9758-9-3







# **ROBOS, ULTRAJES Y CAUTIVERIOS**

**LOS PUERTOS DEL CARIBE  
DE COSTA RICA**

(siglos XVI al XIX)



# ROBOS, ULTRAJES Y CAUTIVERIOS

LOS PUERTOS DEL CARIBE  
DE COSTA RICA

(siglos XVI al XIX)

ELIZET PAYNE IGLESIAS



387.109

P346r

Payne Iglesias, Elizet

“Robos, ultrajes y cautiverios”: los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX.) E. Payne I., Primera edición. - San José, Costa Rica. - Universidad de Costa Rica: CIHAC, 2022.

xv, 222 p.; ilus. b/n y color; 21 x 16 cm.

Versión digital

ISBN 978-9930-9758-9-3

I. Puertos – Costa Rica – Siglos XVI a XIX. II. Descubrimiento y exploraciones – Costa Rica. III. Proyectos de desarrollo económico – Costa Rica. IV. Transporte marítimo – Costa Rica. V. Trabajo y trabajadores. VI. Población indígena. VII. Piratería. VIII. Cacao. XIX. Comercio – Historia – Siglos Siglos XVI a XIX. I. Título

La impresión de esta obra contó con el apoyo económico de la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica.

Comité editorial:

Dr. Kevin Coleman, University of Toronto

Dr. David Díaz Arias, Universidad de Costa Rica

Dr. Marc Edelman, City University of New York

Dr. Michel Gobat, University of Pittsburgh

Dra. Christine Hatzky, Leibniz Universität Hannover

Dr. Jeffrey L. Gould, Indiana University

Dr. Lowell Gudmunson, Mount Holyoke College

Dra. Montserrat Llonch, Universidad Autónoma de Barcelona

Dr. George Lomné, Université Paris-Est Marne-la-Vallée

Dr. Héctor Pérez Brignoli, Universidad de Costa Rica

Dr. Eduardo Rey Tristán, Universidad de Santiago de Compostela

Dr. Ronny Viales Hurtado, Universidad de Costa Rica

Dra. Heather Vrana, University of Florida

Dr. Justin Wolfe, Tulane University

Primera edición, 2022.

Corrección filológica: M.L. Mariela Mata Li.

Diseño, portada, diagramación y control de calidad: Adriana Araya Esquivel.

Corrección de pruebas: La autora.

Imágenes de la portada: Mapa del curso del río Matina con indicación de sus recursos e infraestructura. 1738. Fuente: AGI. MP-Guatemala, 023 (1738).

© Centro de Investigaciones Históricas de América Central.

© Elizet Payne Iglesias.

Prohibida la reproducción total o parcial. Todos los derechos reservados.

Hecho el depósito de ley.

## Contenido

<i>Índice de figuras</i> .....	xi
<i>Índice de cuadros</i> .....	xiii
<i>Introducción</i> .....	1
Capítulo 1	
El puerto de Suerre en el proceso de conquista y colonización española en el Caribe de Costa Rica (1527-1637) .....	9
Introducción .....	9
Suerre y su tránsito del periodo precolombino al colonial.....	12
El Desaguadero y Suerre en contexto.....	15
Granada, el Desaguadero y Suerre .....	16
Suerre, Nuevo Cartago y Costa Rica .....	24
La colonización del Valle Central y el puerto de Suerre .....	28
La defensa de Suerre .....	31
Resistencia indígena en la región de Suerre .....	34
El eje Suerre-Matina a principios del siglo XVII .....	35
Capítulo 2	
El puerto de Matina: sus orígenes y población .....	43
Introducción .....	43
Matina: su habilitación .....	45
El camino a Matina.....	48

La población de Matina y la mano de obra indígena y esclavizada .....	52
 Capítulo 3	
Recursos naturales, producción y comercio en Matina.....	63
Introducción .....	63
La producción cacaotera entre 1650-1750.....	64
El comercio por Matina.....	78
El comercio ilegal.....	87
 Capítulo 4	
Las ofensivas contra la costa caribe de Costa Rica y su defensa .....	97
Introducción .....	97
La presencia pirata en la costa caribe y sus primeros impactos.....	98
Los zambos-mosquitos y los ingleses en la costa caribe.....	102
Las primeras planificaciones defensivas .....	111
 Capítulo 5	
El puerto de Matina: región, recursos y población en el siglo XIX.....	127
Introducción .....	127
El valle de Matina: región y recursos naturales.....	130
Matina: situación y necesidad de un puerto en el Caribe .....	138
Población y colonización de Matina y su valle.....	141
Actividad comercial de Matina en el siglo XIX .....	150
 Capítulo 6	
Moín, Portete y Punta Blanca: sus funciones económicas y militares (siglos XVII al XIX).....	155

Introducción .....	155
Las condiciones portuarias de Moín o Salt Creek .....	157
Moín en la época independiente .....	160
El comercio por Moín y otros desembarcaderos .....	167
Portete y Punta Blanca (Limón) .....	188
<i>Conclusiones generales</i> .....	195
<i>Fuentes y bibliografía</i> .....	201
Fuentes primarias manuscritas .....	203
Archivo General de Indias .....	201
Archivo Nacional de Costa Rica .....	201
Fuentes primarias impresas .....	203
Bibliografía .....	204



## Índice de figuras

Figura 1: Casa de recreo del cacique Suerre .....	14
Figura 2: Integración territorial de Costa Rica entre 1539 y 1540 .....	19
Figura 3: Muerte de Diego Gutiérrez .....	27
Figura 4: Puerto de Suerre .....	32
Figura 5: Incurción de los zambos-mosquitos a Moín .....	44
Figura 6: Camino al Valle y Costa de Matina desde Cartago. 1737 .....	50
Figura 7: Recua de mulas hacia Matina .....	51
Figura 8: Ubicación de Matina a principios del siglo XVIII .....	52
Figura 9: Mapa del curso del río Matina con indicación de sus recursos e infraestructura. 1738 .....	68
Figura 10: Cacaotales del valle de Matina. 1790 .....	70
Figura 11: Ataque zambo-mosquito a Matina .....	104
Figura 12: Llegada del zambo-mosquito Aníbel en 1721 .....	106
Figura 13: Expedición a Matina por el gobernador Carrandi y Menán en 1737 .....	117

Figura 14: Perfil principal del fuerte de San Fernando de Matina .....	120
Figura 15: Plano del fuerte de San Fernando de Matina .....	120
Figura 16: Asesinato de Fernández de la Pastora por los zambos-mosquitos .....	125
Figura 17: Camino a Matina y la costa del Norte desde Cartago. 1838 .....	129
Figura 18: Plano de Moín con indicación de las casas habitadas, los comerciantes y la bandera. 1870 .....	171
Figura 19: Desembarque de los ingleses en Portete .....	189

## Índice de cuadros

Cuadro 1: Acuerdos protocolizados de comercio por Matina y sus desembarcaderos con el exterior (1638) .....	80
Cuadro 2: Embarcaciones en Matina (1686-1693) .....	81
Cuadro 3: Autoridades españolas involucradas en contrabando con ingleses y zambos-mosquitos. 1700-1800 .....	88
Cuadro 4: Acciones ofensivas contra la seguridad de Matina y de Costa Rica. Siglo XVII .....	101
Cuadro 5: Incursiones zambo-mosquitas e inglesas en el Caribe de Costa Rica .....	103
Cuadro 6: Presupuesto para la construcción del fuerte de Matina .....	119
Cuadro 7: Barrios de Matina con sus propietarios y población. 1838 .....	135
Cuadro 8: Barrios, haciendas y población en Matina. 1838 .....	143
Cuadro 9: Relación de los efectos introducidos en Matina. Abril y septiembre de 1836 .....	152
Cuadro 10: Valor de los efectos comerciales introducidos por Matina. Mayo de 1836 .....	153

Cuadro 11: Movimiento marítimo de Moín. 1838-1841 .....	168
Cuadro 12: Inventario de los fusiles, las municiones de guerra, las cadenas, los fierros de trabajar y otros. Moín. 1844 .....	182
Cuadro 13: Presupuesto de la tropa de Moín. Septiembre de 1842 .....	183
Cuadro 14: Puestos y nombres del destacamento de Moín. Octubre de 1842 .....	184

Los puertos se construyen como sitios de importancia histórica por su ubicación y facilidades naturales de comunicación. Estos son, en principio, espacios de llegada y tránsito de personas y artículos de los más diversos orígenes y propósitos, a la vez que, casi siempre, su fundación responde a los requerimientos político-estratégicos que benefician a las sociedades fundadoras o usuarias del puerto. Algunos puertos se constituyen en sitios prioritarios y de gran importancia para las economías y las sociedades a través de los cuales se llevan a cabo actividades trascendentales a nivel continental o mundial; este fue el caso de los establecidos por los españoles en América como Veracruz, La Habana, Portobelo o Cartagena de Indias. Otros puertos, en cambio, brindan servicios locales o regionales más limitados y pueden tener un *hinterland* o un entorno mucho más restringido. En la mayoría de los casos, estos últimos se encuentran en lo que denominamos espacios de frontera como Truxillo en Honduras o Matina/Moín en Costa Rica.

---

1 Este trabajo ha sido posible gracias al apoyo de la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica y del CIHAC y forma parte del programa de investigación “Las sociedades coloniales entre la tradición y la modernidad”; la investigación fue llevada a cabo con cuatro proyectos que versaban sobre los puertos del Caribe de Costa Rica desde el siglo XVI hasta el siglo XIX y se realizaron entre el 2011 y el 2018. Estos fueron: “La historia de los puertos en el Caribe centroamericano, 1502-1821”, B-1061 (2011-2012); “El puerto de Matina, desde su habilitación hasta la creación de puerto Limón (1811-1872)”, B-3138 (2013-2014); “El puerto de Moín. Sus funciones económicas y militares en el Caribe de Costa Rica (1650-1870)”, B-8199 (2015); “El Puerto de Matina y sus desembarcaderos. Economía, sociedad y defensa en el Caribe de Costa Rica (1632-1810)”, B-5069 (2018-2019).

De manera que, en la época que interesa para el estudio (siglos XVI al XIX), los puertos fundados o establecidos por los hispanos en el istmo centroamericano fueron sitios fundamentales de poder político-estratégico para la consolidación y la permanencia del dominio hispano, por lo cual la Corona persistió en mantenerlos como espacios de las llamadas “tierras realengas” que se adjudicaban a nombre del rey. Más adelante, en el tránsito entre la época colonial e independiente y federal, los puertos fueron espacios esenciales para consolidar las economías de exportación e importación, así como para el tránsito de las ideas de modernidad, progreso y libre comercio.

Los primeros puertos o desembarcaderos que comenzaron a operar durante la conquista del Caribe sur del istmo centroamericano pueden datarse entre 1529 y 1544. Estos se encontraban localizados a lo largo de la zona costera, entre las desembocaduras del río San Juan y la provincia de Veragua. Varios fenómenos explican la presencia hispana en los atracaderos, entre ellos, la exploración del río San Juan para procurar una ruta hacia el Caribe y así consolidar lo que se suponía era el “Estrecho Dudoso”, cuyo nombre deriva de la búsqueda incesante de una vía interoceánica. Otro aspecto fundamental era llegar a las tan ansiadas fuentes de oro que habían comenzado a hacer famosa a la “costa rica” desde el temprano siglo XVI.

Aunque fueron numerosos los atracaderos de la costa Caribe, este libro toma en cuenta los puertos o los desembarcaderos que tuvieron mayor vigencia después de la conquista y la colonización de Costa Rica. En este sentido, nos referiremos a Suerre y Matina como puertos oficiales y, con posterioridad, a sus desembarcaderos alternos de Moín, Portete y Punta Blanca.<sup>2</sup>

---

2 En el curso de la conquista y hasta los primeros años del siglo XVII se intentó abrir puertos en lo que hoy es el Caribe sur de Costa Rica. No obstante,

La historiografía sobre puertos del Caribe centroamericano y de Costa Rica en particular resulta bastante limitada. En su mayoría, la historia toma en cuenta estos sitios como simples apéndices económicos de las economías de exportación, tanto de la época colonial como posterior a esta etapa. Un intento importante se realizó en el país durante un simposio realizado en el 2001 sobre entidades portuarias y sus movimientos comerciales en la costa pacífica, el cual se llevó a cabo bajo el nombre de Simposio Historia Marítima del Pacífico, cuyos productos fueron publicados en la *Revista de Historia* N° 43.<sup>3</sup> En 2011, el *Boletín de la Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos Centroamericanos (AFEHC)* compiló un *dossier Historia de los puertos en Centroamérica y en el Caribe*. Las temáticas fueron variadas, lo cual permitió abrir un portillo a los estudios sobre puertos en la región. De esta forma, dichos análisis tratan acerca de la historia de las relaciones económicas, sociales, geopolíticas y de prácticas religiosas.<sup>4</sup>

---

las repetidas rebeliones de los indígenas y la difícil comunicación impidieron la permanencia de desembarcaderos de larga data en esta sección de la costa. Desde 1538, con la presencia de Juan Sánchez de Badajoz, aparecen el fuerte de San Marcos y el de Marbella en esta región. Con la fundación y la posterior caída de Santiago de Talamanca (1605-1610) en manos de los indígenas descontentos por los abusos cometidos por los españoles, las pretensiones de establecer un comercio constante hacia Portobelo y Cartagena de Indias por el Caribe sur se acabaron para siempre. Prueba de esta situación fueron las constantes rebeliones que se presentaron en la región, en particular las de 1615, 1616, 1618 y 1709.

- 3 *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001). Los artículos sobre Costa Rica son: Juan Carlos Solórzano. "Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)", *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 93-142; Ana Cecilia Román Trigo. "Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930", *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 265-287; Jorge León. "Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850", *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 289-346.
- 4 El *dossier* contó con las contribuciones de Carmela Velázquez. "Jesús en el imaginario de los hombres y las mujeres de los puertos de Centro América y el Caribe"; Jorge León. "IncurSIONES contra el comercio colonial: evidencias para

Retomando el tema de los estudios marítimos y portuarios en Costa Rica, se ha de reconocer que la región del Caribe ha sido mucho menos analizada, a pesar de que cuenta con numerosas evidencias arqueológicas y documentales sobre el funcionamiento de desembarcaderos españoles desde el siglo XVI temprano. Estos desembarcaderos se establecieron motivados por el tránsito entre ambos océanos, particularmente a través del río San Juan y la exploración de la región ístmica de Costa Rica. Vale agregar que, desde 1510, los españoles ya tenían bien definido el istmo de Panamá, en lo que llamaron Castilla del Oro, como el sitio de trasiego más importante entre el mar del Norte y el mar del Sur, puesto que ahí se localizaba la zona ístmica más angosta del continente. Por esta escogencia, los puertos del resto del istmo pasaron a tener un papel secundario en el comercio colonial.

Si bien es cierto Suerre fue muy bien descrito de primera mano por el soldado italiano Girolamo Benzoni en su libro *Historia del Nuevo Mundo*<sup>5</sup> de 1565, este no ha sido objeto de interés para las investigaciones históricas.

---

el Pacífico centroamericano, 1570-1825"; Sergio Paolo Solano. "Las disputas por el control del mercado laboral en los puertos del Caribe colombiano, 1850-1930"; Ana María Botey. "La definición del puerto de Puntarenas: una historia de vicisitudes"; Óscar Campos. "Puerto El Triunfo: la disputa de intereses regionales en el oriente salvadoreño, 1894-1918"; Maikel Fariñas. "Asociacionismo y urbanización costera: Una pesquisa en torno al litoral norte de La Habana (1920-1958)"; Miguel Ángel Herrera. "De los puertos en la laguna de Granada y su río Desaguadero. Resignificaciones de un espacio colonial. Siglos XVII-XIX"; Ingris Lagos y Pastor Gómez. "Puerto Caballos: nacimiento, evolución y muerte de una quimera transoceánica (1541-1607)"; Ethel García. "El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX"; Elizet Payne. "Costas, islas y fronteras en la formación del Estado-nación en Honduras". Todos estos se encuentran en *Boletín AFEHC* N°57 (2011). La página original ha desaparecido. Pueden encontrarse referencias sobre esta publicación en <https://blogdelaamhe.wordpress.com/2011/01/12/afehc-boletin-de-la-afehc-del-2010-12-04/>

5 Girolamo Benzoni. *Historia del Nuevo Mundo* (Madrid: Alianza Editorial, 1989).

La arqueología ha mostrado interés por el reconocimiento del cacicazgo de Suerre, que constituía una amplia región entre el río Sarapquí y la costa caribe. En este sentido se encuentra el trabajo pionero de Maritza Gutiérrez y Luis Hurtado de Mendoza, “Arqueología de Suerre, costa central atlántica, Costa Rica”, publicado en 1986.<sup>6</sup> Dicho trabajo señala que el entorno de Suerre se extiende hasta el sitio más importante de esta sociedad, el cual se considera que fue el actual lugar llamado Las Mercedes. Más recientemente, Eugenia Ibarra y Paula Pérez proponen, con evidencia arqueológica, etnohistórica y geográfica, la ubicación de este cacicazgo en el sitio Las Mercedes.<sup>7</sup>

En el caso de Matina, como puerto de la época colonial, este ha sido convenientemente estudiado por diversos autores, entre ellos se destaca el trabajo aún no superado de María Eugenia Brenes, “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica”,<sup>8</sup> donde se estudia el papel crucial que este puerto cumplió en el funcionamiento del contrabando en la costa caribe. También lo investigó Carlos Rosés Alvarado y Philip McLeod en sus tesis sobre la producción

---

6 Maritza Gutiérrez y Luis Hurtado de Mendoza. “Arqueología de Suerre, costa central atlántica, Costa Rica”, *Vinculos* 12(1-2,1986), 1-20.

7 Eugenia Ibarra Rojas y Paula Pérez Briceño. “¿Corresponde el pueblo indígena Suerre del siglo XVI al asentamiento arqueológico de Las Mercedes (1000-1500 d.C.) del Período Tardío del Caribe central de Costa Rica? Una propuesta interdisciplinaria”, *Cuadernos de Antropología*, (Julio-diciembre, 2021, 31(2), 1-27. Otros estudios de carácter etnohistórico y arqueológico son: Eugenia Ibarra. “Los indígenas de la cuenca del río San Juan (o Desaguadero) en el siglo XVI ante el descubrimiento español del río”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 40 (2014), 115- 137; Ricardo Vázquez y Rosenswig, R. “Las Mercedes: surgimiento de un importante centro sociopolítico en Línea Vieja. Vertiente Caribe Central, Costa Rica”, *Canto Rodado*, 11 (2016), 107-139.

8 María Eugenia Brenes. “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica (San José: Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica), 1976.

de cacao en el valle de Matina.<sup>9</sup> Asimismo, Juan Carlos Solórzano ha abarcado este tópico a través de sus numerosos estudios sobre el comercio exterior de Costa Rica y las regiones económicas que caracterizaban a esta provincia.<sup>10</sup> Otros autores que han planteado el tema de Matina son Carlos Meléndez, con su exploración acerca de la economía de plantación cacaotera; Claudia Quirós, quien analizó la economía cacaotera y la élite de encomenderos en el siglo XVII; y Eduardo Madrigal, cuya investigación trató la conformación de un núcleo importante de cacaoteros que no formaban parte de la élite cartaginesa, pero tuvieron acceso a cacotales.<sup>11</sup>

El primer capítulo de este texto pretende analizar el puerto de Suerre y su entorno, desde el temprano siglo XVI hasta la década de 1630. Resulta fundamental estudiar aquí las condiciones que gestaron este espacio, en particular aquellas relacionadas con la búsqueda de oro, de una ruta comercial y de mano de obra indígena sometida. A pesar de la fracasada conquista en dicha región, Suerre trascendió como puerto hasta la colonización del Valle Central a partir del cual, nuevamente, fue rehabilitado con el fin de

---

9 Carlos Roses Alvarado. "El ciclo del cacao en la economía colonial de Costa Rica", (San José: Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1975); Philip MacLeod. "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22 (1996), 83-107.

10 Juan Carlos Solórzano. "Comercio exterior de la provincia de Costa Rica" (San José: Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1977); Juan Carlos Solórzano. "Comercio y regiones de actividad económica", *Geostmo*, 1 (1987), 92-110.

11 Carlos Meléndez. *Costa Rica, tierra y poblamiento* (San José: Editorial Costa Rica, 1977); Claudia Quirós. *La era de la encomienda* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001 (4º reimpresión); Eduardo Madrigal. "Otra mirada a las redes sociales clonales: Los cacaoteros de Cartago en el siglo XVII", *Poder, economía y relaciones sociales en el reino de Guatemala* (Coordinadoras: Carmela Velázquez Bonilla y Elizet Payne Iglesias) (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2014), 103-112.

conectar la provincia con los cercanos puertos del Caribe, en especial con Portobelo y Cartagena de Indias.

El abandono de Suerre por Matina en la década de 1630 es tratado en el capítulo 2. Matina emergió como puerto en un contexto de apertura de las relaciones con Portobelo y Cartagena de Indias y permaneció como tal hasta bien entrado el siglo XIX, hasta el momento en que se habilitó el puerto de Limón en la década de 1870. Este apartado se centra en el análisis de su geografía, sus condiciones climáticas y sus recursos naturales y humanos. También toma importancia al papel de los caminos, sus condiciones, el acarreo y el transporte utilizado para el trasiego de mercaderías y pasajeros.

Continuando con el tema de Matina, el capítulo 3 pone el énfasis en los recursos naturales, la producción y el comercio en Matina y su entorno durante los siglos bajo dominio colonial. Primero, se estudian los recursos y la producción, en particular el cacao, y, con posterioridad, se aborda el comercio en Matina, así como sus relaciones hacia el interior de la provincia y el exterior. Un aspecto medular es tratar el asunto de las redes de contrabando, sus productos y los sujetos involucrados en el amplio espectro de estos intercambios.

Con el fin de abordar las condiciones defensivas de la costa caribe de Costa Rica entre los siglos XVI al XIX, el capítulo 4 indaga acerca de las actividades de la piratería y, más adelante, las incursiones zambo-mosquitas e inglesas a través de Matina y los desembarcaderos de Moín y Portete. Aquí se analiza, además, la política defensiva en la región caribe, la construcción de la fortaleza de San Fernando de Matina y su destrucción.

El capítulo 5 se concentra en el estudio Matina en el siglo XIX, desde el momento en los que rige su habilitación emitida por las Cortes de Cádiz hasta la apertura de Limón en la década de 1870. Toma en cuenta la formación de la región, los recursos, las redes comerciales y su población

en el siglo XIX. Da especial importancia a la existencia de una población de origen vallecentralino en Matina en el momento de la independencia política, la cual se mantuvo hasta la llegada de migrantes afrocaribeños después de 1870. De esta forma, se contribuye al reconocimiento de que la costa caribe del país no estaba deshabitada. Otro aporte fundamental es revelar que Matina, Moín y el resto de desembarcaderos contribuyeron a implantar la soberanía costarricense en esta disputada región.

Finalmente, este libro, en el capítulo 6, aborda también aquellos espacios que hemos denominado “puertos o desembarcaderos alternos”, que fueron Moín, Portete y Punta Blanca (actualmente Limón). Dichos puertos se convirtieron en puntos de apoyo del puerto central que era Matina, debido a las dificultades de embarque y desembarque que este presentaba. Los sitios alternos fueron además lugares ideales para las invasiones de piratas y de zambos-mosquitos y el ejercicio del contrabando.

## Capítulo 1

# El puerto de Suerre en el proceso de conquista y colonización española en el Caribe de Costa Rica (1527-1637)

### **Introducción**

Los primeros datos españoles sobre Suerre son bastante tempranos si se comparan con las referencias que se realizaron sobre otras regiones y sitios portuarios en Centroamérica. Dichos datos se refieren específicamente al cacicazgo de este nombre que surge en la documentación de 1527 a raíz de los primeros intentos por explorar una posible vía transístmica. En ese momento, y efectuada la conquista del Pacífico de Nicaragua y Nicoya, los españoles avanzaron hacia el este, procurando la salida del Mar Dulce o el lago de Nicaragua, la que resultó en lo que llamaron el Desaguadero o río San Juan.

En realidad, la ruta interoceánica recién inaugurada por los españoles había sido una vía de comercio muy importante en la época precolombina a través de la cual se trasegaba, entre otros recursos, el oro con destino a la región mesoamericana. Ya en el siglo XVI se crearon grandes expectativas de movilidad entre ambos mares, llamados enfáticamente mar del Norte y mar del Sur. De inmediato, los españoles dedujeron que estas facilidades debían ser aprovechadas para la búsqueda de oro, mano de obra indígena y otros recursos que resultaran de la conquista.

Sin embargo, las primeras referencias acerca del Mar Dulce o el lago de Nicaragua habían sido más tempranas y se originaron gracias a la empresa organizada desde España, la cual, ya en América, partió de Panamá y las Islas de las Perlas en manos del explorador Gil González Dávila, quien tomó posesión de dicho lago en 1522. De inmediato, “la Mar Dulce” avivó la imaginación de González Dávila, por lo que rápidamente consultó a los indígenas de la zona si este lago finalizaba en algún lado. El explorador no se equivocaba, pues suponía en el constante “flujo y reflujo” del lago, una evidente salida natural que permitiría una comunicación óptima entre ambos mares.<sup>12</sup>

Los avances militares rumbo al Desaguadero se convirtieron en prioridad del poder español establecido en Nicaragua, y, en 1529 se le encargó a Martín de Estete y Gabriel de Rojas la exploración del mencionado río. Otros exploradores también pretendieron la empresa, pero con pocos resultados, entre ellos, Hernando de Soto. Con posterioridad, en 1539, los exploradores Alonso Calero y Diego Machuca ensancharon aún más el panorama interoceánico al salir por el Desaguadero con destino a los puertos del istmo de Tierra Firme, el actual Caribe panameño.

Más adelante, este antiguo cacicazgo concentró la presencia hispana en el llamado puerto de Suerre y revivió en los relatos españoles a raíz de los enfrentamientos iniciales de conquista, protagonizados por Diego Gutiérrez y Rodrigo de Contreras, entre 1539 y 1545; este continuó siendo nominado y usado como puerto y base durante la conquista y la colonización de la provincia de Nuevo Cartago y Costa Rica en el periodo de 1560 a 1630.

El puerto de Suerre se encontraba localizado entre el río de su mismo nombre –hoy Parismina– y el Desaguadero o río San Juan y era un sitio de comercio regional muy importante

---

12 Pedro Mártir de Anglería. “Décadas del Nuevo Mundo”, *Nicaragua en los cronistas de Indias* (Managua: Edición Cultural Banco de América, 1976), 37.

desde la etapa precolonial. A raíz de la conquista, Suerre se estableció como puerto con el fin de mantener un centro de recepción de pertrechos militares y de abastos de alimentos, medicinas y ropa para el proceso de conquista. Sin embargo, conforme se reforzó la conquista y la colonización del Valle Central de Costa Rica, sus objetivos originales se modificaron, ya que el puerto tuvo que servir de desembarcadero de los primeros contactos de esta provincia con los puertos caribeños de Nombre de Dios o Portobelo y Cartagena de Indias.

El cacicazgo del cual deriva su nombre se encuentra entre el río Suerre o Parismina, que en su curso medio es el *Reventazón* y se origina en la Cordillera Volcánica Central. Eugenia Ibarra y Paula Pérez argumentan que el asentamiento principal de Suerre es ahora el sitio arqueológico de Las Mercedes, cuya población era de origen huetar. Este espacio mantenía relaciones de intercambio con otros poblados localizados al norte hacia el río San Juan, así como hacia en Valle Central como el valle del Guarco. También mantenía una salida al mar Caribe.<sup>13</sup>

La historia geológica de la zona comprende fenómenos provocados por desastres naturales como el cambio de curso del río Suerre, suceso que Carlos Molina Montes de Oca considera que ocurrió entre 1633 y 1636.<sup>14</sup> También, la zona sufrió frecuentes terremotos que no solo afectaron el Desaguadero, sino los puertos del Caribe de Costa Rica, al elevar los lechos marinos o fluviales.<sup>15</sup>

---

13 Eugenia Ibarra Rojas y Paula Pérez Briceño. "¿Corresponde el pueblo indígena Suerre del siglo XVI al asentamiento arqueológico de Las Mercedes (1000-1500 d.C.) del Período Tardío del Caribe central de Costa Rica? Una propuesta interdisciplinaria", *Cuadernos de Antropología*, (Julio-diciembre, 2021, 31 (2), 1-27.

14 Carlos Molina Montes de Oca. *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX* (San José: Euned, 2005), 312.

15 Los sismos han sido datados entre los años 1648, 1651, 1659, 1663 y 1677 para el siglo XVII.

Este trabajo se propone estudiar los orígenes y el papel que el puerto de Suerre jugó en torno a la búsqueda del Estrecho Dudoso y de las fuentes de oro y mano de obra indígena durante las décadas de 1520 y 1540, en el momento en que se pretendía la conquista de dicho territorio. Con posterioridad, el enfoque del análisis se concentra en la importancia de Suerre como puerto caribeño de la recién fundada provincia de Costa Rica, entre 1560 y 1632, con el fin de comprender el proceso de tránsito de una economía de guerra (conquista) a una economía basada en la ganancia mercantil y la producción de abastos; funciones importantes de Costa Rica en las últimas décadas del siglo XVI y las primeras del XVII.

### **Suerre y su tránsito del periodo precolombino al colonial**

La antigua provincia del Suerre prehispánico formaba parte de un amplio espectro de sociedades indígenas que habitaron el noreste de Costa Rica en la época de los cacicazgos tardíos (800-1540). Notable es que su ubicación haya sido escogida por los hispanos con base en la existencia de grupos ancestrales, los cuales habitaron la zona y habían desarrollado sociedades cacicales extendidas ampliamente entre el Desaguadero y lo que hoy en día es el río Parismina.

La importancia que Suerre y su puerto adquirieron de forma tan temprana en el marco de la exploración y la conquista del Desaguadero se considera un motivo para proponer que este sitio pudo haber servido como puerto regional en la época cacical, debido al tráfico de bienes entre el mar Caribe y el río San Juan. Eugenia Ibarra argumenta que la región de Suerre tuvo influencia mesoamericana, ya que contaba con recursos que eran esenciales para los mexicas, aunque se desconoce si era un enclave utilizado para el intercambio o si cumplía otras funciones.

En 1535 se afirmaba que el oro destinado al imperio azteca había salido por la vía del Desaguadero.<sup>16</sup>

En el momento del contacto, la zona de Suerre tenía cuatro caciques de importancia, según lo relata Girolamo Benzoni, testigo de la implacable y fracasada conquista de Diego Gutiérrez en 1540; estos caciques fueron: Suerre, Chupas, Camaquire y Cocorí. Aunque este territorio se reconoce como rico en oro, los españoles dijeron haber recibido oro de baja ley.<sup>17</sup> Con base en sus recursos y los relatos sobre la comida que servían los indígenas a los hispanos, se deduce que la dieta era adquirida de la variedad de productos animales y vegetales a través de la recolección, así como de la cacería, la pesca y la agricultura. Ellos contaban con múltiples recursos como maíz, frutos variados y multitud de aves, algunas domesticadas y otras silvestres y salvajes. Entre los animales, Benzoni refiere la presencia de jabalíes, pumas, jaguares, enormes serpientes sin veneno, monos, tapires, comadrejas y murciélagos.<sup>18</sup> También señala la existencia de tortugas de gran tamaño que venían a desovar a la costa, manatíes e iguanas.<sup>19</sup>

En el relato de Benzoni existen escasas referencias sobre la situación de los cacicazgos tardíos en el momento del contacto, pero este aventurero de origen italiano indica que los indígenas de Suerre poseían casi las mismas costumbres de los indios en general; sin embargo, llama la atención que no comían carne humana y “tienen una lengua fácil de

---

16 Eugenia Ibarra. *Fronteras étnicas en la conquista de Nicaragua y Nicoya: entre la solidaridad y el conflicto, 800-1544* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001), 59.

17 Girolamo Benzoni. *Historia del Nuevo Mundo* (Madrid: Alianza Editorial, 1989), 192-193.

18 *Ibid.*, 208-209.

19 *Ibid.*

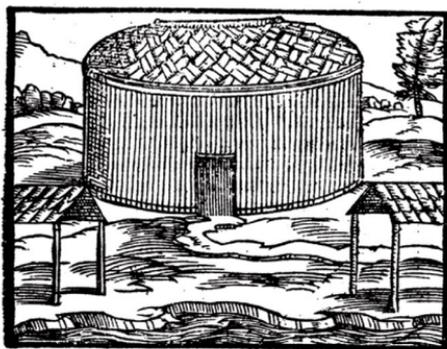
aprender y le llaman a la tierra *isca* y a los hombres *chiches*, a la enfermedad *estasa* y al oro *charuela*.<sup>20</sup>

Gracias a un grabado elaborado para la *Historia del Mondo Nuovo* de Benzoni, tenemos la mejor descripción de la casa de recreo del cacique de Suerre, la cual era en forma de óvalo, de unos 45 pasos de largo y 9 de ancho. Esta se encontraba cubierta y tejida finamente de hojas de palma entrelazadas,<sup>21</sup> como se observa en la siguiente ilustración:

Figura 1  
Casa de recreo del cacique Suerre

*DELL'HISTORIE DEL*

Casa benissimo coperta nella  
prouincia di Suere .



*QVESTA casa era fatta à modo d'vn'ouo ,  
e teneua di lunghezza quarantacinque passi, e di  
larghezza poco più di noue , era cerchiata di can  
ne , & coperta di foglie di palma , fatte à trec  
cie , benissimo lauorata ; vi erano ancora alcune  
altre case , però delle commune . Il Governatore  
nominò questo luogo la Città di san Francesco ,  
per esserui giunto in tal giorno . Poi vennero à  
rvisitar*

Fuente: Girolamo Benzoni, *La Historia del Mondo Nuovo*  
(Venecia: Appresso Francesco Rompazetto, 1565).

20 *Ibid.*

21 *Ibid.*, 194.

## El Desaguadero y Suerre en contexto

La incursión de Gil González Dávila en tierras del Pacífico centroamericano y su encuentro con la Mar Dulce o el lago de Nicaragua son procesos esenciales que explican la apertura y la consolidación de espacios portuarios, tanto en el lago como en el Desaguadero y la costa del Caribe. Tanta fue la importancia que vislumbró González Dávila a estos sitios que, en su *Memorial* de 1524, le solicitó al rey que le hiciera merced de tres islas en el lago y 10 leguas de tierra en la salida del Mar Dulce, la parte del mar del Norte y otro tanto en el mar del Sur, costa de Nicaragua.<sup>22</sup> Como visionario y estratega, González Dávila captó rápidamente las calidades de navegación, comercio y, sobre todo, las facilidades para la apropiación del oro de las sociedades indígenas en la extensa región que cubre el mar del Sur, el lago de Nicaragua y la posible salida inter oceánica que, a pesar de no haber sido explorada, él fue el pionero en deducir su existencia.

El mencionado explorador fue lo suficientemente hábil que se constituyó en el primero en proponer la defensa de los asentamientos portuarios, aunque en ese momento no se vislumbraba la presencia del llamado “peligro inglés”: “Otro si dize el dicho capitán que, porque, para hazer y efectuar lo suso dicho y para asegurar la tierra y las navegaciones de la mar del Sur y de la mar del Norte, avrá necesidad de hazerse dos fortalezas, una en la mar del Norte y otra en la mar del Sur.”<sup>23</sup>

A la toma de posesión del lago de Nicaragua o el Mar Dulce, los españoles prosiguieron con el objetivo de encontrar

---

22 “Memorial del capitán Gil González de Ávila. 1524,” León Fernández. *Colección de documentos para la Historia de Costa Rica* (en adelante CDHCR), Tomo IV (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 2-3.

23 *Ibíd.*

la salida de dicho lago, así como las tierras y las poblaciones localizadas en sus márgenes. Es en este contexto cuando se dio la expedición de Alonso Calero y Diego Machuca de Suazo, quienes invirtieron capital y reclutaron hombres para dicha empresa. A raíz de esta acción, Suerre surgió como una de las más importantes provincias indígenas al sur de la boca del Desaguadero. Los indígenas de las riberas del río San Juan y otros de la vertiente sur les ofrecieron mucha información a los hispanos, de formal tal que llegaron a la mencionada provincia; una de las primeras referencias dice que desde “Tori hasta Suere el agua va muy rezia y teneyz piedra; no es tan baxa como estotra que habeys pasado”.<sup>24</sup>

## **Granada, el Desaguadero y Suerre**

El puerto de Suerre cumplió un papel fundamental en el proceso de consolidación de la provincia de Nicaragua y, particularmente, en la exploración y la creación del río San Juan como ruta de tránsito hacia diversos destinos del mar Caribe, en especial con los puertos de Nombre de Dios—después trasladado a Portobelo— y Cartagena de Indias. La ciudad de Granada, fundada por Fernández de Córdoba en 1524, fue a los pocos años de asentada, el puerto lacustre que vincularía el comercio con el Caribe sur centroamericano.

En el siglo XVI temprano se ejecutaron los primeros esfuerzos por consolidar puertos en estas regiones alejadas de los principales centros de población. La apertura y el otorgamiento de facilidades portuarias fueron una

---

24 “Relación de lo que el magnífico señor capitán Alonso Calero ha visto y descubierto hasta hoy día en el viaje de descubrimiento que va del Desaguadero por el magnífico señor Rodrigo de Contreras, gobernador y capitán general en estas provincias de Nicaragua por su magestad”. León Fernández. *Conquista y poblamiento en el siglo XVII (relaciones histórico-geográficas)* (San José: Editorial Costa Rica, 1976), 49-57.

preocupación que surgió desde los primeros tiempos en la ruta del Desaguadero y puertos aledaños, por lo que una de las primeras medidas fue la solicitud de liberar de impuestos portuarios a estos primeros puertos. Tan pronto como 1527, los procuradores de la ciudad de Granada enviaron una solicitud al rey para que los vecinos y mercaderes de Granada fueran eximidos de pagar el 7.5 % por el término de diez años.<sup>25</sup>

Además, Granada no solo jugó un papel fundamental en la creación de la ruta del Desaguadero, sino en la consolidación temprana del puerto de Suerre. No obstante, ¿cuáles fueron estas motivaciones? En primer término, la apertura y la consolidación de la ruta transistmica –en ese momento llamado el “Estrecho Dudoso”–, así como la búsqueda de oro y mano de obra indígena en las regiones circundantes, según lo señala el mencionado documento de 1527, escrito por los procuradores de la ciudad de Granada, en el que también solicitan que se les libere a los conquistadores de pagar el diezmo de minas por diez años:

...por quanto a causa questa dicha cibdad es nuevamente poblada, y por no aver, como no ay, entre los yndios della, oro labrado, como lo a avido en la Nueva España y en otras partes, y las mynas questán descubiertas son muy lexos desta cibdad, ansy por esto como porque esta cibdad está cien leguas del más cercano puerto del norte de donde se an de traer las herramyentas y las otras cosas necesarias para sacar oro en las mynas, de cuya causa en estas partes valen las cosas a subidos precios, especialmente una barra de hierro treyn-ta pesos de oro, e un azadón ocho o diez pesos de oro, e todas las cosas de bastimento e aparexos

---

25 “Instrucciones a los procuradores de la ciudad de Granada. 1527.” León Fernández. *CDHCR*, Tomo IV (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 8-9.

para sacar el dicho oro a este respeto, que vuestra magestad, nos haga merced, porque la gente desta dicha cibdad se de e aplique a buscar mynas e a sacar oro dellas, que del oro que de las tales mynas sacáremos, no paguemos a su magestad más del diezmo por tiempo de diez años; la qual merced se entienda desde el día que se sacó el primer oro de las mynas; y que su magestad tenga por bien de mandar a sus oficiales nos rescivan en cuenta lo que oviéremos pagado hasta el día que nos concediere la dicha merced.<sup>26</sup>

Sin embargo, en forma muy temprana se comenzó a perfilar la lejanía de los sitios principales que se fueron consolidando en el siglo XVI temprano –como León y Granada en la banda pacífica de Nicaragua–, con respecto a los sitios de tránsito como el puerto de Suerre entre Nicaragua y el istmo de Panamá en el Caribe. Además, el puerto de Suerre se vio inmiscuido en el marco de la exploración y la definición de los límites entre Nicaragua, Castilla del Oro y Veragua. De ahí que Suerre se circunscribió en el entramado de una lucha entre grupos de poder; es decir, entre los españoles establecidos en Nicaragua y los que estaban asentados en el istmo de Panamá o Castilla del Oro. También se incluye el problema con respecto a Veragua y los amplios límites que esta provincia ocupaba entre Castilla del Oro y cabo Camarón en el oriente de Honduras. En ese entonces, Suerre ocupó parte de la provincia de Veragua, como se puede apreciar en el siguiente mapa:

---

26 *Ibid.*, 7-9.

**Figura 2**  
**Integración territorial de Costa Rica entre 1539 y 1540**



Fuente: Luis Fernando Sibaja, *El cuarto viaje de Cristóbal Colón y los orígenes de la provincia de Costa Rica* (San José: Euned), 206, 129.

Sumado a lo anterior y en el contexto de la rivalidad de los grupos de poder de las provincias de Nicaragua, Castilla del Oro, Veragua y, más adelante, Nuevo Cartago y Costa Rica, la ocupación de los puertos fue esencial. Nicaragua, a pesar de que consolidó muy pronto como ruta natural el Desaguadero, carecía de puertos apropiados en la desembocadura de su río principal, por lo cual, en algún momento, durante tiempos de Pedrarias Dávila, se procuró tomar los puertos localizados en el norte de la provincia de Honduras, tal y como lo señala el siguiente texto:

Otro si suplicamos a vuestra magestad nos haga merced que, por quanto esta governación no tiene límytes señalados, que vuestra magestad sea servido de mandar, que se entiendan los térmynos e límytes

desta gobernación desde el golfo de San Lúcar por la costa del sur hasta el río de Lenpe ynclusive, nordeste sudueste, de mar a mar, que entre el golfo y provincia de las Higüeras y puerto y cabo de Honduras, porque conviene al servicio de vuestra magestad e a la sustentación destas dos governaciones que se junten porque la una favorezca a la otra y se pueble y pacifique la tierra, y porque esta gobernación no tiene puerto nynguno a la mar del norte por donde se provea y bastezca de las cossas necesarias.<sup>27</sup>

La realidad del momento urgía el asentamiento en sitios portuarios, tanto con el fin de establecer poblaciones de españoles, como de habilitar puertos o desembarcaderos, puesto que no se podía: “vivir ni contratarse los destas cibdades y provincias sin los dichos puertos, ni los de los dichos puertos sin lo de acá recevir ningún fruto”.<sup>28</sup>

Estas luchas internas entre los conquistadores no se hicieron esperar, debido a que la presencia de oro era limitada en la zona. Por ello, el saqueo de este mineral se obtuvo en el más breve plazo y con la más brutal violencia para así hacer más rápida y rentable la empresa conquistadora.

Alrededor del Desaguadero se dieron muchas polémicas, en especial entre el gobernador de Nicaragua, Rodrigo de Contreras, y Alonso Calero, su subalterno, quien, en 1539, exploró el río San Juan bajo la orden del primero. Con la exploración del Desaguadero se logró conocer el lago de Nicaragua, los ríos y los puertos que se localizaban en ambos lados del río principal, así como extenderse hasta Guaymurás en el cabo de Honduras y Nombre de Dios en Tierra Firme o istmo de Panamá. También se reconocieron los recursos naturales de la zona y los pueblos de indios existentes.

---

27 *Ibid.*, 28-29.

28 *Ibid.*, 15.

La documentación colonial de este momento histórico abunda en información sobre los pleitos o los juicios llevados a cabo entre los distintos grupos de poder e, incluso, en el interior del mismo grupo conquistador. Muchos de estos juicios se componen de cientos de legajos en los que se compilan bastantes años de litigio. El conocido enfrentamiento entre Contreras y Calero se dio debido a la posesión de la ruta entre el Desaguadero, Suerre y Nombre de Dios. De esta forma, Suerre emergió como puerto y sitio estratégico en el contexto de la lucha por la jurisdicción de Veragua y de lo que poco más tarde –hacia 1540– sería la provincia de Nuevo Cartago y Costa Rica.

