

ARABELA VALVERDE ESPINOZA

LA CIUDAD DE PUNTARENAS

Una aproximación
a su historia económica y social
1858-1930



**Sede del
PACÍFICO**

972.867

V184c Valverde Espinoza, Arabela

La ciudad de Puntarenas : una aproximación a su historia económica y social, 1858-1930. — 1. ed. — San José, C.R. : Sección de Impresión del SIEDIN, 2008.
xxiv, 120 p. : il.

ISBN 978-9977-15-169-4

1. PUNTARENAS (COSTA RICA) – CONDICIONES ECONÓMICAS – 1858-1930. 2. PUNTARENAS (COSTA RICA) – CONDICIONES SOCIALES – 1858-1930.

I. Título.

CIP/1906

CC/SIBDI.UCR

Universidad de Costa Rica

© Sede del Pacífico

© Centro de Investigaciones Históricas de América Central

Primera edición: 2008

Consejo editorial de la Sede del Pacífico:

M.Sc. Oriester Abarca Hernández,

M.Sc. Susan Chen Mok (Directora)

M.Sc. Francisco Enríquez Solano

Dr. Juan José Marín Hernández

Dr. Ronny Viales Hurtado

Revisión filológica: *Maritza Mena*

Revisión de pruebas: *La autora*

Diseño y diagramación: *Grettel R. Calderón Abarca*

Prohibida la reproducción total o parcial. Todos los derechos reservados. Hecho el depósito de ley.

***A mis padres,**
quienes siempre han confiado en mi,
me han dado su amor y comprensión,
y debo todo lo que soy.*

***A mis hermanos,**
a quienes llevo siempre en el corazón.*

***A Sergio,**
fuente de amor,
quien me apoyó en todo momento.*

Reconocimientos

A lo largo de la investigación, recibí el apoyo de muchas personas que, en una u otra forma, colaboraron para que el presente trabajo llegase a feliz conclusión.

En especial, deseo agradecer a las siguientes personas:

A Gabriela Villalobos, por todo el trabajo de recopilación de material en la Biblioteca Nacional y en la elaboración conjunta de la base de datos del censo de 1927.

A Sonia Matamoros, por haberme prestado tan valioso material histórico, crucial en la elaboración de este trabajo.

A todo el personal del Archivo Nacional, por su guía y amabilidad en cada minuto compartido en la sala de consulta.

A la dirección y al personal del Museo Histórico Marino, por su gentileza en el acceso al material fotográfico.

Al Centro de Informática de la Universidad de Costa Rica, por el apoyo logístico para el procesamiento de los datos del censo de 1927.

Al personal administrativo de la Escuela de Historia, por su amistad y apoyo.

A los miembros del Tribunal Asesor, por sus sabios y valiosos consejos para el buen desempeño de esta obra.

A todos aquellos amigos y amigas e instituciones, cuyos nombres escapan a mi memoria en estos momentos, un millón de gracias y una bendición de Dios a todos.

Agradezco profundamente a Juan José Marín, director del Centro de Investigaciones Históricas de América Central, a Susan Chen, directora de la Sede Regional del Pacífico y a todas aquellas otras personas de la Universidad de Costa Rica por su decidido apoyo, respaldo y motivación para la publicación de la presente obra.

Prólogo	xiii
Introducción	xix

CAPÍTULO 1

De la habilitación del puerto a la declaratoria de ciudad

Introducción	1
Geomorfología de la ciudad Puntarenas	2
Antecedentes históricos de la formación del puerto de Puntarenas	3
Despunte comercial del nuevo puerto	7
Zona de riesgo e inestabilidad de la población porteña	10
Aspectos político-administrativos	13
Puerto franco	15
La ciudad	17

CAPÍTULO 2

La economía de la ciudad de Puntarenas

Introducción	21
El puerto	21
El camino a Puntarenas y los medios de transporte	24
El camino a Puntarenas	25
Carretones y carretoneros	26
El ferrocarril	28
El cabotaje	30
Los pueblos de la costa	31
El comercio	32
La industria	35
La concha perla	36

Fábrica de puros y de jabón.....	36
Licores y laboratorio químico.....	37
La industria de la sal.....	37
La pesca.....	38
El turismo.....	39

CAPÍTULO 3

El desarrollo demográfico y surgimiento de la infraestructura en la ciudad de Puntarenas

Introducción.....	41
Comportamiento poblacional de la ciudad de Puntarenas.....	42
Tendencia migratoria hacia la ciudad de Puntarenas.....	44
Los nicaragüenses.....	47
Los chinos.....	48
Gobierno local y desarrollo de la infraestructura de la ciudad de Puntarenas.....	51
La Municipalidad.....	51
Terrenos baldíos.....	53
Arbitrariedades en el manejo de la concesión de lotes.....	55
Obras municipales.....	56
El puerto.....	57
El mercado.....	59
El rastro.....	61
La cañería.....	62
La electrificación.....	63
Centros educativos.....	65

CAPÍTULO 4

Salud y salubridad en la ciudad de Puntarenas

Introducción.....	69
El sector salud y sus incidencias.....	69
Campañas sanitarias.....	71
Control de zonas pantanosas.....	77
El hospital San Rafael y su papel dentro de la región.....	80
Labor de los inspectores de sanidad.....	82
El Dr. Juan Pastor López: médico y político.....	84

CAPÍTULO 5**Sociabilidad en el puerto de Puntarenas:
espacios públicos y control social**

Introducción.....	87
Organización local y espacios públicos en Puntarenas	87
Centro de Amigos.....	87
La biblioteca.....	88
El parque Victoria.....	89
El cine y el teatro	91
Las fiestas de la Virgen del Mar.....	92
Los Baños	94
Control social y grupos marginados.....	97
Principales sanciones.....	98
“Limpieza” social	102
La prostitución en una ciudad portuaria	102
Vagancia, alcoholismo y juegos prohibidos.....	105
Conclusiones	107
Anexo	111
Bibliografía	113
Acerca de la autora	117

El libro que nos presenta Arabela Valverde Espinoza, *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)*, fue producto de su tesis de licenciatura defendida en 1997. Dado que desde la presentación académica hasta su publicación como libro han pasado once años, es importante rescatar el contexto en el cual se desarrolló la investigación.

Ante todo, hay que señalar que la década de 1990 fue muy rica en una producción historiográfica que rompía con dos tendencias casi seculares de la historia nacional. Por un lado, la disciplina histórica costarricense comenzaba a cuestionar los marcos interpretativos estructurales monolíticos. Ello generó diversas vías de análisis que iban desde la historia cultural hasta la historia desarrollada y realizada con la gente. El libro que nos ocupa se situaría en medio de ambas tendencias, pues la investigación pretendía tanto reconstruir una historia regional como ser un producto de concientización social del “Puerto”, en momentos en que este afrontaba una gran crisis económica y social. Por otro lado, hubo un cuestionamiento a las denominadas monografías históricas, las cuales han contado y cuentan con mucha popularidad, pero que en términos de interpretación poseen poco valor analítico, dado su preferencia por estudiar casos individuales y muy locales; la despreocupación explícita por establecer conexiones con la realidad de la región donde se ubican los estudios, el sobreénfasis por rescatar la excepcionalidad de los sitios y personajes estudiados, el uso de fuentes orales sin contextualizar su veracidad y la exagerada importancia a la descripción sin preguntarse o responder sobre los porqués de los procesos estudiados.¹

El decenio de los 90 conoció el desarrollo de programas y actividades realizadas por historiadores comprometidos tanto con el avance de la disciplina de la historia, tales como “Aulas Libres” y el “Museo de Cultura Popular”, de la Escuela de Historia de la Universidad Nacional, y el “Trabajo Comunal Pasado y Presente de las Comunidades Costarricenses”, así como los proyectos de licenciatura de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica, los cuales, en cierto momento, reflejaron la ansiada construcción de la historia con la gente común y corriente.

1 Una amplia reconstrucción de este proceso puede consultarse en *Revista de Historia*. N.º 48, julio- diciembre. 2003, pp.11-107.

No es gratuito que la autora formara parte precisamente de uno de esos proyectos, como fue el TCU “Pasado y presente de las comunidades costarricenses”, en Quepos, el cual era dirigido por Francisco Enríquez Solano, uno de los principales artífices de una historia de y desde las comunidades. La autora formó parte de toda una generación de estudiantes que tuvo la oportunidad de reconstruir nuevas herramientas de trabajo, nuevas propuestas temáticas, el redescubrimiento de la fotografía como fuente, pero, principalmente, atrayentes experiencias que atestiguan la riqueza que tiene para los historiadores trabajar con las comunidades y sus pobladores.