Por su parte, la presencia española en Suerre y sus alrededores generó muchos gastos de parte de los líderes y los capitanes de conquista. Estos lograban acumular grandes cantidades de oro y mercaderías, que servían para invertir en alimentos, pertrechos de guerra, medicinas y embarcaciones. En realidad, detrás de toda la armazón conquistadora se encontraba el apetito voraz del jefe conquistador, quien vendía comida, ropa y medicinas a los soldados, los que a su vez se endeudaban con los conquistadores y los mercaderes dueños del capital. Los litigios mencionados evidencian que las cantidades invertidas provenían del saqueo a poblaciones indígenas; por ejemplo, en la exploración del Desaguadero, se indica que se invirtieron en un primer momento 8 000 pesos de buen oro.<sup>29</sup>

También, en el viaje que hizo Machuca de Suazo para auxiliar a Alonso Calero en el Caribe, se montó una flota de catorce canoas cargadas con lo siguiente:

---

29 “Fragmentos de la reclamación presentada por Rodrigo de Contreras, exgobernador de Nicaragua, sobre los gastos que hizo en el descubrimiento del Desaguadero (1545)”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VI (Barcelona: Imprinta Pablo Dupont, 1907), 225-226.

...bastimentos e armas e bestidos que dio a muchos de los que con él fueron entonces, y en mucho maíz e puercos e aves e bastimentos que llevó e carne salada, según justa e común estimación podría valer lo que llevó y dio a los dichos soldados y las dichas canoas más de mil pesos de buen oro...<sup>30</sup>

En gran medida, la pugna interna por Suerre tenía que ver, según se anotó anteriormente, con la presencia de oro en la zona y su situación como puerto estratégico entre la salida del Desaguadero y el istmo de Panamá. Por lo cual, en la defensa de Suerre como parte de Nicaragua, los Contreras y sus allegados argumentaban:

... el dicho Rodrigo de Contreras e su gente descubrieron el dicho río de Suerre, e este testigo e otras muchas personas abrieron el camino por mandado del dicho Rodrigo de Contreras, e que sabe que hay mucho oro en él e que este testigo tomó a dos yndios que estaban muertos en el dicho pueblo de Suerre cierto oro, e que sabe que hay mucho rescate en él, e que mucho tiempo antes quel dicho Diego Gutiérrez viniese ni se supiese nueva del, lo tenía descubierto el dicho Rodrigo de Contreras...<sup>31</sup>

El prolongado pleito de Rodrigo de Contreras llegó a España y se inició en Valladolid en noviembre de 1549. En este se presentó una multitud de testigos, quienes aseguraron que Contreras era el descubridor del territorio de Suerre y que él había hecho camino porque era imposible entrar de otra forma, ya que no era tierra apropiada para meter caballos. El gran atractivo para la conquista de Suerre,

---

30 *Ibíd.*

31 *Ibíd.*, 230.

como se ha dicho, fue la fama de riqueza que había circulado entre los españoles.

Contreras además intentó consolidar otro puerto en la desembocadura del río San Juan; los testigos presentados en su contra indicaron que él había asentado este puerto y población en un “arenal que se cubre del dicho río e de la mar”, situado en la salida del mencionado río. Arenal que posiblemente era producto de los sedimentos arrastrados por el río, al que llamaron San Juan de la Cruz, en donde estableció un cabildo entre sus criados y marineros, aunque lo hizo de manera protocolaria con el fin de informar al rey que había fundado una población; esta fue abandonada, según lo señaló el testigo.<sup>32</sup>

Por parte del grupo liderado por Contreras, el objetivo de testificar contra la presencia de Diego Gutiérrez en la costa de Suerre era legitimar este territorio como parte de Nicaragua, estableciendo puerto y población en dicho punto, por lo cual argumentaban:

...dicho Rodrigo de Contreras estuvo en el dicho Desaguadero sabe este testigo que descubrió el dicho río de Suerre, porque antes quel dicho Diego Gutiérrez viniese, estando este testigo en el dicho puerto de San Joán de la Cruz (San Juan del Norte), vino gente de donde el dicho Rodrigo de Contreras quedaba y le dijeron cómo quedaba en el dicho río de Suerre e que concertaban de poblar allí un pueblo, e que se tenía mucha noticia que los yndios comarcanos al dicho río tenían mucho oro y eran ricos, e que después a sabido este testigo quel dicho Diego Gutiérrez estuvo en el dicho río e rescató mucho oro hasta que lo mataron...<sup>33</sup>

---

32 *Ibid.*, 234.

33 *Ibid.*, 231-232.

## Suerre, Nuevo Cartago y Costa Rica

Aunque la empresa conquistadora de Diego Gutiérrez a la zona de Suerre se considera un fracaso español, se ha de señalar que la capitulación otorgada en su nombre logró definir muy pronto la división entre las provincias de Nicaragua y Costa Rica, tal y como se menciona en el siguiente interrogatorio de 1545:

Item. Si saben, que la dicha tierra de Costa Rica está apartada de la provincia de Nicaragua, porque ay desde la dicha provincia de Costa Rica hasta la dicha cibdad de Nicaragua más de dozientas leguas, y está apartada de la boca del Desaguadero más de cient leguas; digan lo que saben.<sup>34</sup>

Asimismo, la documentación define muy tempranamente que el Desaguadero o el río San Juan forma parte de la provincia de Nicaragua, según se testifica: “por donde tiene por cierto que el dicho Desaguadero cae en los lymites desta gobernación”.<sup>35</sup>

A pesar de que lo relacionado con la presencia de Hernán Sánchez de Badajoz en el Caribe sur de Costa Rica no es el objeto del presente estudio, se ha de mencionar brevemente que, con la presencia de este conquistador en esa zona, se generó una nueva pugna en el interior de los grupos conquistadores; por un lado, los que defendían la conquista generada desde Panamá, quienes llamaron a este territorio “Veragua y Costa Rica”, y, por el otro, el grupo liderado por Rodrigo de Contreras, gobernador de Nicaragua, que apoyaban la región de Suerre como parte del “Desaguadero y Costa Rica”. Sánchez de Badajoz atormentó a los grupos

---

34 *Ibíd.*, 248.

35 *Ibíd.*, 347.

indígenas del Caribe sur y terminó siendo arrestado por las autoridades españolas a raíz de denuncias del maltrato indígena que envió Rodrigo de Contreras. Este problema se agravó cuando Contreras reclamó la región del río Sixo-la como parte de su gobernación y a la que denominó el Desaguadero y Costa Rica.

La empresa de Diego Gutiérrez estableció en Suerre su centro de operaciones, pues su fin era valorar y sostenerse en las cercanías al Desaguadero e internarse en el territorio de la provincia para procurar el buscado oro.

La idea de la importancia de este puerto persistió en la mente de muchos españoles, entre ellos, resulta interesante la opinión expresada por el obispo de Nicaragua, fray Antonio de Valdivieso al Consejo de Indias, donde hacía ver la necesidad de que se poblara dicho sitio en la barra:

Si la tierra que está en la barra del río se poblare, que es muy rica, comenzarán a venir navíos al puerto que está a la boca de él, que es muy bueno y muy fácil de tomar y con menos contrastes que el de Nombre de Dios, ternían los mercaderes noticia del viaje –porque es mejor que otro ninguno– aunque Nombre de Dios es más breve según dicen.<sup>36</sup>

En este informe, Valdivieso opinaba que la tierra alrededor de Suerre estaría poblada de no ser por el perjuicio que Rodrigo de Contreras le causó a la empresa de Sánchez de Badajoz a inicios de la década de 1540. Son bien conocidos los desacuerdos entre Valdivieso y la familia Contreras, situación que pagó con su muerte el obispo, en 1550, a manos de los mencionados gobernantes de Nicaragua.

---

36 Archivo Nacional de Costa Rica (en adelante, ANCR), “Carta de fray Antonio de Valdivieso, obispo de Nicaragua al Consejo de Indias, dada en Gracias a Dios, 20 de septiembre de 1545”. *Correspondencia. Relaciones Exteriores*. (transcripciones hechas por Manuel María de Peralta), 35, (s.f.).

En las tierras de Suerre, el gobernador de Nuevo Cartago y Costa Rica pobló la villa de San Francisco en honor al día del santo en que fue fundada, la cual se situó a unas treinta millas de la costa.<sup>37</sup> Recibió en esta la visita de dos caciques de la región llamados Suerre y Chupas y, según relata Benzoni, fueron convidados a almorzar con el gobernador. Este convite sirvió para que los hispanos indagaran acerca de la procedencia del oro y para conversar acerca de la nueva fe que practicaban los recién llegados y que pretendían imponer a los indígenas. Sería el inicio también de los crueles maltratos a los caciques y los indios de la región, aspecto que se abordará más adelante.

De acuerdo con León Fernández, uno de los primeros actos del gobernador Diego Gutiérrez, luego de haberse establecido en el mencionado sitio, fue mandar a pregonar que, bajo pena de cien azotes, nadie llamase aquella tierra Veragua, sino Cartago y Costa Rica.<sup>38</sup>

La presencia de Gutiérrez en el territorio de Suerre llenó a los pueblos indígenas de estupor y de odio contra los españoles, de tal forma que la violencia se desató de diversas formas; por parte de los hispanos, un sinnúmero de actitudes socavaron la voluntad de servicio y hospitalidad que tenían los naturales. La violencia procedía desde el apresamiento injustificado —como les sucedió a los caciques Camaquire y Cocorí—, el asesinato, el enfrentamiento directo en batalla hasta la obligación de entregar alimentos en cantidades desproporcionadas para la economía indígena y la exigencia de entregar el oro e informar sobre la existencia de las fuentes de ese metal. Con base en Benzoni, los indígenas aprendieron rápidamente

---

37 *Ibíd.*, 194.

38 Con base en Oviedo, libro 30, capítulo 2, véase: Tomo I. León Fernández. *CDHCR* (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 156.

la palabra oro, que en su idioma se decía “charuela”.<sup>39</sup> Esta situación trascendió cuando, a raíz del enfrentamiento en el que murió Diego Gutiérrez, los indígenas indignados repetían en español: “Toma oro, cristiano; toma oro, cristiano”<sup>40</sup> y que se observa en el siguiente grabado del libro de Benzoni:

Figura 3

Muerte de Diego Gutiérrez

*DELL'HISTORIE DEL.*

Come gl'Indiani coluano l'oro in bocca à gli Spagnuoli, & dell'habito che lor portano in diuerfi lochi di terra ferma .



QUEGLI, che pigliano vini, spetialmen-  
te i Capitani, legateglì le mani & i piedi, get-  
tatigli in terra, coluano loro dell'oro in bocca,  
dicendo, mangia, mangia oro Cristiano, et per più  
stratio, & vituperio, con cortelli di pietra For-  
caia, cl'egli tagliaua vn braccio, chi d'vna spalla,  
chi d'vna gamba, & arrostitola sopra i carboni,  
cantando

Fuente: Girolamo Benzoni, *La Historia del Mondo Nuovo* (Venecia: Appresso Francesco Rompazetto, 1565).

39 *Ibid.*, 208-209.

40 *Ibid.*, 208-201.

## **La colonización del Valle Central y el puerto de Suerre**

Más tarde y en el contexto de la conquista y la colonización del interior de Costa Rica, entre 1560 y 1601, tanto el puerto de Suerre como la desembocadura de los ríos cercanos fueron puntos obligados para la ejecución de las actividades. Aunque la entrada en esta región del padre Estrada Rávago en 1560 fue otro fracaso hispano, la conquista y la colonización de la provincia se consolidó en poco tiempo. Suerre volvió a resurgir como el puerto del Caribe de Costa Rica, lo que perduró hasta inicios del siglo XVII. Dicha expedición del fraile desembarcó en el llamado puerto de San Jerónimo, donde tomó posesión de la tierra, “puso sus cruces y mojones” y luego fundó una villa a la que nombró Castillo de Austria, con sus justicias, alcaldes, regidores y oficiales de la Real Hacienda. Esta villa estuvo localizada en el Caribe sur, la región que hoy es Bocas del Toro en Panamá. La población tuvo escasa duración, porque, en vista de que la villa no estaba localizada “en parte suficiente”, la mudó al río del puerto de Suerre, “donde la situó e fundó, por ser lugar dispuesto e conveniente para la dicha población y estar más en comarca de los naturales de la tierra”.<sup>41</sup> El relato del cabildo cuenta que los indígenas del lugar mostraron resistencia y que los hombres de Estrada Rávago comenzaron a pasar hambre y muchas limitaciones. De los trescientos hombres que salieron de Granada en esta empresa, cincuenta murieron debido al hambre, las enfermedades y el enfrentamiento con los naturales.

Aún conociendo sus limitaciones, Suerre fue el puerto de referencia del grupo de conquistadores que dirigía la segunda etapa de la conquista de Costa Rica. Por ejemplo, ellos sabían lo siguiente:

---

41 *Ibid.*, 73-74.

...el puerto es boca de río y no puede entrar por él sino caravela o fragata, y esto en tiempo de vendavales; porque quando corrieren las brisas se cree que avrá baxío por la mucha arena que trae la mar; a la boca del puerto ay un morro que desde allí con piedras se puede estorvar que nadie tome el puerto; desde allí al *Nombre de Dios* ay quarenta leguas y se navega junto a la tierra donde ay puertos y ríos seguros; el ancho de mar a mar será veinte y cinco leguas y prolóngase la tierra hasta dar en *Nicaragua*.<sup>42</sup>

La empresa Cavallón-Estrada Rávago da una idea de las variaciones estratégicas utilizadas por los hispanos provenientes de Nicaragua en este nuevo intento de conquista a partir de 1560. En primer término, las rutas seguidas indican dos situaciones. Por un lado, el aprovechamiento de la condición ístmica debido a la cual había que explorar las costas, los puertos y las poblaciones de ambos mares y, por el otro, la fundación de una ciudad en el centro del territorio (primero Garcimuñoz y después Cartago), que se convertiría en el punto neurálgico desde donde fluiría la nueva vida de la recién estrenada provincia de Costa Rica.

A pesar de los constantes intentos por conquistar la provincia de Suerre, esta no logró consolidarse bajo el dominio hispano. Se desconoce la cantidad de indígenas que tenía al inicio de la conquista de Costa Rica; no obstante, posiblemente, su pueblo fue diezmado por las enfermedades. En 1562, por ejemplo, Juan Vázquez de Coronado informaba que casi todos los indígenas le habían dado sumisión

---

42 "Relación de Bernardino de Román sobre Veragua. 1559." León Fernández. *CDHCR*, Tomo IV (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 158.

a los españoles, con excepción de los pueblos de Suerre y Quepas y Turucaca.<sup>43</sup>

En esta segunda etapa de la conquista que comprendía el Valle Central de Costa Rica, la rehabilitación de Suerre fue tarea imprescindible tanto para las autoridades como para los colonos y los comerciantes recién instalados. Todavía en 1571, alrededor de la conquista efectuada por Perafán de Rivera, guardaba la pretensión de avanzar desde el Valle Central, primero hacia el sur, luego a las tierras de Talamanca y, por último, llegar hasta la legendaria provincia de Suerre en el Caribe norte de Costa Rica; pretensión que no pudo llevarse a cabo.<sup>44</sup> En otra carta de Perafán dirigida al rey, él le informaba que planeaba, después de fundada y poblada la ciudad de Nombre de Jesús en la banda del Pacífico central, proseguir con el asentamiento en Suerre, lo cual sellaría el nexo de esta provincia con el Desaguadero y, a través de este, su relación con Granada y su comercio con los puertos del sur.<sup>45</sup>

Sumado a que la memoria histórica que les había legado el viejo trato que se realizaba por Suerre en 1540 y recordando tal tradición, en 1601, el tesorero Gaspar de Chinchilla comunicó la forma en que el gobernador se dirigió a Suerre con una compañía de cincuenta soldados, cuyo fin era ir:

...a descubrir el puerto de Suerre, costa del mar del Norte; pusieron de paz los yndios que allí avía y se pobló la ciudad de Austria, lo qual fue de mucho provecho y fructo, ansí para el servicio de nuestro señor como para el de Vuestra Alteza, porque yban

---

43 "Carta de Juan Vázquez de Coronado al licenciado Landecho (1563), León Fernández. *CDHCR*, Tomo VII (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 6.

44 *Ibid.*, 38.

45 *Ibid.*, 48.

al dicho puerto, fragatas y navíos de la ciudad de NOMBRE de Dios, Puerto Belo y Cartagena y se frecuentava aquella tierra con el rreyno de Tierrafirme muy de ordinario, por cuya caussa los almojarifazgos y derechos fueron en grande aumento.<sup>46</sup>

Los problemas de la distancia entre Suerre y el Valle Central se sumaron a las condiciones climáticas sumamente húmedas y con altas temperaturas. Así que el problema del camino a Suerre apareció como un fantasma que los colonos trabajaron de manera permanente con el fin de no abandonar la única salida al Caribe que tenían. Suerre era, a pesar de las condiciones y las distancias, el puerto más cercano a Cartago por la vía de Turrialba y el partido de Tierra Adentro; 30 leguas eran las que separaban a Cartago del puerto, el camino “todo de montañas y pantanos”.<sup>47</sup>

## La defensa de Suerre

Se pretendía construir dos torres en las bocas del Desaguadero y Taure debido a la presencia de piratas, por lo que pedían que se enviaran socorros al raudal de Santa Cruz y que reclutaran gente en Nicaragua. Otro peligro consistía en que entraran piratas por el río Pocosol y, desde ahí, ingresaran a Cartago. En algún momento recibieron la noticia de que los piratas estaban en Portete en cinco embarcaciones y después pasaron al río Matina. Era sabido que habían entrado por Veragua, pasado a Coclé y luego penetraron a Bocas del Toro.

---

46 *Ibid.*, 459-460.

47 “Información hecha a pedimento del procurador síndico de Cartago, sobre que la provincia de Costa Rica no ha pagado nunca alcabala. 1631 y 1632.” León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 198.

En la sociedad colonial temprana, el puerto de Suerre se convirtió en la principal opción para la defensa y el comercio que mantenían las autoridades y los comerciantes españoles de la nueva colonia. Sin embargo, aun conociendo sus limitaciones, se hablaba de la posibilidad de poblar el área cercana a la barra del mencionado río y de establecer población y autoridades en él. Una ilustración del siglo XIX del Álbum de Figueroa muestra su posible ubicación:

**Figura 4**  
**Puerto de Suerre**



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*. Tomo 1, fl. 113r.

De manera que, en 1577, el capitán Diego del Cubillo, tesorero, juez oficial real de la Real Hacienda de Costa Rica, nombró como su lugarteniente y tesorero del puerto a Alonso Fajardo de Hocés, corregidor del partido de Turrialba, para que fungiera como la máxima autoridad a quien le debían obedecer los estantes y los habitantes del puerto de Suerre y su jurisdicción.<sup>48</sup> La defensa española de la región de Suerre

48 "Documentos presentados en una información genealógica seguida en Cartago en mayo de 1612, a pedimento de Alonso Guajardo de Hocés (1577-1610)." León Fernández. *CDHCR*, Tomo II (San José: Imprenta Nacional, 1881), 305.

permaneció en la mira de las autoridades militares de Costa Rica y, aun habilitado el puerto de Matina, mantenían vigilancia sobre Suerre, tal y como lo dejó en testimonio el gobernador Juan Francisco Sáenz en 1677:

... hallé esta provincia con tan cortos medios para su defensa, que aún no alcanzan para socorrer las vigías que se ponen en la costa de la mar del Norte sobre el río de Matina y Suerre, y tan deshecha una compañía pagada que tiene esta provincia de guarnición, que su número no pasa de treinta y seis hombres, tan mal socorridos que, por las muchas necesidades que padecen de hambre y desnudez, cada día va a menos.<sup>49</sup>

La situación de la Mosquitia y los continuos asedios de los zambos-mosquitos e ingleses hizo que se procediera a la mayor vigilancia de la región en general. En 1700, el gobernador Francisco Serrano de Reina, cumpliendo órdenes de fortalecer la vigilancia en la costa caribe, procedió a nombrar como gobernador y capitán general de los valles de Matina, Suerre, Reventazón y partido de Tierra Adentro al capitán Rafael Fajardo, vecino de Cartago, pero, según el propio gobernador, se trataba de un experimentado soldado que había servido en Portobelo y Cartagena de Indias.<sup>50</sup> En ese mismo año se nombró como lugarteniente al sargento mayor José Antonio López del Corral, militar que había servido al rey en el presidio de Orán, la plaza de Cataluña y el presidio de Portobelo.<sup>51</sup>

---

49 "Autorización al gobernador don Rodrigo Arias Maldonado para la conquista de Talamanca (1662)." León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 349.

50 *Ibid.*, 395-396.

51 *Ibid.*, 442.

## Resistencia indígena en la región de Suerre

En 1571, a escasos veintiséis años de la trágica conquista de la provincia de Suerre por Diego Gutiérrez, el gobernador de Costa Rica Perafán de Ribera relataba que, años anteriores a su llegada, el alcalde mayor Anguciana de Gamboa entró en la provincia de Suerre, a raíz de lo cual se dieron fuertes enfrentamientos entre españoles e indígenas. Ahí fundó la ciudad de Castillo de Austria, pero, en realidad, era el puerto de Suerre en criterio de Carlos Meléndez.<sup>52</sup> Al parecer, los asedios frecuentes sobre los indígenas de Suerre provocaron una gran crisis en la población de esta región, porque Perafán menciona que solamente encontraron veinte indígenas, quienes, al ver nuevamente la presencia hispana, huyeron, no sin antes ser saqueado su oro en manos de los conquistadores, tanto en sus personas como en las sepulturas.

Fue mucho el oro decomisado y Perafán relata que se hicieron de más de cinco mil pesos de oro fino de 22, 18 y 14 quilates. Además, ellos creían que en los objetos de cobre podría haber más de este mineral. Sumado a los artículos saqueados, los españoles suponían la existencia de oro fino en yacimientos; “y pues en población de tan pocos naturales se halló tanta riqueza, de creer es que es grande la que ay en esta tierra”.<sup>53</sup> Este relato indujo al gobernador a intentar una entrada a Suerre, objetivo que no se logró.

En 1604, el gobernador Francisco de Ocampo Golfín informó que el puerto había sido atacado por ingleses, quienes habían quemado una fragata con sus mercaderías y se llevaron muchas cosas, entre ellas, cabras, ovejas, carneros, puercos, gallinas y otros bastimentos. En Cartago se le dio

---

52 Carlos Meléndez. *Conquistadores de pobladores. Orígenes histórico-sociales de los costarricenses* (San José: Euned, 1982), 166.

53 “Carta de Diego de Artieda a su majestad. 1577”. León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 87.

la facultad al gobernador para defender el puerto, tocar cajas y pífano, tender bandera y demás instrumentos de guerra, así como nombrar a los oficiales de guerra.<sup>54</sup> Llama la atención que había gran interés de poblar el puerto hasta el punto que, en un dato de 1604, se le llama “puerto de Suerre y ciudad de la Santísima Trinidad”.

A raíz de esta información urgente, el gobernador hizo sonar las campanas en Cartago y levantó gente para ir en defensa de Suerre, dirigiéndose primero hacia el camino de Ujarrás, para seguir con posterioridad al de Suerre. El camino continuaba a Turrialba, que está 6 leguas más adelante, “en el camino real al puerto de Suerre”.<sup>55</sup>

### **El eje Suerre-Matina a principios del siglo XVII**

El asentamiento definitivo de los españoles en el Valle Central provocó una breve reanimación de Suerre, pero bastaron aproximadamente cuarenta años para que este puerto fuera sustituido por el de Matina, localizado a unos 27 kilómetros al sur del primero. Desde el pasado, la boca del río Suerre era conocida por tener barras muy peligrosas que con frecuencia impedían el desembarco. Otro problema permanente era la humedad y las tormentas, tal y como refiere un documento en “aquella tierra nunca cesa de llover y no hay verano”. No obstante, el cambio en gran medida definitivo que llevó a buscar nuevo puerto fue el movimiento del curso del río de Suerre; de ahí que, a principios del siglo XVII, una relación del maestre de campo Juan Fernández de Salinas y de la Cerda informaba lo siguiente:

---

54 “Información seguida en la ciudad de Cartago, provincia de Costa-Rica, por el capitán Francisco de Ocampo Golfín, acerca de sus méritos y servicios. 1604.” León Fernández. *CDHCR*, Tomo II (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 74-75.

55 *Ibíd.*, 75-76.

Habiendo tenido noticia que el puerto del río de Suerre, que cae en la costa del mar del Norte, se había perdido más había de veinte años y hídose la mayor parte del agua por un paraje que llaman la Reventazón y por esta causa ha cesado el comercio que la dicha provincia tenía con las ciudades de Puertovelo y Cartagena, que le ha sido de gran ruina.<sup>56</sup>

Según Carlos Molina Montes de Oca, lo que ocurrió fue que el principal afluente del río Grande de Orosi se salió de su cause en un recodo cercano a donde ingresa el río Suerre y se reventó en dos sectores”, razón por la que se le llamó el “reventado”.<sup>57</sup>

Fernández de Salinas propuso buscar otro sitio adecuado, el cual fue en la desembocadura del río Jiménez, de manera que resultó necesario mandar a personas hábiles a sondear la barra. En una primera ocasión no se pudo efectuar dicha tarea, porque el personal enviado había llegado en época de los “nortes” o los vientos alisios. Para la segunda ocasión se envió a un sargento con algunos indígenas, quienes llegaron a un paraje localizado en el río que llamaban de Bonilla. El sargento hizo el reconocimiento y propuso que el agua salida del cause del mencionado Reventazón se podía “echar por la madre, como se hizo, cerrándole dos bocas por donde se divertía el agua”.<sup>58</sup>

---

56 ANCR. *Correspondencia. Relaciones Exteriores*. (transcripciones hechas por Manuel María de Peralta), 35, (s.f.)

57 *Ibíd.*

58 ANCR. *Correspondencia. Relaciones Exteriores*. (transcripciones hechas por Manuel María de Peralta), 35, (s.f.) Además, se señala que una de las barras tenía 42 brazas de ancho, lo que provocaba fuertes cajones y otras obras muy grandes, de manera que quedó la boca del río Suerre muy llena de agua fondeable y que, sin riesgo ni peligro, podían entrar bajeles y tener aquella provincia comunicación con las ciudades de Cartagena y Puertovelo.

Al quedar de nuevo habilitado el puerto, el documento relata que se estableció una aduana, la cual servía para guardar las mercaderías y otros géneros que salían de la provincia de Costa Rica.<sup>59</sup> En otras palabras, aunque se había acondicionado Matina, Suerre siguió en uso como puerto alternativo hasta bien entrado el siglo XVII. Probablemente, esto se debía a la dependencia de las condiciones naturales que a veces favorecían el embarque y el desembarque en ciertos lugares cercanos a la costa caribe. Otra razón para la persistencia de Suerre-Matina fue la cercanía con la ciudad de Cartago, desde donde se había abierto el primer camino de mulas entre el interior de Costa Rica y la costa caribe.

La localización de Suerre se calcula en relación con el Desaguadero y los puertos del Caribe de Tierra Firme. En 1622 se estimó que el puerto distaba de Cartago a 20 o 30 leguas y, a la vez, de este puerto duraban a Portobelo unas 24 o 30 horas, lo cual se complementaba con la ruta transístmica que se dirigía a la ciudad de Panamá en el Pacífico, que distaba a 18 leguas por tierra.<sup>60</sup> Para esas fechas, el centro de Costa Rica urgía de una comunicación por ambos mares:

...grandes cosechas de trigo que se lleva en arina y biscocho a las dichas ciudades de Panamá y Puertobelo, así para el sustento dellas como para las grandes armadas de vuestra magestad; ay mucha infinidad de gallinas y cevones que se llevan en pie y en manteca, sin otros muchos géneros de legumbres que podrán llevar los vezinos quando

---

59 ANCR. Correspondencia. *Relaciones Exteriores*. (transcripciones hechas por Manuel María de Peralta), 35, (s.f.)

60 También, el informe complementaba con los datos sobre los puertos localizados en el Pacífico de Costa Rica como La Caldera – a 2 leguas de Esparza- y Quepo, de los cuales se llegaba a Panamá en seis o siete días y se retornaba en menos de tres días.

van a sus negocios, que, demás de negociados sin gasto, sacarán otro útil y provecho que será traer ropa para vestirse y sus grangerías de que se carece en extremo en esta provincia, de que, demás de estar abastecida, se engrosarán los tratos mucho y los derechos de vuestra magestad serán aumentados.<sup>61</sup>

En este momento, la economía de dicha provincia estaba muy vinculada con Tierra Firme, razón por la cual, tanto las autoridades como los comerciantes, solicitaron en más de una ocasión que Costa Rica formara parte de la Audiencia que tenía sede en la ciudad de Panamá.

La apertura del camino de mulas hacia Panamá ya era una realidad a principios del siglo XVII, así como el tránsito entre Cartago y Suerre resultaba posible a través de un camino por donde:

... se tragina con reguas de mulas por tierra; los bastimentos de arina y biscocho, ganado de cerda y otros que cogen, los quales van en fragatas que de hordinario freqüentan venir al dicho puerto de la ciudad de San Phelipe de Puertobelo, ques viage de dos días y muchos se hazen en uno, y de allí a la dicha ciudad de Panamá ay diez y ocho leguas...<sup>62</sup>

Tal y como se menciona arriba, la apertura del camino hacia el Caribe se había convertido en un plan urgente. En 1648 y 1649 todavía el gobernador Salinas de la Cerda hablaba de Suerre y no de Matina, aunque este último puerto

---

61 "Informe del ayuntamiento de Cartago. 1622." León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 248.

62 *Ibid.*, 280.

estuviese también habilitado. El gobernador informaba sobre sus gestiones para la apertura del camino:

En seis meses que a, tomé posesión deste gobierno, e abierto a mi costa el puerto de Suerre a la mar del norte, que avía veynte y un años se avía perdido y con él esta provincia, de que padecían mucha necesidad los castillos de San Phelipe de Puertobelo, por ser los géneros que se conducían desta tierra, harinas, biscocho y carnes, y estar tan vezino este puerto al de Puertobelo, que se va en veynte y quatro horas; y así mismo abrí veynte y seis leguas de camino por la montaña, ya perdido, y hize ocho ranchos; sondeé el puerto y, hallándole capaz, hize aduana y le poblé de españoles y yndios, dando entera satisfacción a los que llevé conmigo, como consta por los papeles que remito, en que e gastado gran suma de maravedís y puesto el cuidado que acostunbro en todo lo que toca al real servicio de vuestra magestad, como lo haré siempre.<sup>63</sup>

En 1649 aún se hablaba del eje Portobelo, Suerre, Cartagena y Nicaragua.<sup>64</sup> Según este plan, en Suerre habían de bajar las embarcaciones con soldados, bastimentos, pertrechos de guerra y herramientas para avanzar sobre el territorio, no sin reconocer que este espacio estaba despoblado, por lo cual no se podía recurrir a la mano de obra indígena como cargadores.<sup>65</sup>

La crisis de Suerre entre 1630 y 1636 fue provocada por diversos factores. En primer término, los fenómenos naturales como el cambio de curso del río Suerre y los frecuentes

---

63 *Ibid.*, 335.

64 *Ibid.*, 323-324.

65 *Ibid.*

terremotos en la costa caribe y el río San Juan; sumado a estas condiciones estuvo la caída del comercio de flotas en el istmo de Panamá y sus principales puertos, lo que afectó de sobremanera las actividades comerciales de dicho puerto. Debido a lo anterior, se procuraron vías alternativas que permitieran una salida más expedita al Caribe. Una de las vías sería planificada por las llanuras del norte, buscando puertos que se acercaran al río San Juan. Así fue como en tiempos del gobernador Gregorio de Sandoval (1640) se realizaron incursiones hacia la llanura de los indios votos, con el fin de buscar una salida y capturar indígenas huidos del Valle Central, los cuales se habían fugado para esa región:

...poblándose el dicho puerto y trajinándose, así de esta ciudad con recuas que saquen sus géneros, como con bajeles que los lleven al dicho reino de Tierra-Firme, será todo el remedio de esta provincia, que por haberse perdido el trato y frecuentación de los puertos de Suerre y Matina, por su poca seguridad, está tan pobre y necesitada, que apenas hallan sus vecinos qué vestirse, y sus géneros tienen tan poco valor, por la falta de salida y embarcación, que se les pierden; demás del interés tan grande que a su magestad se le sigue en la dicha frecuentación, por sus reales derechos, almojarifazgos y alcabalas...<sup>66</sup>

Otro de los problemas con Suerre era la situación del camino, de manera que el gobernador Sandoval se dio a la tarea de verificar la vieja ruta a Suerre y abrir camino a Matina:

---

66 "Autos hechos de oficio por el gobernador de Costa Rica, Don Gregorio de Sandoval, acerca del descubrimiento de los indios votos y de los ríos Cutris y Jori. 1640", León Fernández. *CDHCR*, Tomo II (San José: Imprenta Nacional, 1882), 230.

...por haber visto estaba incomunicable, por falta de camino para el trajímen de las recuas, puse por obra el abrirle, hacer ranchos por él y aduana, gastando en todo lo que fue necesario de mi hacienda; el cual el día de hoy se trajina y frecuenta, estando ya, como estaba, incomunicable el puerto de *Suerre* cincunvecino al dicho de *Matina*, por haberse perdido en él muchas fragatas, que fueron causa de muy gran ruina de esta provincia...<sup>67</sup>

Los puertos que comerciaban con *Suerre* eran fundamentalmente Portobelo y Cartagena de Indias. La apertura de un nuevo puerto era urgente porque, de no ser así, la provincia perdería su comercio con los puertos mencionados. El gobernador era consciente de la calidad del puerto que debía escoger no solo por su distancia, sino por su calidad en cuanto a la profundidad y el desembarco. Por lo tanto, él eligió el puerto de Punta Blanca, el cual sería más tarde Limón.<sup>68</sup>

---

67 *Ibíd.*, 234-235.

68 *Ibíd.*, 241-242.



## Capítulo 2

### El puerto de Matina: sus orígenes y población

#### **Introducción**

La intensa exploración realizada a lo largo de la costa caribe les había otorgado a los españoles bastante conocimiento de las posibles áreas portuarias. Como fue analizado en el capítulo anterior, al norte de la barra del río Matina se encontraba el puerto de Suerre, el cual había sido inhabilitado en la década de 1630, aunque persistía cierta vigilancia española debido a la constante presencia de intrusos.

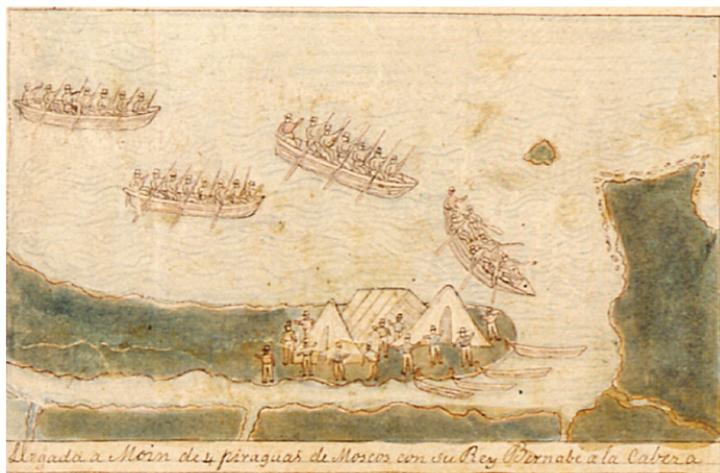
Matina se ubicó en una costa abierta y sin desembarcadero o resguardo en su barra, por lo cual lo caracterizaron los fuertes oleajes que dificultaban el traslado de mercaderías. Aun en esas condiciones, se eligió dicho sitio en cuyo curso existían muchas haciendas de cacao con algunos pobladores encargados de su cuidado. Se sumaba a estas circunstancias la existencia de varios desembarcaderos alternos en sus alrededores; la desembocadura de Suerre se encontraba a unas 6 leguas al norte y, hacia el sur, el río y canal de Moín a 3. Aquí había un río llamado:

...Caray, que forma una vaía grande con la entrada breve y corta, y en ella se forma una isleta muy a propósito para fortificación con que se resguarden dos canales que entran en la vaía; ay aquí grandísima copia de todo género de pescado y en especial de

tortuga, que es el principal vestimento de los piratas para sus navegaciones y abastecer a Jamaica.<sup>69</sup>

La figura 5 muestra una de las tantas incursiones al valle de Matina a través de los canales de Moín:

**Figura 5**  
**Incursión de los zambos-mosquitos a Moín**



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*, 1 fl. 109.

Hacia el sur estaba Portete, el cual era señalado como “pequeño y seguro”, localizado entre peñas, por lo que no solo era fácil de fortificar, sino que era urgente para que no ingresasen por este los piratas y otros enemigos.

Así, se pensó Matina como puerto principal y el resto de desembarcaderos como alternos. Este capítulo analiza Matina desde sus orígenes como sustituto del antiguo puerto

69 “Informe de D. Fernando Francisco de Escobedo sobre la provincia de Costa Rica. 1675”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 349.

de Suerre en el siglo XVII temprano hasta el final de la época colonial, tomando en cuenta su geografía, sus condiciones climáticas y sus recursos naturales y humanos. Hacia el interior de la provincia de Costa Rica, se analizan los caminos, sus condiciones, el acarreo y el transporte utilizado para el trasiego de mercaderías y pasajeros.

### **Matina: su habilitación**

Acerca de Matina, las versiones más conocidas sobre su habilitación como puerto datan de 1632, la cual se debe al gobernador don Gregorio de Sandoval, quien en sus notas señala:

Habiendo desembarcado en el puerto de Matina, costa de la Mar del Norte, por haber visto estaba incomunicable, por falta de camino para el trajinen de las recuas, puse por obra el abrirle, hacer ranchos por él y aduana, gastando en todo lo que fue necesario de mi hacienda; el cual el día de hoy se trajina y frecuente, estando ya, como estaba, incomunicable el puerto de Suerre cincunvecino al dicho de Matina, por haberse perdido en él muchas fragatas, que fueron causa de muy gran ruina de esta provincia.<sup>70</sup>

Las exploraciones planificadas por estas autoridades iban acompañadas, sin duda alguna, por el interés de obtener mano de obra indígena, puesto que, en ese momento, la provincia vivía una severa crisis demográfica dada la caída estrepitosa de la población nativa, especialmente en el Valle Central. La otra iniciativa consistía en habilitar un

---

70 “Autos hechos de oficio por el gobernador de Costa-Rica, don Gregorio de Sandoval, acerca del descubrimiento de los indios votos y de los ríos Cutris y Jorí. Año de 1640”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1976), 161.

puerto en el Caribe. Además, la apertura de Matina se dio debido, por un lado, a la inhabilitación de Suerre por fenómenos naturales y, por el otro, por su ubicación geográfica, ya que figura en línea recta como el puerto más cercano entre Cartago y la costa caribe.

Cabe señalar la pericia que, como estrategia, había logrado Gregorio de Sandoval. Este no solo consolidó Matina como puerto, sino que reconoció la importancia alterna que eventualmente tendría Punta Blanca en una región localizada más al sur, la actual bahía de Limón, como fue analizado con anterioridad. El periplo de Sandoval se amplió hacia las llanuras del norte de la provincia de Costa Rica, en especial al área del río Sarapiquí, la cual también percibió como una posible ruta entre el Valle Central y el Desaguadero.

En este proceso de la apertura de Matina, uno de los grandes aliados de Sandoval fue el comerciante, corregidor y encomendero Jerónimo de Retes.<sup>71</sup> En 1640, por ejemplo, Retes, fiel seguidor de Sandoval, fundó a orillas del río Sarapiquí, San Jerónimo de los Votos. La muerte temprana de Retes, posiblemente entre 1640 y 1650, truncó de alguna forma esta apertura comercial a través de Matina o el río Sarapiquí, como se verá más adelante.

Otro asunto fundamental para la permanencia de Matina como puerto principal en el Caribe de la provincia de Costa Rica fue de carácter geopolítico, según lo observó el gobernador Carrandi y Menán en 1737. En momentos en que exploraba el sitio donde se habría de fundar el fuerte de Matina, el gobernador advirtió sobre la posibilidad de que los zambos-mosquitos y otros enemigos se apoderaran de estas regiones debido a la estrechez de la tierra entre el mar del Norte y el mar del Sur. En esa ocasión, el mencionado gobernador anotó:

---

71 Elizet Payne Iglesias. "Jerónimo de Retes: un descendiente vasco en Costa Rica. 1630-1670", *Boletín AFEHC* N°22, publicado el 04 julio 2006, disponible en el siguiente enlace: [http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi\\_aff&id=1145](http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=1145)

Desde la antigüedad se está clamando por la seguridad de aquel valle saqueado, perseguido y hostilizado de mosquitos, sostenido de ingleses, obstinados y atrevidos en los comercios ilícitos y de otros levantados varias veces, al sabor del cacao...<sup>72</sup>

Resulta interesante que Carrandi y Menán además le propusieran a la Audiencia de Guatemala la posibilidad de tomar las tierras donde vivían los zambos-mosquitos, esto con el fin de explotar sus mejores recursos. Entre la propuesta, se menciona la toma de la isla de San Andrés por los ingleses. Esta isla era considerada fértil para producir tabaco, maíz, trigo y crianza de animales domésticos. La idea se completaba con la posibilidad de traer familias de la isla a poblar la costa de Moín.<sup>73</sup> Así, no resultaba descabellada la intención de habitar esta sección de la costa central del mar del Norte de Costa Rica, debido a la cercanía para comerciar en pocos días con Cartagena de Indias, Chagre y Portobelo.

En síntesis, la habilitación de Matina se dio en términos de una elección pragmática y estratégica:

1. Era un puerto natural con unos siete u ocho palmos de agua en la barra que permitía la entrada de piraguas y balandras.
2. Contaba en sus alrededores con tres llanuras denominadas Matina, Barbilla y Reventazón, muy cercanas entre sí, en las que se sembraba el fruto del cacao, principal producto de Costa Rica durante el siglo que va entre 1650 y 1750.

---

72 "Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina. Años 1736 y 1740", *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1974), 348.

73 *Ibíd.*, 350.

3. Le favorecía la cercanía con la ciudad de Cartago, a unas 30 leguas del Valle Central y 60 leguas respecto a La Caldera en el mar del Sur.
4. Matina tenía puertos o desembarcaderos alternos como Moín, Portete y Punta Blanca (Limón).

## El camino a Matina

Consolidada la provincia con una ciudad principal, Cartago, en el centro del territorio<sup>74</sup>, los conquistadores y los colonos se dedicaron a la búsqueda y la apertura de vías de comunicación. La ruta que se dirigía hacia el Caribe estuvo a cargo del emprendedor personaje que fue Anguciana de Gamboa, quien abrió la vía en 1576.<sup>75</sup> Después, esta ruta fue reparada por el gobernador Gregorio de Sandoval en 1636. Él construyó algunos ranchos para el descanso de los viajeros e instaló una casa de aduana en Matina. A pesar de ser esencial para el tránsito comercial y de personas, el camino permaneció en descuido, al menos en muchos de sus tramos. Así, consta que, en 1727, el gobernador Francisco de Valderrama ordenó realizar reparaciones en ese camino y, en 1737, en vista del proyecto para construir el fuerte de Matina, el gobernador Carrandi y Menán dispuso que se realizaran las reparaciones entre Turrialba y Guayabo. En 1774 le tocó hacer lo mismo al gobernador Fernández de Bobadilla.<sup>76</sup>

A mediados del siglo XVIII, la ruta usual, que antes se dirigía hacia Suerre primero y después hacia Matina, salía de Cartago, rumbo a Ujarrás, a través de bellos campos y cuestras empedradas y montañosas; continuaba hacia los ranchos

---

74 Cartago o *Qart Hadašt*, nombre que rememora la antigua ciudad fenicia fundada en el norte de África en el siglo IX a.C.