El abandono de la vinculación institucional entre los historiadores profesionales y las comunidades por las dos escuelas de Historia de las universidades estatales, a finales de la década de 1990, no impidió que se continuara en el proceso de sistematización, el desarrollo y mejora, tanto de los instrumentos de recolección de datos como su sistematización. En efecto, los trabajos de José Daniel Gil, Francisco Enríquez y Juan José Marín² han demostrado que la ruta trazada en la década de 1990 sigue siendo una vía de análisis y trabajo no solo de proyecto social, como lo planteaba Josep Fontana, sino también de riqueza analítica.³

En la década de 1990, también se dio otro salto: las monografías localistas, aun cuando predominan en el gusto del denominado “gran público”, encontraron otra vertiente de hacer la historia local menos aislada y románticamente, pero con un gran poder analítico, de manera que permitieran realizar evaluaciones prospectivas que respondieran a las necesidades futuras de la comunidad, al mismo tiempo que recuperaran la memoria e identidad local. Esto nos resulta fundamental, pues se abandona la visión conservadora (a veces retrógrada) que indica que todo pasado siempre fue mejor, olvidándose que el futuro se reconstruye con las experiencias del pasado y que precisamente el mañana está por edificarse.

El libro que nos ocupa formó parte de esta nueva tendencia. Por una parte, procuró desarrollar un proceso de revalorización de lo que la misma comunidad percibía como “lo nuestro” y el valor de “mi tierra”, en momentos en que la región del Pacífico sufría una gran depresión económica y social. La salida de la compañía bananera entre 1983 y 1984 y la complaciente actitud del gobierno de Luis Alberto Monge con la empresa en detrimento de los derechos laborales y ciudadanos; las políticas de desarticulación del agro por parte de las administraciones de Arias Sánchez, Calderón Fournier y Figueres Olsen, y la crisis de obsolescencia portuaria, habían llevado al cantón de Puntarenas a una inestabilidad social y económica de la que aún no se ha podido recuperar. De este modo, la recuperación de los procesos socioeconómicos desarrollados entre 1858-1930 evidencian cómo se afrontaron las crisis, así como las reivindicaciones económicas de los pobladores, que permitieron que en los territorios que hoy conocemos como Puntarenas se diera un concepto amplio de modernidad, que iba más allá de los simples adelantos económicos, para incluir el concepto del “buen vivir”, o lo que hoy llamaríamos calidad de vida.

2 Véase Gil Zúñiga. *Tras las huellas de los normales. Reconstruyendo la vida de los seres anónimos de la historia*. Inédito. s.p.; Marín Juan José y Enríquez Francisco. *Cd Rom Taller de Historia local y Comunal*. San José, Costa Rica. Material Didáctico Posgrado Centroamericano de Historia, 2008.

3 Fontana, Josep. *Análisis del pasado y proyecto social*. Barcelona (edición original de 1982). España. Crítica, 1999.

El libro de Arabela Valverde tiene sentido en tanto que su recuperación del pasado resulta de un análisis crítico del pasado, enmarcando su interpretación en un contexto espacial más amplio, como fue la región del Pacífico y sus vínculos con el resto del país. Sin olvidar con ello las refrescantes anécdotas y recuerdos de los actores sociales que le han dado vida a la comunidad.

Finalmente, el trabajo de Arabela Valverde evidencia los procesos socioeconómicos en que están inmersos los puertos, caracterizados por tener una gran actividad migratoria; gran diversidad socio-identitaria y étnica; intensa actividad comercial; multiplicidad de oficios; y una tercerización de la economía poco frecuente en otros sitios. Al investigar, determinar, establecer y analizar esos procesos, el trabajo insinúa los posibles escenarios que tendrá no solo el cantón de Puntarenas, sino la región misma que desde ella se ha construido.

De acuerdo con todo lo anterior, puedo afirmar que el libro *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)* fue parte de un proceso renovador de la historiografía costarricense en la década de 1990. En este libro se pueden avizorar cambios significativos, como fueron la contextualización del “Puerto”, el uso de la interpretación para dar cuenta de los procesos que se describían y el rescate de descripciones sobre tendencias económicas, sociales y culturales.

**

Otro elemento importante de rescatar es la gran “disimetría” que ha existido en la historiografía nacional con respecto a las regiones. Esencialmente, esta desproporción se ha debido a la imposición de una historiografía oficial que ha invisibilizado las diversidades socioculturales y étnicas del país, presentando a Costa Rica como un país estandarizado, de blancos y europeos, con algunos indígenas perdidos en las zonas montañosas y algunos otros negros ubicados en la zona del Caribe. Esta historia, esencialmente promovida en las escuelas y colegios y obligada a ser memorizada y recitada en las denominadas pruebas nacionales del Ministerio de Educación Pública, ha contribuido a desnaturalizar y estandarizar la historia de las regiones.

A la historia oficial e ideologizada que martiriza a los jóvenes y a todos aquellos que quieran pasar por la historia nacional, se une el excesivo centralismo en la que se ha construido nuestro Estado. Los centros e institutos de investigación usualmente parten de una historia del Valle Central, y aun cuando se procure tener una visión nacional, las fuentes y la ubicación de los centros impregnan a las investigaciones de diferentes grados de vallecentralismo. Ejemplo de ello es como aún en las universidades estatales con fuerte vocación regional no se han podido articular proyectos de investigación histórica de y desde las regiones, que permitan contrastar y comparar los procesos de investigación nacional.

La mitología nacional y el predominio han hecho que exista una producción amplia de la denominada zona central, un poco sobre la región Caribe y algo sobre la denominada Alajuela-San Ramón y Guanacaste. De los demás espacios, apenas si existen referencias, llegando incluso a un desconocimiento casi total de

espacios como el Norte y el Sur del país. El trabajo de Valverde Espinoza significó un aporte a esta invisibilización de los espacios costarricenses y una contribución en la comprensión de los diferentes ritmos y procesos vividos en la “periferia del Valle Central”.

Lo anterior es particularmente importante, pues a finales de la década de 1990 hubo una revitalización de las especificidades locales, que bajo diferentes denominaciones como la guanacastequidad, la esparzanidad, la josefinidad, entre otras, pretendían rescatar la esencia de las comunidades en un mundo cada vez más global y estandarizado. Si bien el proceso es altruista, en la década del 2000 algunos de esas iniciativas pasaron a reproducir el modelo nacional; es decir, minimizar, invisibilizar y olvidar las diversidades existentes dentro de las mismas comunidades. Las élites locales y políticas se han aprovechado de esta estandarización y particularización de lo local con fines políticos, creando o modificando tradiciones, resignificando la historia a su gusto y facilitar procesos de socialización sin grandes complejidades, olvidando a los actores sociales que han dado forma a las actuales regiones.

Desde esa perspectiva, el libro de Valverde Espinoza es una muestra de cómo construir “el sentido de lugar” y su “memoria” sin miedos a la diversidad, al proceso complejo de cómo se construye un territorio y una región; pero, principalmente, abierta a los cambios y a los horizontes de esperanza inclusivos. De este modo, el texto que nos ocupa no solo aporta a la producción historiográfica costarricense de una provincia olvidada, sino que también abre las posibilidades de que esta historia con la gente se convierta, asimismo, en un factor más de interpretación de la realidad y contribuir con ello en los análisis prospectivos.

El lector atento se preguntará: “¿Qué ha ocurrido desde que se realizó la investigación que dio paso a este libro?”. La respuesta sería que han ocurrido muchas cosas. Una de ellas es la gran pertinencia que ha tomado lo regional en los últimos años. La globalización ha obligado a repensar la lógica del desarrollo nacional y en especial aprovechar las oportunidades del denominado desarrollo *glocal*. En efecto, tanto planificadores como políticos y científicos sociales han tenido que replantear las ventajas, fortalezas y oportunidades de cada comunidad y región y como estos espacios pueden adaptar las peculiaridades de su entorno para insertarse positivamente en el mundo, sin sufrir los deterioros en las condiciones de vida de sus habitantes. A la par de ello, se procura que dicha inserción, lejos de eliminar los valores culturales locales, estos más bien se puedan conjugar con los nuevos insumos culturales de la denominada “aldea global”. Libros como *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)*, son parte de este proceso, desde el cual se posibilita encontrar problemáticas que guíen nuevas investigaciones enmarcadas en las necesidades actuales de reflexionar el presente y futuro de las regiones, en este caso el Pacífico. Tan solo plantearse la región como una hipótesis de trabajo convertiría esta categoría en una poderosa herramienta de interpretativa. Refiriéndose a los estudios rurales, Eric van Young ha dicho que la perspectiva regional ha

mostrado su superioridad, pues ha logrado combinar “la profundidad del enfoque micro histórico con la amplitud del análisis estructural”.