75 A Gamboa se le debe también la fundación de la ciudad de Esparza cercana a la costa pacífica en 1572.

76 María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en la provincia de Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978): 407.

Santiago, Juan Viñas y Turrialba, donde, en época de lluvias, el tránsito se volvía más difícil y peligroso. La ruta se dividía en tramos que estaban a cargo de varios vecinos de Cartago: el primero se encontraba bajo la responsabilidad de Juan Francisco de Ibarra, el segundo le correspondía al capitán Ventura Barrantes y el tercero tenía como encargado a don Dionisio Salmón Pacheco.<sup>77</sup> Cada encargado estaba obligado a darle mantenimiento a los mencionados ranchos con el fin de asegurarles un descanso seguro a los pasajeros que allí pernoctaban; era indispensable mantener el sitio con leña para favorecer el calor y la posibilidad de una comida caliente de los transeúntes. Una buena descripción de los ranchos localizados en los caminos se le debe a Carrandi y Menán:

Los ranchos que están situados en los parajes (...) en el camino de Matina, rodeados los más de sepulturas de los que perecen en la montaña, se reparte entre aquellos hacendados su construcción y refacción, siempre que se deterioran, y la apertura del camino, para mansión, abrigo y paso de los traficantes, y regularmente prorrata en cada rancho 125 (pesos) y su general facción de a 3 a 3 años.<sup>78</sup>

Con base en las descripciones de Carrandi y Menán, la jornada más difícil se presenta entre la cuesta de Cuajiniquil y el Paso de la Canoa en el río Reventazón, aquí: “El monte de esta jornada es pantanoso y de árboles de copal, resina muy olorosa y de palmas reales, sin otra fruta que su cogollo de comer y otras palmas con racimos de cocos del tamaño de nueces y lleno de muchas plantas de que se saca pita, todo muy

---

77 “Relación del viaje del gobernador don Francisco de Carrandi y Menán al valle y costa de Matina en 1737”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1976), 355.

78 *Ibid.*, 366.



buenas condiciones el camino mulero que unía la ciudad de Cartago con la región de Matina, donde se concentraba el mayor número de haciendas cacaoteras, e igualmente, se veían forzados a transportar los zurrones de cacao hacia la ciudad de Cartago y descargar las embarcaciones que llegaban al puerto de Suerre.

El camino a Matina generó todo tipo de versiones en el imaginario de los vecinos y los pasantes por la provincia de Costa Rica. La descripción de la ruta y las experiencias de viaje para las personas y las mulas llegó a ser a veces aterradora. El gobernador Carrandi y Menán expresó: “este no debe llamar camino de racionales porque de milagro se puede salir de él”.<sup>81</sup> Ahí se le rompió su reloj, su hermano se quebró una pierna y el capitán Villar Hevía se dio muchas caídas que casi lo matan.<sup>82</sup> Fue a raíz de este viaje en busca del sitio donde se construiría el fuerte de Matina que el gobernador Carrandi y Menán señaló: “Matina, que a los hombres acoquina y a las mulas desatina...frase que según el escrito lleva el agregado de “dicterio vulgar”.<sup>83</sup> Este viaje fue tan célebre en su época que el mencionado Figueroa lo plasmó en el siguiente dibujo:

**Figura 7**  
**Recua de mulas hacia Matina**



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*, Tomo I, fl. 009.

---

81 *Ibíd.*, 363.

82 *Ibíd.*

83 *Ibíd.*, 364.

## La población de Matina y la mano de obra indígena y esclavizada

Entre 1632 y 1830, aproximadamente, Matina se consolidó como el espacio poblacional y productivo más importante del Caribe de la provincia de Costa Rica. Además fue el lugar en donde se ubicaron las autoridades, la casa de aduana y la iglesia.

Existen escasas referencias al asentamiento como tal, la más conocida pertenece al ya mencionado gobernador Carrandi y Menán en 1737. Este relata que, al llegar al valle de Matina, él penetró por una portezuela de palos, frente al rancho llamado del Cabildo. A la par de dicho rancho se encontraba la iglesia de madera, sin paredes y techo de paja, cuyo altar consistía en una caja, también de madera. Al gobernador no le pareció un sitio seguro.<sup>84</sup> Un fragmento de la posible ubicación en el siglo XVIII es en la ribera sur del río Matina, en donde se señala el cabildo y la iglesia:

Figura 8  
Ubicación de Matina a principios del siglo XVIII



Fuente: AGI. MP-GUATEMALA, 23 (1738).

84 *Ibid.*, 355.

Los dispersos cacaotales resultaban poco apropiados para la sociabilidad entre los pobladores, pues las fuentes mencionan que cada dueño o encargado vivía en su plantación. Asimismo, la vida era cara, en especial cuando no se disponía por contrabando de algún producto que, generalmente, provenía del Valle Central. Carrandi y Menán anotó que una vara de enagua, que en Cartago costaba un real, valía ocho reales en Matina y “la más realzada mujer no sale de una mantilla de bayeta verde”.<sup>85</sup>

La religiosidad y otras formas de sociabilidad fueron muy limitadas; la mayoría de los habitantes eran hombres. Los vecinos le relataron a Carrandi y Menán que la primera mujer en ese valle fue una esclava negra llamada Eugenia, perteneciente a la familia Ibarra.<sup>86</sup>

Según la fuente mencionada, las misas solían cancelarse debido a la falta de vino. Normalmente, había un cura para celebrar los actos religiosos, el cual también se dedicaba al comercio. La devoción más mencionada era a la Virgen Santísima de la Advocación,<sup>87</sup> aunque además se habla de la Virgen de la Concepción, la Virgen de los Ángeles y Nuestra Señora de Matina; estas dos últimas tenían cofradías de cacao en ese sitio.

Ya en el siglo XVIII, la población fluctuaba entre 150 y 200 habitantes. Las condiciones de Matina resultaban mucho más húmedas y lluviosas que las del resto del territorio. Dado lo anterior, en la época se argumentaba que los africanos o sus descendientes eran más aptos para someterse a

---

85 “Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina. Años 1736 y 1740”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1974), 342.

86 *Ibíd.*

87 En 1767, Benito Casasola donó a esta virgen una hacienda de cacao con 1 000 árboles. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 145, N° 8v (31 de enero de 1767).

estas inclemencias. Se llegó a afirmar que quienes escapaban con vida luego de permanecer en ese lugar perdían el color y contraían una especie de palidez en sus caras que nunca los abandonaba. Probablemente, ya había llegado la malaria (*Plasmodium falciparum* o *Plasmodium vivax*), enfermedad ante la cual los pueblos de ascendencia africana mostraban una mayor resistencia que los de origen europeo o americano.<sup>88</sup>

En 1737, el gobernador Carrandi y Menán menciona que su valoración del sitio donde se construiría el fuerte de Matina sufrió atrasos debido a una epidemia que se dio tanto en Cartago como en la costa caribe.<sup>89</sup> Las condiciones eran tan insalubres que el mismo gobernador reveló que no solo él y su familia habían sufrido durante el viaje, sino también dos de sus subalternos, de manera que escribió: “que he llegado a presumir que el que allí plantó primero, o fue para no salir y comerciar por aquella mar o para ocultarse de algún crimen atrocísimo”.<sup>90</sup> Otra referencia de la insalubridad y los peligros de la costa era la abundancia de culebras.

Desde la habilitación de Matina hubo sumo interés por adquirir mano de obra cercana a la costa caribe, en donde los primeros fueron los indígenas de la costa y de la cercana Talamanca, sin conquistar; aunque muchos pueblos ya se encontraban en la región, dadas las labores evangelizadoras realizadas por los curas doctrineros de la Orden de San Francisco.

La preocupación sobre la mano de obra necesaria en Matina llevó a muchas deliberaciones, entre ellas, las más dispuestas fueron las “Ordenanzas del Dr. Pedro de Novoa Salgado” de 1675 y ratificadas en 1676 por la Real Corona.

---

88 Juan Carlos Solórzano. “La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas urinamas (Costa Rica, 1650-1690)”, *Estudios*, 25 (2012-2013), 1-12.

89 “Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina. Años 1736 y 1740”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1974), 330.

90 *Ibíd.*

En estas ordenanzas, el visitador real se quejaba de la mano de obra indígena llevada a Matina.<sup>91</sup> Las mencionadas “Ordenanzas” prohibían la extracción de los urinamas, debido a que se encontraban en proceso de reducción.<sup>92</sup>

Al control sobre Matina y sus valles se unía el gran interés por la conquista de Talamanca, pero con el fin de usar la mano de obra en varios menesteres. Los curas doctrineros llevaban la contabilidad de las poblaciones sujetas; ya en 1675 se habían administrado los sacramentos a 130 personas, grandes y pequeñas, en pueblos con muy poca población.

A pesar de las órdenes reales, el problema de la obligación que tenían los naturales del Caribe de Costa Rica en Matina persistió y, aunque las autoridades reconocían la urgente necesidad de proveer a la zona de los cacaotales con mano de obra indígena, no veían conveniente que fueran los pueblos habitados por los urinamas,<sup>93</sup> ya que estos se resistían al maltrato, la esclavitud y la violencia con la que fueron extraídos de sus comunidades, tal y como se observa en la documentación.

Por ejemplo, en 1690, se pidió a las autoridades de Guatemala que emitiesen una orden al gobernador de Costa Rica y sus subalternos para “que con ningún pretexto saquen yndios de los pueblos de Cururú, San Francisco de Canamara, Santa Catalina de Amea que son los yndios

---

91 ANCR. *Cartago*, 046 (1676).

92 “Real Cédula que aprueba las ordenanzas dictadas en favor de los indios por el Dr. Don Benito de Novoa Salgado, oidor de la Audiencia de Guatemala y visitador de la provincia de Costa Rica. 1676”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1976), 49-62.

93 La extensión de los indígenas urinamas, con base en un dato del cura doctrinero de Chirripó, era desde el río Tariri en la mar del Norte hasta el río de La Estrella. Otros pueblos comprendidos en esta zona fueron los cabécares, los ciruros, los chilaguas y los tariquí. ANCR. *Complementario colonial*, 5221 (1675).

que llaman urinamas”.<sup>94</sup> Aun con estas órdenes reales, los cacaoteros más importantes insistían en obtener la aprobación para el uso de la mano de obra indígena urinama. En 1691, este grupo de vecinos de Cartago y dueños de haciendas de cacao en Matina, Barbilla y Reventazón otorgaron un poder a Jerónimo Valerino, para que en Santiago de Guatemala:<sup>95</sup>

...pida el avío y servicio de sus haciendas de cacao, bajen y puedan bajar los indios naturales del pueblo de los urinanas, como siempre lo han hecho, y con ellos se fundaron dichas haciendas, para sus limpias y coger sus frutos pagándoles sus jornales según el corriente de esta provincia y para el aderezo del camino que baja de esta ciudad al dicho valle de Matina y abrirlo y hacer los ranchos necesarios para el abrigo de los pasajeros...<sup>96</sup>

Al parecer, esta manera de proceder con los naturales impedía la evangelización y, de alguna manera, limitaba la conquista de Talamanca por parte de los españoles de Cartago.<sup>97</sup> Otra negativa para llevar indígenas a Matina consistía en que existía toda la política de dominación sobre los pueblos de Vysirí y San Salvador, sitios que más

---

94 ANCR. *Complementario colonial*, 5227 (1690). “Carta de fray Diego de Macotela al presidente de Guatemala, año de 1690”, León Fernández. CDHCR, Tomo IX (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 7-8.

95 Los signatarios de este documentos fueron todos importantes cacaoteros: Francisco de Bonilla, Francisco López Conejo, Juan González Camino, Miguel de Echavarría Navarro, Antonio Pacheco, Pedro de Alvarado, Jerónimo Valerino, Juan Sáenz, Francisco Fernández, Pedro de Moya, José Calderón, Juan Ginés de Hinojosa, Domingo Vásquez, Juan Bonilla, Lorenzo Arbuola, Juan González, Francisco Gutiérrez, Juan Antonio de Soto y Pedro de la Fuente. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 58v (22-5-1691).

96 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 58v (22-5-1691).

97 ANCR. *Complementario colonial*, 5227 (1690).

tarde desaparecieron. La documentación también refiere que muchos pueblos de la región estaban despoblados, lo cual no resulta extraño debido la severa crisis demográfica que afectó a los indígenas durante la primera mitad del siglo XVII.

La resistencia de los urinamas poseyó tal efecto que estos lograron una alianza con los cabécares y los térrabas. También, ellos pudieron adherirse a los curas doctrineros bajo la garantía de que no fueran llevados a Matina. Al parecer, tuvieron mayor éxito los intentos de reducción con los cabécares y los térrabas en el Pacífico.<sup>98</sup> Al tratarse de un espacio ístmico, desde antaño, se ha visto que los indígenas del Pacífico y del Caribe mantenían relaciones de intercambio. Esto hizo que los españoles lo hicieran notar en sus informes, señalando que los indígenas del Pacífico trocaban cacao con los urinamas o que los talamanca llevaran mantas de algodón muy pintadas, o bien, que los boruca proveían de sal, hachas, machetes, perros, hamacas, gargantillas de caracoles, plumas de colores y abalorios. La forma de comunicarse para hacer los intercambios era mediante señales de humo.<sup>99</sup> Además hubo guerras entre los grupos, por ejemplo, en 1689, se habla de un enfrentamiento entre térrabas y talamanqueños.<sup>100</sup>

En síntesis, la presencia de los indígenas en Matina generó diversos conflictos de intereses, ya que su traslado al puerto provocó varios problemas. El primero de ellos fue la violencia con la cual los reclutaban; el segundo consistió

---

98 Se conocía, además, de la presencia de misioneros en Chiriquí que pretendían evangelizar a estos pueblos fronterizos, por lo cual debían actuar con mucho tino y rapidez. Según aseguraron, ellos no querían a los misioneros de Chiriquí, porque por donde pasaban se moría mucha gente, de manera que preferían los curas que venían de Cartago. ANCR. *Complementario colonial*, 5227 (1690).

99 ANCR. *Complementario colonial*, 5226 (1697).

100 "Carta de fray Sebastián de las Alas a fray Diego Macotela. 1689", León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 503.

en la rivalidad interna entre los curas-doctrineros y los propietarios de cacaotales, porque, mientras los frailes evitaban que Talamanca fuese despoblada, la extracción de mano de obra para el trabajo en los cacaotales de Matina impedía que Talamanca fuera conquistada y evangelizada. Esto fue lo que ocurrió con el grupo liderado desde Cartago, que mantenía interés en evangelizar y entrar militarmente a Talamanca, con el fin de tomar y sujetar mano de obra indígena para trasladarla en función de sus propiedades en el Valle Central. Fue el caso del cacaotero de origen genovés Antonio Salmón Pacheco.

Un informe del año de 1685 señalaba que los urinamas no estaban “todos reducidos” y que cada medio año se sacaban algunos “para el beneficio de las haciendas de cacao que los vecinos de Cartago tenían en la costa del Mar del Norte (...) se les paga su trabajo con herramientas como hachas, machetes y flechas y alguna ropa de la tierra por no querer recibir plata corriente”.<sup>101</sup>

Las misiones establecidas en el corregimiento de Tierra Adentro, tal y como se analiza en el capítulo 4, fueron un fracaso. Muchos intentos se dieron desde los religiosos recoletos para evangelizar a estos grupos. Una de las más conocidas tareas misioneras fue la de fray Antonio Marjil de Jesús y Melchor López, quienes entraron a Talamanca por la vía de Urinama y Chirripó en 1689. Estos frailes solicitaron en varias ocasiones que cesara la explotación de los indígenas de dicho corregimiento. Un año después, otra solicitud de frenar estos abusos llegó a la Audiencia de Guatemala, escrita por fray Diego Macotella. Las labores fracasaron y los recoletos tuvieron que salir de la provincia a enfrentarse con los habitantes indígenas de la Verapaz en Guatemala.

Más adelante, a inicios del siglo XVIII, la situación en Talamanca se desbordó de tal manera que se produjo

---

101 AGI, Sección *Contaduría*, N° 815, folios 1-4v. (1685).

la rebelión indígena liderada por Pablo Presbere, la cual fue sometida en poco tiempo y numerosos indígenas fueron llevados al Valle Central como mano de obra. En cambio, Talamanca se mantuvo en vilo no solo de los españoles, sino de los zambos-mosquitos y los ingleses, que los tomaban por asalto para esclavizarlos.

La escasez de mano de obra en Matina fue permanente a lo largo de los siglos. Por ello, se recurrió al uso de mano de obra esclava o afrodescendiente libre. De acuerdo con Russell Lohse,<sup>102</sup> la transición hacia el uso de mano de obra esclava de origen africano fue un proceso gradual que se produjo a lo largo de décadas, pero, al final, la mayoría de los hacendados optaron por el empleo de esclavos, debido a la escasez cada día más grave de indígenas y a la mayor facilidad de enviar y mantener esclavizados o negros libres en las haciendas de cacao. Algunos de estos últimos llegaron a adquirir pequeños cacaotales.<sup>103</sup> Phill MacLeod opina que no fue sino después de 1690 que la mano de obra esclava de origen africano fue más frecuente en la región cacaotera de Matina y su entorno. Este autor refiere a que en la década de 1680 se dieron 31 ventas de esclavizados y en la de 1690, hubo 67 de estas transacciones.<sup>104</sup>

Una de las primeras referencias a la presencia de esclavizados en Matina es la de Domingo Tiznado, quien fue vendido a Juan Muñoz; no se sabe si para acompañar a su dueño a Cartagena de Indias o para que este fuera vendido en esa importante plaza esclavista.<sup>105</sup> Matina fue, además,

---

102 Juan Carlos Solórzano. "La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas urinamas (Costa Rica, 1650-1690)", *Estudios*, 25 (2012-2013), 1-12.

103 En 1665, el pardo José de la Cruz vendió a Francisco de Quirós un cacaotal en Matina con 300 árboles. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 17, N° 174 (28 de junio de 1710) y Exp. 183, N° 67 v (24 de junio de 1710).

104 Philip MacLeod. "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 96.

105 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, 5. Legajo 1.51 39, (12 de junio de 1638).

un sitio apto para el ingreso de esclavos, tanto en forma regular como por la vía del contrabando. En 1710 se apresaron 60 esclavizados, aunque, más adelante, se mencionan 105, los cuales llegaron por contrabando y luego fueron decomisados al comerciante Francisco de la Madriz Linares.<sup>106</sup>

Muchos esclavizados entraron por contrabando con los ingleses y los zambos-mosquitos. En 1703, dos balandras trajeron a Moín varios esclavizados negros con el fin de intercambiarlos por cacao; el responsable de este tráfico fue el fraile Francisco de San José de las misiones de Talamanca.<sup>107</sup> Este compró catorce esclavizados, con edades entre los 9 y 44 años: “todos ellos mui flacos, enfermos e imposibilitados de andar en pie y trabajar en muchos días”.<sup>108</sup>

De acuerdo con las evidencias documentales, entre 1709 y 1710 ocurrió una de las más importantes transacciones de importación ilegal de esclavizados. En total, unos 105 negros provenientes de África fueron vendidos a varios comerciantes en Costa Rica y llevados al Valle Central, el Pacífico y, sin duda, algunos se quedaron en la costa caribe. La presencia en esa cantidad generó la suspicacia de las autoridades; incluso, este dato llegó a oídos de un funcionario de la Compañía de Guinea encargada de vender esclavizados en las Indias. Al parecer, enviaron un empleado a Cartago con la orden de cobrar los impuestos devengados de semejante tráfico.<sup>109</sup>

A principios del siglo XVIII, varias autoridades de Cartago y Matina se vieron involucradas en estas actividades. En 1710, el propio gobernador Granda y Balbín cometió cohecho

---

106 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 155, N° 130 (2 de mayo de 1665).

107 Juan Carlos Solórzano. “El comercio de Costa Rica durante el declive español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20: 2 (1994), 49.

108 *Ibíd.*

109 *Ibíd.*, 50.

al adueñarse de unos 21 esclavizados, aduciendo que con estos cobraba su salario que no había sido cancelado. Nueve años más tarde, el teniente de gobernador de Matina, Francisco de Ibarra, fue sospechoso de la compra dudosa de 45 esclavizados.

Además, en Matina fueron rematados, mediante protocolos, varios negros esclavizados. Por ejemplo, en 1722, se vendió una negra de la casta mina<sup>110</sup> y, en mayo de ese mismo año, otro esclavizado de casta mina fue rematado en ese puerto.<sup>111</sup> En 1650, un esclavo negro de veinte años llegaría a costar hasta 540 pesos.

En su mayoría, la población de Matina se constituyó de grupos mestizados provenientes del Valle Central. Otro aspecto que interesa notar es que su población se mantuvo bastante constante a lo largo de los siglos, pues, en general, no pasaba de entre 200 y 300 habitantes. Al contrario de lo que se ha planteado, Matina y su entorno lograron mantener varios núcleos familiares de origen cartaginés, aun bien entrado el siglo XIX y antes de habilitarse el puerto de Limón. Entre estas familias estaban las Valerín (originalmente Valerino), Moya, Aymerich, Casasola, Bonilla, Guzmán, entre otras. En el capítulo 6 se profundiza sobre las familias de origen colonial que se encontraban en Matina.

---

110 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 481, N° 65 (23 de abril de 1722).

111 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 484, N° 8 (3 de mayo de 1722).



# Recursos naturales, producción y comercio en Matina

### Introducción

Desde el momento de su habilitación, la costa de Matina y su entorno dieron visos de la existencia de una gran cantidad de recursos, la mayoría de estos encontrados en forma silvestre. Había hicacos, vainillas, palmeras o cocoteros a los que se les sacaba el mejor provecho, así como productos de la pesca de distintas variedades de peces, moluscos, tiburones, manatíes, tortugas y otras especies de la fauna marina. Otros alimentos mencionados para la subsistencia eran los plátanos, las yucas, los ñames, los camotes, las piñas, los aguacates, los guacales, las cañas dulces, el arroz y una variedad de pimientos y maíz. También data la existencia de buenas maderas para la construcción de embarcaciones, como se anota más adelante.<sup>112</sup> En las muchas ciénegas y pantanos encontrados en la región había teosinto, especie de yerba tan alta que cubre un hombre, según los testimonios escritos por los soldados del fuerte de Matina.<sup>113</sup>

---

112 "Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad, 1719". León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 478.

113 "Información seguida por el gobernador D. Juan Gernmir y Lleonart sobre la sorpresa y toma del fuerte de San Fernando de Matina por los ingleses con auxilio de indios mosquitos. 1747". *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1909), 421.

Además, un temprano comercio de abastos se había establecido por la vía de Matina hacia la década de 1630; se podría decir que la habilitación de este puerto estuvo gestionada por el interés de los encomenderos-comerciantes del Valle Central de comerciar con Portobelo y Cartagena de Indias.

Este capítulo analiza los recursos naturales, la producción y el comercio en Matina y su entorno en los siglos bajo dominio colonial. El objetivo consiste en analizar primero los recursos y la producción existente en la región, en particular el cacao. También se hace referencia a otros productos de subsistencia que tuvieron demanda, pero que la documentación es muy limitada, debido a que se extraían y comercializaban sin los controles oficiales.

El comercio en Matina y la actividad de sus comerciantes son tratados en la segunda parte de este capítulo. El punto medular aquí es recuperar la importancia de dicha región en la época siglos XVII, XVIII e inicios del XIX, pues esta fue fundamental para la apertura económica del Valle Central y sus comerciantes al Caribe, tanto desde el punto de vista del comercio legal como el comercio de contrabando.

## **La producción cacaotera entre 1650-1750**

La producción de cacao data desde la época precolumbina en Costa Rica. Hay evidencia arqueológica de su existencia, especialmente a lo largo de la costa pacífica mesoamericana. En la época del contacto y durante la colonia, la documentación menciona el área de Quepo, las llanuras del norte, el valle de Landecho y Talamanca como sitios donde se contaba con cacaotales, al igual que en la costa caribe, sobre todo Matina y sus alrededores, Barvilla y Reventazón. La primera referencia acerca de este fruto mercantilizado por un español se le debe a

Felipe Monge, quien tenía un cacaotal en Doyabe, cerca del río Tarire o Sixaola, y utilizaba mano de obra nativa del pueblo de Xicagua.<sup>114</sup>

Lo que motivó la producción de cacao en Matina tiene relación con un contexto más amplio, tanto desde el punto de vista espacial como económico. Entre estas razones están los intereses y la demanda existentes en las colonias no españolas del Caribe, como Curazao y Jamaica, y los viejos contactos con los indígenas de la costa de Costa Rica que producían el fruto. Por ello, Matina no puede entenderse sin su relación con el Caribe, así como hacia el interior con Cartago y Talamanca, según se verá a continuación.

Los primeros intentos de establecer Matina como puerto en el Caribe estuvieron estimulados por la exportación de productos, primero, hacia Portobelo y, en menor medida, hacia Cartagena de Indias. La producción de abastos que había movido la economía del Valle Central en el siglo XVI tardío y la primera mitad del siglo XVII tenía dos puntos de salida: La Caldera en el Pacífico y Suerre en la desembocadura del río Parismina. Un desastre natural obstaculizó la salida natural y el puerto tuvo que ser abandonado, por lo cual sus escasos habitantes fueron trasladados a Matina.

Desde este puerto se dio la temprana plantación de cacao, por lo que este fue el paisaje más común en Matina desde el siglo XVII temprano. Para esta época se trató de estimular dicha producción, incluso comparándola con los dos grandes centros cacaoteros de Caracas y Guayaquil. En 1719 algunas notas del gobernador Diego de la Haya Fernández señalan que su calidad era tal que: “por la mucha

---

114 Juan Carlos Solórzano. “La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas urinamas (Costa Rica, 1650-1690)”, *Estudios*, 25 (2012-2013), 2.

grasitud que en sí tiene, (...) no se reseca y permanece después de cogido desde ocho a diez años".<sup>115</sup>

El interés por el fomento de la plantación cacaotera en Matina, Barbilla y Reventazón coincide con varios condicionamientos externos, entre ellos, la ocupación inglesa de Jamaica en 1655 y de otras islas menores en el Caribe. Así como el hecho de una brusca caída del cacao venezolano (80 %) entre 1647-1654 y la destrucción de Caracas en 1641 debido a un terremoto.<sup>116</sup> Sin embargo, Venezuela volvió a ser la competencia más fuerte cuando su economía cacaotera se recuperó.<sup>117</sup> A nivel interno, el cacao fue una alternativa, ya que era un producto localizado en los alrededores del puerto de Matina y sus desembarcaderos y, además, fue el fruto alternativo a la caída del comercio de abastos con Panamá dada la crisis del sistema de ferias en Portobelo y en todo el sistema comercial español de la primera mitad del siglo XVII.

Philip MacLeod también propone que el ataque de los piratas en 1666 pudo servir como disparador para el inicio de esta producción, pues pareciera que surgieron nuevas plantaciones después de este año y el tamaño promedio de la haciendas se incrementó. A finales de la década de 1660 e inicios de la siguiente, se dio un aumento en el número de cacaotales, que estuvieron establecidos en el valle del Reventazón.<sup>118</sup> Otro incentivo fue la ocupación holandesa de la Guyana en 1616 y, posteriormente, de Curazao

---

115 "Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad, 1719". León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 476.

116 Philip MacLeod. "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 85.

117 *Ibíd.*

118 *Ibíd.*, 88.

en 1634.<sup>119</sup> Esta “isla se convirtió rápidamente en un importante centro comercial que introducía mercancías en los puertos españoles de América, a la vez que centro receptor de los productos agrícolas y ganaderos que producían los colonos españoles asentados en la región del Caribe”.<sup>120</sup> Fue especial la presencia en dicha isla de una colonia importante de judíos sefardíes, quienes tenían conocimiento del español.

Ahora bien, ¿cómo era una hacienda de cacao? Aunque, en términos estrictos, los cacaotales deben considerarse como una plantación debido a la especialidad o la forma de monocultivo, la terminología de la época se refiere a estos sitios como haciendas de cacao. Los cacaotales se localizaban en forma muy dispersa, a lo cual se sumaba la existencia de grandes cantidades de corrientes de agua, que, si bien servían de irrigación y comunicación, también provocaban el aislamiento de los escasos pobladores de la zona, quienes limitaban sus actividades comerciales, socio culturales y religiosas a pocos días al año. En ese momento, la llamada “hacienda” de cacao era una organización simple, aislada y muy comunicada por la vía fluvial. Además, se acompañaba con recursos de subsistencia básicos como sembradíos de plátanos, árboles frutales y cocoteros, mientras que tenían casas con techo de paja y, por lo general, una canoa. La figura 9 muestra las principales zonas en las que se dividían los cacaotales de Matina, Barbilla y Reventazón hacia 1738.

---

119 Juan Carlos Solórzano. “La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas urinamas (Costa Rica 1650-1690), *Estudios*, 25 (Dic.-mayo, 2012), 4.

120 *Ibíd.*

**Figura 9**  
**Mapa del curso del río Matina con indicación**  
**de sus recursos e infraestructura. 1738**



Fuente: AGI. MP-Guatemala, 023 (1738).

Es posible que este mapa, fechado *circa* de 1738, esté basado en las descripciones de viaje y diario de viaje del gobernador Carrandi y Menán en 1737. En este se muestran las haciendas de cacao, los pantanos, la zona montañosa y los palmares existentes en las riberas del río Matina, así como las condiciones del río, los caños, las islas de basura y los manglares, además de la localización de la fortaleza de San Fernando de Matina, sobre la que se hace referencia en el siguiente capítulo.<sup>121</sup>

Las plantaciones tenían diferentes tamaños, aunque se contabilizaban por la cantidad de árboles de cacao y

121 El valle de Matina se dividía en algunas “vueltas” alrededor del camino que seguía el río, como las vueltas de “San Antonio”, “Feliciano”, “Doña Luisa”, “El Coronel”, “El Hermoso”, “Antonio Acosta”, “Josefa de Hocés”, “Chacón”, “Calderón”, “Diego Barrios” y “Doña Juana”. Entre los nombres de las plantaciones más importantes del siglo XVIII están: “La Santísima Trinidad” de Francisco de Bonilla, “La de Arriba” de Miguel de Acosta Arévalo, “La Madre de Dios” de Diego de La Haya Fernández, “Los Corrales” de Tomás López del Corral, “El Guanacaste” de los Alvarado, “La Calderón” de la familia Calderón, “Chirripó” de la familia López del Corral, entre otras.

no por la superficie, porque la propiedad estaba atribuida a los árboles o los pies de cacao en vez de la tierra, puesto que esta era realenga. De esta forma, había lotes considerados pequeños con 160 árboles de cacao hasta los más grandes entre los 8 000 y 10 000 árboles.<sup>122</sup> En 1675 se habla de la existencia de unos 200 000 árboles de cacao en el valle.<sup>123</sup>

A principios del siglo XVIII se menciona la existencia de unos 80 000 pies de cacao, de los cuales producían en impuestos, anualmente, entre 25 000 y 30 000 pesos, a razón de cien granos el real y 25 pesos el zurrón de un quintal.<sup>124</sup> Para 1737, Carrandi y Menán menciona la existencia de 137 848 árboles de cacao en 89 haciendas dentro del valle de Matina, donde de cada árbol se cogía 1 peso de cacao de 4 libras. Los cacaos estaban gravados en 1 000 pesos anuales: 700 para el cura y 300 para el canoero del río Reventazón, los cuales sumaban 99 290 más y daban en total 237 138 cacaos.<sup>125</sup> Un mapa anónimo de 1790 presenta así las plantaciones del valle de Matina:

---

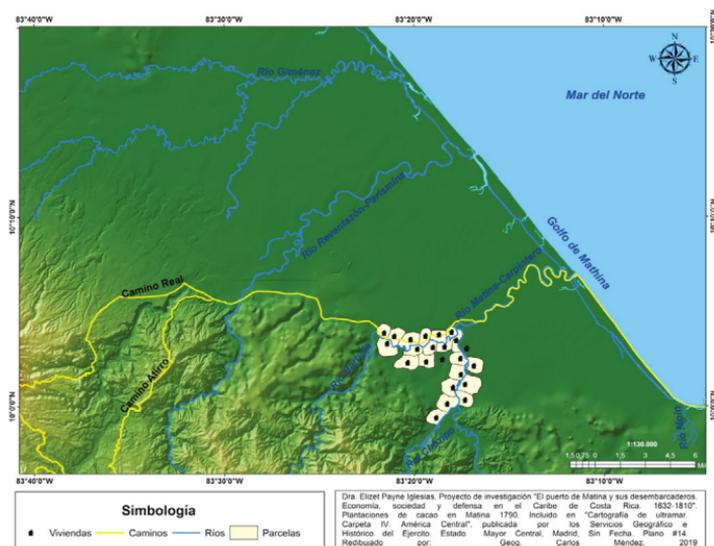
122 De estas, una de las más grandes al finalizar el siglo XVII era la de Alfonso Sáenz Vázquez, quien tenía unos 10 000 pies de cacao en 1684.

123 "Informe de D. Fernando Francisco de Escobedo sobre la provincia de Costa Rica, 1675", León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 349.

124 "Informe del gobernador Don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 489-490.

125 "Informe del gobernador D. Francisco de Carrandi y Menán al presidente de Guatemala sobre el estado de las misiones en la provincia de Costa Rica. 1737", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1909), 256.

**Figura 10**  
**Cacaotales del valle de Matina. 1790**



Fuente: elaboración propia con base en lo siguiente: Servicio Geográfico e Histórico del Ejército, *Cartografía de Ultramar, Carpeta IV. América Central* (Madrid: Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1957).

Es a través de los *Protocolos coloniales de Cartago* que se pueden conocer algunos de los nombres de las plantaciones de cacao y sus dueños, al igual que el movimiento de compra-venta, las hipotecas, las cartas dote o las donaciones en las que estuvo involucrado este fruto. De las veinte transacciones estudiadas para el siglo XVII, la mayoría fueron efectuadas entre miembros de la élite, entre ellos, el gobernador Juan Fernández Salinas y Cerda en 1657 y Rodrigo Arias Maldonado en 1663. Otros reconocidos miembros de la primera élite provincial fueron el gobernador Alfonso Sáenz Vázquez, Pedro de Alvarado y su mujer Catalina de Vida Martell, Matías González Camino y Miguel de Echeverría Navarro.

También está el caso de Jerónimo Valerino, quien fue uno de los cacaoteros más dinámicos de la segunda mitad del siglo XVII. La cantidad de hipotecas que se llevaron a cabo a su nombre, de su esposa o de su hermano Benito así lo confirman. En 1667, 1673, 1677 y 1684 se dieron varios movimientos hipotecarios de sus haciendas de cacao.<sup>126</sup>

Algunos documentos en donde se pueden apreciar los intereses económicos de la élite cartaginesa son las “cartas dote”. Entre los casos más ilustrativos está la carta dote que, en 1673, Juan de Vida Martell le otorgó a su hija Catalina de Vida Martell por un cacaotal en Matina con 500 árboles, el cual estaba valorado en 1 258 pesos.<sup>127</sup> Además, el recibo de dote que dio José de Aguilar a favor de María de Ochoa por un cacaotal en Barbilla, que tenía 500 árboles y se encontraba valorado en 1 718 pesos.<sup>128</sup>

En 1689, Pedro de Moya hace constar que su futura esposa, Ángela Sáenz, recibió por dote un cacaotal valorado en 4 000 pesos con 2 000 árboles.<sup>129</sup> Otra carta dote en la

---

126 Otros movimientos hipotecarios alrededor de cacaotales pueden consultarse en los ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 15, 152-3, N° 520 (11 de noviembre de 1667); Exp. 17, 171, N° 208 (22 de julio de 1665); Exp. 2, 202, N° 17 (19 de febrero de 1670); Exp. 2, 205, N° 55 (14 de junio de 1670); Exp. 4, 211, N° 16 (19 de noviembre de 1673); Exp. 7, 227, N° 68 (3 de febrero de 1676); Exp. 8, 231, N° 17 (20 de junio de 1677); Exp. 8, 235, N° 62 (11 de enero de 1678); Exp. 10, N° 247, (23 de febrero de 1680); Exp. 12, 261-2 N° 1 (28 de octubre de 1680); Exp. 14, 266, N° 10 (19 de diciembre de 1682); Exp. 16, 280, N° 53 (20 de octubre de 1684); Exp. 16, 280, N° 55 (21 de octubre de 1684); Exp. 16, 280, N° 55 (21 de octubre de 1684); Exp. 17, 287, N° 22 v (14 de abril de 1685); Exp. 21, 320, N° 54 v. (13 de abril de 1689); Exp. 24, 350, N° 52 v. (7 de mayo de 1691); Exp. 24, 352, N° 70 (23 de mayo de 1691); Exp. 26, 375, N° 54 v. (28 de julio de 1693); Exp. 3, 399, N° 65 (3 de diciembre de 1695); Exp. 7, 431, N° 18 v. (7 de setiembre de 1698); Exp. 7, 433, N° 32 v. (23 de octubre de 1698); Legajo III. Expediente 7, 433, N° 35 v. (24 de octubre de 1698).

127 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 103 (29-7-1673).

128 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 142v (20-11-1689).

129 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 103v (6-9-1689).

que se otorgó un cacaotal en el momento del matrimonio fue a favor de Manuela Ricardo y realizada por su esposo, Juan Gómez, en 1689; en esta se le dan 600 árboles en el valle de Barbilla con un valor de 1 200 pesos.<sup>130</sup> Al finalizar el siglo XVII, Catalina González Camino, hija de Juan González Camino y Manuela Salazar, recibió un cacaotal valorado en 2 000 pesos con 1 000 árboles.<sup>131</sup>

En el contexto de las cartas dote otorgadas en el siglo XVII y el temprano siglo XVIII, se observa la participación de las mujeres. Muchas de ellas habían recibido el cacaotal por este mecanismo. En 1669, Antonia López de Ortega, primera esposa de Jerónimo Valerino, tenía un cacaotal con 600 árboles frutales, casa y canoa.<sup>132</sup> Una de las propietarias más ilustres fue doña Bárbara Lanini, natural de Madrid y casada con el gobernador Juan Francisco Sáenz Vázquez; esta española fundó una capellanía sobre un cacaotal en 1688. Posteriormente ella repartió dichos cacaotales entre sus hijos: en 1690 le hizo donación a su hijo, el clérigo Pedro Sáenz, de 1 500 árboles, que eran parte de un cacaotal más grande de 10 000 plantas.<sup>133</sup> Su hija, María Sáenz Vázquez, recibió de dote 1 000 árboles y su otra hija, Manuela Sáenz Vázquez, recibió 1 360 árboles en 1700.<sup>134</sup> Lo anterior es prueba de la gran fragmentación de la propiedad cacaotera, la cual venía dándose desde el tardío siglo XVII, como lo prueba Phill MacLeod.<sup>135</sup>

---

130 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 134 (6-11-1669).

131 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 135 (13-8-1699).

132 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 15 (28-3-1660).

133 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 8v (9-2-1690).

134 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 3 (29-9-1697) y fl. 46 (23-10-1700).

135 Philip MacLeod. "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 94.

Los arrendamientos de plantaciones de cacao aumentaron a principios del siglo XVIII y muchas de las escrituras fueron signadas por mujeres. Estas dieron en arriendo y, en algunos casos, especificaron que los arrendatarios debían mantener la plantación en buenas condiciones. Entre las mujeres miembros de la élite aparecen la heredera Juana de Acosta Arévalo, quien, en 1700, arrendó un cacaotal con 1 670 árboles, y Baltasara y Mariana López de la Flor en 1727.<sup>136</sup> Otras importantes poseedoras de cacaotales fueron las hermanas Tomasa Joaquina y María Francisca López del Corral. La primera poseía la plantación llamada “Chirripó” con 4 000 árboles, los cuales arrendaba, mientras que su hermana tenía “El Guanacaste”, que también arrendaba; esta última tenía 4 000 árboles.<sup>137</sup>

Una pareja que llama la atención debido a la gran cantidad de plantaciones de cacao a su nombre fue la que formaban Ana Rita Gómez y su marido, el capitán Juan Francisco de Bonilla, matrimonio que, por cierto, no tenía hijos naturales. En 1812, ellos firmaron una escritura en donde dijeron poseer las siguientes: “La Gómez” con 1 974 árboles, “La Barahona” con 1 518, “La Bejarano” con 55, “La Gudiño” con 361, “La Calvo” con 1148, “La Solano” con 726, “La roza de la Soto” con 808, “La Puente” con 810, la del “Guanacaste” con 2 738, “La Valentina” con 720, “La Gutiérrez” con 500 y otra con 1 300, “La Romana” con 1 200 y una que había sido de Manuel Guzmán con 1 500<sup>138</sup>.

Las ventas de cacaotales y los arrendamientos en los *Protocolos de Cartago* correspondientes al siglo XVII parecen de poca monta. Uno de estos casos fue la venta que hizo José de la Cruz, de color pardo, a Francisco de Quirós

---

136 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 65 (24-9-1700) y fl. 93 (24-9-1726).

137 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 63 (6-10-1789) y 21v (2-3-1793).

138 Posiblemente, estos propietarios adquirieron dichos bienes por deudas de hipotecas. Véase: ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 154 (9-12-1812).

de un cacaotal en Matina con 300 árboles a 100 pesos<sup>139</sup> o la transacción de otro cacaotal, de parte de Juan González Romero a Juan de Mesa, con 400 árboles a un precio de 300 pesos. El pago se realizaría a cambio de 8 mulas mansas y la otra parte por Roque Jacinto de la Fuente.<sup>140</sup> Entre las ventas más importantes está la realizada en 1668, cuando Francisco Carrillo vendió a Jerónimo Valerino dos cacaotales en Matina: uno de mil árboles ya en producción y otro de 900 que aún no tenía frutales; todo esto por 500 pesos.<sup>141</sup>

Otras actividades en las que intervinieron las haciendas de cacao y el cacao como moneda tienen que ver con las cofradías y las capellanías. En el siglo XVII, las más importantes fueron las de la Concepción, la Vera Cruz, la del Rosario y la del Santísimo Sacramento. La cofradía de Nuestra Señora de los Ángeles aparece en forma más tardía, pero con un capital importante en cacao. Además, dicha cofradía tuvo una dinámica económica bastante interesante; por ejemplo, esta contaba con hatos de ganado en Bagaces y recibía donaciones de cacaotales en Matina, algunos de los cuales arrendaba.

Fue el caso de la escritura otorgada por el gobernador y también mayordomo de la cofradía arriba mencionada, Diego de la Haya Fernández, quien alquiló una hacienda de cacao nombrada “La Madre de Dios” con 500 árboles a José de Bonilla.<sup>142</sup> Ese mismo año, el cacaotal fue arrendado de nuevo por tres años a Juan Calvo, “mulato libre”, debido a que Bonilla —el anterior inquilino— había muerto ahogado en el río Reventazón.<sup>143</sup> La misma cofradía

---

139 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 174 (2-5-1666).

140 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 456 (5-11-1668).

141 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 4 (4-10-1668).

142 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 78 (22-7-1726).

143 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 101 (4-10-1626).

continuó arrendando el cacaotal a la familia Calvo por muchos años más, así como alquiló otros cacaotales que mantenía en la región.