En el último decenio se han adaptado nuevas herramientas de análisis para estudiar lo local, el sentido de lugar, los territorios y las regiones, así como los discursos y representaciones presentes en los regionalismos. Ello ha posibilitado delimitar los mecanismos por los cuales los espacios se van configurando poco a poco y con diferentes ritmos en territorios, y como estos, a su vez, se integran en regiones. Lo anterior, desarrollado en un marco de fuerte heterogeneidad interna, lo cual no impide comparar procesos.

La problemática de ligar lo macro con lo micro no se ha resultado; no obstante, se han logrado grandes avances teórico-metodológicos, tanto al estudiar el “lugar” como la “región”. En el primer caso, se han tomado herramientas de la Antropología, la Geografía y la Sociología, tales como la observación participante, la entrevista de profundidad, la descripción densa, el análisis fotográfico, los mapas mentales, la genealogía y el análisis de redes, entre otras, que permiten comprender cómo las personas perciben su mundo, viven la denominada experiencia geográfica; recrean el sentido de lugar y desarrollan identidades, sentimientos y significados asociados a una experiencia vivida. Tales avances han sido posibles gracias a las investigaciones desarrolladas en la década de 1990. De nuevo, el libro de Arabela Valverde puede convertirse en un texto generador de problemáticas y el inicio de procesos de investigación que rescaten lo que alguna vez el historiador francés Michelle Vovelle llamó lo vivido, lo sentido y lo simbolizado.

En el orden de la región, dejó de verse esta como una categoría absoluta para convertirse como una hipótesis de trabajo que considere las denominadas escalas de análisis de orden superior; es decir, los grandes conjuntos regionales globales o mundiales y los internacionales, como las escalas de análisis denominadas de orden inferior, como las presentes a escala nacional (es decir, entre países) y subnacional, así como sus interacciones. Hoy más que nunca se pretende estudiar en forma comparada las regiones. Si bien el libro de Valverde Espinoza no desarrolla a plenitud este esquema comparativo, debe indicarse que inició y contribuyó en su momento para que este paso se desarrollara entre 1990 y el 2008.

Finalmente, desde que la investigación se publicó, han surgido nuevas preocupaciones; tal vez la más importante es la necesidad lograr una interpretación analítica más que descriptiva de las regiones; por ello se está buscando la comparación. A manera de ejemplo, se puede indicar que se ha buscado estudiar las regiones desde su contexto mismo: su evolución histórica; su diversidad y ritmos; la distribución y dinámica de la actividad económica en un territorio; la conflictividad, lo cual se puede expresar en disparidades y la pobreza, así como en el impacto del crecimiento y desarrollo económico sobre la evolución de la estructura y el funcionamiento de las regiones, entre otras. El avance ha sido tomar como ejes transversales la visión multiescalar, el uso de la comparación y las consideraciones de los elementos objetivos, las representaciones sociales y las prácticas sociales de los actores sociales. Nuevamente, el rescate de este libro surge de algunas de las problemáticas que aún son necesarias debatir desde esta perspectiva.

Efectivamente, algunas preguntas con que el libro *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)*, de Arabela Valverde Espinoza, inicio: ¿Cuál fue la procedencia social de la élite local?, ¿cuáles fueron sus cambios y cómo incidió en la construcción de la región del Pacífico?, ¿lograron incidir en el proyecto dominante de la oligarquía cafetalera o fueron simplemente un actor pasivo? Los datos que nos brinda la autora nos indican un proceso complejo, heterogéneo, pero con una élite local capaz de negociar con su propio capital cultural y económico. La autora deja entrever la fuerte red creada por los extranjeros con lazos en América y Europa. Sin duda, la lectura de este libro nos permitirá explorar estos temas

No menos importante son las interrogantes que surgen con respecto a los sectores populares, con preguntas como: ¿Cómo lograron constituirse como “clase social”?, ¿cuál fue el papel de los muelleros y ferrocarrileros dentro de los sectores populares del Pacífico?, ¿cómo incidieron en la edificación de la legislación social?, ¿cuáles fueron sus estrategias de supervivencia en momentos de crisis? Las respuestas a estos temas nos permitirán acercarnos a la construcción de la ciudadanía real y comparar los alcances y ritmos de esta a escala nacional.

La construcción de la ciudad y su equipamiento urbano inducen también a plantearse nuevas inquietudes, tales como: ¿Por qué la lengüeta se impuso a otros espacios supuestamente más aptos para el desarrollo regional?, ¿cuáles fueron los procesos que le han dado permanencia a la ciudad?, ¿qué papel jugó la sociabilidad en la construcción de la identidad del “porteño”?, ¿Cuál fue el concepto de modernidad que movió a los diferentes sectores sociales a desarrollar un proyecto de comunidad? O, simplemente, ¿cómo se introdujo la lógica estatal y nacional en una región externa al Valle Central?

En suma, el libro *La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social (1858-1930)* es una obra de lectura obligatoria. Si bien fue producto de una investigación de 1997, su trascendencia no ha cesado; todo lo contrario, es una invitación para retomar problemas, investigaciones y tesis, pero, principalmente, la imaginación para entender el pasado y poder proyectar los requerimientos sociales, económicos y culturales del Puntarenas que queremos construir. Queda en nosotros pensar en un Puntarenas inclusivo, equitativo, moderno pero humano. Con este libro, el lector tendrá la oportunidad no de añorar el pasado ido, sino de concebir e idear un futuro más promisorio.

Dr. Juan José Marín Hernández
Zapote, 14 de setiembre de 2008

El tema de la presente obra es “La ciudad de Puntarenas: una aproximación a su historia económica y social, 1858-1930”, la cual formó parte de una investigación realizada en el año 1997. La necesidad de elaborar un trabajo sobre la ciudad de Puntarenas surgió porque muchas de las personas que hemos tenido que abandonar la tierra que nos vio crecer, donde muchas veces quedaba la familia, con el fin de buscar un mejor nivel de vida, hemos sentido la necesidad de rescatar, de alguna manera, aquellos recuerdos y detalles que antes parecían insignificantes, pero que, con el paso del tiempo, adquirieron valor.

Se produce, de esta manera, un proceso de revalorización de lo que se considera “lo nuestro”, lo de “mi tierra”, o como se titula la popular melodía, “Recordando mi Puerto”. El estilo de vida del lugar de origen (el pueblo) constantemente se contrapone al estilo de vida de la gran ciudad, pues el sistema de relaciones sociales se ve notablemente alterado.

La vida en el pueblo es “colectiva”; se sabe, por ejemplo, quiénes son los residentes más antiguos y qué actuaciones han tenido en la comunidad. En el pueblo todo y todos se conocen. Los lugareños fuera del terruño, aunque jamás hayan cruzado palabra, dejan de ser desconocidos cuando se encuentran, algo que los identifica y diferencia de los demás.

Las investigaciones referentes a la heterogénea región política llamada Puntarenas, así como su jurisdicción, son las menos. Por ello, con el deseo de contribuir en el fomento de la transmisión escrita de la memoria colectiva de los habitantes de la ciudad de Puntarenas, la realización del presente trabajo; a ellos, este esfuerzo y dedicación.

La ciudad de Puntarenas se localiza, administrativamente, en el distrito Primero, cantón Primero, de la provincia del mismo nombre, en la costa pacífica de Costa Rica (Figura N.º 1).

El período comprendido a partir de 1858 y hasta 1930 marca acontecimientos importantes para la ciudad de Puntarenas.

La actividad portuaria de Puntarenas, lugar en donde posteriormente se conformará un pequeño caserío, se inició, oficialmente, en el año 1814, y quedó supeditado administrativamente a la jurisdicción de Esparza hasta 1848, cuando se produjo la declaratoria de cantón, por cuanto su población, comercio y actividad portuaria habían protagonizado un sensible aumento.