Otra cofradía fue de Nuestra Señora de Matina, de la cual, llama la atención, existe documentación en el siglo XVIII tardío y principios del siglo XIX, en momentos cuando el cacao había dejado de ser el producto más importante de la provincia y, más bien, se encontraba en franca decadencia y sus plantaciones estaban en crecido abandono. Sin embargo, muchos propietarios mantenían cacaotales en esos valles del Caribe. En la actualidad no se cuenta con una imagen de Nuestra Señora de Matina, no obstante, al parecer, se encontraba en la ayuda de parroquia de San Nicolás, según consta en un documento de venta firmado por doña Isidora de la Madriz Linares en 1800.<sup>144</sup> Alrededor de esta cofradía aparecen donaciones y arrendamientos, ofrecidos tanto dentro de la élite como fuera de dicho grupo. No solo tenían cacaotales, sino haciendas y hatos de ganado en Bagaces y el valle de Santa Ana. La cofradía tenía bienes en cacao y ganado, como se desprende de la información obtenida, en la cual esta poseía 286 reses y varios muebles en Bagaces, que estaban valorados en 839.<sup>145</sup>

Hay datos de donaciones de cacaotales a favor de la cofradía, como fue el caso de María Francisca López del Corral, dama de la élite cartaginesa, quien, en 1776, donó una roza de 1 400 árboles de cacao de ocho años de edad en aquel valle.<sup>146</sup> Los arrendamientos fueron más frecuentes:

---

144 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 5 (7-7-1800).

145 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 17v (4-5-1809).

146 Doña María Francisca López del Corral pertenecía al selecto grupo de los miembros de la cofradía de Nuestra Señora de los Ángeles, junto con su hermana doña Tomasa Joaquina López del Corral. En este caso, ella realizó la donación a nombre de su difunto marido Joaquín de Alvarado y bajo

en 1786, Juan Carranza, mayordomo de esta, arrendó a Pedro Manuel Salguero una hacienda de cacao en Matina de 1 300 árboles a 50 pesos el año.<sup>147</sup> Asimismo, en 1790, Felipe Barrios arrendó por siete años una hacienda de cacao en el valle de Matina y paraje llamado “La Pontezuela”, que pertenecía a la mencionada cofradía.<sup>148</sup> Se desconoce el final de esta institución, pero funcionaba en coordinación con las otras cofradías existentes, sobre todo en Cartago, como la cofradía de San Nicolás de Tolentino, del Señor San José o de San Francisco de Paula. Incluso, sus mayordomos eran los mismos, como fue el caso del señor Juan Carranza.

Se observa la presencia de fuertes intereses en este rubro, así como la gran movilidad de capitales existente. Estos movimientos muestran que, a medida que los primeros cacaoteros de la élite de Cartago vieron que el producto había entrado en crisis, ellos cedieron estos espacios a grupos medios de blancos y mestizados del Valle Central.

Philip MacLeod propone que hubo un reacomodo entre los propietarios de cacaotales y que algunos de los más importantes al principio eran inmigrantes recién llegados a Costa Rica, como los Calvo y los ya mencionados Jerónimo Valerino y Antonio Salmón Pacheco.<sup>149</sup> Algunos miembros de las familias locales eran “encomenderos pobres,” los cuales podían demostrar sus orígenes hasta la época de la conquista, pero habían perdido su estatus ya en el siglo XVII. Otro caso que ha encontrado MacLeod es el de algunos

---

la autorización de su segundo esposo Pedro Aymerich. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 92v (27-11-1776).

147 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 61 (23-8-1786).

148 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 6v (15-11-1790).

149 Antonio Salmón Pacheco era el intermediario en Costa Rica del comerciante Alonso Aranda y Acevedo. Este individuo aparece vinculado tanto al comercio de Portobelo como al de Nicaragua. Philip MacLeod. “Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 88.

cacaoteros que fueron hijos ilegítimos de los vecinos principales de Cartago.<sup>150</sup>

Los años de auge cacaotero datan de 1740 a 1780, aproximadamente. Entre 1775 y 1787 se reporta la mayor cantidad de árboles de este fruto, que varía entre 179 400 y 353 254,<sup>151</sup> es decir, hubo un aumento en el número de árboles del 50.7 %. Este auge también significó un aumento en las entradas al fisco, aunque es conocido que los propietarios solían manifestar menos cantidad de árboles en sus parcelas. Manuel Chacón muestra que la Real Caja de Cartago percibió más impuestos en la segunda mitad del siglo XVII, lo cual asume que podría deberse al auge del comercio de cacao y a una mayor dinamización de la economía.<sup>152</sup> Dichos ingresos fueron aumentando a lo largo del siglo de un 12,70 % en 1654 a un 26,57 % en 1687.<sup>153</sup>

Aun con esos datos positivos, un contemporáneo acucioso observó que, desde la primera mitad del siglo XVIII, las plantaciones de cacao de Matina y su entorno estaban sufriendo severos problemas, entre ellos, menciona los siguientes:

- a. Los árboles eran viejos.
- b. Los árboles se habían secado.
- c. El río se había llevado muchas plantaciones (tenían ochenta años de haber sido sembradas).
- d. Se encontraba la presencia de la enfermedad del hielo.

---

150 *Ibíd.*, 93.

151 María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 393-450.

152 Manuel Benito Chacón Hidalgo. "Escasez monetaria y transacciones de bienes y servicios en la provincia de Costa Rica en el siglo XVII", Tesis, Programa Oficial de Doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Arte y Lenguas. Línea de investigación: Sociedad, Cultura y Economía Colonial y Republicana en la Historia de América Latina, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2017, 129.

153 *Ibíd.*

- e. Falta de mano de obra.
- f. Continuos temporales de vientos y lluvias en el momento en que estaban en flor.

En efecto, para la década de 1730, los cacaotales ya eran considerados viejos debido al exceso de lluvias y a la falta de mano de obra indígena, la cual mermó en el siglo XVII. En un interrogatorio presentado por el procurador síndico de Cartago, Juan José de Cuende, sobre la mala situación de la provincia en 1736, él afirmó:

Iten. Si saben y les consta que las haciendas de cacao que hay en el valle de Matina, costa al norte, ha ochenta años que se sembraron y que por viejas y mal cultivadas, por falta del servicio de indios que había de antes, ya no fructifican como cuando eran nuevas y estaban cultivadas de indios...<sup>154</sup>

Los datos del informe de José Cuende de 1736 señalan que en esa década había llovido con “tormentosa ferocidad”, a lo que se sumaba la presencia de los nortes o los vientos alisios que entraban directamente sobre la costa.<sup>155</sup>

## **El comercio por Matina**

Las primeras exportaciones, en especial hacia Portobelo, se realizaron por la vía de Suerre, tal y como se analizó en el capítulo 1. A medida que la colonización en el Valle Central se consolidó y se comenzaron a producir abastos dirigidos

---

154 “Información seguida a pedimento del procurador síndico general de Costa Rica, sobre que la provincia no ha pagado nunca la alcabala del viento por privilegio. 1736”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 215.

155 “El capitán don Juan Joseph de Cuende, procurador síndico de la ciudad de Cartago, informa al cabildo de la misma sobre los derechos de alcabalas y barlovento. 1736”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 209.

a la subsistencia de los habitantes y los transeúntes por el istmo de Panamá, los puertos de La Caldera y Matina adquirieron gran protagonismo, particularmente ya entrado el siglo XVII. Las subsistencias enviadas desde Costa Rica consistían en harina de trigo, maíz, bizcochos, gallinas, cerdos, ajos, entre otros. Era un tipo de abasto muy limitado, pero que –como en el caso de la harina, la cual solo se producía en las tierras altas del Valle Central de Costa Rica– había generado una demanda tanto desde Panamá como Nicaragua. En 1586, por ejemplo, el cronista Antonio de Cídad Real relató acerca de la situación de Nicaragua:

No se da en toda ella trigo de Castilla, pero se dase el de las Indias que es maíz, y así el pan ordinario son tortillas, aunque algunas veces hay harina de trigo traída de Costa Rica, de que se hace pan y de allá también viene el bizcocho...<sup>156</sup>

Aunque se cuenta con escasa información sobre las primeras exportaciones e importaciones por Matina, el año 1638 ofrece unos datos de importancia. Es posible que esto se deba a que, por alguna razón que se desconoce, los archivos de este año afortunadamente se conservaron. El siguiente cuadro resume los movimientos por Matina y sus desembarcaderos:

---

156 Antonio de Cídad Real, *et al. Nicaragua en los cronistas de Indias* (Managua: Colección Cultural Banco de América, 1976), 146.

**Cuadro 1**  
**Acuerdos protocolizados de comercio por Matina y sus**  
**desembarcaderos con el exterior (1638)**

Año	Nombre del barco	Destino	Salida	Dueño del producto	Cantidad y productos
1638	s.d.	Cartagena y Portobelo	Punta Blanca	Juan Muñoz	150 capados, 20 tercios de bizcocho, ajos y anís.
1638	Nuestra Señora de la Limpia Concepción y del Buen Suceso	s.d.	s.d.	Juan Rodríguez Rojas	60 cerdos
1638	Nuestra Señora de la Candelaria	Cartagena de Indias	Matina	s.d.	70 cerdos y 10 tercios de harina
1638	Nuestra Señora de la Candelaria	Punta Blanca o Matina	s.d.	s.d.	Piezas de tela cruda, 100 varas de bramante, 50 varas de crea y 80 varas de jergueta.
1638	Nuestra Señora de la Concepción	Portobelo	Punta Blanca	Jerónimo de Retes	75 cerdos

Fuente: Juan Carlos Solórzano, "Las relaciones de la provincia de Costa Rica con el exterior (1570-1690)", *Revista del Archivo Nacional*, 81 (2017), 71-109.

Otros datos relevantes pertenecen a los años 1686 y 1693, en los cuales se especifican los dueños de las embarcaciones que venían a Matina o sus desembarcaderos y el número de estas:

**Cuadro 2**  
**Embarcaciones en Matina (1686-1693)**

Año	Nº de naves	Propietario de la embarcación
1686	4	Miguel Rodríguez Camilo Juan Antonio Castro Sebastián Láez
1687	4	2 barcos de Miguel Rodríguez Camilo 1 barco para Juan Antonio Castro 1 barco para Felipe Salvatierra o Salvarría
1688	2	1 barco para Felipe Salvatierra o Salvarría 1 barco para Juan Granados
1689	3	1 barco para Juan Antonio Soto y Martín Pinilla 1 barco para Antonio Medina
1690	5	1 barco para Francisco Granados 1 para Martín Pinilla 1 para Lorenzo Arburola 1 para Juan Antonio Soto 1 para Antonio de Acosta Arévalo
1691-1692	1	1 para Juan Antonio Soto
1693	3	1 para Juan Martín de Flores

Fuente: ANCR. *Complementario Colonial* 6091, 6094, 6100. Philip MacLeod, "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 83-107.

Los primeros comerciantes relacionados con esta actividad fueron, en su mayoría, los encomenderos, sus descendientes o los funcionarios reales. No existen datos para el siglo XVII temprano, sin embargo, Claudia Quirós refiere a que, entre 1577 y 1634, se habían registrado 258 navíos en la Real Caja, lo que hace un promedio de 4 embarcaciones al año.<sup>157</sup> Entre los primeros comerciantes por Matina destaca Jerónimo de Retes, quien, en 1639, intentó abrir

<sup>157</sup> Claudia Quirós citada por Juan C. Solórzano, Solórzano. "Las relaciones de la provincia de Costa Rica con el exterior (1570-1690)", *Revista del Archivo Nacional*, 81 (2017), 91.

un comercio con Cartagena de Indias, donde vivía su hermano Pedro de Retes.<sup>158</sup> Por ejemplo, el 12 de junio de 1638, Juan Muñoz se obligó a poner en el puerto de Punta Blanca 150 capados, ganado de cerda (10 más o menos) y 20 tercios de bizcocho, ajos y anís para embarcar en la fragata procedente de Cartagena, a nombre del capitán Jerónimo de Retes.<sup>159</sup>

Otros de los pioneros fueron Jerónimo Valerino, de origen genovés, y Antonio de Acosta Arévalo y su yerno, Juan Antonio Soto, ambos de origen griego. Respecto a estos comerciantes extranjeros, Philip MacLeod sostiene:

Otro aspecto importante del comercio con Portobelo es el papel que jugaron en dicha actividad individuos de ascendencia griega. Antonio Acosta Arévalo y Juan Antonio Foto (Soto) eran ambos de ascendencia griega. Los griegos pudieron ser la principal fuerza en el comercio de cacao con Portobelo en los años finales de este tráfico mercantil. El testamento de Francisco de las Alas, un pequeño propietario de cacaotales demuestra cómo este individuo se encontraba en deuda con Antonio Acosta Arévalo pero también con “los griegos de Matina.”<sup>160</sup>

Por mucho tiempo perduró el interés de comerciar con Cartagena de Indias a pesar de los imprevistos y las dificultades

---

158 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, 34 (10 de junio de 1638).

159 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, 34 (12 de junio de 1638). Otro caso es el poder que otorgó Retes a Tomás de Fonseca y Lucas de Samudio, vecinos de Portobelo, para que fletaran una fragata en Punta Blanca a cargar capados, ajos, anís, zarzaparrilla y otros géneros. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, 15v (15 de julio de 1640).

160 Philip MacLeod. “Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 99.

como la lejanía, esto a diferencia de Portobelo, al cual se llegaba en el término de un día. En su solicitud para investigar sus antecedentes vascos y nobles, Retes informó, como se mencionó antes, tener a su hermano Pedro de Retes en esa ciudad. También se intentó comerciar con Campeche.<sup>161</sup> Además, existieron eventuales contactos con el puerto lacustre de Granada en Nicaragua por la vía del río San Juan.

El fomento del comercio de Matina con Portobelo y Cartagena de Indias provocó el interés por la construcción de embarcaciones en el puerto; sin embargo, la mayoría de estas no fueron exitosas. En 1665, Pedro Fernández Galindo, carpintero de ribera, construyó un barco para Manuel Pérez y Jerónimo Valerino por 250 pesos y, en 1688, Antonio de Costa Arévalo señaló que era propietario de una embarcación que transportaba harina hacia Portobelo.<sup>162</sup>

Entre los artículos que entraron importados a Matina provenientes de Portobelo a principios del siglo XVIII estaban hierro y acero, clavos, loza, ollas, aguardiente, papel, géneros, sombreros, escudillas, medias, canela, pólvora, pistolas, escopetas y aceite. También consta que se introdujeron esclavizados, tal y como se vio en el capítulo anterior.<sup>163</sup> El final de esta primera apertura comercial fue frenado por el declive comercial de las flotas españolas que atravesaban el océano en esas épocas.

---

161 “Don Carlos Marengo informa al general D. Manuel López Pintado sobre los indios y zambos mosquitos, los territorios que ocupan, las depredaciones que cometen en el reino de Guatemala y la manera de exterminarlos. 1731”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX, (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 187.

162 ANCR. *Protocolos Coloniales de Cartago*. Exp. 16 (15 de julio de 1680), fl. 52 y Exp. 16 (20 de marzo de 1665), fl. 6.

163 Juan Carlos Solórzano. “El comercio de Costa Rica durante el declive español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20: 2 (1994), 27-39.

No cabe duda que el producto principal de Matina era el cacao; no obstante, la región contaba con limitados, pero atractivos recursos como la zarzaparrilla, cocos, tortugas de carey y verde, así como el manatí. La zarzaparrilla se recolectaba en forma silvestre en regiones cercanas y se obtenía gracias al pequeño intercambio con los indígenas de la costa y sus cercanías. Por su parte, la pesca de tortugas en la costa del Caribe debía coincidir con el desove de estas. Consta que algunos visitantes de la costa vivían dos o tres meses al año en las playas al cuidado de los criaderos de tortugas.

A mediados del siglo XVII, el comercio del cacao se intensificó en Matina. Este conllevaba grandes retos desde el punto de vista del transporte o el acarreo y el mercado. Por razones obvias se trató de comercializarlo hacia plazas como Portobelo y Cartagena, pero la prolongada caída del sistema de flotas en ambos puertos frenó esta pretensión, a tal punto que en la década de 1670 arribaron cinco flotas y únicamente dos en las dos décadas siguientes.<sup>164</sup> A esto debe sumarse la competencia que constituía el cacao de Caracas. Entonces, se pensó en la alternativa del mercado hacia Nicaragua, sitio al cual se destinó el comercio por mucho tiempo.

Sin embargo, el acarreo era azaroso, pues debía ingresar al Valle Central y enrumbarse a Nicaragua por el camino real del Pacífico. Por ejemplo, el cacao llegó a venderse tan caro en este mercado que, si un zurrón costaba 6 pesos con 2 reales y se exportaba a Nicaragua, debían sumarse 5 pesos de trayecto, así como 12 pesos con 4 reales mensuales y comida para los peones, sin tomar en cuenta otras eventualidades.<sup>165</sup>

---

164 Philip MacLeod. "Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 98.

165 María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 4 (1978), 410.

Chacón refiere que, en 1687, el precio del zurrón de cacao en Costa Rica era 25 pesos, mientras que en Granada 33 pesos, por lo cual la diferencia era de un 25 %, lo que se podría llamar la “ganancia bruta”, porque no hay datos para la ganancia neta.<sup>166</sup>

Asímismo, Chacón sostiene que el cacao como moneda funcionó de una forma muy estable respecto al real español. Este aspecto fue muy conveniente para los comerciantes y los productores, porque, para que un producto u objeto funcione como moneda, se requiere que su valor sea constante y fiable para su utilización en las transacciones de bienes y servicios, puesto que, como sucedía en muchas ocasiones, el cacao se utilizaba para hacer pagos diferidos.<sup>167</sup> La equivalencia del cacao con respecto a la moneda de plata, el real, fue muy estable; unas veces fue de 80 granos o semillas de cacao por real de plata, pero la más recurrente era de 100 granos el real.<sup>168</sup>

Los principales centros donde los comerciantes de Costa Rica obtenían metálico fueron Portobelo, Panamá y Nicaragua. El principal mecanismo para obtener dinero por parte de los cacaoteros era asumir las:

“... deudas por adelantos de dinero metálico las cuales pagaban en cacao. Es importante señalar que este sistema de adquisición de préstamos en moneda de plata, por parte de habitantes de Costa Rica y su devolución en cacao, se convirtió también

---

166 Manuel Benito Chacón Hidalgo. “Escasez monetaria y transacciones de bienes y servicios en la provincia de Costa Rica en el siglo XVII”, Tesis, Programa Oficial de Doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Arte y Lenguas. Línea de investigación: Sociedad, Cultura y Economía Colonial y Republicana en la Historia de América Latina, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2017, 129.

167 *Ibíd.*, 131.

168 *Ibíd.*, 129.

en un mecanismo de ingreso de moneda metálica a la provincia.”<sup>169</sup>

El comercio de contrabando se gestó, según las investigaciones de Juan Carlos Solórzano, porque, al decaer las ferias de Portobelo, entre 1670 y 1720, se incrementaron las posibilidades de contrabando con los ingleses, de manera que el cacao comenzó a ser exportado a las colonias británicas, Inglaterra e incluso Holanda.<sup>170</sup> Otro impacto severo sobre el comercio del cacao fue la producción de dicho fruto por parte de los vecinos de la villa de Nicaragua o Rivas, la cual fue degastando el complicado y caro comercio cacao-tero con esta provincia. La alternativa para la élite fue el tabaco, que había logrado sembrarse en las fértiles tierras del Valle Central y que, de nuevo, tendría como mercado la provincia cercana de Nicaragua.<sup>171</sup>

Sobre Matina existe mucha información para reconstruir la historia económica en general, sin embargo, desde la perspectiva comercial, hay muchas limitaciones. Tomando en cuenta los datos elaborados por Philip MacLeod, se percibe que las exportaciones podían ser muy inestables de año a año. Por ejemplo, en 1683, se enviaron al mercado 115 zurrones<sup>172</sup> de cacao y, un año más tarde, el dato aumentó a 231 (1684), es decir, un incremento del 49.7 %. En 1685, la exportación disminuyó en un 76 % y continuó

---

169 *Ibid.*, 131.

170 Juan Carlos Solórzano. “El comercio de Costa Rica durante el declive español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20: 2 (1994), 27-39.

171 Para conocer más sobre este tema véase: Claudia Quirós. “La sociedad dominante y la economía cacao-tera de Rivas, factores determinantes para el surgimiento de la “hacienda de campo” en el Pacífico norte costarricense: primera mitad del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 2: 25: (1999), 49-71.

172 1 zurrón de cacao equivale a 5 libras.

siendo baja en 1686, para subir a 305 zurroneos en 1687, o sea, un 49 %. Entre 1688 y 1693, los datos son estables, pues varían entre 400 (1688), 370 (370), 382 (1690), 199 (1691), 224 (1692) y 454 (1693) zurroneos.<sup>173</sup> Según este autor, los registros demuestran el declive de las exportaciones hacia Nicaragua después de 1694, así como las exportaciones hacia Portobelo pudieron haberse cerrado luego de 1693.<sup>174</sup>

## **El comercio ilegal**

A medida en que se frenaba el comercio con Portobelo y Cartagena de Indias, también se fue incrementando la atracción para realizar actividades de contrabando por parte de las autoridades del puerto y sus habitantes. Durante el siglo XVIII temprano, especialmente entre las décadas de 1710 y 1730, se vio un auge del contrabando en Matina y el resto de la costa caribe. Como se analiza en el próximo capítulo, la presencia inglesa en la costa mosquita se fue consolidando con fuerza mientras avanzaba el siglo XVIII, aunque se comenzó a formar desde el siglo XVII. De hecho, esta actividad ilegal adquirió tales dimensiones que pronto las propias autoridades coloniales se encontraban participando en los intercambios como se observa en el cuadro 3.

Vale agregar que, durante la gobernación de José Antonio Lacayo de Briones, este fue acusado de negociar fraudulentamente con los extranjeros, pero la Audiencia resolvió declararlo libre de toda culpa y fue restituido en su “buen nombre y fama”, pero no reinstalado como gobernador.<sup>175</sup>

---

173 Philip MacLeod. “Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 96.

174 *Ibíd.*, 96.

175 *Ibíd.*

**Cuadro 3**  
**Autoridades españolas involucradas en contrabando**  
**con ingleses y zambos-mosquitos. 1700-1800**

Año	Cargo y nombre del involucrado	Tipo de actividad
1677	Juan Francisco Vázquez	Cargos de la Audiencia de Guatemala de haber realizado tratos con un barco inglés en Matina.
1695?-1704	Gobernador Francisco Bruno Serrano de Reyna	Enjuiciado y condenado por practicar y permitir el contrabando por la Audiencia de Guatemala, junto con Francisco de Carmona, quien también estuvo implicado en el mismo delito.
1710	Gobernador Lorenzo Antonio de la Granda y Balbin	Cometió cohecho al aprovecharse de la autorización de la Audiencia de tomar 21 esclavos para venderlos y así pagarse el salario que le adeudaban.
1713	Gobernador José Antonio Lacayo de Briones <sup>176</sup>	Fue acusado y luego exonerado de contrabando. Actuó ampliamente a favor de esta actividad.
1719	Teniente de gobernador en Matina Francisco de Ibarra	Involucrado en la compra de 45 esclavos.

Fuente: Elaboración propia con base en María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 4 (1978), 393-450.

176 Durante la gobernación de Lacayo de Briones fueron acusadas muchas autoridades por contrabando, entre ellas, los capitanes Luis Gutiérrez, Felipe Meza, José Bonilla y Dionisio Pacheco; el alférez José Quirós; el sargento mayor Pedro José Sáenz; los señores Antonio de la Riva Agüero, José Gamboa, Antonio Salmón Pacheco, Marcos Daniel, Francisco Martínez, José Felipe Bermúdez, José de Chavarría y Gregorio Azofeifa; el maestre de campo Francisco de Ibarra; el sargento Miguel de Iruba; y el sargento mayor Pedro José Sáenz de Quintanilla. Con base en María Eugenia Brenes, se observa que, de estos diecisiete implicados, nueve eran militares y ocho, civiles. Estos últimos, es de suponer, ocupaban cargos políticos o estaban relacionados con los funcionarios antes mencionados. María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 420.

El contrabando era evidente por toda la costa centro-americana; el testimonio de un viajero en 1777 lo señala de esta manera:

...pero como el principal renglón que sostiene a los ingleses establecidos en esta parte de sus costas es el mucho comercio que tienen con los españoles de Costa Rica y laguna de Granada, así como los de la parte del Rfo Tinto con los de Guatemala, y las maderas que sacan de las lagunas de Perlas y Bluefields no faltándoles esto les será de muy poco momento dicha pesca; pero no si llega a remediarse, pues no teniendo, como arriba he dicho, otro producto que sacar de los indios, ya no les quedaba arbitrio de qué utilizarse y se verían, cuando no todos, los más obligados a abandonar estos establecimientos y retirarse a sus colonias.<sup>177</sup>

Además, dicho testimonio mencionaba que el río Matina era un sitio de gran tránsito y que el desembarcadero de Punta Blanca, el cual abrigaba la isla Iguanas, era un lugar habilitado para fondear las embarcaciones de los ingleses y los holandeses:

...que las embarcaciones del trato venían a Matina por el tiempo de la cosecha de cacao, y que aquellas casas que habíamos avistado estaban habitadas de extranjeros; que así que venían las dichas embarcaciones descargaban y almacenaban en ella los efectos y cargaban de cacao y mulas sin otra detención, quedando al cuidado de aquellos sus apoderados, distribuirlos en el resto del año

---

177 "Fragmentos del reconocimiento de la Costa de Mosquitos practicado por Francisco Javier de Vargas, 1777", León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1909), 47.

entre sus corresponsales de Costa Rica y tenerles pronta la carga para su vuelta.<sup>178</sup>

Al finalizar el siglo XVIII, también prevalecía la idea de abrir una ruta con Cartagena, la cual estuvo en manos del comerciante cartagenero Francisco Díez Catalán. Él informó haber traído a Matina una serie de géneros a cambio de 400 quintales de cacao. En vista de la apertura de esta nueva ruta, Díez Catalán pidió la exoneración de derechos por el término de tres años. El barco que llevó el cacao a Cartagena se llamó “El Divino Cordero”. Coincide en parentela con el entonces gobernador de Costa Rica Fernando Díez Catalán, quien, en 1787, había solicitado la autorización para comerciar con Cartagena de Indias y Portobelo.<sup>179</sup>

La Audiencia de Guatemala realizó una investigación para aplicar el Reglamento de comercio libre e informó que, desde 1786, se venían realizando gestiones para el fomento de las actividades mercantiles entre Matina y Cartagena. A pesar de ello, la entrada de géneros extranjeros tenía un cobro y no así los géneros y los productos que provenían de España. En este caso en concreto, las autoridades de Guatemala dispusieron que debiera cobrarse la alcabala en el momento que los artículos entrasen a Cartago o a otros sitios del reino:

Los expresados derechos de alcabala de introducción y almojarifazgo, (...) deben contribuirse por lo respectivo al puerto de Matina; pero si los mismos efectos se condujesen a la ciudad de Cartago y demás parajes de las provincias, deberán contribuir en donde se vendan, el derecho de alcabala ordinaria,

---

178 *Ibíd.*

179 María Eugenia Brenes. “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 417.

a razón de cuatro por ciento sobre los aforos que en lugar de su venta se den a los mismos efectos.<sup>180</sup>

En Guatemala, las autoridades actuaron con severidad, porque asumieron que en esta propuesta podría estar presente el contrabando, el cual, en múltiples ocasiones, se disfrazaba en el marco del comercio legal:

La prueba más conveniente de que las embarcaciones que fondean en este puerto de Matina con registro del de Cartagena, tocan siempre en la Jamaica se deja ver. Lo primero porque siendo tan corta la distancia que hay desde Cartagena a Matina, que cuando más echan las embarcaciones seis días (...), se advertirá por la fecha del registro que traen estos buques, como asimismo por la del pasaporte del gobernador de la expresada plaza de Cartagena, que tardan mucho más de un mes; y este tiempo que se dilatan es en el que van sin la menor duda al Guarico y Jamaica, adonde cargan a su discreción, y a la sombra del registro corto que traen, venden sus géneros en Matina, como lo tengo visto y los he tenido en mis manos. Lo segundo y lo que más prueba el que estas embarcaciones tocan, (...) en la Jamaica, que no es posible que dos o tres mil pesos, que es cuando más traen de registro, puedan dejarles unas ganancias tan considerables que puedan sufragar los muchos e indispensables gastos que ocasiona una embarcación en siete meses que tardan en regresarse a Cartagena, la manutención de diez y siete hombres de tripulación, las soldadas de estos, (...) que en esta ocasión ascienden a trescientos pesos mensuales, agregándose a esto

---

180 "Autos sobre el comercio entre los puertos de Matina y Cartagena de Indias. 1787 a 1794", León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 237.

el deterioro del buque en una playa tan braba; en fin, señor, combínense tantos gastos como deajo expresados en el término de seis a siete meses que echan en todo este viaje, con el valor de los efectos registrados que conducen, y se verá como de bulto que ascienden mucho más los gastos expuestos que lo que conducen de registro y que esto es repugnante a la luz de la razón; y de ello se infiere que lo que precisamente pierden por esta parte, lucran con los efectos que traen de contrabando...<sup>181</sup>

Durante su estancia en Matina y Cartago, el propio gobernador Vázquez Téllez mencionó que en ese puerto “ví venderse públicamente los géneros de contrabando”.<sup>182</sup>

Es significativo observar que, desde las autoridades de Nueva Granada, existía mucho interés en el fomento de este comercio con Matina. Posiblemente, había un intento de control territorial, como lo demostró el proceso posterior, en el que ese virreinato tenía pretensiones sobre la costa caribe de la más lejana provincia perteneciente al reino de Guatemala.<sup>183</sup> No obstante, las vicisitudes se presentaron de nuevo en términos de la poca inversión y el escaso tráfico que hicieron poco rentable al comercio.<sup>184</sup> En este sentido, algo de control se daba a través de las autoridades establecidas en Cartago. Fue muy frecuente encontrar casos de poderes de alto y

---

181 *Ibid.*, 245.

182 *Ibid.*

183 El fiscal asegura que la Real Orden de 10 de mayo de 1787, “que en testimonio corre por cabeza de este expediente, dirigido al exelentísimo señor virrey de Santa Fe, manifiesta que la voluntad del rey es no solo que continúe el comercio marítimo que se había comenzado entre las provincias de Cartagena y Costa Rica por el puerto de Matina, sino que se procure fomentar por los medios posibles”. *Ibid.*, 253.

184 *Ibid.*, 237.

mediano nivel que ejercían el contrabando apoyados en su poder, como ha sido mencionado.

En relación con el nexo entre la fortaleza de San Fernando de Matina, terminada de construir en 1741, y el comercio de contrabando, el ingeniero Luis Díez Navarro brinda una interesante opinión sobre si este fuerte representó o no un freno para la actividad intérlope:

...en la boca de dicha barra (del río Matina) se hacía el comercio ilícito de tal suerte, que los judíos jamaicanos formaban tiendas de campaña en tierra, y en ellas ponían sus géneros, y todos los vecinos de Cartago bajaban a celebrar feria como si fuera en un puerto con los requisitos y licencias necesarias: esto se hacía dos veces al año que era a tiempo de las dos citadas cosechas de cacao, el que conducían a la playa para la compra de las ropas, las que introducían a la ciudad...<sup>185</sup>

El contrabando por Matina era un hecho consumado y bastante “público y notorio”, frase muy estilada en la época. Cualquier situación denotaba un acto de contrabando: desde la presencia de naves o canoas desconocidas, la mínima observación de artículos extranjeros nuevos o desconocidos, así como las ausencias de los funcionarios a su trabajo o sus salidas nocturnas hacia la playa. También, cuando había más movimiento a causa de la época de captura de las tortugas o la recolección de cacao o zarzaparrilla, esto llevaba a indicios de actividades ilícitas.

La documentación refiere a que, entre 1767 y 1768, el inglés con nombre castellanizado don Pedro Antonio de Velasco

---

185 “Relación de Costa Rica y de la fábrica del fuerte de Matina, por don Luis Díez Navarro, ingeniero directo de los Reales Ejércitos. (28 de agosto de 1744)”, León Fernández. *Conquista y Poblamiento en el siglo XVI -Relaciones histórico geográficas-* (San José: Editorial Costa Rica, 1976), 400.

ingresó a Costa Rica en una embarcación, que después naufragó en las costas de Matina. A él se le encontró un mapa con información precisa sobre las poblaciones de indios, mulatos, zambos e ingleses en estas costas.<sup>186</sup>

Otro ejemplo de esto es la narración de un visitante que penetró al río Matina en abril de 1777. Al respecto señala que era en Matina, donde “está en su vigor y fuerza el trato ilícito de los españoles de Costa Rica con ingleses y holandeses”.<sup>187</sup> Este visitante también verificó los sitios alternos más apropiados para el contrabando, entre ellos, el localizado en la bahía de Punta Blanca, en particular cerca de la isla Uvita, donde anclaban las embarcaciones del trato. En la costa observaron algunas casas y, posteriormente, se dirigieron a Chagres en el istmo de Panamá.<sup>188</sup>

Algunas medidas se tomaron como atenuantes de la “pública y notoria” actividad de comercio ilegal. En 1704, el gobernador Herrera Campusano prohibió viajar a Matina sin licencia especial emitida por una autoridad competente.<sup>189</sup> Más adelante, el gobernador Lacayo de Briones –acusado por contrabando– mandó la rotación periódica de los vigías ubicados en Moín y Suerre. A su vez, Diego de la Haya Fernández impidió el establecimiento y la permanencia de forasteros en Matina.<sup>190</sup> Además, él impuso la orden de revisar todas las recuas de mulas que salieran de

---

186 “Cartas del virrey de Santa Fe, marqués de la Vega de Armijo, y del gobernador de Panamá, relativas al inglés D. Pedro Antonio de Velasco que naufragó en la costa de Matina. 1767 y 1768”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 12-14.

187 “Fragmentos del reconocimiento de la Costa de Mosquitos practicado por Francisco Javier de Vargas. 1777”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 49-50.

188 *Ibíd.*, 49-50.

189 María Eugenia Brenes. “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 421.

190 *Ibíd.*

Matina hacia Cartago, pues se perseguía un contrabando de hierro y acero.<sup>191</sup>

Lo hizo también el ingeniero y gobernador de Costa Rica, Luis Díez Navarro, quien, en 1749, mandó:

Por la presente ordeno y mando que ninguna persona de ningún estado, calidad o condición, pase al valle de Matina sin mi licencia (pues de lo contrario se harán acreedores) los españoles de 2 meses de cárcel y 50 pesos cacao de multa; los pardos y mestizos 4 meses de cárcel y demás penas a mi arbitrio y que ninguna recua salga de noche de esta ciudad y las que salieren de día vengan directamente a mi presencia al registro de ella bajo de la misma pena los mandadores que las condujeren y pedimento de la recua y lo mismo se ejecute con el que viniere de Matina sin licencia del teniente general de aquel valle, sea con recua, o escotero y en otra licencia exprese las cargas que trae y hombres que salen con ellas así como tiempo que ha ejecutado y que ninguno alegue ignorancia cuando se publique por bando...<sup>192</sup>

El contrabando de bienes escasos en el mercado, como el hierro y el acero, era limitado, pero muy demandado. Artículos de metal –entre ellos, relojes y herramientas agrícolas– fueron de mucho atractivo, sobre todo para la élite de Cartago. Sin embargo, las telas y la ropa eran los bienes más perseguidos. Chacón refiere a que, hacia 1693, llegó a Matina una embarcación corsaria a traficar; esta entró en contacto con Juan Bonilla, hermano del teniente de gobernador del valle de Matina Francisco de Bonilla y otros habitantes, e “hicieron trato”; se intercambió ropa por más

---

191 *Ibíd.*

192 ANCR. *Cartago*, 493 (1749).

de 160 quintales de cacao. Un año después, Sebastián de Zamora denunció que persistía dicho contrabando de ropa por cacao. Debido a esto, Chacón argumenta que “Esta transacción también reviste las características de trueque, aunque la recurrencia del uso de la ropa para adquirir cacao refuerza la idea de su uso como medio de cambio alternativo.”<sup>193</sup>

En el capítulo 4 se analizan las incursiones de los piratas y zambos-mosquitos e ingleses, lo cual fortalece el análisis de este tipo de relaciones y permite comprender de una forma más global dichas actividades.

---

193 Manuel Benito Chacón Hidalgo. “Escasez monetaria y transacciones de bienes y servicios en la provincia de Costa Rica en el siglo XVII”, Tesis, Programa Oficial de Doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Arte y Lenguas. Línea de investigación: Sociedad, Cultura y Economía Colonial y Republicana en la Historia de América Latina, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2017, 300-302.

# Las ofensivas contra la costa caribe de Costa Rica y su defensa

### **Introducción**

La costa del Caribe de Costa Rica se vio inmersa en una multiplicidad de procesos a lo largo de los siglos, los cuales fueron el resultado de las condiciones y los cambios que se dieron en el amplio ámbito de la lucha entre potencias, así como a nivel interno del reino de Guatemala y de la provincia en particular. Los intentos por conquistar y colonizar estos espacios desde el siglo XVI resultaron un constante fracaso, pero debían superarse en vista de los diversos intereses estratégicos y económicos que se fueron presentando entre los siglos XVI y XIX.

El nexa con el Caribe insular y continental estaba dado y era medular para mantener la provincia abierta al exterior, tanto a nivel de las colonias hispanas como en sus relaciones con otros poderes que se fueron presentando en la zona. Las sociedades indígenas también jugaron un rol esencial en estos espacios, puesto que eran las comunidades originales y, por lo tanto, mantenían un legendario control sobre el territorio, sus recursos y su población. De hecho, las autoridades veían como peligroso que se perdiera la provincia de Costa Rica en manos de los enemigos y que esto se extendiera a provincias importantes como Panamá y Nicaragua. Costa Rica estaba situada en los límites del virreinato de Nueva España y la Audiencia de Panamá, que pasaría a ser parte del virreinato de Nueva Granada en el siglo XVIII. En síntesis, a nivel de la provincia, Costa Rica garantizó su presencia en

la costa caribe de una manera muy precaria y con sobresaltos, pero logró mantener la legitimación de este territorio.

Las anteriores circunstancias hicieron prever entre los españoles, la necesidad de establecer defensas o vigías militares en estas costas. Entre los objetivos para fortificar los puertos del Caribe de Costa Rica, estaba la cercanía con las poblaciones de ingleses localizadas en la Mosquitia, desde mediados del siglo XVII. Así, la atracción que estas costas tenían para los piratas primero, y, más adelante, para los zambo-mosquitos e ingleses, era más que evidente.

Este capítulo trata sobre las condiciones que se dieron en el Caribe de la provincia, particularmente, el papel que tuvieron los desembarcaderos o los puertos como sitios atractivos para la piratería y el intercambio legal e ilegal. Se detalla acerca de distintas ofensivas que se efectuaron en la costa y su dinámica a lo largo de los años. También, se trata acerca de las medidas tomadas desde Costa Rica y la Audiencia de Guatemala para frenar la presencia inglesa y zambo-mosquita en la región y su impacto en el mediano y el largo plazo.

## **La presencia pirata en la costa caribe y sus primeros impactos**

La piratería fue una actividad que nació en el siglo XVI temprano, tan pronto como las naves inglesas conocieron de las riquezas generadas por el oro y la plata en manos españolas. Franceses, ingleses y holandeses surcaron los mares para atacar y saquear los puertos y los navíos españoles. Su punto fundamental estaba en el robo del tesoro americano proveniente del Perú y que traspasaba el istmo de Panamá, junto con el que salía de Nueva España por el puerto de Veracruz. Las pequeñas islas e islotes del mar Caribe se convirtieron en su principal centro de operaciones, desde la isla Tortuga hasta el sur, las Antillas holandesas. Otro objetivo pirata era la búsqueda de rutas para atravesar con mayor brevedad el istmo entre el mar del Norte y el del Sur. Un breve fragmento y testimonio

de la época permite la comprensión de este objetivo, el cual consistía en la búsqueda de una vía transístmica: “el designio del enemigo es ver la mar del Sur, ocupando esta provincia”.<sup>194</sup>

En 1719, el gobernador Diego de la Haya Fernández recurrió al archivo de Cartago y a los vecinos más viejos de la ciudad para informarse acerca del ataque que pretendieron los piratas muchos años atrás. Cuenta que, el 17 de abril de 1666, el corsario neerlandés Mansvelt desembarcó en el valle de Matina con ochocientos hombres.<sup>195</sup> Ellos marcharon hasta Turrialba, pero, una vez allí, fueron obligados a retroceder y abandonar la provincia. La defensa estuvo en manos del sargento mayor Alonso de Bonilla, quien, únicamente con unos pocos hombres, se enfrentó a los piratas.<sup>196</sup> La alerta estuvo a cargo de los indígenas urinamas, los cuales manifestaron su voluntad de aliarse con los españoles para evitar así el asalto y el daño sobre su territorio. Según Solórzano, un resultado de esto fue la aceptación de los naturales de congregarse en las reducciones de Pococí, Chirripó, Tariaca, Teotique y Urinama, conformando lo que se llamó el corregimiento de Tierra Adentro con sede en San Mateo de Chirripó.<sup>197</sup>

El incidente con el pirata trascendió con los años en toda una épica en la tradición cartaginesa, a tal punto que se argumentó que la Virgen de Nuestra Señora de la Pura y Limpia Concepción del Rescate de Ujarrás había obrado un milagro, debido a que provocó entre los piratas la visión de que venía

---

194 “Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a su majestad. 1676”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 362.

195 Otro testimonio habla de 1 200 hombres. “Información seguida a pedimento del procurador síndico general de Costa Rica, sobre que la provincia no ha pagado nunca la alcabala del viento por privilegio. 1736”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 216.

196 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 485.

197 Juan Carlos Solórzano. “La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas Urinamas (Costa Rica 1650-1690)”, *Estudios*, 25 (Dic.-mayo, 2012), 6.

una gran tropa de españoles, lo cual no era cierto, pues los piratas, en este caso, eran mayoría frente a las limitadas tropas del sargento Bonilla. En palabras del gobernador Diego de la Haya Fernández, escritas más de cincuenta años después, en tiempos del gobernador Juan López de la Flor:

...se tuvo por milagro de Nuestra Señora del pueblo de Ujarrás, desde cuya ocasión por el cabildo de esta ciudad se le erigió fiesta votiva, pasando todos los años con sus moradores en romería a dicho pueblo (el que dista tres leguas) a frecuentar y celebrar la conmemoración de día tan feliz, en el cual se libró esta provincia de las tiranías que los ochocientos bárbaros pudieran haber ejecutado en ella...<sup>198</sup>

No hay evidencia de la cantidad de hombres que participó para enfrentar a los piratas o si, más bien, las tropas españolas utilizaron algún ardid que les permitió mostrarse más terribles frente a los invasores. Lo cierto es que no se realizó la mencionada invasión a Cartago y con eso se salvó la provincia del saqueo seguro, puesto que los piratas ya habían atacado ciudades importantes de Cuba. Uno de los piratas, Mansvelt, poco después fue degollado por los españoles en Portobelo.

No obstante a estos arreglos, los urinamas y sus vecinos estuvieron en estado permanente de rebeldía frente a los españoles, debido a que rechazaban los abusos que estos cometían tanto en los cacaotales del Caribe como en Cartago. La relación entre los indígenas y los españoles era inestable en la zona, a tal punto que, en 1676, el gobernador Francisco Sáenz informó que los “indios de guerra”, al referirse a los urinamas, los borucas y los talamancas, tenían amistad con los franceses e ingleses.<sup>199</sup>

---

198 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 485.

199 “Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a su majestad. 1676”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 361.

El siguiente cuadro resume las actividades piratas o sus intentos de saqueo en la provincia de Costa Rica:

**Cuadro 4**  
**Acciones ofensivas contra la seguridad de Matina y de Costa Rica. Siglo XVII**

Año	Actores	Tipo de acción	Lugar de entrada	Acciones de defensa
1666	Piratas Mansvelt y Morgan	Ataque pirata	Costa caribe	Gobernador López de la Flor y 700 hombres de Cartago.
1676		Peligro de ataque a Costa Rica y Nicaragua	Portete	Gobernador Fernández Salinas de la Cerda. Los ingleses llegaron con unos 1 000 hombres en 14 embarcaciones.
1681	Ataque pirata a Matina	Peligro de su ingreso hasta Cartago	Llegaron con mucha violencia. Miguel Gómez de Lara solicitó el apoyo de 100 hombres permanentes en Matina. <sup>200</sup> Falta de armas, pólvora y demás pertrechos.	Envío de tropas a Matina y dada la voz de alerta a lo largo del camino al Caribe. Se llevaron dos prisioneros y mataron algunos pobladores de Matina. <sup>201</sup>
1693	Presencia del pirata Lorencillo	Valle de Matina		Certificación dada por Miguel Gómez de Lara, gobernador y capitán general.

Fuente: "Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a su majestad (1676)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 361-362; "Carta de D. Miguel Gómez de Lara al presidente de Guatemala (1681)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 392. ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Expediente 26 (16 de abril de 1693).

200 "Carta de D. Miguel Gómez de Lara al presidente de Guatemala (1681)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 392.

201 "Auto del gobernador D. Juan Francisco Sáenz Vázquez sobre invasión de los piratas al valle de Matina (1681)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 389 y "Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a su majestad (1676)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 389-390.

## Los zambos-mosquitos y los ingleses en la costa caribe

A mediados del siglo XVII, la situación se complicó en el mundo caribe, tanto el insular como el continental; por un lado, los ingleses se anclaron en las costas centroamericanas, particularmente a raíz de la toma de la estratégica isla de Jamaica en 1655, y después tomaron San Andrés, Providencia, Roatán y el territorio continental de Belice. Por el otro, los zambos-mosquitos fueron el producto de una suerte de mezcla que se dio en la costa caribe centroamericana entre grupos de nativos con náufragos africanos hacia 1632, de manera que se originó lo que pasaría a llamarse el grupo zambo-mosquito.<sup>202</sup> Estos coincidieron en intereses con la arremetida inglesa en Río Tinto, cabo de Gracias a Dios, Roatán y Bluefields y sentaron una larga y prolongada alianza, que perduró hasta bien entrado el siglo XIX.

Ya en ese momento la hegemonía española en el Caribe tendía a encontrar sus bemoles, al abrir las puertas a sendos privilegios a favor de sus rivales ingleses, en especial a raíz de la paz de Utrech de 1713, cuando cedió el asiento de esclavos a Inglaterra, por lo que mantuvieron algunos años de paz. Después, con la Guerra de la Oreja de Jenkins o Guerra del Asiento, se afectaron de nuevo las relaciones —entre 1739 y 1748—, al punto que, en 1744, los ingleses tenían un superintendente inglés en la costa de Mosquitos. Fue en esta década que aumentó la violencia mosquita sobre el Caribe de la provincia de Costa Rica, como se observa en el siguiente cuadro relativo a las penetraciones zambo-mosquitas e inglesas en dicha región:

---

202 La presencia inglesa no era nueva. En 1598, la Laguna de las Perlas y Bluefields (en la costa de Nicaragua) fueron tomadas por Inglaterra. En 1629, se apropiaron de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. En 1633, los ingleses habían ocupado Belice en el Caribe continental del reino de Guatemala.

**Cuadro 5**  
**IncurSIONES zambo-mosquitas e inglesas en el Caribe de Costa Rica**

Año	Tipo de incurSIón
1677	Los indios mosquitos capturan indígenas en el río Colorado.
1692	Se informa que los zambos-mosquitos se llevaron prisioneras unas 200 personas.
1702	Informe sobre el saqueo a Matina por los zambos-mosquitos.
1703	Informe sobre el saqueo a Matina por los zambos-mosquitos.
1710	IncurSIón a Matina. Los vecinos de Matina toman presos a 25 mosquitos y 125 negros (posiblemente esclavizados). <sup>203</sup>
1719	Los zambos-mosquitos penetran por Moín al mando de Bernabé. Traían indígenas dorasques para vender en las colonias inglesas.
1721	En Moín, se firma la alianza entre las autoridades de Costa Rica con el mosquito Aníbel.
1724	Más de 400 mosquitos entran por Matina, atacan los cacaotales y capturan 12 esclavizados y 22 prisioneros. Se llevan más de 600 quintales de cacao.
1725	Los mosquitos regresan con los prisioneros a raíz de gestiones por su devolución.
1726	El mosquito Aníbel ataca Matina con 200 hombres y 14 piraguas. Ellos toman rehenes y roban cacao.
1747	Los zambos-mosquitos e ingleses atacan Matina y roban cacao. En una segunda incurSIón ese mismo año, ellos atacan el fuerte de Matina y lo destruyen.

Fuente: María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 4 (1978), 393-450; Juan Carlos Solórzano, "El comercio de Costa Rica durante el declive español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20: 2 (1994), 27-39; Juan Carlos Solórzano, "La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas Urinamas (Costa Rica 1650-1690)", *Estudios*, 25 (Dic.-mayo, 2012), 1-12.

**El Álbum de Figueroa ilustra uno de los ataques de los zambos-mosquitos y los ingleses a Matina:**

203 Entre 1710 y 1722, los zambos-mosquitos y los ingleses se habían llevado cerca de dos mil indígenas talamanca, viceítas, urinamas, abubaes y de la isla Tójar.

**Figura 11**  
**Ataque zambo-mosquito a Matina**



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*, 1, 110v.

Para comprender las relaciones entre los diversos actores que estaban en la costa caribe, se requiere conocer tanto las relaciones entre los zambos e ingleses como entre estos dos con los indígenas de la zona. Esto sumado a la necesidad de entender los nexos entre ingleses y zambos con los españoles de Nicaragua y Costa Rica.

Tal y como ha sido anotado, hacia la primera mitad del siglo XVIII, se incrementaron las correrías de los mosquitos en procura de indígenas para esclavizarlos. Esto también incentivó la política de las autoridades de Cartago de aumentar las incursiones de los misioneros y los soldados a Talamanca, bajo el argumento de los peligros que representaban los mosquitos y los ingleses en la región, además de hacer ver la urgencia de construir una fortaleza en la zona. Dicho aspecto es analizado en el siguiente apartado de este capítulo.

Respecto a las llegadas de zambos-mosquitos, una recapitulación del procurador síndico Juan José de Cuende de 1736 comenta que, en 1710, los vecinos del valle de Matina

habían apresado veinticinco mosquitos y ciento veinticinco negros. En pocas ocasiones se habla de acciones directas de los vecinos en contra de los mosquitos y los ingleses; más bien, predominó la actitud defensiva debido al gran temor que estos despertaban. Respecto al trato que debían tener con ellos, había dos posiciones: una de ellas era atraerlos y establecer alianzas con los españoles y la otra consistía en la propuesta de aniquilar a los zambos.

Las relaciones con los zambos-mosquitos fueron ambiguas, inciertas y bastante cambiantes a lo largo de los años. Prueba de esto fue la temprana alianza que dio inicio en noviembre de 1721, con la entrega de obsequios de parte de las autoridades de Costa Rica a estos, a cambio de aceptar la obediencia al rey español y defender las costas de otros depredadores. El documento se conoce como la firma de una patente entre el teniente general del valle de Matina, Bernardo Pacheco, y el gobernador mestizo-mosquito llamado Aníbel, quien llegó a la boca del río Moín con 26 piraguas de guerra entre grandes, medianas y pequeñas.<sup>204</sup> Pacheco había recibido la autorización del entonces gobernador y capitán general de Costa Rica, Diego de la Haya Fernández.

Al gobernador mosquito se le otorgó la patente de capitán de mar y guerra, gobernador y guardacostas del valle de Matina y sitios adyacentes de barlovento y sotavento, “con la misma facultad y regalía que los demás cabos de esta misma serie” “como si fueran españoles”.<sup>205</sup>

---

204 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 478; y “Patente de gobernador de Costa Rica a un jefe mosquito. 1721”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 499.

205 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 478; y “Patente de gobernador de Costa Rica a un jefe mosquito. 1721”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 499.

**Figura 12**  
**Llegada del zambo-mosquito Aníbel en 1721**



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*, 1, fl.109.

Don Diego también entró en negociaciones con estas poblaciones con el supuesto propósito de poner fin a los ataques de los zambos en Matina. Aníbel pretendía sorprender a los indígenas tójares de Veragua y entró en conversaciones con las autoridades de Matina, los capitanes Antonio de Soto y Barahona y Antonio Salmón Pacheco. Allí, durante el acuerdo con el gobernador de Costa Rica, él enunció: “elijo, diputo y nombro a Aníbel por capitán de mar y guerra, gobernador y guardacosta del valle de Matina y de las demás sus contiguas de barlovento y sotavento, con la misma facultad y regalía que los demás cabos”.<sup>206</sup>

Al parecer, las atribuciones con las que privilegió de la Haya Fernández al jefe mosquito fueron de gran envergadura. Entre estas estaban armar embarcaciones de guerra, corsear con ellas y apresar a todos los enemigos de la Corona,

206 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 478; y “Patente de gobernador de Costa Rica a un jefe mosquito. 1721”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 499.

así como convoyar, escoltar y conducir las naves españolas a su destino, defendiéndolas de los enemigos, sumado a la atribución de recibir buen trato como amigos y vasallos del rey Felipe V. Además, los mosquitos tenían derecho a recibir bastimentos y otras cosas que pidieran, mientras que los vecinos y autoridades debían dar un tratamiento respetuoso a Aníbel y a su gente. Por último, el gobernador indicó que cualquier gasto fuera asumido por la Real Hacienda y el rey, aunque por dichos privilegios no recibirán estipendio alguno.<sup>207</sup>

Dicho acto se selló simbólicamente:

...poniendo en sus manos, en nombre del rey mi amo, un bastón con pomo de plata dorada, el que recibí; y haciendo seña a los suyos, dispararon las armas en señal de obediencia; y dijo no sabía firmar; firmelo yo, dicho teniente general con los capitanes nominados y por ante los dichos por no haber escribano...<sup>208</sup>

La supuesta alianza con Aníbel no devengó en buenas y permanentes relaciones, es más, predominaron los reclamos por las incursiones, los saqueos y los robos de indígenas y negros; estas fueron constantes tanto de parte de las autoridades locales como a nivel de las cortes reales española e inglesa. Son múltiples los documentos que claman por el fin de los saqueos al valle de Matina y los desembarcados cercanos. En 1720, mediante un documento fechado en Madrid, se le solicita a la corte inglesa la restitución de los habitantes robados de la costa caribe de Costa Rica.<sup>209</sup>

---

207 *Ibíd.*

208 *Ibíd.*, 501.

209 "Informe del gobernador D. Francisco de Carrandi y Menán al presidente de Guatemala sobre el estado de las misiones en la provincia de Costa Rica. 1737", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1909), 256.

El peligro de cualquier acto violento en Matina siempre perseguía a los habitantes y la tropa; las razones sobran: una de ellas era la supuesta negativa de los matineros de entregarles cacao a cambio de sus mercaderías.

Los tratados y las alianzas también se dieron con cierta frecuencia y posteriores al tratado arriba mencionado. Por ejemplo, en 1736, las autoridades de la Capitanía General de Guatemala conocieron de un tratado de amistad y comercio en el que España reconocía la soberanía mosquita. Para la redacción del documento, el idioma utilizado fue el inglés, lo cual no dejaba lugar a dudas sobre el origen de tal propuesta.<sup>210</sup>

La presencia inglesa se incrementó en los años posteriores a la caída del fuerte de San Fernando de Matina en 1747, como se analiza más adelante, aunque algunos moscos e ingleses llegaron a tener buenas relaciones con los vecinos de Costa Rica. Un dato interesante fue la presencia del súbdito inglés que afirmaba llamarse don Pedro Antonio de Velazco –posiblemente su nombre en castellano–, quien dijo haber sido bautizado al catolicismo en la parroquia del valle de Aserrí hacia el año 1767. Dicho personaje había llegado a las costas de Nueva Granada, donde le encontraron permisos de los gobernadores de Costa Rica para transitar por Veragua y, de ahí, pasar a Nueva Granada. Resulta que al inglés se le halló además, un mapa muy detallado de la costa con indicaciones acerca de las poblaciones de indios, mulatos, zambos, esclavos e ingleses que habitaban la zona.

Como en efecto sucedía, varios ingleses y otros extranjeros habitaban cerca de las costas de Matina en periodos de la pesca de tortuga o la cosecha del cacao. En 1719, el gobernador Diego de la Haya Fernández informó acerca de

---

210 María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 405-406.

la cercanía de las poblaciones de ingleses y zambos que vivían a pocas leguas al norte del río San Juan.<sup>211</sup>

Tanto en 1769 como en 1776 y 1777, las autoridades de Nicaragua y Costa Rica entraron en negociaciones con estos grupos bajo la promesa de una serie de privilegios: se les otorgarían tierras para sembrar y pastar ganado; se les compraría todo el carey pagado en plata y otros productos como ropa y aguardiente; se les enseñaría a sus hijos a leer y escribir si así lo quisieran; conservarían los títulos y los grados de sus jefes y superiores; y, finalmente, se les comprarían los indios bárbaros que recogieran de otras naciones.<sup>212</sup>

Otras opciones que les ofrecieron consistían en perdonarlos si traían los prisioneros de estas tierras, sobre los cuales se les pagarían 25 pesos de cacao por cada uno. También se les otorgarían pasaportes si tenían el interés de entrar a las provincias españolas. Por último, otro interés hispano consistía en indagar si en la Mosquitia había españoles, mulatos, negros o mestizos viviendo entre ellos.

En 1776, y en vista del desastre de la expedición de Jeremías Terry hacia la Mosquitia, el gobernador de Costa Rica se vio obligado a reconocer que sus actuaciones fueron producto de la situación de acoso provocada por Terry. De esta forma, el gobernador asumió una posición de “rogativa” frente a los mosquitos, como se observa:

...en cuya consideración os ruego y suplico, de parte de mi rey y señor, que sin el más leve temor de insulto ni otro vejamen de mi parte frecuentéis el valle de Matina y cualquiera puerto, bahía o ensenada de

---

211 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 476.

212 “Cartas de los gobernadores de Nicaragua y Costa Rica y del presidente de Guatemala, relativas a las negociaciones de paz y amistad entabladas por el segundo con los indios Mosquitos. 1769”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 18.

las costas del norte, como pertenecientes a nuestro soberano, por estar francas a vos, vuestros generales y súbditos, traficando en ellas y tratando con los de mi rey en aquellos efectos y frutos que sean fabricados o producidos en el país que ocupáis...<sup>213</sup>

Los ingleses, por su lado, fortalecían sus lazos con los zambos-mosquitos. A tal punto que, en 1683, el jefe zambo de nombre Oldman fue a Jamaica para formalizar la colocación de la Mosquitia bajo la soberanía y la protección de la corona inglesa.<sup>214</sup> En el siglo XVIII temprano, los ingleses ya contaban con un superintendente general en Río Tinto. Otros tratados o alianzas se dieron en 1769 y 1778; con el primero, se selló un acuerdo de paz con Yasparal, Yaní y Berza, y, mediante el segundo, con el Almirante Alpárez Talandelze.

Además de los tratados mencionados, las autoridades de Costa Rica debían entregar una vez al año a los jefes mosquitos:

...una casaca de paño azul con galones, un par de calzones del mismo paño con botones amarillos, un chupín de paño encarnado, un par de medias, tres bastones con puños de plata, un cuchillo con puño de contera y botón de lo mismo, un tercio de tabaco, dos de dulce, uno de jabón y una bota con 25 botellas de aguardiente.<sup>215</sup>

Esta temprana alianza consolidó una forma de entregar regalías a los mosquitos, situación que perduró durante toda la época colonial hasta que fue eliminada por el jefe de Estado Braulio Carrillo en la década de 1830.

---

213 "Carta del gobernador de Costa Rica al rey Mosco. 1779", León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 79.

214 María Eugenia Brenes. "Matina, bastión del contrabando en Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 405.

215 *Ibid.*, 412.

## Las primeras planificaciones defensivas

La necesidad de establecer vigías permanentes y sitios defensivos en la costa era de muy larga data, pero las autoridades no habían tenido el beneplácito de sus superiores de Guatemala o de la metrópoli. Era sabido que la falta de seguridad de los puertos de Costa Rica constituía un problema crónico entre los siglos XVII y XVIII. Una de las más tempranas referencias sobre la colocación de vigilancia en la zona data de 1651, cuando el gobernador Fernández de Salinas informó que había inspeccionado el puerto de Suerre y otros sitios aledaños y que había dejado vigías en las bocas de Suerre y Matina.<sup>216</sup>

En el caso de los vigías localizados en el Caribe, en 1676, el gobernador Juan Francisco Sáenz se quejaba de que nunca habían existido defensas en estos espacios. Según él, en Portete, Punta Blanca, Matina, Suerre, Jiménez y otros puertos que tenía esta provincia, estaban permanentemente expuestos a la agresión de parte de los enemigos y la única defensa que tenían consistía en mantener a los pobladores del valle en constante alerta.<sup>217</sup> Para ese periodo, se había fortificado la entrada al Desaguadero en San Carlos de Nicaragua, el Castillo Viejo o de la Inmaculada Concepción, y había baterías en el fuerte de Trujillo en la costa este de Honduras, razón por la cual las autoridades de Costa Rica apelaban a las mismas acciones en esta provincia.

Sólo en esta provincia no se ha tratado de fortificar ni sus puertos, siendo la más importante

---

216 "Carta del gobernador don Juan Fernández de Salinas y de la Cerda a su majestad. 1651", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 334.

217 "Carta del gobernador don Juan Francisco Sáenz a su majestad (1676)", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta Pablo Dupont, 1886), 361-362.

y de más consecuencia para el enemigo y más deseada por la comunicación de ambos mares, pues en siete marchas se atraviesa desde el puerto de Matina de la mar del Norte al puerto de La Caldera de la mar del Sur, por lo fuerte de su terreno, buenos puertos en ambos mares, con famosos astilleros y maderas para muchas fábricas, abundante de todo género de ganados y mantenimientos de trigo y maíz, cacao y azúcar, tabaco y otros muchos frutos.<sup>218</sup>

En 1676, el gobernador propuso fortificar los puertos del Portete y Matina con un castillo, una torre y cien plazas de guarnición “a su costa”; no obstante, esta propuesta no caló entre las autoridades del reino de Guatemala. Para la defensa, se continuó con el uso de vigías en las principales bocas de los ríos Suerre, Matina y Moín, así como el pequeño puerto de Portete.<sup>219</sup> Este último en particular, debido a su pequeña y cerrada bahía, era óptimo para ser fortificado, pero también para ser atacado como en efecto sucedía.

Otro sitio considerado para una fortificación era Moín:

Muy cerca de este Portete entra un río que llaman del Caray, que forma una vaía grande con la entrada breve y corta, y en ella se forma una isleta muy a propósito para fortificación con que se resguarden dos canales que entran en la vaía.<sup>220</sup>

---

218 *Ibíd.*, 363-364.

219 *Ibíd.*, 361-362. “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 476.

220 “Informe de D. Fernando Francisco de Escobedo sobre la provincia de Costa Rica (1675)”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 48-349.

Con base en la propuesta del gobernador Sáenz Vázquez, los costos de la construcción de dos torres de vigía se derivarían de la solicitud del *situado* para Costa Rica y del aporte de los vecinos de la provincia. Así, la construcción se planificó en “cierta isleta que tiene el río o puerto de Matina con cuatro medios baluartes”,<sup>221</sup> con un costo de diez mil pesos; seis mil de ellos pagados por la Real Hacienda y cuatro mil, por los vecinos.

En otras palabras, de los derechos cobrados en Costa Rica, se podría financiar gran parte de la obra. Por ello, se proponía que, de cada pie de cacao, se impusiera 1 real, de las partidas de mulas que van a Panamá se podría pagar 2 pesos por cabeza y cada zurrón de cacao de 100 libras aportaría 1 peso. Sumado al hecho de que se cobraría a cada fragata que entrara a puerto 30 pesos y a la que saliera, 10 pesos.<sup>222</sup> Acerca de esta propuesta, en 1719, el gobernador Diego de la Haya Fernández comentó que no había tenido ningún resultado.<sup>223</sup>

Fueron diversas las causas por las cuales la política de construcción de vigías, castillos o torres en el Caribe no resultaron del todo exitosas; estas se fundamentaban desde las diferentes perspectivas de cada autoridad encargada de levantar el informe y la exploración de los terrenos adecuados hasta los constantes cambios o relevos de las autoridades más importantes. Sin embargo, la razón fundamental tenía que ver con las formas de financiamiento, tal y como se mencionó atrás.

---

221 “Informe del Licenciado D. Lope de Sierra Osario a su majestad. 1680”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 381-382.

222 *Ibid.*

223 “Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad, 1719”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 478.

Se presentaron diversas propuestas acerca del sitio ideal para la construcción de un castillo o unas torres. Una de estas opciones presentadas era la construcción de una batería en la boca del río Matina, en el área que llamaban Punta de Gato, con capacidad para veinticinco hombres y con dos piezas de cuatro libras de bala y dos pedreros.<sup>224</sup> Otro sitio considerado debido a su ubicación y fertilidad fue el paraje llamado “De Bonilla” en la misma zona.<sup>225</sup>

Hacia 1683, el gobernador don Francisco Sáenz Vázquez levantó varios informes acerca de la conveniencia de fijar algunos puntos defensivos. La primera propuesta consistió en unir el cause original del río Reventazón para que cayera en el del viejo Suerre (Parismina), en cuya boca podría construirse un castillo con capacidad de unos cien hombres. Este sitio era ventajoso para la protección de los cacaotales del valle de Matina y del Reventazón.<sup>226</sup> Posteriormente, en 1689, el gobernador Miguel Gómez de Lara dio poder a su hermano Manuel de solicitar un permiso para la construcción de unas torres en Matina y sus cercanías ante la Audiencia de Panamá y al gobierno del reino de Guatemala.<sup>227</sup> Las urgencias de los vecinos solicitando protección no solo se escuchaban en Panamá o Guatemala, sino también en la corte.

En 1691, el cacaotero Jerónimo Valerino recibió un poder de los vecinos de Cartago que se dedicaban a esa actividad para que solicitara ante el rey la construcción

---

224 “Informe del Licenciado D. Lope de Sierra Osorio a su majestad. 1680”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 384-385.

225 *Ibíd.*

226 “Carta y parecer de D. Juan Francisco Sáenz Vázquez sobre el sitio donde se debe poner una fortificación en la costa del norte, 1683”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 30-231.

227 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 21 (18 de febrero de 1689).

de una fortificación en el río Matina, junto con la tropa para el resguardo de las haciendas y la protección contra los piratas.<sup>228</sup> El capitán Valerino, quien representaba las peticiones de estos propietarios, solicitó 1 400 pesos para su viaje.<sup>229</sup>

En estos primeros años de la década de 1690, la exigencia para la construcción de una defensa en Matina aumentó. Tal y como se ha venido anotando, en 1693, el maestre de campo Manuel Bustamante y Vivero cedió un poder al capitán Pedro Santos de la Madriz, vecino de Panamá, de manera que en su nombre solicitara el financiamiento para levantar dos torres o un fortín en la costa de Matina.<sup>230</sup>

En 1719 se colocaron vigías en Matina, Moín y Portete, las cuales consistían en tres cabos y ocho soldados de las compañías de milicia a cargo del teniente general de Matina, para que observaran las operaciones de los enemigos piratas y de los zambos mosquitos.<sup>231</sup> En otro momento se propuso establecer compañías regladas de milicias con unos cien hombres en Matina, que tenían la obligación de permanecer como mínimo seis meses en la región. Esto sumado a que los ciento cincuenta hombres que habitaban en los cacaotales estarían listos para enfrentar la defensa.<sup>232</sup>

No fue sino entre 1737 y 1740 cuando se vislumbraron más acciones concretas para comenzar la construcción de una fortaleza. Esto se conoce gracias al documento

---

228 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Expediente 24 (22 de mayo de 1691).

229 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Expediente 99v (29 de setiembre de 1691).

230 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Expediente 85v. (6 de octubre de 1693).

231 "Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a su majestad. 1719", León Fernández. *CDHCR*, Tomo V (París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886), 476.

232 *Ibíd.*

“Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina (1736 a 1740)”.<sup>233</sup> En dicho, el capitán general de Guatemala, Pedro de Ribera Villalón, en vista de la solicitud enviada por el gobernador de Costa Rica, Baltasar de Valderrama, urge la construcción de una defensa en Matina. Entre las razones que se dieron para que en esa ocasión se mostrara interés y se llevara a cabo dicha fortificación se encuentran:

- a. el cambio en la política defensiva de la monarquía hispana en manos de la dinastía borbónica;
- b. la necesidad de defender del saqueo los cultivos de cacao;
- c. la necesidad de proteger a los indígenas y a los pobladores del valle de Matina y su entorno;
- d. la urgencia de proteger la provincia de los zambos-mosquitos y los ingleses.

El proceso de estudio duró más de cuatro años para que se concretara. La primera etapa dio inicio en 1733 y fue financiada con la existencia de 6 000 pesos de cacao, de los cuales salió una ganancia de unos 1 307 pesos; estos se vendieron de inmediato debido a que el cacao, como un producto orgánico, se descompone en el corto plazo. Las órdenes de inspeccionar la zona llegaron a manos del gobernador en Cartago, Francisco Carrandi y Menán, quien, el 1 de octubre de 1737, cumplió con “hacer vista de ojos y reconocimiento” de los espacios más acordes para el establecimiento de la defensa.<sup>234</sup>

La obra en concreto se plasmó en febrero de 1744, cuando llegó la persona elegida para hacer el primer avalúo de los gastos, Antonio López de Herrera, quien residía

---

233 “Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina. Años 1736 y 1740”, León Fernández. *Indios, reducciones y el cacao* (San José: Editorial Costa Rica, 1974), 328-353.

234 *Ibid.*, 329.

en el valle de Bagaces. Al parecer, este personaje era muy experimentado en el arte de la construcción de presidios y otras obras. Lo acompañaban, además, Juan Antonio Villar y Fernando Lozano, vecinos de la ciudad, y cincuenta soldados del valle de Barva y Cartago. En vista de lo riesgoso del camino, se procedería a hacer un “congreso de vecinos y oficiales militares” para que, en conjunto, decidieran la forma de la jornada o el camino a Matina. Por su parte, los gastos de la expedición sumarían unos 1 000 pesos, los cuales se sacarían del situado de guerra.<sup>235</sup> Figueroa reprodujo la expedición en un dibujo de su conocido *Álbum*:

**Figura 13**  
Expedición a Matina por el gobernador Carrandi y Menán en 1737



Fuente: ANCR. *Álbum de Figueroa*, carpeta 1, fl. 108.

El gobernador y su tropa establecieron su base entre la “boca y barra del río de Matina a la banda del sur”, donde hicieron reconocimiento del sitio más cercano, así como

235 *Ibid.*, 328-331.

de los esteros, las orillas y los bancos.<sup>236</sup> Después se procedió a inspeccionar el área del antiguo puerto de Suerre, el cual se encontró inadecuado debido a la existencia de mucha agua cerca de la superficie, por lo que pasaron a Moñín, lugar en el que se encontraron con tierra pantanosa y dos esteros o caños. Al regresar hacia el río Matina y subiendo río arriba, como a un cuarto de legua, ellos hicieron reconocimiento de una lengua de montecillo en medio de este río, que les pareció un banco de basura antiguo (figura 9), de manera que también fue desechado el sitio.<sup>237</sup> En fin, vueltos nuevamente a la vigía en donde se encontraban establecidos, el gobernador y su tropa procedieron a elegir este sitio para construir el mencionado fuerte, basados en la evidencia de la mayor dureza del suelo y, por ende, el hecho de que el agua se encontraba a unas tres cuartas y cuatro cuartas de profundidad.<sup>238</sup>

La escogencia de la materia prima con la que habría de edificarse el fuerte fue otro dilema. Carrandi y Menan menciona que la zona carecía de piedra, concha y de materiales con los cuales hacer cal; también se envió a buscar piedras al antiguo puerto de Suerre y, a falta de este material, se decidió construir la fortaleza de estacas de madera con cuatro baluartes, semejante a los de Pensacola y San José, ambos de la costa del golfo de México.<sup>239</sup> La mano de obra para el levantamiento del fuerte consistió en un alarife o un ingeniero, un carpintero y un herrero, junto con la presencia de artilleros, infantes (unos seis hombres), cabo principal y oficiales de primera plana. El siguiente cuadro muestra el presupuesto para la edificación del fuerte:

---

236 *Ibid.*, 334.

237 *Ibid.*

238 *Ibid.*

239 *Ibid.*, 336.

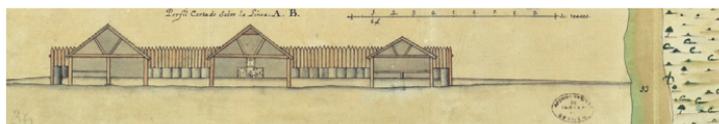
**Cuadro 6**  
**Presupuesto para la construcción del fuerte de Matina**

Rubros y materiales	Precio (pesos)
Desmante del terreno	900
Foso de tres cajones que circunvalaba el fuerte	1 092, 4 reales
1312 estacas para cuatro cortinas y cuatro baluartes (cada estaca a 2 pesos)	2 624
Precinta de estaca por fuera y por dentro con su clavazón	500
2 cañones de artillería de 12 libras cada uno (400 pesos cada uno)	800
4 cañones de 8 libras (200 pesos cada uno)	1 000
10 pedreros con sus cámaras y espigones (50 pesos cada uno)	500
10 cureñas (120 pesos cada uno)	1 200
Puente para el foso, rastrillo y puerta	300
80 docenas de tablas de cedro para techos (40 pesos la docena)	3 300
42 pilares para cuarteles, casa del capitán, alcaide, almacenes y oratorio	126
42 basas de piedra traídas desde Cartago (6,5 pesos cada una), más flete	273
162 varas de madera labrada para oficinas (1 peso la vara)	172
39 de madera labrada para cumbreras (1 peso cada vara)	39
150 tijeras (2 pesos, 4 reales cada una)	375
16 limatones de madera (1 peso la vara)	96
18 cadenas de madera (1 peso cada vara)	108
1 campana para la vela y cuartos	150
2 campanas para el oratorio	300
Ornato y aderezo de la capilla, oratorio y aseo para el culto religioso	1 000
Construcción de tarimas y explanadas	500
12 hachas, 12 machetes, 12 azadas, 12 palas y 4 barretas de hierro	388
1 embarcación regular con remos y velas, rezón de hierro	1 000
2 canoas	100
<b>Total</b>	<b>17 531, 4 reales</b>

Fuente: León Fernández. "Expediente formado con motivo del proyecto de fortificar la entrada del valle de Matina. Años 1736-1740", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 265-279.

El perfil principal del fuerte se observa en el siguiente plano:

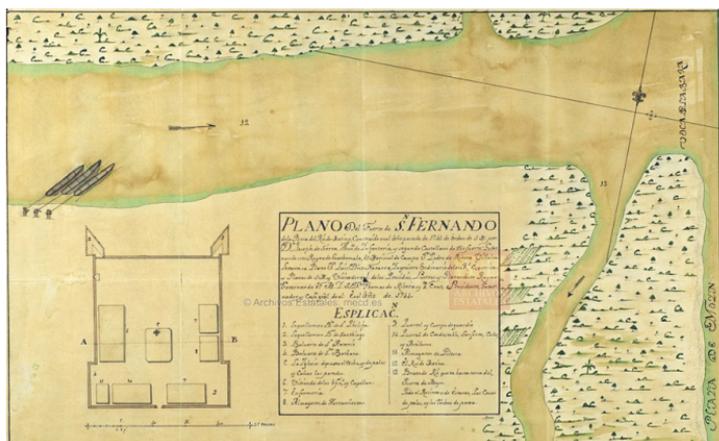
**Figura 14**  
**Perfil principal del fuerte de San Fernando de Matina**



Fuente: AGI. MP-Guatemala, 36 (1744).

El fuerte estaba localizado a un octavo de legua de la entrada o la barra del río Matina. En su plano norte, este tenía el río; al sur, ciénegas o pantanos de teosinte y monte; al oeste, tierra y el camino real que lleva a Matina; y al este, el canal que se dirige a Moín, como se observa en el plano 2:

**Figura 15**  
**Plano del fuerte de San Fernando de Matina**



Fuente: AGI. MP-Guatemala, 36 (1744).

Al norte, el fuerte contaba con los baluartes de San Felipe y Santiago; al sureste, el de Santa Bárbara; y al suroeste, el de San Antonio. En su interior estaban las viviendas de los oficiales, el capellán, la enfermería, el almacén de herramientas, el cuartel y el cuerpo de guardia y el cuartel del condestable, los cabos y los sargentos, así como el almacén de pólvora y la iglesia. Los edificios eran de madera y los techos de paja.

El fuerte se construyó en el momento de la guerra entre España e Inglaterra, conocida como la “Guerra del Asiento” y tuvo, entre otros fines, repeler las agresiones inglesas y mosquitas en el Caribe. No obstante, la construcción de la defensa no mermó las incursiones mosquitas e inglesas y los tratos de contrabando entre españoles y el grupo compuesto por ingleses y zambos-mosquitos. Como ya ha sido analizado, las incursiones fueron tan frecuentes que se prolongaron a lo largo de los siglos XVII y XVIII.

El testimonio de Antonio Pacheco, a raíz de la indagatoria sobre la caída del fuerte, es revelador, pues señala que este fue atacado el 13 de agosto de 1747 y que (el fuerte) no había sido:

“invadido ni aún amenazado, pero los valles sí; **antes que hubiese fuerte, en tiempo que lo había y después que se perdió, porque para que entrasen los enemigos en dichos valles, no embarazaba el dicho fuerte...**”<sup>240</sup>

La fortaleza fue entonces producto de la necesidad defensiva de la provincia y siguió los patrones de las plazas más sencillas construidas en las costas a lo largo del Caribe

---

240 “Información sobre las causas de la pérdida del fuerte de San Fernando de Matina, seguida por D. Luis Díez Navarro en virtud de real cédula de S. M. y real provisión de la audiencia de Guatemala. 1749”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 470. Las negritas no son parte del original.

insular y continental. No igualó a las de San Juan de Ulúa, Portobelo o Cartagena de Indias; tampoco al Castillo de la Concepción del río San Juan y ni siquiera a Omoa o Trujillo en Honduras. Su presupuesto fue bastante limitado y lo más problemático fue el mantenimiento tanto de las tropas como de la vulnerable edificación de madera, piedra y paja.

El fuerte funcionó únicamente seis años debido a las condiciones desfavorables que acarrearón su mantenimiento y vulnerabilidad. El 13 de agosto de 1747, este fue atacado por una fuerza combinada de ingleses y zambos mosquitos, compuesta por unos ochenta o cien hombres, dos goletas y tres piraguas.<sup>241</sup> Todos los testigos del interrogatorio llevado a cabo por el gobernador Gemmir y Lleorant dicen que había una mayoría de ingleses.<sup>242</sup> Otras versiones ofrecidas por los testigos aseguran que los ingleses venían de Jamaica y que traían órdenes del gobernador de aquella isla, aunque este testimonio de un viejo inglés no pudo ser verificado por los españoles.<sup>243</sup> Además, se debe notar que, desde mayo de dicho año, los atacantes habían advertido que incursionarían y atacarían el fuerte en el término de tres meses si no se les permitía la trata.<sup>244</sup>

Los invasores habían estado merodeando estos lugares por varios días, desde Punta Blanca y Moín, además, ya habían sido divisadas varias balandras en el mar y la tierra,

---

241 Un testigo mencionó que por cualquier eventualidad, los atacantes tenían un navío grande de quinientos hombres. Esto es una especulación que podría haber servido para amedrentar a los españoles.

242 "Información seguida por el gobernador D. Juan Gemmir y Lleorant sobre la sorpresa y toma del fuerte de San Fernando de Matina por los ingleses con auxilio de indios mosquitos. 1747", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 421.

243 Algunos testigos sugieren que los ingleses parecían soldados y que cargaban armas del rey de Inglaterra. "Información seguida por el gobernador D. Juan Gemmir y Lleorant sobre la sorpresa y toma del fuerte de San Fernando de Matina por los ingleses con auxilio de indios mosquitos. 1747", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 438.

244 *Ibid.*, 410.

por lo cual existían varias evidencias en el terreno. En el momento oportuno, ellos tomaron prisioneros para tenerlos de guías y algunos soldados que se encontraban realizando labores fuera de la fortaleza, entre ellos, el sargento del fuerte, el condestable, un cabo de escuadra y el tambor.

Los testimonios señalan que a eso del mediodía y aprovechando la hora del almuerzo en el que estaban ocupados los soldados, el fuerte fue atacado por el baluarte localizado al sureste, que daba a unos pastizales de teosinte sumamente altos, los cuales colindaban con un canal que lleva a Moín.<sup>245</sup> El ataque duró entre un cuarto y una hora. Se aprovechó la deficiente estructura podrida en algunas partes, por donde hicieron fácilmente agujeros de penetración. Durante el enfrentamiento murieron cuatro soldados españoles y se menciona la posibilidad de dos fallecidos por parte de los invasores.<sup>246</sup>

Después del ataque y la caída de la fortaleza, los ingleses y los zambos cargaron con el cacao que era propiedad de varios hacendados y extrajeron armas, entre fusiles y arcabuces, dieciocho lanzas, cinco hachas, dos machetes y una olla de hierro<sup>247</sup>. Lo anterior demuestra que el saqueo no solo fue breve, sino que tampoco fue muy rentable, por lo que puede sugerirse que el ánimo no era tanto el saqueo, más bien causar el daño a sus enemigos en ese momento en guerra: los españoles.

Las causas de la caída de la fortaleza resultan diversas. Para la labor de indagación se eligió al gobernador y capitán general de Costa Rica, Gemmir y Lleorant, el cual falleció en el curso del interrogatorio. Se presentaron como testigos a los soldados de la fortaleza, quienes señalaron que la vigilancia era deficiente por tener pocos soldados y muchos de ellos enfermos. Aseguraron que durante el día se apostaban

---

245 *Ibíd.*

246 *Ibíd.*

247 *Ibíd.*

cuatro vigías en cada uno de los baluartes y por la noche había cinco, incluyendo el baluarte principal; sumado a la ronda alrededor del castillo cada tres horas. Además, había vigilancia diaria en Suerre y Moín.

Fue a través de los testigos que empezaron a percatarse de las debilidades de la defensa. En primer lugar, hicieron notar que la orden de mantener una vigía en Moín no había sido cumplida y que Moín únicamente era monitoreado haciendo visitas diarias a la zona y regresando al fuerte, lo que permitió que ese flanco fuera el más propicio para la invasión. Esta responsabilidad recayó en el sargento del fuerte Francisco Rodríguez, quien fue hecho prisionero por orden del gobernador, después de un extenso interrogatorio en el que se sospechó que Rodríguez pudo facilitarles la entrada a los atacantes.<sup>248</sup> Rodríguez argumentó a su favor que, de haber enviado a los hombres en forma permanente a Moín, estos estarían en peligro. Otros problemas encontrados fueron que ya se conocía de la presencia de embarcaciones extrañas y que había evidencia de hombres en la zona. Sumado a esto, los testigos habían dicho que, desde mayo de ese año, habían recibido la advertencia del ataque a la fortaleza, tal y como se mencionó anteriormente.

En fin, en esta toma y destrucción del fuerte se mostró una vez más que el hecho de sostener esa plaza era muy difícil por parte de la Real Hacienda y la Corona. Había disminuido el número de hombres, las armas se encontraban en mal estado y, especialmente, el fuerte de madera estaba sin mantenimiento. Tampoco era un impedimento para el contrabando de la zona, según se señaló. Las relaciones inciertas e inseguras continuaron. Tanto es así que el propio gobernador Francisco Fernández de la Pastora murió

---

248 Rodríguez, además, no entregó unas cartas que los atacantes había dejado a las autoridades de Matina y Cartago, las cuales fueron encontradas tiradas en el camino. *Ibíd.*, 421.

asesinado en 1755 a lanzadas por los zambos-mosquitos en un islote localizado frente a Moín, donde habitaban unos ingleses.<sup>249</sup> Figueroa reprodujo en su Álbum la muerte de Fernández de la Pastora:

**Figura 16**  
**Asesinato de Fernández de la Pastora por los zambos-mosquitos**



Fuente: ANCR. Álbum de Figueroa, Tomo 1, Folio 1-107-f

Muchos años de paz y violencia en Matina volvieron a vivirse después de este acontecimiento, a tal punto que el sitio donde estuvo construido el fuerte aún no se ha localizado. Una labor más que queda pendiente a raíz de esta investigación.

249 "Relación de la costa desde Portobelo hasta Omoa. ¡1787!" (es posible que el documento sea de 1757). León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 235. "Cartas del capitán general de Guatemala y del gobernador inglés de Jamaica, sobre el ataque hecho en Matina a unas embarcaciones inglesas y holandesas en agosto de 1759. 1760", León Fernández. *CDHCR*, Tomo IX (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 533.



# El puerto de Matina: región, recursos y población en el siglo XIX<sup>250</sup>

### Introducción

En el siglo XIX, Matina mantuvo su papel de puerto menor, una condición heredada de la época colonial tardía, a pesar de su habilitación realizada en 1811 en el contexto de las Cortes de Cádiz y a instancias del diputado a Cortes Florencio Castillo. Dicha habilitación fue parte de las instrucciones que el cabildo de Cartago le solicitó a Cádiz, las cuales fueron aprobadas el 1 de diciembre de 1811.<sup>251</sup>

Mediante esta instancia se legitimaba y, de cierta manera, se le daba luz a la reparación de los puertos y caminos que se encontraban en muy mal estado; además, el ayuntamiento pedía que se les exonerara del pago de impuestos de exportación por el término de diez años. Dichos arreglos se efectuarían mediante la contribución que se pagaba a la Real Hacienda de las exportaciones de cacao. Como es sabido, diez años después, en 1821, año de la independencia política, Matina y su camino seguían en la misma situación

---

250 Este capítulo fue publicado originalmente: Elizet Payne Iglesias. "El puerto de Matina, entre la independencia y la formación del Estado nacional (región, recursos y población)", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 47 (2021), 1-25.

251 El cabildo de Cartago, muy preocupado por la situación del comercio en Costa Rica, pidió la habilitación de los puertos de Matina o su puerto alterno de Moín en el Caribe, mientras que en el Pacífico, el puerto de Puntarenas.

que hacía décadas. Tal era la mala situación del puerto que Matina utilizaba Moín como sitio alternativo de desembarque y, con frecuencia, se accedía por pequeños embarcaderos localizados en la boca de los ríos Matina y Parismina.

A lo largo de este periodo, las características más importantes se concentraron en las pésimas vías de comunicación, las limitadas actividades comerciales de exportación e importación, la escasa e inestable población y una inexistente infraestructura portuaria. Muy a pesar de estas condiciones, Matina se mantuvo como el sitio portuario con el cual Costa Rica sostenía un limitado comercio con la Mosquitia, Bocas del Toro y, eventualmente, Jamaica.

No fue sino hasta la década de 1870 cuando se habilitó el puerto de Limón, el momento en cual se dio una solución permanente a la carencia de un puerto adecuado en el Caribe costarricense. En efecto, la búsqueda de un mejor sitio portuario hizo que Matina y sus alrededores fueran utilizados como bases desde donde se avanzaría hacia la búsqueda de un nuevo puerto. Esta situación requería de la ejecución de un trabajo urgente de exploración para localizar el sitio más adecuado. Ya en 1640, don Gregorio de Sandoval había propuesto el establecimiento de un puerto en el sitio en donde hoy en día se ubica el puerto de Limón y, aunque la oferta no tuvo ningún efecto inmediato, el tiempo se encargó de hacer cumplir semejante sugerencia. De esta forma, entrado el siglo XIX, el ejemplo más conocido fue la expedición oficial llevada a cabo por Enrique Cooper en 1838, quien salió de Cartago por el ancestral camino a Matina con el fin de explorar estas posibilidades (figura 15):



concebido como el centro de una región a lo interno del territorio costarricense, así como entender su papel en el contexto de sus relaciones con la Mosquitia, Bocas del Toro, Jamaica y el Caribe.