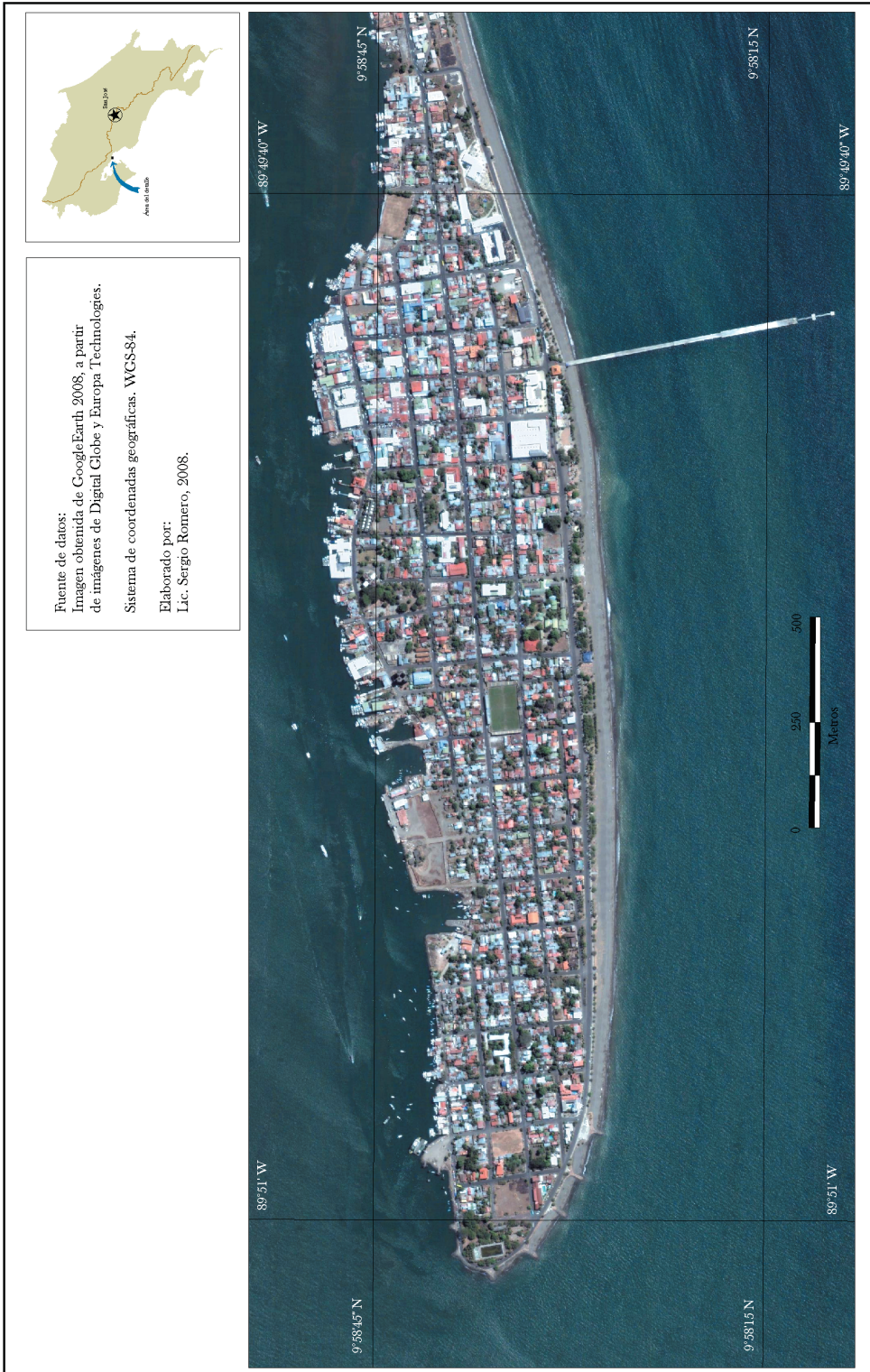


Figura N.º 1. Localización de la ciudad de Puntarenas, Costa Rica.

Aquel caserío había crecido lo suficiente. Por eso, en 1858, el Gobierno de don Juan Mora Porras otorgó el título de ciudad al poblado asentado en el puerto de Puntarenas. La declaratoria no se debió a la importancia económica del lugar ni al crecimiento de su población; más bien lo que pesó fue la intensa participación de los lugareños en la acción desplegada para contrarrestar el avance de los filibusteros en la Campaña Nacional de 1856, así como el papel que desempeñó el sitio como punto de abastecimiento de las tropas. Es importante notar que Mora, desde hacía tiempo, tenía intereses particulares en el lugar.

Por otro lado, los años posteriores sirvieron de escenario en la consolidación y proceso de desarrollo de un pueblo y una ciudad, el cual se produjo en forma paulatina hasta 1930, momento de crisis económica a escala mundial, sentido por la ciudad en su papel de puerto y centro de las actividades económicas, a lo que se sumó el repunte de Puerto Limón en el Caribe.