El presente texto está basado en fuentes primarias localizadas en el Archivo Nacional de Costa Rica, específicamente, sus secciones: *Municipal, Hacienda, Guerra y Marina, Federal Independiente y Congreso*. Un documento fundamental para comprender el funcionamiento de este puerto y su región es el *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte*, elaborado por Enrique Cooper en 1838 a raíz de una solicitud oficial.<sup>252</sup>

En la historiografía nacional son pocos los casos en los que se ha utilizado esta documentación, razón por la cual se ha sostenido que Matina y sus alrededores eran sitios abandonados y deshabitados en el siglo XIX, los cuales fueron poblados por jamaíquinos en el contexto de la construcción del ferrocarril y la producción bananera. En este capítulo se prueba que el movimiento económico y social presente en Matina y su entorno se mantuvo durante toda la primera mitad del siglo XIX y pervivió hasta la habilitación de Limón en la década de 1870. Varias familias originarias del Valle Central eran vecinas de Matina y sus valles en el tránsito entre la independencia y la formación del Estado costarricense.

## **El valle de Matina: región y recursos naturales**

Matina persistió no solo como puerto, sino como base de las plantaciones cacaoteras que se establecieron en Costa Rica desde mediados del siglo XVII. Por esta razón, Matina no puede considerarse un simple apéndice del Valle Central, ya que contaba con su propio centro de producción, a pesar de que, como región, no logró superar su dependencia del

---

252 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición).

Valle Central. Aunque vale señalar que la permanencia de Matina a lo largo de tanto tiempo se dio gracias a que contaba con el apoyo de otros desembarcaderos alternos como Moín, Portete y Punta Blanca, aspecto que se trata en el capítulo 6.

Lo anterior lleva a preguntarse si Matina y su entorno —el valle de Matina— puede considerarse una región en la época colonial e independiente. Al tomar en cuenta las condiciones que postula Eric Van Young para la conceptualización de una región, Matina estaría lejos de tal propuesta. Para este autor, el espacio regional se caracteriza no solo por “el lógico movimiento de productos agrícolas, sino también de capitales, crédito, artículos manufacturados, órdenes y decisiones políticas, influencias culturales y el movimiento mismo de los pobladores”.<sup>253</sup>

Sin embargo, la permanencia de este puerto y su valle permite pensar que Matina fue un espacio no logrado como región económica, social y culturalmente hablando. Entre sus limitaciones se encuentran sus condiciones portuarias, ya que carecía de desembarcadero o atracadero en la costa y, por tanto, las actividades comerciales y el traslado de pasajeros debían realizarse en el mar, o bien, desde sus puertos alternos.

En el plano económico, y a pesar de contar con plantaciones de cacao en su entorno cercano, este puerto no pudo gestar un mercado local y dinámico que favoreciera el circulante de dinero y promoviera actividades comerciales internas que crearan un mercado regional. Tampoco creó un grupo dominante local o regional, sino que dependía de los comerciantes del Valle Central. En realidad, la escasa población de Matina era incapaz de sostener un mercado propio.

Por su parte, el comercio ilegal, aunque escasamente documentado, fue la base de las actividades mercantiles de los habitantes de Matina; prueba de ello fue la presencia

---

253 Eric Van Young, “Hinterland y mercado interno: El caso de Guadalajara y su región,” *La crisis del orden colonial* (México: Alianza Editorial, 1992), 201.

de comerciantes y aventureros que habitaban la costa en temporadas específicas del año, con el fin de extraer cacao, tortugas, zarzaparrilla y otros recursos naturales.

No obstante, desde el punto de vista geográfico, el llamado valle de Matina contó con condiciones propias de una región como su área portuaria, condiciones climáticas muy húmedas y lluviosas durante casi nueve meses del año, numerosos ríos y quebradas, así como sus terrenos planos y permanentemente hidratados, los cuales favorecían la agricultura del cacao y, más adelante, la ganadería mayor.

La frontera oeste del valle de Matina era el sitio llamado El Bejuco y terminaba en la boca del río Matina al este. En 1862, el capitán Angulo calculó que el valle de Matina tenía más de 10 leguas de terrenos fértiles.<sup>254</sup> La información señala que era tierra plana, feraz y muy apropiada para el pasto destinado al ganado mayor; esto a pesar de sus continuas inundaciones que provocaban mucho lodo o fango en las riberas de los ríos y quebradas.<sup>255</sup> Matina era un mundo dominado por el agua. Este recurso servía para todos los propósitos posibles: transporte, riego y la sobrevivencia humana. El barrio Aspe, por ejemplo, que tenía diez plantaciones de cacao en 1838, había sido formado por la unión de los ríos Barbilla y Chirripó.

En cuanto a la región de Matina, esta se encontraba surcada por numerosos ríos que provocaban inundaciones todos los años, lo que convertía sus orillas y valles aledaños en llanuras muy fértiles, al punto que Cooper lo comparó –tomando su distancia– con el río Nilo. Así, desde el Pacuare hasta el mar:

---

254 Citado por Ronny Viales. “La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense. Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria”, *La conformación histórica de la región atlántica/Caribe costarricense: (Re) interpretaciones sobre la trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013), 100.

255 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 121.

...estos terrenos son mucho más feraces que en el interior, cubiertos de una capa vegetal de muchos pies de hondo, cuya riqueza se aumenta por las navidades o anuales inundaciones en el mes de marzo i diciembre, cuando el río de Matina crece y cubre el suelo por tres o cuatro días con diez o doce pulgadas de agua, dejando una riqueza mui buena para las plantas...<sup>256</sup>

Semejante situación sucedía con el río Barbilla, el cual, al juntarse con el Matina, se volvía ancho y navegable en canoas grandes. En verano, este tenía como 100 varas de ancho, lo que equivalía a unos 83 metros.<sup>257</sup> Por su parte, las corrientes del Matina solían ser de 5 millas por hora en su curso medio y, al acercarse a su desembocadura, lograban 3 millas por hora y un ancho de 100-150 varas.<sup>258</sup> No obstante, dicha desembocadura era considerada muy peligrosa debido a que tenía poca agua y, en periodos de escasa lluvia, no podían entrar ni las más pequeñas embarcaciones. Lo mismo señala John Hale hacia 1825 para las barras de los ríos Tortuguero, Parismina y Matina, que hacían a estos sitios inapropiados para establecer puertos seguros.<sup>259</sup> Por esta razón, se utilizaban los canales naturales que iban a Moín para desembarcar por ese puerto (véase figura 15). Estos eran la vía idónea para traficar por Moín, sin embargo, el peligro mosquito en el siglo XVIII y principios del XIX hizo que los españoles cerraran los canales con troncos para evitar una incursión por esa conocida vía. Enrique Cooper consideró lo siguiente: “El río de Matina, i la bahía o estero

---

256 *Ibíd.*, 21.

257 La vara española equivale a 0,836 metros.

258 *Ibíd.*, 11.

259 John Hale. “Viajes, etc.”, *Costa Rica en el siglo XIX*, (compilador: Ricardo Fernández Guardia) (San José: Educa, 1982), 40.

que viene de Moín, es una misma agua i un mismo río i con mui poca costa se puede abrir”.<sup>260</sup>

Al final e inicio de año, entre enero y marzo, solía presentarse un fuerte oleaje en las costas de Matina y del Caribe en general. Así lo vivió el propio Enrique Cooper durante su expedición, la cual había salido de Cartago el 6 de marzo de 1838. En el periodo del 16 al 21 de marzo, el fuerte oleaje, acompañado de tormentas, asustó a los expedicionarios.<sup>261</sup>

En relación con los recursos existentes, a orillas del río Matina crecía el pasto llamado “gamalote”, y por esta razón se consideraron estos terrenos aptos no solo para la agricultura, sino también para la ganadería mayor. Aunque se debe aclarar que en el informe de Cooper, el más completo de las fuentes de mediados del siglo XIX, no se menciona aún la existencia de haciendas de ganado.<sup>262</sup>

En efecto, ya entrado el siglo XIX, la actividad que predominaba en el valle era la agricultura del cacao, la cual se encontraba en manos de familias procedentes del Valle Central como los Moya, los Aymerich, los Valerín, los Casasola, los Bonilla, los Guzmán, entre otros.<sup>263</sup> El cuadro 7 contiene información sobre las haciendas y sus propietarios hacia 1838:

---

260 Enrique Cooper. Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 14.

261 *Ibíd.*

262 *Ibíd.* 21.

263 Con base en los Índices de protocolos de Cartago se han contabilizado cerca de cuarenta propietarios que efectuaron transacciones inmobiliarias en Matina entre 1822 y 1850: José Antonio Casasola, José Manuel Valerín, José Gregorio Cárdenas, Francisca García, Jesús Molina, José Antonio Calderón, Manuel Guzmán, Antonia Urrutia, Rafaela Echavarría, Agustín Granados, Guadalupe Mora, Luisa Rojas, Pablo Calderón, Manuel José García, José María Amores, Manuela Guzmán, Pedro Mayorga, Gregorio Zavaleta, María Josefa Morúa, Miguel Valerín, Esteban García, Juana de Dios Zúñiga, Victoriano Ribera, Carlos Echavarría, Nicolás Vega, María Leona Calderón, Esteban Chávez, Ramón Cedeño, María Rafaela Velazco, Jesús Aragón, José María Ramos, Pascuala Quesada, Gregoria Arias, Eustaquia Aymerich, Rudesindo Quesada, José de

**Cuadro 7**  
**Barríos de Matina con sus propietarios y población. 1838**

Barrio de El Bejuco	Población	Barrio de Azpe	Población	Turnalarga	Población	Barrio de Bonilla	Población	Barrio de Dolores	Población
Nicolás Bogarín	5	Manuel García	4	José María Valerín	5	Jesús Valerín	5	Nicolás-Aymerich	4
Bías Sojo	3	José María Quirós	2	Miguel Moya	2	Santiago Echeverría	3	Santana Durán	4
Miguel Carmona	4	Rafael Calvo	3	Francisco Angulo	2	Guadalupe Mora	5	Manuel Solano	1
Francisco Moya	3	Esteban García	3	Nicolás Moya	4	Manuel Guzmán	2	señor Panamá	4
Salvador Moya	4	Joaquín Abarca	2	Joaquín Bejarano	2	José Guerrero	3	José D. Rojas	6
Juan Murcia	2	José Luna	2	Doña Concepción	2	Francisco Barrios	2	Francisco Montoya	2
Salvador Murcia	4	Dolores Ruiz	2	Pedro García	2	Gregorio Cárdenas	2	Joaquín Bonilla	3
Isidro Córdoba	3	Cleto Jiménez	2			Joaquín Gómez	10	Joaquín Rojas	2
Vicente Solís	3	Zúñiga	1			Miguel Guerrero	3	señor Barrios	4
Félix Avendaño	2	Juan Dolores	1			Valentín Zúñiga	6	Ascensión Bejarano	2
Francisco López	1			Encarnación Arriola			6	Cleto Guerrero	3
Francisco Maroto	1			Bruno Casasola			4	Joaquín Brenes	1
Bernardo Araya	1			Benito Durán			2	José María Sánchez	1
				Francisco Echeverría			4	Pedro Alfaro	1
				Luis Romero			3		
<b>Total</b>	<b>36</b>		<b>22</b>		<b>19</b>		<b>59</b>		<b>38</b>

Fuente: Enrique Cooper. Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte (San José: Tipografía Nacional, 1896 2ª edición).

Tanto en el interior de las haciendas como en la costa solía producirse agricultura de subsistencia (por ejemplo, frutas, vegetales, tubérculos y algunos granos), que consistía en plátanos, yuca y ñames, maíz, algodón, caña de azúcar, cocos, entre otros. Era muy común encontrar estos recursos en sitios alejados y visitados temporalmente por cazadores de tortugas. Hacia 1838 existían dos haciendas de café con unos 8 000 árboles entre las dos, los cuales pertenecían a Guadalupe Mora y al señor Cárdenas.<sup>264</sup> Otro recurso que abundaba en la zona eran las maderas preciosas como el cedro (*Cedrela odorata*), la caoba (*Sweetunia mahogoni*) y la zarzaparrilla (*Smilax officinalis*), pues se trataba de un producto que se había comercializado desde la época colonial.

En los ríos que se acercan a Matina y que bordean sus valles proliferaban los peces, en particular el bobo (*Joturus pichardi*), propio de aguas dulces. En lo que se refiere a la vida marina, se mencionan los sábalos (*Prochilodus lineatus*), los robalos (*Centropomus undecimalis*) y los jureles (*Trachurus picturatus murphyi*).<sup>265</sup> De estos, “Los sábalos son de tres a cinco pies de largo y mui saludable comida”.<sup>266</sup> Sobraban los tiburones y los lagartos de gran tamaño, estos últimos salían a tomar el sol a orillas de los ríos. Cerca de la costa se cogía el manatí (*Trichechus manatus manatus*) o vaca marina; “animal anfibio del tamaño de una baca, que sale a tierra a comer gamalote, i yerbas tiernas.

---

los Dolores Rojas, Ascención Gómez, Ramona Bonilla, Juana Emigda Quirós, Gertrudis Araya, Pedro Guevara, Juan Antonio Mora, Nicolasa Cervantes, Miguel Cárdenas y Nicolás Cárdenas. ANCR. Índice de protocolos de Cartago, Tomo VI (1818-1850) (San José: Imprenta Nacional, 1918).

264 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 21.

265 *Ibid.*, 11.

266 *Ibid.*

Es una comida delicada y saludable”.<sup>267</sup> Llegaba a pesar hasta 500 libras.

A lo largo de la costa solían establecerse, en forma casi siempre solitaria y temporal, hombres que venían a cazar tortugas verdes (*Chelonia mydas*) y de carey (*Eretmochelys imbricata*), especies controladas por los zambos-mosquitos entre Belice y Bocas del Toro y parte de su exitoso comercio con los ingleses. En 1825, John Hale mencionó que los nativos del Caribe solían intercambiar una tortuga verde de unas 100 libras por una botella de ron o dos o tres yardas de zarzaparrilla.<sup>268</sup>

Al parecer, como alimento, se prefería la tortuga verde debido a los sabores de su carne, que tenía 3 calidades: “la una blanca con gusto i olor de gallina; otro como pescado; i la otra como carne de baca”.<sup>269</sup> Estas tortugas eran muy apreciadas por los marineros, quienes las comían en sus largos trayectos por ser fuente de proteínas y excelente alimento contra el escorbuto; se usaban en forma de potaje o sopa. Otra especie de tortuga señalada en la documentación era la canal o baula (*Dermochelys coriácea*), la cual también se comerciaba y era considerada medicinal.<sup>270</sup>

Los caparazones de estas dos especies mencionadas, la verde y la de carey, eran vendidos en Europa como artículos de lujo, con los que se fabricaban artículos de belleza y se hacían incrustaciones de muebles de maderas finas. Sin embargo, para este fin, eran más valoradas las de carey, de las cuales incluso tenían criaderos en las costas centroamericanas.

---

267 *Ibíd.*, 12.

268 John Hale. “Viajes, etc.”, *Costa Rica en el siglo XIX*, (compilador: Ricardo Fernández Guardia) (San José: Educa, 1982), 23.

269 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 11.

270 *Ibíd.*

## **Matina: situación y necesidad de un puerto en el Caribe**

La habilitación otorgada por las Cortes de Cádiz a Matina en 1811 no fue la garantía de una mejor y más dinámica actividad portuaria. A pesar de esto, Matina pervivió con su escaso movimiento económico hasta muy entrada la época independiente. Aun en estas condiciones, las autoridades del nuevo Estado federal tenían claro que era necesario mantener Matina como un espacio territorial, que, a pesar de ser fronterizo, garantizara la posesión del territorio en una zona tan disputada en ese entonces por Nicaragua, Colombia y las grandes potencias; aspecto que es profundizado en la segunda parte de este trabajo.

En octubre de 1824, se recibió una instrucción firmada por Isidro Oreamuno y José María García a instancias de Manuel María de Peralta, procurador síndico de Cartago, para que se investigara sobre la utilidad del puerto de Matina.<sup>271</sup> Y el asunto persistió durante la primera mitad del siglo XIX.

Así, en 1830, cuando el Estado costarricense tendía a consolidarse, aún se hablaba con desesperación de la urgente “apertura de un camino al mar del Norte”,<sup>272</sup> aspecto que llama la atención, porque, en primer lugar, ya era conocido el viejo y colonial camino a Matina y, en segundo, esto pudo haber indicado que era fundamental abrir una vía alterna a esta. También existían algunos senderos opcionales al camino principal. Por ejemplo, en 1847, se habló de la necesidad de abrir el tránsito por la vereda de los Boza, aunque no se indicó la razón para ello.<sup>273</sup>

Un memorial fechado entre 1837 y 1838 muestra varias caras de la misma problemática: en primer término,

---

271 ANCR. Municipal, 036 (1824).

272 ANCR. Hacienda, 943 (1837-1838).

273 ANCR. Municipal, 611 (1847).

la frustración generalizada de las autoridades y los comerciantes debido a la persistencia de un problema tan grave para Costa Rica como lo era la falta de un puerto en el Caribe; en segundo, la carencia de la categoría de puerto mayor para este lugar; en tercero, la dependencia de tener que importar efectos desde Nicaragua con “dobles costos y conocidos perjuicios”; y, en último término, la urgencia de vigilar la costa de extraños y contrabandistas.<sup>274</sup>

La respuesta de parte del Estado fue la adjudicación de 1 000 pesos anuales para mantener una aduana en Matina. Se proponía, además, que los productos que se exportasen por ese puerto no debían estar sujetos a derechos, porque, de ser así, se obstruiría el comercio y la exportación.<sup>275</sup>

Otro aspecto del cual fueron conscientes las autoridades y el grupo de comerciantes interesados en esta vía era que tanto el puerto como el camino resultaban parte de un mismo problema, por lo que ambos tenían que ser resueltos. El mencionado texto refiere: “en todo el Estado se ha generalizado la opinión por hacer un buen camino del interior a Matina y con este objeto el gobierno cuenta con fondos suficientes para realizar la empresa y ¿de qué servirá no estando habilitado el puerto?”<sup>276</sup>

En 1838, Enrique Cooper consideró al valle de Matina la parte más rica del Estado de Costa Rica, porque sus tierras eran llanas desde el río de Pacuare hasta el mar, mientras que la abundancia de corrientes de agua hacía que sus valles tuvieran una profunda capa vegetal, que aumentaba entre diciembre y marzo.<sup>277</sup> En su visita patrocinada

---

274 Era frecuente en esta época leer quejas como la siguiente: “que cada día se hace más urgente la habilitación del puerto de Matina”. ANCR. Hacienda, 943 (1837-1838).

275 *Ibíd.*

276 *Ibíd.*

277 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 21.

por el Estado, Cooper observó e hizo sugerencias acerca de la localización de poblados en la zona del río. Por ejemplo, él indicó que los terrenos entre el río Chirripó y el Barbilla eran muy oportunos para consolidar ahí un pueblo, ya que eran altos y no se inundaban durante las épocas lluviosas.<sup>278</sup> También, Cooper propuso que se habilitara un sitio entre el río Chirripó y el Pacuare o Madre de Dios.<sup>279</sup>

Asimismo, Cooper expresó su opinión acerca de las ventajas que tendría el Estado de Costa Rica si se habilitase un puerto en el Caribe; sobre este punto no fue muy favorable para Matina y Moín, pues sugirió el aún sin fundar, pero ya reconocido desde la época colonial Punta Blanca, más adelante llamado puerto Limón. Evidentemente, la comunicación con Europa se haría más rápida si se abriera un puerto en estos parajes, de manera que lo que se duraba por el Pacífico, que era de tres a cuatro meses, dilataría entre treinta y cuarenta días y, en otros momentos, hasta veinticinco días navegando por el Atlántico. Además, Cooper entendía muy bien las ventajas ístmicas de Costa Rica y tomó en cuenta la facilidad de comunicación entre el Caribe y el Pacífico.<sup>280</sup>

Dos décadas después, las sugerencias y los discursos acerca de las ventajas de una vía y un puerto por el Caribe persistían, tanto en ese momento y, con mucha más razón, después de la guerra de 1856 por la Vía del Tránsito. En 1862, el doctor Alexander Von Frantzius continuaba pregando sobre la falta que le hacía a Costa Rica un puerto. Este autor no veía futuro en el tránsito de mercancías por San Juan del Norte y el río Sarapiquí. Von Frantzius explicaba:

Para el tráfico de las mercaderías no se prestan sino caminos que conduzcan directamente a un puerto don-

---

278 *Ibíd.*

279 *Ibíd.*, 22.

280 *Ibíd.*

de los buques lleguen, como es el caso ahora con el camino de Puntarenas y como lo será talvez un día más tarde, con la ruta a un puerto del océano Atlántico.<sup>281</sup>

Él también abogaba por la colonización de esa parte del país abandonada y desconocida para la mayoría. Otra sugerencia interesante de Von Frantzius tenía que ver con la rivalidad que podría aflorar entre algunas ciudades del interior contra Cartago: “Cartago también no estará seguramente más impedida por los celos de las otras ciudades hermanas de construir un camino hacia Matina, Moín o Limón”.<sup>282</sup>

### **Población y colonización de Matina y su valle**

No existen datos confiables sobre la cantidad de habitantes que tenía Costa Rica en el momento de su independencia, pero un dato de 1821 anota unos 38 674 pobladores, con base en información elevada por la Diputación Provincial de Nicaragua y Costa Rica, de los cuales un poco más del 95 % habitaba en el Valle Central. Hacia 1825, John Hale calculó que el país tenía aproximadamente unos 100 000 habitantes<sup>283</sup> y, en 1838, se mencionan unos 70 000.<sup>284</sup> Felipe Molina señala que, para 1851, Costa Rica sumaba unos 100 000 pobladores.<sup>285</sup> De estos, unos 200 vivían en los poblados de Esparza, Atirro, Tucurrique y Matina,

---

281 Alexander Von Frantzius. *La ribera derecha del río San Juan* (Una parte casi desconocida de Costa Rica) (Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 1999), 66.

282 *Ibid.*, 65.

283 John Hale. “Viajes, etc.”, *Costa Rica en el siglo XIX*, (compilador: Ricardo Fernández Guardia) (San José: Educa, 1982), 23.

284 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 14.

285 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica seguido de apuntamientos para su historia* (San José: Euned, 2007), 22.

localizados fuera del Valle Central.<sup>286</sup> Por último, en 1857, Félix Belly, apoyado en información de funcionarios costarricenses, anotó 154 000 personas.<sup>287</sup>

Con respecto a Matina, en 1751, el obispo de Nicaragua y Costa Rica, Pedro Agustín Morel de Santa Cruz, señaló unas 200 personas.<sup>288</sup> Para principios del siglo XIX, la información existente sobre las poblaciones alejadas resulta muy escueta, en especial para el valle de Matina, debido a que en este sitio había mucha movilidad de población, según lo confirman las fuentes coloniales y las del periodo independiente.<sup>289</sup> El capitán José Antonio Angulo anotó que en Matina vivían más de 300 hombres adultos y únicamente 5 mujeres.<sup>290</sup>

Desde el punto de vista urbanístico, Matina no podía considerarse una ciudad o villa portuaria típica, puesto que, en realidad, mantenía un núcleo sumamente reducido y rudimentario, en el cual se ubicaba la casa de la aduana, el edificio del cabildo y otras oficinas estatales; en cambio, sus habitantes, que hacia 1838 contaban 174, vivían en los barrios aledaños de Aspe, El Bejuco, Dolores, Turnalarga

---

286 "Gobierno". *El Amigo de la Patria*, (7 de septiembre de 1821) (Guatemala: Editorial "José de Pineda Ibarra", 1976).

287 Félix Belly. "A través de la América Central, Nicaragua y el canal Interoceánico", *Costa Rica en el siglo XIX*, (compilador: Ricardo Fernández Guardia) (San José: Educa, 1982), 581.

288 Pedro Agustín Morel de Santa Cruz. "Visita apostólica, topográfica, histórica y estadística de todos los pueblos de Nicaragua y Costa Rica hecha por el ilustrísimo señor don Pedro Agustín Morel de Santa Cruz, Obispo de la Diócesis en 1751 y elevada al conocimiento de S.M. Católica Fernando VI el 8 de setiembre de 1752", *Revista Conservadora*, 82 (julio, 1967), 1-43. La parte correspondiente a Costa Rica se complementó con Verner Rojas (editor), *Costa Rica en 1751. Informe de una visita* (San José: [s.n.], 1994).

289 *Ibíd.*

290 "Informe que presenta al Supremo Gobierno de la República de Costa Rica, el capitán José Antonio Angulo sobre el estado actual del valle de Matina", *Revista del Archivo Nacional*, XXX-1-12 (enero-diciembre, 1966), 219.

y Bonilla. En realidad, estos barrios se conformaban por haciendas de cacao, por lo que su población habitaba en las haciendas, como se observa en el siguiente dato de 1838:

**Cuadro 8**  
**Barrios, haciendas y población en Matina. 1838**

Nombre del barrio	Número de haciendas	Número de personas
El Bejuco	13	36
El Aspe	10	22
Turnalarga	7	19
Dolores	14	38
Bonilla	15	59
Total	59	174

Fuente: Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costal del norte*, San José: Tipografía Nacional, 1896 (2ª edición).

En términos de procedencia, no cabe duda de que la mayoría de la población de Matina provenía del Valle Central, principalmente por la existencia de una condición histórica heredada de la colonia y muy ligada con la agricultura del cacao y la vigilancia de la costa en manos de las milicias mulatas de Cartago. Sobre esto último, y aunque las fuentes resultan muy escuetas, es de suponer que una gran parte de los habitantes de las plantaciones de cacao era de origen mulato.

Otros grupos circundaban los valles de Matina. Por ejemplo, se habla de la presencia, hacia 1828, de los indígenas de origen *rama*, provenientes de la vertiente norte del río San Juan, los cuales rondaban la zona cercana a la confluencia de los ríos Reventazón y Pacuare, así como la boca del Reventazón. Este fue el testimonio de Enrique Cooper pues él menciona que un testigo les había contado como hacía unos diez años los indígenas “arramas” estuvieron en el paso

de La Calzeta, sitio que en el pasado también emplearon los indios moscos para invadir Matina por la espalda, es decir, por el oeste.<sup>291</sup> Según el propio Cooper, los *rama* vivían en un palenque en las inmediaciones de la boca del río. Ellos eran pescadores que huyeron de Punta Gorda debido a una peste que se presentó en su hábitat. De acuerdo con Cooper, los *rama* tenían trato con los pobladores de Matina.<sup>292</sup>

Se sumaban grupos de indígenas que mantenían relación con Matina desde la época colonial; estos fueron los viceitas<sup>293</sup> y los urinamas, aunque además, en ocasiones, se mencionan los teribes, los bribris, los cabécares y los chirripós. La mayoría de los pueblos nativos usaban los ríos como su principal vía de comunicación. Estos grupos realizaban comercio intercultural de bienes como corales, gargantillas, plumas, abalorios, mantas de algodón, hueso colorado, hamacas y plumas a cambio de cacao,<sup>294</sup> alimento muy importante en la cosmología indígena. Aun en 1870, los bribris iban a Matina a intercambiar cacao por hule y zarzaparrilla.<sup>295</sup>

En la costa había comerciantes en solitario que se dedicaban a navegar por estos mares intercambiando con los nativos bienes como carey, copal, resinas, zarzaparrilla, tasajo, entre otros productos. También, ellos mercaban con hule, que era extraído de los bosques del Reventazón, Parismina, Pacuare y otros ríos, el cual se vendía en San Juan del Norte y Bocas del Toro.<sup>296</sup> Los intermediarios que realizaban este

---

291 Enrique Cooper: *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 19.

292 *Ibíd.*, 9.

293 En 1838, Cooper encontró que los indígenas viceitas llegaban hasta Punta Blanca o Limón, sitio donde tenían un platanar: *Ibíd.*, 22.

294 Alejandra Boza. *La frontera indígena de la Gran Talamanca, 1840-1930* (San José: Edupuc, 2014), 109.

295 *Ibíd.*, 155.

296 *Ibíd.*, 128.

comercio eran de origen afrocaribeño, inglés o americano. La zarzaparrilla, por ejemplo, era comprada en 1827 por un extranjero de apellido Smith, que recibía periódicamente entre tres y cuatro goletas.<sup>297</sup> En estos años, los comerciantes más célebres de la costa Caribe fueron, sin duda, los hermanos Peter y Samuel Shepherd, quienes mantenían fuertes vínculos con Jamaica.<sup>298</sup>

La dinámica en el interior de este comercio se cruzó con las desavenencias que los indígenas mantenían entre sí o con los indios mosquitos. En 1827 se logró firmar la paz entre los mosquitos, los teribes y los bribris en Matina; el mediador fue un inglés apellido Zapata.<sup>299</sup>

Los indios mosquitos se presentaban esporádicamente en las costas de Matina y sus alrededores. Estos monopolizaron la extracción de la tortuga desde Belice hasta Bocas del Toro, según lo informó Cooper.<sup>300</sup> Además, Cooper, durante su travesía, logró encontrar platanares y ranchos sin gente, lo que indica que la costa era visitada de manera temporal por pescadores de tortugas.

En síntesis, se aprecia que en Matina y sus alrededores predominó la población proveniente del interior de Costa Rica, en especial de Cartago. Matina pudo ser la vía para que muchos mulatos de Cartago se consolidaran como propietarios de plantaciones de cacao. A pesar de la poca cantidad de pobladores, la existencia de estos en los barrios indica que Matina no fue despoblada ni abandonada totalmente, mientras que muchos de ellos sentaron las bases de la población en el siglo XIX. Ya en 1882, el obispo Bernardo Augusto Thiel mencionaba a este poblado como el “panteón de Cartago”,

---

297 *Ibíd.*, 109.

298 *Ibíd.*, 145.

299 *Ibíd.*, 118.

300 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 19.

decadente y con su cacao en abandono. En ese momento, la población en tenía unas doscientas casas, distantes unas de otras y cinco de ellas localizadas a orillas de la vía férrea.<sup>301</sup>

Las políticas de colonización en Matina, con población del Valle Central, fueron constantes, en particular durante el periodo Federal, pues el Supremo Gobierno, en forma reiterada, emitía ordenanzas a este respecto. En 1826:

La Asamblea Constitucional del Estado Libre de Costa Rica, considerando lo importante que es al Estado facilitar el tráfico al valle de Matina, mejorar su población y cultivar sus terrenos especialmente con el fruto del cacao que siempre han producido con ventajas, ha tenido a bien decretar y decreta:

Artículo 1. Se franquea a todo hombre y mujer, el tráfico y residencia en el valle de Matina y a nadie se le embargará por pretexto alguno.

Artículo 2. El gobernador político hará que desde luego se proceda a elegir y posesionar allí una municipalidad compuesta por 1 alcalde, 1 regidor, 1 procurador cuyas atribuciones y deberes serán los mismos que tienen los demás pueblos.<sup>302</sup>

Para ese entonces, existía de parte del Gobierno el interés por establecer un poblado en el que se construiría una iglesia y se les otorgaría a los vecinos un solar, 5 manzanas de tierra en propiedad, para ser cultivado, sobre todo, de cacao y subsistencias. También, los reos condenados al destierro y que quisieran avecindarse en Matina serían entregados a la municipalidad, la que cuidaría de su

---

301 Bernardo Augusto Thiel. *Crónicas de los viajes a Guatuso y Talamanca del obispo Bernardo Augusto Thiel, 1881-1895*, (Elías Zeledón, editor) (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003), 131.

302 ANCR. Municipal, 93 (1826).

“permanencia, oficio y ejercicio”.<sup>303</sup> Además, ampliaban estos beneficios a los consortes o las parejas de los reos que voluntariamente optaran por irse con ellos, quienes serían beneficiados con las propiedades antes señaladas. Se observa aquí que el Estado de Costa Rica estaba cediendo propiedades que habían sido consideradas tierras realengas durante la colonia.

El incentivo para la diversificación del agro se dio bajo el régimen de Braulio Carrillo. Para el caso del valle de Matina, se estimuló, sobre todo, para el cultivo del cacao y el establecimiento de haciendas de ganado. Como se ha visto, el valle de Turrialba y la vieja ruta del camino a Matina sirvieron de base para colonizar, desde Cartago, el valle de Matina y sus alrededores.<sup>304</sup> Los numerosos ríos existentes en la zona no solo funcionaron para la comunicación, sino también para consolidar el ganado y los cultivos. Se prorrogaba el incentivo de propiedad sobre sus antiguos dueños a condición de que las mejoraran y, en el caso de los predios abandonados, estos eran:

...libres en el todo, por los censos que tenían sobre sí, y sus dueños los reconocerán y cultivarán de nuevo bajo esta garantía, pero si esto no lo hicieran dentro de un año, la municipalidad los dará en propiedad a cualesquiera que lo emprenda y en este caso no quedará derecho alguno en ellos

---

303 *Ibíd.*

304 Clotilde Obregón sostiene que la élite de Cartago se apropió de grandes cantidades de tierras en los alrededores del antiguo pueblo de indios de Turrialba para la producción de café. Se extendieron hacia Tucurrique, Cervantes, Birrís y Orosi, y, en el Caribe, el valle de Matina. Por lo tanto, para 1838, esta región se encontraba en plena expansión con cinco haciendas que tenían unos 20 500 árboles de café y 176 100 de cacao en los márgenes del río Turrialba. Clotilde Obregón Quesada. *Carrillo: una época y un hombre. 1835-1842* (San José: Editorial Costa Rica, 1990), 94.

de sus antiguos dueños, ni a los capellanes de los censos que cargaban.<sup>305</sup>

El Estado de la década de 1830, aunque débilmente y en forma desorganizada, patrocinaba la colonización de la región caribeña. El punto de partida evidentemente era Cartago y continuaba a través de la vieja ruta hacia Matina. En el intermedio era importante colonizar el extenso valle de Turrialba, surcado por numerosos ríos. En efecto, la Hacienda pública incentivaba con terrenos a los agricultores que quisieran establecerse en el camino que iba desde Turrialba hasta Matina, en los terrenos del río Turrialba, Quebrada Honda y los que llegaran hasta Bonilla, a una distancia de un día de camino (véase figura 15). Otros terrenos eran los de Cervantes y el sitio llamado Naranjito. En este lugar tenían terrenos algunos miembros de la élite cartaginesa como Francisco María Oreamuno y Pedro Yglesias.<sup>306</sup> Según se deriva del texto, otros colonizadores del valle no fueron necesariamente agricultores necesitados, sino miembros de la élite, funcionarios o propietarios como Rafael Gallegos, Anselmo Sáenz, Rosalía Oreamuno, José Ángel y Juan Monge, Nicolás Sánchez, Cayetano y Joaquín Soto, José Pérez, Nicolás Castro y Vicente Paniagua.<sup>307</sup>

Hacia 1839, el Estado promovía la cesión de terrenos a quienes tuvieran cultivos de cacao entre Quebrada Honda y Turrialba; a los beneficiarios se les otorgaba una manzana de tierra localizada a la par del camino. Lo anterior demuestra el claro objetivo expansivo no solo estatal, sino de parte las élites del Valle Central, las que bien podrían haber sido

---

305 ANCR. Municipal, 93 (1826).

306 ANCR. Hacienda, 13943 (1839).

307 *Ibíd.*

las mayores beneficiarias de esta colonización. En la misma Turrialba se habían establecido haciendas de ganado mayor, en particular, a las orillas del viejo camino a Matina.

Según Clotilde Obregón, unas veinticinco familias colonizaron los valles entre Turrialba y el Reventazón.<sup>308</sup> Finalmente, el Gobierno agregó en su artículo 15 que “Los premios de tierras concedidos en los artículos anteriores se darán siempre sin perjuicio de las haciendas de cacao, ni de la media legua de la población”.<sup>309</sup>

Hacia mediados del siglo XIX, un grupo de alemanes había creado la *Sociedad Berlinesa de Colonización para Centroamérica*, liderada por el barón Alexander von Bülow y otros inversionistas como von Frantzius, Hoffmann y Carmiol.<sup>310</sup> Después de algunas intensiones en Guatemala y Guanacaste, el barón se introdujo a través del viejo camino real y en las cercanías del Reventazón, en donde se intentó crear la colonia de La Angostura en 1852.<sup>311</sup> El fin del barón era probar una ruta más económica en términos de tiempo para llegar al Caribe y abrir la tan ansiada salida al Atlántico. La experiencia fue un rotundo fracaso por las condiciones climáticas, los problemas monetarios con los inversores y la muerte del barón en 1856 debido al cólera. La Sociedad Itineraria del Norte le cedió a la empresa de colonización 30 000 dólares y esta adquirió 100 000 hectáreas en los alrededores del valle de Turrialba.

---

308 Clotilde Obregón Quesada. *Carrillo: una época y un hombre. 1835-1842* (San José: Editorial Costa Rica, 1990), 163.

309 ANCR. Municipal, 93 (1826).

310 Luko Hilje Quirós. *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX* (Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2013), 96.

311 El sitio se denomina Angostura debido a que en ese sector el río Reventazón es muy angosto. *Ibid.*

## Actividad comercial de Matina en el siglo XIX

En contraste con la información sobre movimiento comercial por la costa pacífica de Costa Rica, los datos acerca del Caribe resultan muy escasos y limitantes en cuanto a su cantidad y calidad. Así lo confirman los estudios de Jorge León, quien señala que, entre 1821-1878, la información referente al Caribe resulta muy fragmentaria y, únicamente a partir del último año mencionado, aparece la más relevante.<sup>312</sup> La situación portuaria solo fue resuelta en la década de 1870, con la habilitación del puerto de Limón y el inicio de la construcción del ferrocarril al Caribe.

Además, a diferencia de la documentación emanada desde el cabildo, los datos que ofrece la sección de la Hacienda pública en Matina durante el siglo XIX resultan escasos y deficientes. Muchos de ellos solo consignan el valor total de los artículos, sin detallar qué tipo de mercancías se importaba; los últimos datos son sumamente importantes para analizar la clase de importación más frecuente, sus precios, o bien, la procedencia de estos. Vale agregar que, en la década de 1830, la aduana de Matina era controlada desde Cartago.<sup>313</sup> Bajo el gobierno de Braulio Carrillo, la administración de las aduanas de Puntarenas y Matina quedó en manos de una sola oficina.<sup>314</sup>

En 1841, la renta de aduanas devengada en Puntarenas y Matina fue bastante parecida; mientras en la primera

---

312 Jorge León. *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900* (San José: Cihac, Universidad de Costa Rica, 1995), 125.

313 ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

314 Durante el régimen federal, el Estado de Costa Rica exigía el control de los ingresos a la aduana y ordenaba que estos fueran trasladados a la administración de la Factoría de Tabacos; aquí se ve una administración en la que pervivía la herencia colonial. Clotilde Obregón Quesada. *Carrillo: una época y un hombre. 1835-1842* (San José: Editorial Costa Rica, 1990), 107.

obtuvo 16 362 pesos, la segunda recibió 15 404 pesos. Para 1843, los datos sobre ambas aduanas estuvieron semejantes: 17 370 para Puntarenas y 15 361 para Matina. Sin duda, los números para Matina comenzaron a caer en 1844 y a elevarse para la aduana localizada en el Pacífico, es decir, 22 942 contra 6 403 pesos generados por Matina.<sup>315</sup> Con la caída de Carrillo y la consecuente llegada de Morazán al poder en 1842, el camino a Matina sucumbió; esto se debió, según Clotilde Obregón, a que Morazán suspendió esas labores, pues era un compromiso adquirido con los ingleses, quienes no apoyaban esa ruta, ya que mantenían comercio con los puertos más importantes localizados en el Pacífico.<sup>316</sup>

Los informes sobre ingresos y egresos de la Aduana de Matina resultan realmente limitados, por lo que no favorecen un análisis más exhaustivo. Para abril de 1832, por ejemplo, un dato de la Hacienda pública revelaba que esta aduana había recibido en derechos de introducción 592 pesos, 6 ½ reales, para un total de 2 192 pesos, ¾ reales, que traían un remanente de 1 980 pesos, 6 ½ correspondientes al mes de abril.<sup>317</sup> En cambio, los egresos suman 386 pesos con 44 reales, repartidos de la siguiente forma: 119 pesos, 2 ½ reales, de los sueldos del destacamento de Matina y el pago al teniente Joaquín Campero por su sueldo y forraje en 43 pesos y 9 ½ reales, un abono a los empleados de la aduana de 25 pesos, 4 ½ reales, y el pago de alquiler a la casa de oficina y almacenes de 6 pesos, lo cual da la suma de 386 pesos, ½ reales.<sup>318</sup>

Aunque Costa Rica transitara en la década de 1830 hacia un nuevo orden económico regido por la exportación cafetalera, el comercio aún estaba en manos de la élite de

---

315 *Ibíd.* 164.

316 Clotilde Obregón. *Historia de la ingeniería en Costa Rica* (San José: Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, 2005), 202.

317 ANCR. Hacienda, 8058 (1832).

318 *Ibíd.*

la época colonial y unos pocos inversores recién llegados. Para 1836, los comerciantes importadores por Matina fueron Juan Rafael Mora con efectos equivalentes a 4 848 pesos, 2 ½ reales, seguido por Juan Freses Ñeco con 1 302 pesos, Antonio Pinto con 696 pesos, ½ reales, y Gregorio Cárdenas con 47 pesos, 4 reales.<sup>319</sup> Así se observa mediante el cuadro 9, en el cual, para mayo de 1836, los cuatro importadores más fuertes fueron: Pedro Mayorga, Vicente Aguilar, Pedro Rucavado y Miguel Molina.

**Cuadro 9**  
**Relación de los efectos introducidos en Matina.**  
**Abril y septiembre de 1836**

Comerciante	Valor de la mercadería (abril)	Comerciante	Valor de la mercadería (septiembre)	Comerciante	Valor de la mercadería (diciembre)
Juan Rafael Mora	4 848 pesos, 2/4 reales	Domingo González	1 420 pesos	Juan Freses Ñeco	6 056 pesos, 6 reales
Juan Freses Ñeco	1 302 pesos	Juan Rafael Mora	463 pesos, 7/4 reales	Juan Freses Ñeco	155 pesos
Antonio Pinto	696 pesos,	Ramón Ortiz	168 pesos, 1 ¾ reales	D. E. Gotitt	669 pesos, 7 reales
Gregorio Cárdenas	47 pesos, 4 reales			Ramón Jiménez	494 pesos, 4 ¼ reales

Fuente: ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

Un dato, lamentablemente aislado debido a la falta de documentación aduanera en Matina, refiere a que en mayo de 1836, los comerciantes Pedro Mayorga, Pedro Rucavado y Vicente Aguilar pagaron 12 981 pesos, 3 reales, 1 452 pesos, 6 reales y 2 010 pesos y 5 reales por los derechos de introducción en Matina, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

319 ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

**Cuadro 10**  
**Valor de los efectos comerciales introducidos**  
**por Matina. Mayo de 1836**

Pedro Rucavado	1 452 pesos, 6 reales
Miguel Molina	935 pesos, 6 reales
José Segura (?)	342 pesos, 6 reales
José María Bonilla	148 pesos, 6 reales
Vicente Aguilar	2 010 pesos, 5 reales
Manuel Peralta	941 pesos, 6 reales
Pedro Mayorga	12 981 pesos, 3 reales
José María Frutos	141 pesos, 6 reales
José María Bonilla	351 pesos
Pedro Yglesias	508 pesos, 2 reales
Francisca Arlegui	298 pesos, 4 reales
La misma	410 pesos, 1 real
Trinidad Echeverría	86 pesos, 3 reales
Juana Trinidad	30 pesos
Nicolasa Oreamuno	28 pesos, 5 reales

Fuente: ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

Aunque el movimiento comercial era esporádico, en Matina existían autoridades encargadas de llevar el control sobre pesas, listado y avalúo de los bienes. Así, la Municipalidad de Matina junto con la Hacienda pública tenían la responsabilidad de controlar los efectos que ingresaran o salieran por este puerto. Con base en la ley del 24 de noviembre de 1829 acerca de la entrada de efectos extranjeros por Matina, como tercios de ropa y cajones con sombreros de pelo, se le notificó al administrador de aduanas marítimas, Santos Velázquez, para que solicitara a la municipalidad el registro de los bienes extranjeros ingresados en 1836. Información que también debía elevarse al receptor

de alcabalas Tomás Brenes. Los importadores mencionados en este documento fueron vecinos del Valle Central: Joaquín Calvo, Anselmo Sáenz, Diego Sáenz, José M. Bonilla y José J. Porras.<sup>320</sup> En 1839, la Casa Escalante y Alvarado importó, por la vía de Matina, la cantidad de 49 219 pesos 7 reales, de los cuales 26 318 provenían de Jamaica.<sup>321</sup>

Hacia mediados del siglo XIX y en pleno apogeo del comercio de exportación cafetalera, Matina mantenía un importante movimiento de pequeñas embarcaciones de cabotaje con productos tradicionales como cacao, vainilla, zarzaparrilla, carey y aceite de coco, según palabras de Felipe Molina.<sup>322</sup> Lo anterior a pesar de que este autor aclara que el verdadero desembarcadero se encontraba en Moín, sitio en el que existía una casa de comercio, cuyo propietario era José Capriles, negociante piamontés. También, Molina relata que Matina contaba con muy pocos habitantes, un comandante y no tenía aduana, sino que esta se encontraba en Cartago.<sup>323</sup>

---

320 ANCR. Municipal, 551 (1837).

321 Clotilde Obregón Quesada. *Carrillo: una época y un hombre*. 1835-1842 (San José: Editorial Costa Rica, 1990), 160.

322 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S. W. Benedict, 1851), 52-53.

323 *Ibíd.*, 52.

### Moín, Portete y Punta Blanca: sus funciones económicas y militares (siglos XVII al XIX)

#### **Introducción**

La afanosa búsqueda de un puerto apropiado en el Caribe fue un sueño frustrado para las autoridades y los comerciantes de Costa Rica, desde el momento de la implantación de la sociedad colonial hasta los inicios del librecambio. Esto se debe, en gran medida, a que procuraron puertos cercanos a las desembocaduras de los ríos con opciones navegables, pero con el peligro de la sedimentación en sus desembocaduras, sumado a la presencia de los fuertes vientos propios del Caribe, que los convertía en sitios muy vulnerables e inestables.

Otra limitante fue la ruda y cara labor que representaba mantener el camino y las instalaciones portuarias en condiciones óptimas. Además, poco a poco, la costa se convirtió en un atractivo para los piratas y los aventureros que practicaban el saqueo y la esclavización de los habitantes indígenas, por lo cual los pobladores optaban por vivir más al interior.

Esta desventaja de Matina provocó que se buscaran puertos alternos como Moín, Portete y Punta Blanca, a los que se recurría para el trasiego, según las condiciones climáticas. No obstante, Moín adquirió mayor importancia que los otros dos sitios mencionados debido a la facilidad de comunicación a través del canal o caño que une la bahía de Moín con la boca del Matina (véase figura 1), o bien,

desde la playa, cuya distancia entre Moín y la boca del Matina era de 7 leguas de arena y sin agua.<sup>324</sup> Después, se debía remontar río adentro para llegar a la zona habitada, es decir, a las haciendas de cacao.

Las autoridades españolas no fueron eficientes en la búsqueda de buenos puertos por lo que pasarían más de tres siglos para que el puerto de Limón se reinstalara en el Caribe, que había sido el sitio base que Cristóbal Colón eligió para desembarcar en septiembre de 1502. Las fuentes hispanas abundan en quejas sobre las malas condiciones portuarias en el Caribe;<sup>325</sup> no obstante, se desconoce la razón por la cual no le dieron importancia a Limón o Punta Blanca como el sitio más idóneo para fundar puerto.

Este capítulo tiene como propósito general analizar el papel que jugó el puerto de Moín desde el siglo XVII hasta mediados del siglo el XIX, con el fin de explicar las razones de su habilitación y su permanencia –en la larga duración– como sustituto de Matina. De esta forma, Moín facilitaba el desembarco de mercancías en ciertos periodos del año en que Matina tenía un fuerte oleaje, o bien, cuando, por razones de seguridad, las autoridades preferían usar esta alternativa. También pretende estudiar las funciones que este puerto tuvo en el contexto del comercio legal e ilegal que se practicaba en la costa caribe. En términos geopolíticos, Moín fue, además, un sitio defensivo dependiente de las autoridades de Matina, el cual garantizó la soberanía y la territorialidad del Estado de Costa Rica a lo largo de varias coyunturas históricas acaecidas en las costas del Caribe centroamericano durante el siglo XIX.

---

324 “Informe del gobernador de Costa Rica coronel don Tomás de Acosta, al Ministro Universal de Hacienda, sobre el comercio y el cultivo de tabaco. Puertos de Matina y Moín. 1809”, *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón* (San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 1999), 41-43.

325 *Ibid.*, 41-43.

Asimismo, el capítulo analiza las funciones de los desembarcaderos de Portete y Punta Blanca como sitios alternativos de comercio legal e ilegal, al igual que de defensa española, y de ataque o invasión, por parte de los zambos-mosquitos y los ingleses.

## **Las condiciones portuarias de Moín o Salt Creek**

Las primeras referencias de Moín como puerto alterno de Matina datan del siglo XVII.<sup>326</sup> La alternancia de desembarcaderos en el Caribe de Costa Rica era una muestra más de la debilidad económica y en infraestructura de la provincia. Como ha sido anotado, la existencia de diversos desembarcaderos –cuatro en total–, como la barra del Matina, Moín, Portete y Punta Blanca (Limón), son una señal de la mínima y deficiente infraestructura portuaria. El cacao, principal producto de la zona, se comercializaba legalmente hacia Nicaragua siguiendo la ruta hacia el Valle Central y el camino real al norte. Aunque existía, tanto en Matina como en los desembarcaderos alternos, un intenso tráfico ilegal, este no favoreció la edificación de estructuras portuarias permanentes, puesto que era preferible mantener el perfil de abandono para no levantar sospechas.

Si bien es cierto el río Matina y los valles del Reventazón y Barbilla tuvieron una ventaja económica y poblacional, la bahía donde se asentaba Moín comenzó a ser vista con cierta

---

326 En términos historiográficos, a principios del siglo XX se dio un interesante debate entre historiadores contemporáneos, como el obispo Bernardo Augusto Thiel, Francisco María Iglesias y Ricardo Fernández Guardia, en el que deliberaron acerca de la localización del antiguo Caray en el sitio de Moín. En la revista *Páginas Ilustradas* de 1907 se menciona que Iglesias era de la opinión que Cariay se encontraba en Moín. El resto de los autores optaban por la suposición de que Cariay estaba localizado en algún lugar entre la boca del Matina, del Reventazón, o bien, en el actual Limón. No obstante, la tendencia más aceptada fue la de este último lugar. Ya en 1890, el obispo Thiel había opinado que Cariay y Limón eran el mismo sitio. Ricardo Fernández Guardia. "El pueblo de Cariay y puerto Limón", *Páginas Ilustradas*, IV-167 (12 de octubre de 1907), 2700-2701.

ventaja, porque era más abrigada que Matina. Sin embargo, la desventaja consistía, según el gobernador Tomás de Acosta, en su entrada estrecha para embarcaciones de gran calado.<sup>327</sup> En cambio, su ventaja era que, muy a pesar de esta vulnerable situación dependiente de las condiciones climatológicas, este puerto era percibido como el sitio más apropiado para el movimiento de productos y mercaderías hacia Matina, dada su cercanía y la facilidad del canal que comunica Moín con la barra del río Matina. En 1811, con motivo de la habilitación de Matina y Moín, en el contexto de las Cortes de Cádiz, un documento oficial informaba que este último lugar:

...aunque es bien abrigado y tiene buen fondeadero, su entrada es estrecha y sólo a propósito para balandras, goletas y otros buques que calan en poca agua, (pero) tiene el inconveniente de los indios bárbaros y la distancia de los lugares que han de recibir y dar los cargamentos, porque dista de Matina siete leguas de playa de arena árida y sin agua para verver, además de que en esta no hay población formal sino haciendas de cacao esparcidas, cuyo fruto no es el más apreciable para la exportación ni el pueblo para consumir los géneros de importación...<sup>328</sup>

Se suma el hecho de que este desembarcadero era más susceptible a la entrada de los zambos-mosquitos, aspecto que se encontraba más que comprobado a lo largo de la historia de las incursiones de los piratas y los zambos-mosquitos.

---

327 "Informe del gobernador de Costa Rica coronel don Tomás de Acosta, al Ministro Universal de Hacienda, sobre el comercio y el cultivo de tabaco. Puertos de Matina y Moín. 1809", *Crónicas y relatos para la historia de puerto Limón* (San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 1999), 41-43.

328 "Informes del Consejo de Indias, de la contaduría general y del fiscal sobre la proyectada habilitación del puerto de Matina. 1811", León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta de Luis Tasso, 1907), 347.

En relación con los recursos naturales y a diferencia de los valles de los ríos Matina, Reventazón y Barbilla, el cacao en Moín no era importante; los datos muestran que en sus cercanías se encontraban únicamente dos haciendas de este fruto hacia 1678, aunque la existencia de otros recursos era bastante similar a los de Matina. Los datos de Fernández de Escobedo refieren a que en la costa de Moín había “todo género de pescado y en especial de tortuga, que es el principal vestimento de los piratas para sus navegaciones y abastecer a Jamaica”.<sup>329</sup>

Con esos fines de extracción habitaban en Moín, en forma temporal, varios extranjeros mosquitos, ingleses, colombianos y de otras naciones dedicados a la extracción de la tortuga verde y de carey. La pesca de este recurso comenzaba en abril y finalizaba en julio; los observadores consideraron que por temporada se sacaban entre 3 y 4 libras de carey. La libra podía venderse entre 3 ½ hasta 6 ½ dólares y de cada animal se extraía, por término medio, de 2 ½ a 5 libras de carey. Otros relatos acerca de los recursos naturales de Moín dicen que había un riachuelo de agua muy fresca y en sus alrededores existían árboles de buena madera muy apropiados para la construcción de casas. Había peces en abundancia, en especial el bobo.

En general, en la costa caribe había fondeaderos poco seguros, sin muelles ni edificios adecuados para la actividad comercial. Sumado a la escasez de personal militar y de aduanas. En 1832, por ejemplo, un funcionario se dio a la tarea de elaborar el presupuesto para la construcción de edificios provisionales de la aduana en la boca del Matina; estos serían de paja y horcones. La precariedad de las construcciones indicaba la falta de interés del Estado en estos parajes a pesar de ser los sitios que garantizaban la soberanía

---

329 “Informe de D. Fernando Francisco de Escobedo sobre la provincia de Costa Rica. 1675 (?)”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta de Luis Tasso, 1907), 348-349.

nacional en el Caribe. El empleado lamentaba el hecho de que se construyera una casa de aduana en ese sitio tan alejado y en donde no había más que casas muy pequeñas de algunos negros, alejadas a 7 u 8 leguas.

## Moín en la época independiente

En el siglo XIX, Moín comenzó a ser visto con otros ojos. Un testimonio de este proceso de búsqueda de un mejor desembarcadero corresponde al bachiller Osejo, quien, en 1833, vio con mucha aceptación las facilidades que podría brindar un pequeño complejo portuario y vial que relacionaría Moín y la boca del Matina con Cartago, al cual se podría llegar en el término de cuatro días.<sup>330</sup> Sin embargo, los obstáculos en el transporte eran mayúsculos, puesto que, por esos años, la boca del río Matina estaba tan cerrada que se calculaba, al menos, en una legua. La vía utilizada para llegar al Valle Central era a lomo de mula; desde Moín a la boca o valla del río Matina y, a partir de ahí, en canoa hasta la hacienda de Bonilla en el valle.<sup>331</sup>

La relación Matina-Moín se fue consolidando a lo largo de los siglos. Por ejemplo, en 1838, la exploración efectuada por Enrique Cooper ante un encargo estatal daba a conocer que el nexo entre los dos sitios se hacía de dos formas: la primera, atravesando la barra del Matina y navegando hacia el sur, junto a la costa. Esta vía se consideraba peligrosa la mayor parte del año debido a los fuertes vientos. El viaje de Cooper menciona altas mareas en el mes de marzo del año mencionado.<sup>332</sup> La segunda forma era a través del canal de Moín, el cual

---

330 "Informe sobre el valle de Matina del bachiller Rafael Francisco Osejo, 1833", *Crónicas y relatos para la historia de puerto Limón* (San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 1999), 49-50.

331 *Ibíd.*, 53.

332 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 14.

daba directamente a la barra del Matina y cuyas aguas eran parte del río de este nombre. Dicho canal no se asumía como peligroso, era más bien una vía natural que requería mantenimiento, puesto que solía tener muchos árboles caídos.<sup>333</sup>

A diferencia de Osejo, Cooper no consideró Moín como un fondeadero seguro. Él informó que la bahía era muy abierta, a excepción de la parte norte-noreste hasta el este, y con solo que hiciera un poco de viento no se podía fondear, porque opinó que la entrada o barra de Moín era bastante mala, pues no tenía más que de 3 a 6 pies de agua. Argumentó que solo podían ingresar canoas pequeñas con buen tiempo.<sup>334</sup> Muchas embarcaciones preferían quedarse mar adentro debido a la dificultad de agarrar adecuadamente las corrientes marinas y, la mayoría de las veces, para tomar la ruta adecuada, debían adentrarse entre 30 y 45 leguas náuticas, como sucedió con el buque de guerra inglés que venía cada mes a recoger la correspondencia de Costa Rica. Tampoco era posible navegar directamente desde Bocas del Toro hacia Moín dadas las corrientes, razón por la que Cooper afirmó que solo podían surcar pequeñas embarcaciones de cabotaje.<sup>335</sup>

Para Felipe Molina, los anteriores puertos caribeños de Costa Rica solo tenían una ventaja: se encontraban en un territorio bajo la soberanía nacional. No obstante, este autor anotaba lo siguiente:

Por el Atlántico no hay un solo lugar recorriendo la costa desde San Juan, hacia el sudeste, hasta el Escudo de Veragua que merezca llamarse puerto, excepto la magnífica bahía de Boca Toro. Ni Matina,

---

333 Cooper fue informado que, en la época española, estos ordenaban derribar los árboles sobre el canal con el fin de evitar que por ahí ingresaran los zambos-mosquitos. Enrique Cooper: *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 14.

334 *Ibíd.*

335 *Ibíd.*

ni Salt Creek (Moín) ofrecen los requisitos necesarios y esa parte del litoral es hoy día poco frecuentada.<sup>336</sup>

La particular localización de Moín y su alteridad natural provocaron que, más adelante, en la década de 1860 se le propusiera como puerto alterno a Limón, el cual ya se concebía como el sitio más apto para habilitar en el Caribe. Así, en el informe del ingeniero Juan Mechan sobre Limón y el camino al Caribe del año 1864, se sugiere que, en el caso de que los vientos soplaran con mucha violencia y que los buques en Limón se vieran en peligro, les bastaría cerca de cuarenta minutos para meterse en Moín y fondear a sotavento en 6 o 7 brazas: “esta es una dicha y se quita así el único inconveniente que tiene el Limón”.<sup>337</sup> Estas ideas reflejan la concepción de llevar a cabo un complejo portuario que hoy en día es Limón-Moín.

En la costa de Moín solían habitar, en forma temporal, hombres solitarios que venían en las temporadas de desove de tortugas con el fin de cazarlas y exportarlas. Respecto a Moín, el informe de Enrique Cooper (1838) anota la existencia de dos casas en ese sitio: una de un negro inglés llamado Miguel, quien laboraba pescando, y la otra de un capitán americano llamado Teroel, dedicado a la trata. En 1853, Moritz Wagner y Carl Scherzer comentaron que en ese lugar había escasísima población, unas cincuenta casas de palma y ciento cincuenta pobladores, la cual vivía de la pesca y la cacería de tortugas. Otro dato de mediados del periodo revela que existían entre dieciséis y veinte casas y la mayoría de sus habitantes eran negros procedentes de Jamaica o de Nueva Granada.<sup>338</sup>

---

336 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict, 1851), 57-58.

337 “Informe del ingeniero Juan Mechan sobre el Limón y el camino a construir”, *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón* (San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 1999), 96.

338 Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia de Centroamérica. *Antología filatélica costarricense* (San José: Librería e Imprenta Universal, 1971), 33.

Como solía ocurrir, por el desembarcadero de Moín se efectuaba el poco trato comercial que había en el Caribe, de manera que las autoridades instalaron una aduana en el sitio. Hay evidencia de la existencia de una aduana desde finales del siglo XVII, según lo menciona el informe de Miguel Gómez de Lara de 1682. A mediados del siglo XIX y en época de Mora Porras, la aduana también se localizaba en Moín. De acuerdo con lo anotado, en el desembarcadero de Moín había una infraestructura portuaria limitada, al igual que en la barra del Matina.

Llama la atención la insistencia de las autoridades por conservar el control de los registros o los archivos de aduana de los puertos, tanto el de Matina como el de Moín. En 1832, por ejemplo, se apremió al funcionario Apolonio Lara para que mostrara, mediante documentación, las existencias de la mencionada aduana.<sup>339</sup> Con el mismo problema se amonestó al antiguo administrador de aduanas de Moín para que le entregara al señor Manuel Zeledón, nuevo administrador, los archivos de Hacienda de este puerto.<sup>340</sup>

Las autoridades expresaban preocupación no solo por la falta de un edificio adecuado como aduana y bodega, sino también por los recursos que garantizaban la seguridad de estos, entre ellos, las cerraduras y otras herramientas. Además, estas mostraban celo al solicitar reiteradamente que se realizaran copias de todos los documentos generados en Moín. En 1843, Manuel Carazo informaba que los gastos por el envío del archivo de Moín a la ciudad de Cartago devengaron 12 pesos.<sup>341</sup>

Para muchos funcionarios, la ubicación de la aduana en Moín era esencial por el siguiente motivo:

---

339 ANCR. Hacienda, 7990 (1832).

340 ANCR. Hacienda, 17820 (1841).

341 ANCR. Hacienda, 28997 (1843).

...los extranjeros lo hacen todo ilusorio y no respetan nuestras leyes y si hay fuerza bastante para hacerla respetar, pero quando la hubiese como el de Matina, donde está la pequeña guarnición, dista a 14 o 16 leguas es lo mismo que si no la tuviese y aquellos ni pagan tonelaje, ni abren registros...<sup>342</sup>

Los ingresos cobrados por la aduana de Moín eran varios: la alcabala marítima de importación, la alcabala marítima de exportación, 2 % del consulado, el derecho de bodegaje, el derecho municipal, el derecho de peaje, 2 % de depósito, el dinero procedente de la Tesorería General, el papel sellado y el decomiso. Por su parte, los egresos conformaban los rubros de presupuesto militar, sueldo de los empleados civiles, dinero entregado al director de caminos, gastos civiles ordinarios, papel sellado y lo entregado por la Tesorería General.

Aunque los datos sobre ingresos y egresos de esta aduana son escasos, se cuenta con la información del año 1841, en el que ingresaron 15 404,93 pesos y egresaron 5 206,62 ½ pesos; de estos egresos, el 65,11 % se pagaba en presupuesto militar.<sup>343</sup> El documento anota que los comerciantes tenían deudas por 8 285,61 y 5/8. Hacia 1856, los ingresos y los egresos por la aduana de Moín fueron mínimos, lo cual se entiende debido a la emergencia nacional provocada por la guerra y la peste del cólera. Por ejemplo, solo en el ramo de alcabala marítima ingresaron 18,5 ½ pesos en el mes de febrero y 43,3/4 centavos por el bodegaje de los cajones de medicinas; esto a razón de ½ real por arroba y 56 ¼ centavos de impuesto itinerario sobre el mismo peso de los bultos con base en 3 reales por cada 5 arrobas.<sup>344</sup>

---

342 ANCR. Hacienda, 7990. (1832).

343 ANCR. Hacienda, 10128 (1856).

344 *Ibid.*

El contexto general de este fenómeno se comprende por la recesión mundial, la cual afectó la economía cafetalera y se profundizó entre 1856 y 1858. Derivada de esta situación, la renta aduanera disminuyó significativamente, sobre todo en 1857,<sup>345</sup> aunque hubo años más prósperos. Los datos acerca del pago de la alcabala marítima de 1842 anotan que Juan Rafael Mora pagó un total de 3 060,85 pesos, mientras que Juan Ñeco canceló 638,31 pesos en 1842.<sup>346</sup> Las sumas eran cuantiosas y se hacían bien en vales o en efectivo, puesto que muchos comerciantes solían tener deudas de este tipo con el fisco. En cuanto a las entradas de la alcabala de extracción de 1842, solo se menciona que Zenón Mayorga pagó 1 322 pesos por los derechos para exportar a Jamaica. Lamentablemente, no se dispone de la información acerca del o los artículos exportados.<sup>347</sup>

Desde sus inicios, Moín dependió administrativamente de la jurisdicción de Matina, porque fue concebido como un agregado portuario de este último. Todavía en el siglo XIX, Moín era un distrito supeditado a la municipalidad de Matina y, en 1859, se nombró por decreto de 10 de marzo a José C. Mayner como juez civil y de comercio de Moín.<sup>348</sup> En 1840, la aduana de Moín se encontraba en muy malas condiciones, de tal forma que muchos productos embodegados se mojaban y estaban en peligro de perderse. Tan mala fue la situación que, a mediados del siglo XIX, la aduana se trasladó a Cartago; su administrador, Santiago Ramírez, residía en la vieja capital, lo mismo que su comandante, José María Ramos. En 1860, el Estado y la Cámara de Representantes de

---

345 Eugenia Rodríguez Sáenz. *Campaña Nacional, crisis económica y capitalismo. Costa Rica en la época de Juan Rafael Mora (1850-1860)* (San José: Editorial Costa Rica, 2014), 114.

346 ANCR. Hacienda, 17035 (1842).

347 *Ibíd.*

348 ANCR. Municipal, 490 (14 de noviembre de 1859).

Costa Rica, reunidos en el Congreso, decretaron el cierre de las aduanas de Moín y Sarapiquí para el comercio interior, con el fin de frenar el gran contrabando que se efectuaba por estas regiones.<sup>349</sup>

La seguridad también era un problema permanente. En 1832, la Federación aprobó la introducción de tres nuevas plazas de guardas para el resguardo de la aduana de Moín. Sin embargo, el funcionario no estaba seguro de que dicha disposición tuviera efecto, porque consideraba que no habían hombres que quisieran ir a servir, primero en el puesto de Matina y después en el de Sarapiquí, ya que eran sitios muy enfermizos.<sup>350</sup>

Otro problema en estos desembarcaderos consistía en la presencia de numerosos extranjeros en la costa. Muchos funcionarios, tanto del gobierno central como local, percibían el gran poder que cada día iban adquiriendo los extranjeros contrabandistas frente a la falta de controles fiscales y militares en la región Matina-Moín, puesto que la pérdida de ingresos del Estado era grande. A pesar de que se trataba de una queja muy común hacia los extranjeros, lo cierto es que estos actuaban con bastante liberalidad en la costa. El proceso de construcción estatal en Costa Rica facilitó la conducta liberal en cuanto al contrabando.

En 1841, desde San José, se ordenó que, en el tanto no se aprobara el Reglamento de Puertos, no se les “hiciera novedad de la libertad que tienen los comerciantes extranjeros residentes en Moín para hacer su comercio con los demás puntos de la costa”, aunque deberían estar sujetos al arancel general.<sup>351</sup> Otra condición que limitaba enormemente las

---

349 ANCR. Congreso, 691, Guerra y Marina, 5397 (1860).

350 ANCR. Hacienda, 7990. (1832).

351 ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841). En 1841 se redactó el primer Reglamento de puertos. Otro se aplicó en 1846; en este se corrigieron

actividades portuarias era la mala situación de los caminos, aspecto tratado de manera amplia en el capítulo anterior.

## **El comercio por Moín y otros desembarcaderos**

Como se ha insistido en este y los anteriores capítulos, las condiciones climáticas y el camino hacia el Caribe limitaban el comercio, sobre todo el de gran volumen. El transporte era lento y se hacía a lomo de mula, el cual podía durar entre quince días y un mes en la medida en que el clima lo permitiera. No era usual el transporte de pasajeros, que se prefería efectuar por la vía del San Juan al Sarapiquí; cuando se trasladaba algún viajero se cobraban 12 pesos, mientras que por los bultos de unas 150 libras se recaudaban entre 8 y 10 pesos.<sup>352</sup> Los viajeros Wagner y Scherzer se quejaron que el transporte con cargadores resultaba bastante caro en estos caminos.<sup>353</sup> La distancia de Moín a San José era de unas 30 leguas aproximadamente.

Los datos impiden cuantificar el movimiento marítimo de Moín en el periodo bajo estudio, no obstante, una comparación con el puerto de Puntarenas, entre 1850 y 1851, indica que, mientras la dinámica era de unos ciento cincuenta buques al año a través del Pacífico, por Matina o Moín implicaba alrededor de cincuenta buques al año; estos últimos de menor tonelaje. A pesar de lo anterior, la información señala que, hacia mediados del siglo XIX, las importaciones y las exportaciones por el Caribe habían aumentado.<sup>354</sup>

---

algunas deficiencias del anterior. Véase: Ley Reglamentaria para el Gobierno de los Puertos del Estado Libre de Costa Rica de 1846.

- 352 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S. W. Benedict, 1851), 88-89.
- 353 Moritz Wagner y Carl Scherzer. *La República de Costa Rica en la América Central* (San José: Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1974), 82.
- 354 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S. W. Benedict, 1851), 57.

Se cuenta con información de 1838, la cual revela que las embarcaciones tenían un itinerario que compartía con los pequeños puertos de la Costa Mosquita y, además, estas llegaban hasta Bocas del Toro en Panamá.

**Cuadro 11**  
**Movimiento marítimo de Moín. 1838-1841**

Tipo de embarcación	Nombre de la embarcación	Tonelaje	Procedencia	Nombre del capitán	Destinatarios en Costa Rica <sup>355</sup>
Balandra	Chatan	29	Jamaica	Louis Garave	Ramón Gómez y Juan Francisco Echeverría
Bergantín	Frances	70	América del Norte (Nueva York)	John Robert	Juan Ñeco, Jesús Valerín, Ricardo Bonilla, Pedro Fábrega, Nicolás Valerín y Manuel Jiménez
Bergantín	Alexandro	s.d.	Jamaica	Lecoure	Pedro Mayorga, Pedro Bonilla, Francisca Solís, Carazo, Juliana Arguelles, Ana Ulloa, Félix Sánchez, Teresa Solares, sra. Quirós, Ana Josefa Echavarría y Pedro Rucavado
Goleta	Voladora	50	Jamaica Nueva Granada	Ricardo Edlis	Vicente Aguilar, Juan Carazo, Cándido Flores, Pedro Rucavado y Carlos Picado
Goleta	Philenia	308	Nueva York	Jaime Robert	Vicente Aguilar
Goleta	Florida	60	Jamaica	Felipe Varvena	Narciso Esquivel y Patrocinio Alvarado
Bergantín	Gale		Nueva York		Pedro Rucavado y Juan Rafael Mora

Fuente: ANCR, Hacienda, 9951 (1838) y Hacienda, 20522 (1841).

355 En algunas ocasiones los destinatarios no eran los compradores directos o los comerciantes, sino sus empleados o representantes.

Llama la atención que en el siglo XIX solo existió una casa comercial y dos o tres comerciantes independientes. Es difícil decir a ciencia cierta cuántos comerciantes estaban en Moín, pues estos tenían gran movilidad en la costa y no permanecían en el fondeadero todo el año. Vivían allí en las temporadas de desove de tortuga, ejerciendo ilegalmente comercio de poca envergadura, que no pagaba impuestos de aduana ni se aplicaba sobre ellos ningún control, a pesar de las quejas de las autoridades locales y regionales.

La principal casa comercial legalmente establecida le pertenecía a José Capriles, quien, según Felipe Molina, era un comerciante piamontés que tenía un “respetable negocio” en Moín.<sup>356</sup> Otro dato interesante de este mercader es que venía de Curazao y se le tenía una gran estima en la costa.<sup>357</sup> La casa comercial de Capriles distribuía mercancías procedentes del Caribe –Jamaica– a estos comerciantes regionales. Hacia 1857, el Estado habría nombrado a Capriles comandante de Moín.<sup>358</sup>

La documentación consultada en la serie Hacienda del Archivo Nacional de Costa Rica muestra que Capriles mantenía estrechos nexos con algunos comerciantes del Valle Central como Juan Rafael Mora, Vicente Aguilar, Juan Ñeco y Narciso Esquivel, a quienes incluso les pagaba los impuestos de la alcabala marítima en Moín, lo que supone fuertes relaciones comerciales entre ellos. Capriles también mantenía nexos con otros mercaderes como José Joaquín Mora, Braulio Carrillo, Pedro Yglesias, Pedro Rucavado, Nicolás Valerín, entre otros. Parece que, en cierto momento,

---

356 *Ibíd.*, 58.

357 Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia de Centroamérica. *Antología filatélica costarricense* (San José: Librería e Imprenta Universal, 1971), 33.

358 ANCR. Guerra y Marina, 8567 (1857).

Capriles tuvo un socio llamado Juan Napa.<sup>359</sup> Hacia 1830, otros comerciantes independientes de la costa caribe fueron los capitanes Humphries y Shepherd. En particular, a este último se le tenía una gran estima en la región y era conocido por los indígenas con quienes comerciaba zarzaparrilla.<sup>360</sup>

Como se ha anotado, muchos comerciantes abusaban de los nativos y de otros pobladores que les proveían de materias primas. Por ejemplo, en una queja del comandante de Moín, este informaba que dos mercaderes extranjeros establecidos en ese puerto abusaban de los nacionales y no acataban las disposiciones de las autoridades locales. Incluso, ellos llegaron a amenazar con el uso de armas al jefe local. Un tal Levkovhich le había advertido que tenía fusiles y cartuchos de *parqué* para cuando alguna autoridad le diese problemas y “también me ha dicho que quemará el puerto de Moín el día que le dé la gana”.<sup>361</sup> Dicho comandante exigía al gobierno central que se le diera un escarmiento ante semejantes actos de soberbia. Otros comerciantes que no obedecían a las autoridades de la costa fueron Carlos Schavaegerl y Chico Colombiano.

Los símbolos patrios no eran respetados en ese momento. A pesar de esto, las autoridades portuarias insistían en mantenerlos expuestos como señal de soberanía. En su queja, la autoridad de Moín refiere que la última vez que estuvo el colombiano en Moín, tanto él como el alemán Levkovhich quitaban el pabellón de Costa Rica y, cada vez que las autoridades lo ponían, lo volvían a quitar, hasta el punto que este se perdió.<sup>362</sup> (La bandera y el terreno de Levkovhich se observan en la figura 16).

El listado de estos comerciantes impide conocer en detalle cuáles eran los bienes importados, pero la apreciación

---

359 ANCR. Hacienda, 20522 (1841).

360 Alejandra Boza. *La frontera indígena de la Gran Talamanca, 1840-1930* (San José: Eduxpuc, 2014), 145.

361 ANCR. Hacienda, 17820 (1860).

362 *Ibíd.*

general es que las mercancías más demandadas por los importadores eran las telas, seguidas por objetos de uso doméstico y algunas herramientas. El tipo de caminos y el transporte existente hacia esta región en la primera mitad del siglo XIX permiten comprender que no se introducían bienes de gran volumen.

**Figura 18**  
**Plano de Moín con indicación de las casas habitadas,**  
**los comerciantes y la bandera. 1870**



Fuente: Plano croquis de Moín-Salt Creek, 020376, (1870).

Durante la primera mitad del XIX, entre la época independiente y federal, se observa cierta transición en el consumo de artículos agrícolas, de lujo y de uso cotidiano. La mayoría provenía de Inglaterra, pasando por la vía de Jamaica; estos eran el resultado de la Revolución industrial inglesa, cuyos comerciantes depositaban sus mercancías en el Caribe a cambio de artículos de extracción como el carey, las maderas, la zarzaparrilla, el cacao y los tintes.<sup>363</sup>

363 Molina asegura que la mayor parte de las importaciones son de procedencia inglesa, aunque también llegaban barcos de los Estados Unidos y Francia.

Entre los bienes destinados a la agricultura estaban las hachas y las azadas. Estos solo eran superados por las telas como driles de diversos colores, casimires, algodones, manta sucia y de diversos colores, muselinas, paños, prusias, indianas, bogotanas, mantillas, encajes y chinillas; otros bienes complementarios eran corbatines, botas, zapatos, chalecos, sarasas, medias, cotines ingleses, sombreros, pañuelos finos y ordinarios e hilos para coser.

Otras mercancías de uso cotidiano muestran ciertos cambios en los patrones de vida como la importación de sillas, planchas, tijeras, dedales, agujas, navajas de afeitar, romanas, paraguas, alfombras, cafeteras, calderos, ollas y sartenes de hierro, pinturas, tintes y betunes, espejos y espejos de cartón, cubiertos, cucharas de peltre, botones de hueso, saleros de cristal, peinetas, aretes de perlas falsas, anillos de hueso, juegos de damas, máquinas de bronce para beber café, cuchillos, goma, plumas, cortaplumas, papel y libros impresos. Se importaban pocos alimentos y bebidas en esta época; uno de estos era el té, el oporto y las cajitas con semillas de verduras y aceite de comer. También se importaban medicinas como aceites, ruibarbo, yerbabuena, sal de exson, aceite de linaza, clavos de olor, quina en polvo, ungüentos de varios tipos, sulfato, espíritu de nitro, entre otros<sup>364</sup>. Todos estos bienes ingresaban a las principales poblaciones del Valle Central debido a que los pequeños puertos o desembarcaderos carecían de un mercado de consumo local. En cambio, las armas y la pólvora no se podían

---

Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict, 1851), 58.

364 Un ejemplo es la importación de medicinas en 1856. En esta ocasión, Indalecio Sáenz introdujo lo siguiente: 6 libras de ruibarbo en polvo, 2 libras de jalapa en polvo, 1 libra de magnesia caleinada, 6 libras de alcanfor, 125 libras de sal de exson, y 2 botellas de agua de la reina. El peso total era de 75 libras de medicinas. En total, se le cobró al señor Sáenz 6,98 pesos  $\frac{3}{4}$  centavos por los rubros de consulado, bodegaje e impuesto itinerario. ANCR. Hacienda, 10128 (1856).

introducir sin permiso directo del Gobierno central.<sup>365</sup> Sin embargo, se hacían decomisos de pólvora de contrabando.<sup>366</sup>

Como se ha mencionado, la exportación por Moín se reducía a materias primas de la región como zarzaparrilla, tortuga verde y de carey, además de oro y plata; productos que más frecuentemente salían de forma irregular, razón por la que aparecen pocas veces en los rubros de exportación. Después de la habilitación de las minas del Aguacate en el contexto de la independencia, la exportación de estos metales por Matina/Moín aumentó; esto a cambio de manufacturas importadas desde Jamaica. Las cantidades no fueron nada despreciables. Viales anota que, en 1833, un total de 300 000 pesos, que correspondían a 710 kilos al precio del oro en ese año.<sup>367</sup> Muchas veces no mediaba dinero en efectivo, sino que se intercambiaba zarzaparrilla o caparazones de tortuga por manufacturas, tal y como se observa en los intercambios entre Pedro Guevara y Eusebio Ortiz con José Capriles.<sup>368</sup>

Llama la atención un documento que menciona la salida de una pequeña cantidad de oro por este puerto, a raíz de una consulta del funcionario aduanero de Moín sobre cierta cantidad de oro que se le decomisó al finado Portillo. La Administración averiguó que la cantidad era de 30 ½ onzas de oro cimentado y tres de oro fundido, por lo que se vieron obligados a ordenar que el metal se remitiera a la Casa de la Moneda. En esta ocasión, se aclaró que estaba prohibido exportar oro y plata.<sup>369</sup> Con base en datos de Carmen Fallas, en esos años,

---

365 ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841).

366 ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841).

367 Ronny Viales. "La historia monetaria de Costa Rica en el periodo posterior a la independencia. Del caos monetario a los orígenes del patrón oro (1821-1896)", *Nueva Historia Monetaria de Costa Rica. De la colonia a la década de 1930* (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2012), 119.

368 ANCR. Hacienda, 20522 (1841).

369 ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841).

Juan Rafael Mora enviaba oro y plata extraídos en las minas del Aguacate con destino a Jamaica.<sup>370</sup>

Otro documento de 1840 permite inferir que había cierto interés de sacar el café por Moín, dato que se obtuvo de la denuncia que presentó un funcionario contra Cleto y Félix Morales, quienes, aprovechándose del desorden en Moín, sacaron de las bodegas “un poco de café que tenían allí almacenado” y que, con anterioridad, pretendían sacar legalmente.<sup>371</sup> El juez de Hacienda les solicitó a los señores Morales que pagaran lo que adeudaban a la Hacienda pública. También se habla de la importación de aguardiente desde Cuba, el cual debía pagar un 30 % en derechos aduaneros.<sup>372</sup>

En estos sitios, el contrabando era muy corriente; la cercanía de Belice, Roatán, Río Tinto y, sobre todo, de Bluefields en la Mosquitia hacía que la actividad fuera permanente. Además, el contrabando fue un atractivo para las poblaciones del interior de Costa Rica, que requerían artículos baratos, de buena calidad y, sin duda, de última producción. Las actividades extractivas ya mencionadas eran intercambiadas irregularmente por herramientas de hierro, telas, armas, maquinaria, muebles, entre otros.

Otro sitio de intenso contrabando fue San Juan del Norte o Greytown. A través de este puerto ingresaba contrabando a Nicaragua y Costa Rica. En este último país se realizaba a través del río Sarapiquí, tal y como se señala en el siguiente texto: “Por una vereda llamada Sarapiquí que va de este Estado a la bahía de San Juan se hace el contrabando impunemente, tanto de introducción de efectos como de extracción de dinero”.<sup>373</sup> En efecto, el documento señala que en este

---

370 Carmen María Fallas. *Élite, negocios y política en Costa Rica, 1849-1859*. (Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004), 29.

371 ANCR. Hacienda, 17272, (1840).

372 ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841).

373 ANCR. Hacienda, 7990, (1832).

río vivía un ciudadano de dicha nación que manejaba una cuantiosa cantidad de dinero; este último es un dato interesante, pues indica que los artículos contrabandeados se pagaban muchas veces en dinero y que el introductor debía manejar mucho efectivo.

En el temprano siglo XIX no existía una política clara sobre cómo tratar los casos de contrabando en los puertos del Caribe. Esto se observa al analizar los documentos de los oficiales en los que consultan al Estado central acerca de la forma de sancionar la evasión. Preguntan, por ejemplo, si debían perseguir únicamente a los que traficaban por Matina o a los de otros puertos y desembarcaderos de la costa caribe pertenecientes al Estado de Costa Rica. Otra consulta a los superiores se refería al proceder con el cobro de los derechos de tonelaje a los buques que arribaran a Matina o a Moín o sobre cómo proceder con las valoraciones de mercadería; si esta se debía cargar a los capitanes o a los consignatarios.<sup>374</sup> Una muestra de esta política aduanera poco consecuente era que, a menudo, la autoridad portuaria se tomaba la facultad de entregar los efectos sin consulta a la capital, tal y como escribió un funcionario en 1832: “para no perjudicar el comercio (...) he dispuesto entregar a los interesados sus efectos”.<sup>375</sup>

En 1860, en el marco de un Estado sumamente debilitado por la crisis económica y los gastos militares efectuados durante la Campaña Nacional, el Senado y la Cámara de Representantes de Costa Rica decretaron el cierre de las aduanas de Moín y Sarapiquí, en lo que se refería al comercio interior, con el fin de frenar el contrabando;<sup>376</sup> dicho ejecútese fue firmado durante el gobierno de José María Montealegre.

---

374 *Ibíd.*

375 ANCR. Hacienda, 7990. (1832).

376 ANCR. Guerra y Marina, 5397 (1842).

Otro punto que beneficiaba el contrabando era que muchas veces el tráfico se efectuaba en alta mar y no directamente en la costa. El hecho de que las bahías de Matina y Moín ofrecieran escaso abrigo a los buques provocaba que estos permanecieran muy poco tiempo anclados en las bahías, razón que les servía de argumento a sus capitanes para decir que no presentaban manifiestos de los efectos y que tampoco se les podía pedir el derecho de tonelaje; en fin, toda la operación de desembarque se tenía que hacer con suma rapidez.<sup>377</sup>Un episodio que tal vez fue muy frecuente es el que comentó la autoridad de aduana: que, al escuchar el cañonazo desde Matina, había muy poco tiempo para dirigirse al fondeadero de Moín y que, cuando se llegaba a este, nunca se encontraba el buque.<sup>378</sup>

Una razón que también impedía mantener un efectivo control sobre las importaciones era que los capitanes de los barcos argumentaban desconocer lo que traían los bultos, que solo sabían el número de estos y sus destinatarios, pero ignoraban la especie que contenían. Esto impedía que los capitanes quisieran manifestar el contenido de los bultos para su valoración; ellos sostenían que dicha información la debían ofrecer los consignatarios.<sup>379</sup>

En la documentación, las autoridades evidencian el abierto contrabando que llegaba a las costas de Moín. Un texto de 1832 relata que entre marzo y abril solían presentarse con más frecuencia las embarcaciones extranjeras que ejercían el contrabando, lo cual sucedía a pesar de las diligencias de las autoridades portuarias para evitar estas faltas. Así, las autoridades solicitaban que se pusiera un guarda adicional en la boca de Santiago –antigo fuerte– en el vértice de los

---

377 ANCR. Hacienda, 7990. (1832).

378 *Ibíd.*

379 *Ibíd.*

dos caminos de Matina. El guarda anterior se vio obligado a renunciar por enfermedad, de manera que se contrató a otro joven a razón de 30 pesos al mes.<sup>380</sup>

Los decomisos representan otra evidencia del amplio contrabando realizado por Matina/Moín. En 1832, se informó que, por este último, se habían decomisado siete bultos con efectos extranjeros (uno de ellos estaba a nombre de Gregorio Cárdenas), pero como no llegaron a ser valorados en más de 200 pesos, quedaron libres.<sup>381</sup> En la indagación, el cuestionado dijo que había comprado los efectos en Matina, y que él le había presentado la guía al guarda y este lo dejó pasar; además, él alegó que el introductor era un inglés y que ignoraba su paradero.<sup>382</sup>

Por Moín ingresaban muy pocos pasajeros, ya que, en realidad, la ruta a través del río San Juan/Sarapiquí era más utilizada. En 1842, en la goleta Sagala procedente de Belice, Luis Guzmán llegó con el fin de visitar a su padre en Costa Rica; sin embargo, no se le permitió ingresar al interior con el argumento de los últimos acontecimientos de septiembre de 1842 en San José.<sup>383</sup> José María Cañas, comandante de Moín en ese momento y quien había sido adepto de Morazán a lo largo de sus luchas en Centroamérica, envió la documentación a su jefatura en la capital para que, desde ahí, se dispusiera si el señor Guzmán podía pasar al interior y le señaló: “Yo no oculto a usted que el referido Guzmán militó en El Salvador bajo las órdenes del general Morazán”.<sup>384</sup>

En un oficio semejante, Cañas fue notificado desde San José que, el 10 de octubre de 1842, Francisco Rascón estaría por llegar a Moín con el fin de embarcarse para México.

---

380 *Ibíd.*

381 *Ibíd.*

382 *Ibíd.*

383 ANCR. Guerra y Marina, I 12 (1842).

384 *Ibíd.*

Rascón había sido parte del ejército de Morazán.<sup>385</sup> La máxima autoridad del puerto debía informar también sobre los pasajeros en tránsito; en octubre de 1842 pasó Francisco Ramón con destino a Bocas del Toro en la goleta *Voladora*,<sup>386</sup> mientras que Manuel Zepeda viajaba a ese mismo destino en la balandra *Venus*.<sup>387</sup>

La región ubicada entre el antiguo puerto de Suerre y Punta Blanca (Limón) correspondía ser vigilada por la gobernación de Costa Rica. En particular, Moín se convirtió en un lugar alterno para el cuidado del valle de Matina y de la costa en general. En la colonia, las autoridades españolas mantenían vigías en dos puntos cercanos a Matina; en la vieja entrada al río Suerre —en la desembocadura del Parismina— y en Moín. Adicionalmente, se enviaban hombres a Punta Blanca con el fin de ejercer la guardia en este sitio.

Frente a la habilitación de Matina/Moín en 1811 y la posterior independencia en 1821, la situación cambió a medida que el libre comercio se fue posicionando de las economías caribeñas. La influencia inglesa en Centroamérica se estableció aunque por un corto tiempo, en el tanto, hacia la segunda mitad del siglo XIX, se consolidaron los consorcios estadounidenses. Durante la primera mitad de ese siglo, las economías ístmicas se abrían a esta nueva era económica y los puertos sufrieron el impacto, el cual fue resuelto de forma irregular y ambigua por parte del Estado. La falta de leyes y reglamentos, aranceles e infraestructura, así como de autoridades con experticia en estos asuntos, fue una limitante en dicha primera etapa.

Aun cuando contaron con escasa presencia estatal, Matina y Moín jugaron el papel de gendarmes defensivos que garantizaron la territorialidad de Costa Rica entre el margen

---

385 *Ibíd.*

386 *Ibíd.*

387 *Ibíd.*

sur de la desembocadura del río San Juan hasta Bocas del Toro. En el contexto de la lucha por territorios en el Caribe de Costa Rica, los viajeros Wagner y Scherzer relatan que, de “propia vos” del comandante de Puntarenas, el general José María Cañas, este les contó que, en 1840, al mando de una tropa, él había tomado el puerto de Moín que se encontraba en manos de los mosquitos, izó la bandera de Costa Rica y se estableció ahí. A pesar de esta acción, los traficantes mosquitos volvieron cada cierto tiempo.<sup>388</sup>

Esta información se encuentra verificada en un documento de junio de 1842, en el que las autoridades de Moín se quejaban de la frecuente llegada de los indios mosquitos y de la pretensión de las autoridades de Belice de establecer autoridad en Moín. La reacción desde San José fue dar la siguiente orden:

1. Que al carecer de oficiales el comandante de Moín, se hagan los reconocimientos que las circunstancias demandan, se prevenga al general en jefe del Ejército y se obligue a marchar inmediatamente a dicho puerto (a las tropas), con el objeto de que presten allí sus servicios.
2. Que se aumente la guarnición del puerto con cincuenta soldados de Guanacaste, en razón de ser de un clima caliente análogo a la costa del norte.<sup>389</sup>

---

388 Moritz Wagner y Carl Scherzer. *La República de Costa Rica en la América Central* (San José: Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1974), 295. Otro dato es el de Felipe Molina, quien consideraba que Costa Rica tenía el mismo derecho que Nicaragua al puerto de San Juan del Norte. Este había sido tomado por tropas nicaragüenses en 1838 a raíz de la crisis de la Federación centroamericana; no obstante, en 1848, la superintendencia mosquita reclamó ese territorio con apoyo inglés; San Juan del Norte pasó a llamarse Greytown y fue declarado puerto franco mediante el tratado Clayton-Bulwer. Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict, 1851), 52-53 y 57. Véase también: ANCR. Congreso, 7848 (1848).

389 ANCR. Guerra y Marina, 9221 (1842).

El resultado fue, tal y como mencionan los viajeros extranjeros, que, en consideración a los buenos servicios prestados por José María Cañas como comandante de Moín, “se le expida despacho de teniente coronel, con un sueldo de 1200 pesos anuales”.<sup>390</sup>

Los datos de la serie *Guerra y Marina* de 1842 señalan, ciertamente, que, cuando Moín tuvo como comandante a José María Cañas, la cantidad de tropas destinadas a este sitio aumentaron en total a veinticuatro soldados rasos: un teniente coronel, un cabo 1º, dos cabos 2ºs y un tambor. Un año después, el número de miembros era diecisiete o dieciocho (según datos mensuales), incluyendo el comandante y un cabo 1º.<sup>391</sup> En febrero de 1844, la cantidad de tropas existente era de once miembros, pero la lista de octubre de ese año anota seis militares.<sup>392</sup> Dos años después, para enero de 1846, había enlistados un total de cinco efectivos, lo que incluía un cabo 2º y cuatro soldados.<sup>393</sup> Luego, en 1849, la guarnición se componía de seis guardias, cuyo comandante era José María Volio.<sup>394</sup>

Al inicio de la década de 1850 había únicamente seis militares, incluyendo al comandante y al cabo 1º. Siete años después, en octubre, la tropa se componía de cinco soldados. Se observa que la guarnición era mínima y, para octubre de 1857, esta se componía de los siguientes elementos: el capitán y comandante de puerto, José Capriles; el cabo, Tomás Moya; y los soldados Nicolás Moya, Ascensión Salas, Juan Carrillo, José Catalán y Miguel Rubio.<sup>395</sup>

---

390 *Ibíd.*

391 ANCR. Guerra y Marina, 103 (1843).

392 ANCR. Guerra y Marina, 58 (1844).

393 ANCR. Guerra y Marina, 52 (1846).

394 ANCR. Guerra y Marina, 87 (1849).

395 ANCR. Guerra y Marina, 8567 (1857).

Los problemas de los efectivos eran diversos, pero entre los más importantes estaban los problemas de salud, el alejamiento familiar, el bajo salario y la falta de plazas para consolidar un sueldo permanente en otro sitio. Una de las solicitudes que está documentada fue la del guarda José María Madrigal, quien se quejaba de que destinaba gran parte de su sueldo en curarse debido al clima mortífero de la costa de Matina y Moín. Además, él mencionaba que tenía mujer y seis hijos menores de edad a los que debía proteger, razón por la que pedía que se le otorgara el título de guarda en propiedad. En este caso, la respuesta fue que no existían plazas, por lo cual la solicitud quedaba pendiente.<sup>396</sup>

La inconsistente política del Estado con respecto a su costa este es observable cuando, en 1848, Pedro J. Fábrega, comandante de Moín, se quejaba de la falta de cumplimiento de los deberes por parte de la exigua tropa ahí establecida; en otras palabras, únicamente dos guardas, que, de hecho, eran vecinos de Matina y destinaban su tiempo a cuidar sus haciendas de cacao. Otro asunto importante de atacar –en opinión de Fábrega– era la actitud de los canoeros de los ríos Pacuare y Reventazón, quienes permitían la introducción de contrabando. Uno de ellos le llegó a decir con “descaro, que el gobierno nada le pagaba y que cualquier persona que les diera cinco pesos por la pasada de un bulto, le admitiría la oferta”.<sup>397</sup> Esta misma autoridad también observó que Moín podría servir como un puerto de depósito muy útil para el Estado y propuso que se conquistaran las tribus indígenas cercanas, las cuales odiaban a los ingleses y eran más adeptos a los españoles.<sup>398</sup>

---

396 ANCR. Gobernación, 26141 (1849-1850).

397 ANCR. Guerra y Marina, 12770 (1848).

398 *Ibíd.*

Resulta bastante revelador que las existencias en la sala de armas fueran muy limitadas y muchas de ellas se encontraran en malas condiciones, esto a pesar de ser Moín el segundo destacamento militar en la costa después de Puntarenas, según los datos de Guerra y Marina. El siguiente documento testifica la situación para 1844:

**Cuadro 12**  
**Inventario de los fusiles, las municiones de guerra, las cadenas, los fierros de trabajar y otros. Moín. 1844**

Cantidad	Materiales
30	Fusiles de servicio
13	Fusiles descompuestos
27	llegible
39	Cananas
8	Cadenas de prisión
10	Esposas
1	Carlanca
1	Par de grillos buenos
2	Pares de grillos malos
15	Machetes de trabajar
11	Hachas
7	Azadas
1	Pala de fierro
3	Ollas de fierro
1	Dado
1	Martillo
2	Cajones de parqué

Fuente: ANCR. Guerra y Marina, 58 (1844).

Como se ha anotado, el problema presupuestario era constante. Por ejemplo, en setiembre de 1842, el presupuesto en gastos del destacamento era el siguiente:

**Cuadro 13**  
**Presupuesto de la tropa de Moín. Septiembre de 1842**

Cantidad de elementos	Cargo	Sueldo
1	Teniente coronel	96 pesos
1	Cabo 1°	10 pesos, 4 reales
2	Cabos 2°	19 pesos, 1 real
1	Tambor	9 pesos, 4 reales
24	Soldados rasos	180 pesos
Total		316 pesos, 6 reales

Fuente: ANCR. Guerra y Marina, 112 (1842).

Aun con esta cantidad de tropas tan limitada, José María Cañas recibió, en setiembre de 1842, una carta en la que le informaban que el Estado no podía mantener ese presupuesto para Moín. Otro argumento para reducir la cantidad de efectivos era que el Estado ya no se encontraba en peligro, como lo había estado dos años atrás: “En el día los moscos ninguna pretensión manifiestan respecto de estas plallas; y durante su permanencia en ellas, están enteramente sometidos a la autoridad que ejerce el comandante de este puerto”.<sup>399</sup>

En octubre de 1842, se dieron de baja a diez soldados. Un análisis de los nombres de los efectivos de la tropa de Moín podría indicar que muchos de estos eran locales. Las familias Valerín y Bonilla, aunque procedían de Cartago, habían habitado el valle de Matina desde la época colonial. En el siguiente cuadro se aprecia un ejemplo de la lista de hombres en Moín:

<sup>399</sup> ANCR. Guerra y Marina, 112 (1842).

**Cuadro 14**  
**Puestos y nombres del destacamento de Moín. Octubre de 1842**

Puesto o clase	Nombre
Teniente coronel	José María Cañas
Cabo 1°	Francisco López
Cabo 2°	Silverio Chacón
Cabo 2°	Emeterio Quirós
Soldado	Nicolás Quirós
Soldado	Victoriano Obregón
Soldado	José Pacheco
Soldado	Irineo Gómez
Soldado	Félix Bonilla
Soldado	Gregorio Valerín
Soldado	Antonio Guerrero
Soldado	Rudecindo Valerín
Soldado	Rafael Luna
Soldado	Juan Ramón Damián
Soldado	Jesús María Alvarado
Soldado	Pablo Sáenz
Soldado	Joaquín Bejarano
Soldado	Tomás Zamora
Soldado	Pedro Bejarano

Fuente: ANCR. *Guerra y Marina*, 112 (1842).

En 1844, el presupuesto para el destacamento de Moín era mínimo; por ejemplo, en febrero de ese año, se pagaron 63 pesos, 6 ½ reales a un cabo 1° y a nueve soldados.<sup>400</sup> Solo existe un dato que presenta el presupuesto de la tropa de Moín para noviembre de 1847, el cual había disminuido considerablemente con respecto a los presupuestos mensuales que se manejaban en 1842; este era

400 ANCR. *Guerra y Marina*, 2634 (1844).

de 115 pesos, 6 reales.<sup>401</sup> En febrero de 1850, el presupuesto era de 104 pesos, que incluía el pago de 50 pesos al comandante, 10 pesos al cabo 2º, 35 por el sueldo de cuatro soldados, 4 pesos por gastos de oficina y 4 pesos por el valor de una bandera nueva.<sup>402</sup>

Aunque se carece de información seriada, es comparable el hecho de que, para mediados de 1850, el presupuesto general del destacamento de Moín había disminuido notablemente; por ejemplo, el cálculo para octubre de 1857 era el siguiente: 60 pesos por el sueldo del capitán y comandante de puerto; 16 pesos, 1 real para el cabo y por cinco soldados se pagaban 75 pesos a 15 pesos cada uno.<sup>403</sup> En algunos meses, el presupuesto aumentaba, porque incluía los abastos a las vigías de Punta Castilla en arroz, frijoles, manteca de cerdo y galletas.<sup>404</sup>

No cabe duda de que los sucesos en la Vía del Tránsito hicieron que Costa Rica procediera a cuidar sus fronteras por el norte, de manera que la costa quedó con el resguardo mínimo. De hecho, según Luis Fernando Sibaja, la época de auge de la ruta del Tránsito se dio entre 1851-1855.<sup>405</sup> Sin embargo, los meses en que el presupuesto creció el triple de su cantidad normal fue porque incluía la alimentación y el traslado de alimentos a la tropa establecida en Punta Castilla;

---

401 ANCR. Hacienda, 13564 (1847).

402 ANCR. Guerra y Marina, 4980 (1850).

403 ANCR. Guerra y Marina, 8567 (1857).

404 Este presupuesto contemplaba un aumento con respecto a otros meses, porque incluía el precio pagado por la comida consumida en el destacamento: 125 pesos, 3 reales, por 1580 libras de arroz; 24 pesos por 300 libras de frijoles; y 100 pesos por diez barriles de pólvora, lo cual sumaba 546 pesos, 2 reales. Así, con respecto a 1842, el presupuesto había disminuido más de la mitad. Igual sucedió en el número de militares destacados a Moín, que pasó de veinticuatro a ocho y, en algunos meses, a cinco. *Ibíd.*

405 Luis Fernando Sibaja, "El Sarapiquí como vía de comunicación internacional durante el siglo XIX", *Revista de Costa Rica*, 3 (s.f.), 66.

de ahí que, en noviembre de 1857, el gasto fue de 633 pesos, 7 reales, cuando en setiembre del mismo año había sido de 155 pesos, 7 reales.<sup>406</sup> Además, el peligro de la presencia mosquita e inglesa estaba superado y el comercio con esa nación había disminuido notablemente.

Una misiva del 17 de agosto de 1844, firmada en Bluefields del Norte por Santiago Estanislao Bell, comisario y comandante de Costa de Mosquitos, reclamaba que un grupo de pescadores de tortuga que venía de la costa sur del río San Juan a esos oficios le externó la noticia de la presencia de pobladores de Costa Rica y Nicaragua en la región de Moín, situación que significaba una infracción a la soberanía del rey mosquito a este puerto.<sup>407</sup> La autoridad mosquita sostenía que el reino mosquito se extendía por toda la costa caribe, desde San Juan de Nicaragua hasta la cadena central de montañas de Veragua y Costa Rica. Estos territorios—incluyendo el Sarapiquí en el río San Juan de Nicaragua—“eran desde tiempo inmemorial súbditos y tributarios del rey mosquito”,<sup>408</sup> razón por la cual argumentaban que Salt Creek o Moín pertenecía a la Mosquitia. De manera que, en su considerando, los mosquitos instaban al Estado de Costa Rica a desistir de sus “injustas pretensiones”.<sup>409</sup> Es de notar la forma cómo se recurre al concepto vago de “tiempo inmemorial” para pretender soberanía sobre el Caribe de la antigua provincia. Para Luis Fernando Sibaja, en cambio, el límite norte por el Caribe de Costa Rica se extendía hasta el Desaguadero.<sup>410</sup>

---

406 ANCR. Guerra y Marina, 8567 (1857).

407 ANCR. Congreso, 6347 (1844).

408 ANCR. Congreso, 6347 (1844).

409 *Ibíd.*

410 Luis Fernando Sibaja. “El Sarapiquí como vía de comunicación internacional durante el siglo XIX”, *Revista de Costa Rica*, 3 (s.f.), 62.

Se desconoce la respuesta de Costa Rica, no obstante, y a pesar de la caída de Carrillo y el colapso de la Federación centroamericana, el Estado costarricense se fortalecía en el Valle Central e, inclusive, consolidaba económica y diplomáticamente sus nexos con la Gran Bretaña. La queja y la soberbia del súbdito británico no pasó a más.

En la década de 1850, la soberanía en la costa caribe estaba resguardada aun con la limitada y débil presencia estatal. Para 1851, Felipe Molina aseguraba lo siguiente:

La Bandera costarricense está en posesión de ambos lugares (Matina y Moín); pues el gobierno británico, protector del pueblo mosquito, ha desistido de hacer valer, por ahora, las pretensiones que los moscos habían manifestado a la soberanía de todo el territorio comprendido desde San Juan a Veragua, entre el mar y la cordillera, es decir, la mitad de la República. Esto se debe a las amistosas disposiciones de que está animado el gobierno de su majestad británica hacia Costa Rica.<sup>411</sup>

Ya en el siglo XIX, aunque en sus costas se asentaron libremente ingleses y mosquitos extractores de tortuga verde y de Carey, Moín heredó el mismo papel de vigía del valle de Matina. En la década de 1860, la población de Matina quedó sujeta a la jurisdicción de Moín; sin embargo, esta situación se modificaría muy pronto.

Hacia el mismo periodo, se le había otorgado al comandante de Moín la facultad de expulsar a los extranjeros que se acercaban con el objetivo de hacerles daño a los indígenas de la zona. En concreto, el comandante informaba que algunos neogranadinos entraban por el río Sixaola y llegaban

---

411 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict, 1851), 62.

a los palenques de los indígenas: “gritando a voz en cuello que no obedezcan las órdenes de Costa Rica porque aquellos pertenecen a Nueva Granada”.<sup>412</sup> El abandono de la costa oriental era tal que el comandante Juan Ulloa solicitaba que se diera una mejor administración de las fronteras.<sup>413</sup>

Otra función de Moín y Matina fue la de servir de exilio a los presos civiles, militares y políticos. Por ejemplo, en 1842, se envió una lista de los presos destinados a esa costa; uno de ellos era un soldado que se había insubordinado en Guanacaste y el otro se trataba del sargento Chávez, condenado por delito político.<sup>414</sup> Con ellos se consideró que muchos exilados a la costa habían sido enviados arbitrariamente, solo por la voluntad de Braulio Carrillo;<sup>415</sup> estos fueron Policarpo Chávez, Julián Tejada, Julián Castro, Nicolás Zamora y Lucas León.

### **Portete y Punta Blanca (Limón)**

El simple complejo portuario de la costa caribe se amplió hacia el sur a los fondeaderos de Portete y Punta Blanca (Limón), los que se usaban esporádicamente cuando había mejores condiciones de embarque o desembarque, de peligro o de inseguridad. También se comportaban como excelentes guaridas para efectuar comercio ilegal. A mediados del XVII, ya se hablaba de la urgencia de establecer atalayas en Portete, barra del Reventazón, río San Juan y camino a los indígenas votos debido al frecuente asedio de los ingleses. Dado lo anterior, en 1655, se envió una solicitud a Guatemala con el fin de instaurar en estos sitios referidos

---

412 ANCR. Congreso, 6087 (1865)

413 *Ibíd.*

414 ANCR. Congreso, 7831 (1842).

415 *Ibíd.*

un presidio y dos compañías de infantería y caballería para vigilar la costa.

Un informe de Francisco de Escobedo correspondiente a 1675 señala que en el mar del Norte o Caribe se localizaba un puerto que llamaron el Portete, el cual, aunque pequeño y seguro por tener una entrada a corta distancia y entre peñas, podría ser fortificado con un pequeño resguardo que sirviera para la seguridad de las embarcaciones y los asaltantes de la costa, según se aprecia en la figura 17:

**Figura 19**  
**Desembarque de los ingleses en Portete**



Fuente: ANCR. *Album de Figueroa*, 1, fl. 112 r.

En 1838, Portete fue descrito como una pequeña bahía en forma de media luna que solo permitía la entrada de uno o dos buques pequeños, “que si logran ingresar estarían seguros”. Hay un arrecife que sirve de protección al puerto de las altas mareas.<sup>416</sup> Otro informe señala a Portete a 7 leguas

416 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896. 2ª edición), 16.

de la boca del Matina, mientras que de esta hacia la boca del puerto de Suerre había 3 leguas.<sup>417</sup>

Tal y como ha sido analizado, el Caribe recibió la visita constante de piratas y, más adelante, de saqueadores y contrabandistas, quienes ingresaban a la costa y los valles del interior. En 1666, por Portete entró el pirata Mansvelt, el cual pretendía llegar a Cartago y, desde ahí, comprobar el acceso al Pacífico. En 1693 se realizó el primer ataque zambo-mosquito a Matina y con ello dio inicio una serie de invasiones que perduraron hasta el siglo XIX. Entre las más conocidas se encuentran los ataques a la fortaleza de San Fernando de Matina, el 13 de agosto de 1747, la que redujo a cenizas la defensa más importante en el Caribe de Costa Rica, como se analizó en el capítulo 4.

Una de las primeras referencias sobre la utilización de Punta Blanca como desembarcadero data de 1607, en el primer protocolo que guarda el Archivo Nacional de Costa Rica. En este, Juan García Cordero, residente en Cartago, opuso un litigio de daños y perjuicios contra Francisco Gutiérrez, Juan de Mobilla y Juan López Santana, establecidos en Granada de Nicaragua, quienes anclaron y amarraron un barco, pero no en Suerre donde era su destino, sino en Punta Blanca.

La bahía de Punta Blanca tenía sus limitaciones; un relato de viaje de 1777 refiere que el capitán hizo todas las maniobras posibles para ingresar a puerto. Sin embargo, él se vio obligado a proseguir rumbo a Portobelo, porque las condiciones se lo impidieron: “no se puede dar fondo por ser una playa muy brava, desabrigada y muchas las corrientes”; esto a pesar de que frente a Punta Blanca se encontraba la isla de Iguanas, donde anclaban las embarcaciones

---

417 “Carta informe de D. Miguel Gómez de Lara al presidente de Guatemala. 1682”, León Fernández. *CDHCR*, Tomo VIII (Barcelona: Imprenta viuda de Luis Tasso, 1907), 410-411.

que hacían comercio en la zona. El río más cercano a Punta Blanca se encontraba a 3 leguas. Aunque existe carencia de datos acerca de los habitantes en esos lejanos y aislados desembarcaderos, el piloto Vargas relata que vieron varias casas en Punta Blanca.<sup>418</sup>

No obstante, en 1838, Enrique Cooper consideró que el puerto de Limón era el idóneo en el Caribe de Costa Rica:

Según las noticias que he adquirido aquí, el puerto de Limón en la Bahía Blanca, es más ventajoso i favorable a la navegación i seguridad de los buques que vienen a este Estado. Un americano marino me ha asegurado que en todos tiempos hai buen anclaje sin peligro alguno, i que es el único recurso en un mal tiempo. Es el mejor puerto entre San Juan i Boca del Toro; cuando los buques no pueden quedarse en Moín van a fondear en el puerto del Limón.<sup>419</sup>

A mediados del siglo XVII, Punta Blanca continuaba siendo utilizada como sitio alternativo de desembarque. En 1638 se pretendió hacer comercio entre Punta Blanca y Cartagena de Indias bajo la dirección del comerciante Jerónimo de Retes, quien tenía un hermano, Pedro de Retes, en aquel puerto. En una ocasión, él se comprometió a enviar ciento cincuenta capados, ganado de cerda (diez más o menos) y veinte tercios de bizcocho, ajos y anís.<sup>420</sup> Al año siguiente, Retes intentó abrir un intercambio comercial que relacionara los puertos de Granada, Portobelo y

---

418 "Fragmentos del reconocimiento de la Costa de Mosquitos practicado por Francisco Javier de Vargas. 1777", León Fernández. *CDHCR*, Tomo X (Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907), 49-50.

419 Enrique Cooper. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896, 2ª edición), 16.

420 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 42 (12 de junio de 1638).

Cartagena de Indias y, desde allí, a Punta Blanca y Matina.<sup>421</sup> Seguidamente, en 1640, el mismo Retes dio un poder protocolario a un vecino de Portobelo para que viniera a Punta Blanca a traer capados, ajos, anís, zarparrilla y otros géneros.<sup>422</sup> Retes, como se observa, fue uno de los promotores del tráfico a través de Punta Blanca, por lo que su temprana muerte pudo haber afectado el tráfico que pretendía abrir con Cartagena de Indias.

En agosto de 1654, el comerciante Juan Bautista Torres Capelazo se obligó a poner cien cargas de mercadería rumbo a Portobelo, con el considerable valor de 500 pesos.<sup>423</sup> Durante noviembre de ese año, Alonso de Bonilla se comprometió a enviar cincuenta cargas de harina, biscocho, zarparrilla y otros productos del comerciante Torres Capelazo, para ser depositadas bien en Suerre o en Punta Blanca. Se propone que las razones que motivaban los cambios del sitio de embarque estaban justificadas por los cambios en las condiciones climáticas.<sup>424</sup> Es observable que Punta Blanca, aun a mediados del siglo XVII, servía como sitio alternativo al viejo puerto de Suerre.

Para 1853, Wagner y Scherzer hablaban abiertamente de la posibilidad de abrir un camino que dirigiera de manera directa hacia el puerto conocido ya en ese momento como Limón.<sup>425</sup> Es interesante observar en la percepción de Felipe Molina, cuando él afirma que los vecinos de Cartago “persistían en mantener un puerto en la dirección de

---

421 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 310 (24 de diciembre de 1639).

422 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 272 (2 de agosto de 1654).

423 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 17v (26 de julio de 1640).

424 ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, exp. 11 (10 de noviembre de 1654).

425 Moritz Wagner y Carl Scherzer. *La República de Costa Rica en la América Central* (San José: Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1974), 296. ANCR. Municipalidad. 00490 (14 de noviembre de 1859).

Matina”,<sup>426</sup> lo que posiblemente daba a entender que no tenían la voluntad de buscar un puerto en otro sitio del Caribe. Se debe recordar que ya en ese momento numerosos exploradores habían propuesto Punta Blanca o Limón como el sitio más adecuado. Fue desde San José —el Estado central y la élite cafetalera más poderosa— que se eligió este sitio como puerto en medio de la gran expectativa que significaba la construcción del ferrocarril, la exportación cafetalera más expedita, la modernización, el progreso y la implementación de la producción bananera en la segunda mitad del siglo XIX.

---

426 Felipe Molina. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia* (Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict, 1851), 57.



## Conclusiones generales

Los estudios específicos sobre los puertos y los desembarcaderos en el Caribe de Costa Rica son temas que no han sido considerados por la historiografía nacional y de la región centroamericana en general. Me refiero a que no han sido analizados desde la perspectiva portuaria como tal, por lo que la mayoría de los importantes aportes a la temática de la región caribe tienen relación con la historia económica; más en concreto, el comercio legal e ilegal, la producción cacaotera y la mano de obra indígena y mulata.

Este libro intenta ofrecer al lector las temáticas más relevantes tratadas según la perspectiva de la historia portuaria; particularmente, desde la historia global, regional, social, étnica y económica. Los seis capítulos que conforman el texto se elaboraron con la intención de profundizar en cada uno de estos sitios marítimos y fluviales, sus procesos históricos y sus nexos como parte de una región geográfica e histórica.

En el siglo XVI temprano, el puerto fluvial de Suerre fue considerado un punto intermedio y de contacto entre el Desaguadero de la provincia de Nicaragua hasta los puertos de Nombre de Dios y, más tarde, Portobelo en Tierra Firme o Panamá. A partir de la óptica este-oeste, dicho puerto fue pensado como un posible paso transístmico entre el mar del Norte y del Sur. Este sitio portuario sirvió para los propósitos de conquista y saqueo del oro. Ya en ese momento, la ruta interoceánica entre ambos mares había sido concretada a través del istmo de Panamá, por lo cual Suerre y el resto de puertos regionales localizados más al norte quedaron relegados de cumplir esta función. Más tarde, hacia 1632,

Suerre se convirtió en el primer nexo entre el Caribe y el Valle Central de Costa Rica a través de la economía de abastos.

El puerto de Matina es el que ha merecido más la atención en el periodo colonial. Este se gesta en la costa caribe de Costa Rica como una base importante para el comercio, el dominio del territorio y la producción del cacao, junto a un poblamiento muy disperso, escaso y diverso. No obstante, pronto se dibujó una región sumamente vulnerable en diversos sentidos. En primer término, esta dependió solo del cacao como artículo de producción local y no logró crear un *hinterland* amplio y dinámico, porque en su entorno tenía territorios habitados por indígenas dispersos en constante resistencia, así como comerciantes aislados que, lejos de tener la pretensión de crear un mercado local e inversiones, se dedicaban al contrabando y a la extracción de tortugas, zarzaparrilla y otros bienes de limitada exportación. Con el Valle Central, su nexo, aunque legendario, no era primordial debido a que Matina fue superada en los movimientos comerciales de la región central por La Caldera y, más adelante, por Puntarenas en el Pacífico.

El auge de la producción cacaotera cumplió aproximadamente un siglo, ya que vio la rivalidad de regiones más fuertes, en especial el cacao de Caracas. El comercio del cacao con Nicaragua también se vio truncado con el inicio de la producción de este grano, en el istmo de Rivas, durante el siglo XVIII.

Sin embargo, visto desde la larga duración y a diferencia de lo que se ha supuesto en la historiografía, a pesar de esta vulnerabilidad, Matina mantuvo instituciones que trascendieron del periodo colonial al republicano, por lo que pervivió como puerto oficial de la región Caribe de Costa Rica hasta bien entrado el siglo XIX, momento en el que se habilitó el puerto de Limón.

Por su lado, Moín, Portete y Punta Blanca han sido mucho menos investigados, aunque existen fuentes primarias suficientes para lograr un análisis contextual de estos

desembarcaderos. Estos se mencionan en los protocolos coloniales e independientes; las series Cartago, Guatemala y Complementario Colonial del Archivo Nacional de Costa Rica; y, en la época independiente, la información se localiza en las series Municipal, Hacienda, Guerra y Marina del mismo Archivo, así como en los informes oficiales y de viajeros.

Tanto Matina como puerto principal y los desembarcaderos o fondeaderos alternos cumplieron un importante papel a nivel regional como importadores de mercaderías destinadas al Valle Central, o bien, como exportadores de materias primas locales, entre ellas, cacao y caparazones de tortugas, a lo largo de los siglos XVI al XIX. Además, dichos puertos dejaron su impronta en el contexto geopolítico en el Caribe ístmico y regional más cercano, muy relacionado con la situación del río San Juan, la Mosquitia, Bocas del Toro y Portobelo. El nexo se agrandaba a medida que estos espacios se conectaban de manera indirecta con otros puertos del Caribe inglés y holandés, especialmente. A partir de la época colonial, estos también tuvieron su atractivo como sitios desde donde se perseguía el paso transístmico. A pesar de ello, resultaba sabido que las rutas comerciales por el Caribe-Atlántico eran más cortas para llegar a Europa y los Estados Unidos, por lo cual el dominio de estos territorios resultaba decisivo.

Es fundamental destacar que, en el marco de estos sitios especializados en el trasiego marítimo, el puerto de Moín se debe considerar como el más importante fondeadero de Matina. En efecto, la relación Matina/ Moín se consolida desde el siglo XVII y hasta el día de hoy perdura como un puerto complementario de Limón. Moín adquirió relevancia a partir de la época colonial como el principal desembarcadero en el Caribe, puesto que la boca del río Matina tendía a formar mucho sedimento. Así, Moín o Salt Creek, como insistían en llamarlo los ingleses y los zambos-mosquitos, llegó a cumplir el doble propósito de desembarcadero y sitio

de vigilancia. Como se anotó con anterioridad, el complejo Matina-Moín era parte de un mismo engranaje portuario, por lo que Felipe Molina, por ejemplo, escribe “Matina o Moín” para referirse a estos puertos. Lo cierto es que Matina fue el puerto históricamente más importante por su función económica y social en tanto Moín se convirtió en su principal fondeadero.

Como sitio de vigilancia, Moín mantuvo este rol en la larga duración: en un primer momento, los piratas que asediaron Matina y los cacaotales cercanos tomaron como puntos de entrada Moín, Portete o Punta Blanca. En el siglo XVIII, los zambos mosquitos y los ingleses fueron los interesados en atacar Matina con el fin de robar cacao e indígenas, utilizando también a Moín o Portete, para su invasión.

A su vez, es muy importante destacar que, en el siglo XIX, tanto Matina como Moín se convirtieron en los espacios que garantizaban la soberanía costarricense en el Caribe, esto a pesar de los graves problemas de defensa, presupuesto e infraestructura que arrastraban debido al escaso apoyo desde el Valle Central. Además, la tradicional marginalidad de Matina y Moín transformaron a esta región en sitios de exilio para criminales y exilados políticos.

Las graves contradicciones que se presentaron en estos sitios de la costa caribe tuvieron que ver también con la mala comunicación que se daba hacia el interior a través de un largo y peligroso camino, cruzado por ríos y quebradas, que, junto con las condiciones climáticas de excesiva humedad y lluvia, alteraban y ponían en peligro las vías y los medios de transporte tradicionales como las mulas y las canoas. La vida humana era sumamente dura en estas regiones caribeñas. Sumado al criterio que tenían por tradición los europeos acerca de las desventajas de habitar en las costas del mar del Norte. Esto hizo que la población de Matina estuviera compuesta por propietarios, peones y milicias de origen mulato, que con frecuencia retornaban a sus lugares

de origen en el Valle Central, aspecto que perjudicaba el arraigo en el sitio, de manera que solo unos pocos pobladores pervivieron en la región. A pesar de los incentivos estatales ofrecidos en las primeras tres décadas del siglo XIX durante el proceso de construcción estatal, las duras condiciones climáticas y la lejanía no atrajeron la colonización de estos espacios. En este trabajo se han encontrado familias de origen colonial, originarias del Valle Central, habitando en Matina hasta bien entrado de siglo XIX. Por dicha razón, el argumento de que este espacio estuvo despoblado en el siglo XIX no es acertado.

Durante el periodo tardío de este estudio (1811-1870), Matina se mantuvo en su papel de puerto y sede de una región geográfica en el Caribe de Costa Rica. Esta particularidad se basa en el hecho de que su ubicación sirvió de referencia para consolidar la soberanía y la territorialidad costarricense en la costa; aspecto que no se logró sin contratiempos debido a los litigios que mantuvo Colombia y la Gran Bretaña con Nicaragua, los cuales pusieron en peligro el dominio de esta costa bajo la soberanía costarricense.

En definitiva, a lo largo del siglo XIX, el librecambio, vigente en los puertos americanos y del Caribe, pasó de lado por Matina y solo se manifestó un precario comercio legal y de contrabando. En otras palabras, Matina funcionó en la periferia del capitalismo en el siglo XIX. Los liberales y los capitalistas de la segunda mitad del siglo mencionado fueron quienes, al calor del mercado, consolidaron modernos puertos y caminos de hierro, así como unieron la vida económica y social del Valle Central con el mundo Atlántico. Lo anterior, sin embargo, visto desde la perspectiva de hoy, tampoco fue garante del desarrollo de esta región costera, puesto que se conocen sobremanera los graves problemas de comunicación y marginalidad económica y social que perduran en el Caribe durante pleno siglo XXI.



## Fuentes y bibliografía

### **Fuentes primarias manuscritas**

#### **Archivo General de Indias**

AGI. Sección Contaduría, 815, fls. 1-4v. (1685).

AGI. MP-GUATEMALA, 23 (1738).

AGI. MP-Guatemala, 36 (1744).

#### **Archivo Nacional de Costa Rica**

ANCR. Correspondencia. Relaciones Exteriores. (Transcripciones hechas por Manuel María de Peralta), 35, (s.f.).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 145, N° 8v (31 de enero de 1767).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 155, N° 130 (2 de mayo de 1665).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 17, N° 174 (28 de junio de 1710).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 481, N° 65 (23 de abril de 1722).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 481, N° 65 (23 de abril de 1722).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 484, N° 8 (3 de mayo de 1722).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 484, N° 8 (3 de mayo de 1722).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Exp. 183, N° 67v (24 de junio de 1710).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, fl. 58v (22-5-1691).

ANCR. *Protocolos coloniales de Cartago*, Legajo I. 5139, (12 de junio de 1638).

ANCR. Álbum de Figueroa, Tomo I, fl. 009.

ANCR. Cartago, 493 (1749).

ANCR. Cartago, 046 (1676).

ANCR. Complementario colonial, 5221 (1675).

ANCR. Complementario colonial, 5227 (1690).

ANCR. Congreso, 6347 (1844).

ANCR. Gobernación, 26141 (1849-1850).

ANCR. Guerra y Marina, 103 (1843).

ANCR. Guerra y Marina, 12770 (1848).

ANCR. Guerra y Marina, 2634 (1844).

ANCR. Guerra y Marina, 4980 (1850).

ANCR. Guerra y Marina, 52 (1846).

ANCR. Guerra y Marina, 5397 (1842).

ANCR. Guerra y Marina, 58 (1844).

ANCR. Guerra y Marina, 8567 (1857).

ANCR. Guerra y Marina, 87 (1849).

ANCR. Guerra y Marina, 9221 (1842).

ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

ANCR. Hacienda, 10128 (1856).

- ANCR. Hacienda, 13564 (1847).
- ANCR. Hacienda, 13943 (1839).
- ANCR. Hacienda, 17035 (1842).
- ANCR. Hacienda, 17272, (1840).
- ANCR. Hacienda, 17820 (1830-1841).
- ANCR. Hacienda, 20522 (1841).
- ANCR. Hacienda, 28997 (1843).
- ANCR. Hacienda, 7990 (1832).
- ANCR. Hacienda, 8058 (1832).
- ANCR. Hacienda, 943 (1837-1838).
- ANCR. Hacienda, 9951 (1838).
- 
- ANCR. Municipal, 036 (1824).
- ANCR. Municipal, 490 (1859).
- ANCR. Municipal, 551 (1837).
- ANCR. Municipal, 611 (1847).
- ANCR. Municipal, 93 (1826).

## **Fuentes primarias impresas**

- Benzoni, Girolamo. *Historia del Nuevo Mundo*. Madrid: Alianza Editorial, 1989.
- Cooper, Enrique. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte*, San José: Tipografía Nacional, 1896. (2ª edición)
- Fernández, León. *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica*. San José: Imprenta Nacional, 1881-1882, 1883 (Tomos I, II y III respectivamente); París: Imprenta de Pablo Dupont, 1886 (Tomos IV y V); Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907 (Tomos VI, VII, VIII, IX, X).
- Fernández, León. *Conquista y poblamiento en el siglo XVII (relaciones histórico-geográficas)*, San José: Editorial Costa Rica, 1976.

- Fernández Guardia, Ricardo (Compilador). *Costa Rica en el siglo XIX*, San José: Educa, 1982.
- Mártir de Anglería, Pedro. “Décadas del Nuevo Mundo”, *Nicaragua en los cronistas de Indias*, Managua: Edición Cultural Banco de América, 1976.
- Servicio Geográfico e Histórico del Ejército, *Cartografía de Ultramar, Carpeta IV. América Central*, Madrid: Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1957.
- Von Frantzius, Alexander. *La ribera derecha del río San Juan* (Una parte casi desconocida de Costa Rica), Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 1999.
- Wagner, Moritz y Carl Scherzer. *La República de Costa Rica en la América Central*, San José: Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1974.

## **Bibliografía**

- Amador, Victoria. “Influencia del comercio colonial en el financiamiento económico de la provincia de Costa Rica”, *Revista de Historia*, IV, 7 (jul.-dic., 1978), 27-36.
- Boza Villarreal, Alejandra. *La frontera indígena de la Gran Talamanca, 1840-1930*, San José: Edupuc, 2014.
- Brenes Castillo, María Eugenia. “Matina, bastión del contrabando en Costa Rica”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4 (1978), 393-450.
- Chacón Hidalgo, Manuel Benito. “Escasez monetaria y transacciones de bienes y servicios en la provincia de Costa Rica en el siglo XVII”, Tesis, Programa Oficial de Doctorado en Historia y Estudios Humanísticos: Europa, América, Arte y Lenguas. Línea de investigación: Sociedad, Cultura y Economía Colonial y Republicana en la Historia de América Latina, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2017.
- Fallas, Carmen María. *Élite, negocios y política en Costa Rica, 1849-1859*, Alajuela: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004.

- Fonseca Zamora, Oscar. *Historia Antigua de Costa Rica. Surgimiento y caracterización de la primera civilización costarricense*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1992.
- Gutiérrez, Maritza y Luis Hurtado de Mendoza. “Arqueología de Suerre, costa central atlántica, Costa Rica”, *Vínculos* 12(1-2,1986), 1-20.
- Hilje Quirós, Luko. *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*, Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, 2013.
- Ibarra Rojas, Eugenia y Paula Pérez Briceño. “¿Corresponde el pueblo indígena Suerre del siglo XVI al asentamiento arqueológico de Las Mercedes (1000-1500 d.C.) del Período Tardío del Caribe central de Costa Rica? Una propuesta interdisciplinaria”, *Cuadernos de Antropología*, (julio-diciembre 2021, 31(2), 1-27.
- Ibarra Rojas, Eugenia. *Fronteras étnicas en la conquista de Nicaragua y Nicoya: entre la solidaridad y el conflicto, 800-1544*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001.
- León, Jorge. “Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: mercados y rutas 1700-1850”, *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 289-346.
- León, Jorge. *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900*, San José: Cihac, Universidad de Costa Rica, 1995.
- MacLeod, Philip. “Auge y estancamiento de la producción de cacao en Costa Rica, 1660-95”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(1): (1996), 83-107.
- Meléndez Chaverri, Carlos. *Conquistadores de pobladores. Orígenes histórico-sociales de los costarricenses*, San José: Euned, 1982.
- Molina Montes de Oca, Carlos. *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX*, San José: Euned, 2005.
- Molina, Felipe. *Bosquejo de la República de Costa Rica seguido de apuntamientos para su historia*, Nueva York: Imprenta de S. W. Benedict, 1851.

- Obregón Quesada, Clotilde. *Carrillo: una época y un hombre. 1835-1842*, San José: Editorial Costa Rica, 1990.
- Obregón Quesada, Clotilde. *Historia de la ingeniería en Costa Rica*, San José: Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, 2005.
- Quirós Vargas, Claudia. *La era de la encomienda*, San José, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1990.
- Rodríguez Sáenz, Eugenia. *Campaña Nacional, crisis económica y capitalismo. Costa Rica en la época de Juan Rafael Mora (1850-1860)*, San José: Editorial Costa Rica, 2014.
- Román Trigo, Ana Cecilia. “Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el puerto de Puntarenas 1883-1930”, *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 265-287.
- Sibaja, Luis Fernando. “El Sarapiquí como vía de comunicación internacional durante el siglo XIX”, *Revista de Costa Rica*, 3 (s.f.), 66.
- Sibaja, Luis Fernando. *El cuarto viaje de Cristóbal Colon y los orígenes de la provincia de Costa Rica*, San José: Euned, 2006.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “Costa Rica en la primera mitad del siglo XVIII: análisis regional de una sociedad en transición”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 19 (1): 1993, 55-66.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “El comercio de Costa Rica durante el declive español y el desarrollo del contrabando inglés: periodo 1690-1750”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 20: 2 (1994), 27-39.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “La producción de cacao en Matina y la rebelión de los indígenas Urinamas (Costa Rica 1650-1690)”, *Estudios*, 25 (Dic.-mayo, 2012), 1-12.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)”, *Revista de Historia*, 43 (enero-junio, 2001), 93-142.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. “Las relaciones de la provincia de Costa Rica con el exterior (1570-1690)”, *Revista del Archivo Nacional*, 81 (2017), 71-109.

- Thiel, Bernardo Augusto. *Crónicas de los viajes a Guatuso y Talamanca del obispo Bernardo Augusto Thiel, 1881-1895*, (Elías Zeledón, editor) San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003.
- Ultee, Maarten. *Adapting to Conditions. War and Society in the Eighteenth Century*, Alabama: University of Alabama Press, 1986.
- Van Young, Eric. “Hinterland y mercado interno: El caso de Guadalajara y su región,” *La crisis del orden colonial*, México: Alianza Editorial, 1992.
- Vargas Zamora, José, Eric J. Alfaro Martínez, y Jorge Gómez Laurito. “Tres Colón en Cariay (1502): Reflexiones sobre la flota, el mar, la tierra y la flora”, *Reflexiones* 90 (1- 2011): 105-120.
- Viales, Ronny. “La segunda colonización de la región Atlántico/ Caribe costarricense. Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria”, *La conformación histórica de la región atlántica/Caribe costarricense: (Re) interpretaciones sobre la trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*, San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.
- Wey Gómez, Nicolás. *The Tropics of Empire. Why Columbus sailed south to the Indies*. Massachusetts: Institute of Technology, 2008.