Las principales limitaciones en la realización del presente trabajo fueron en el nivel de fuentes primarias. No se pudo contar con archivos municipales correspondientes al período de estudio, debido al incendio del Edificio Municipal en 1960, donde desaparecieron las actas municipales respectivas. Se buscó copia de estas en el Archivo Nacional de Costa Rica, mas no había correspondientes al período de interés; únicamente algunas que datan del siglo XIX, pero que, por su estado de deterioro, no se pudieron consultar.

Similar suerte corrieron los libros eclesiásticos, en vista de que en 1900 un incendio destruye la iglesia, lo que conllevó la pérdida de los registros parroquiales de los primeros habitantes.

Para subsanar la falta de estas fuentes de información, riquísimas en el conocimiento del desarrollo interno de cualquier población, se recurrió a la Serie *Gobernación*, de gran valor en este trabajo. Además, se revisó la Serie *Municipal*, la cual, aunque presenta escasa información, ha sido de utilidad. También, la Serie *Hacienda* mostró el comportamiento económico del puerto y los beneficios obtenidos por la población.

Las *Memorias de Gobernación, Policía y Fomento, de Hacienda y de Educación*, también fueron de gran utilidad. Periódicos y revistas locales permitieron una visión al interior de la comunidad. Además, se contó con información brindada por álbumes familiares.

Los censos poblacionales de 1864 a 1927 permitieron conocer el comportamiento demográfico de la población porteña. Para el censo poblacional de 1927, se construyó una base de datos, donde se utilizaron las boletas originales de este, lo que facilitó obtener detalles de la información recopilada, tales como el nombre de cada uno de las personas que vivían en ese año en Puntarenas, edad, ocupación, escolaridad, etc.

Los puertos, por sí mismos, conocen una actividad migratoria intensa, debido a la serie de intercambios realizados en ellos: comerciales y de transportes, entre otros. Las ciudades, que han servido como sede de puertos importantes, tienen en común el tránsito de población, así como un intenso movimiento comercial. Mas la vida como puerto no lo es todo, pero sí un condicionante importante; existen otras actividades económicas al interior, grupos sociales que no necesariamente están

ligados al movimiento portuario en sí, aunque no se descarta su participación en la actividad. Todo parte de la ciudad, ciudad que suele marginarse por concentrar el interés en la serie de elementos externos que rodean este microcosmo.

Con base en lo anterior, se plantea la interrogante: ¿Cuál fue el desarrollo socioeconómico interno de Puntarenas, desde su declaratoria como ciudad en 1858 hasta la crisis económica de 1930? Para responder a esta interrogante, se aborda la evolución socio-económica de la ciudad de Puntarenas del año 1858, en que es proclamada como tal, hasta el año 1930, cuando se empiezan a sentir los efectos de la crisis económica mundial.

La ciudad de Puntarenas, por su ubicación geográfica y su condición de puerto principal en el Pacífico, experimentó un notable aumento demográfico que le valió para que se le otorgara dicho título; este crecimiento demográfico mantuvo una tendencia exponencial hasta 1927, año del último censo realizado dentro del período de análisis. En este sentido, el patrón migratorio, tanto nacional como internacional, jugó un papel importante: para los nacionales representaba una opción laboral, para los extranjeros posibilitaba una nueva forma de vida tras las diversas situaciones que los obligó a salir de su país natal.

En ese sentido Puntarenas se presenta como una alternativa para las casas comerciantes que muchas veces no solo llegaron a implantar su firma, ya que detrás del hombre de negocios venía toda la familia. A su vez, sirvió como zona de paso no solo de personas provenientes de los pueblos del interior de Costa Rica que iban hacia Guanacaste, sino como conexión por mar con el resto de Centroamérica. El Pacífico se convirtió en sede de diferentes grupos migratorios que buscaban un nuevo lugar donde asentarse temporal y/o definitivamente.

Esta publicación está estructurada en cinco capítulos:

- En el primer capítulo, “De la habilitación del puerto a la declaratoria de ciudad”, se presentan los antecedentes del contexto geográfico e histórico. Se parte de un intento por explicar la formación geomorfológica de la lengüeta de arena en la cual está asentada la ciudad de Puntarenas, así como las incidencias que tuvo que enfrentar el incipiente caserío debido a las formas del relieve. También se muestran los pasos dados en el desarrollo de sus actividades sociales y económicas, las cuales le significaron a la declaratoria de ciudad en 1858.
- El segundo capítulo, “La economía de la ciudad de Puntarenas”, pasa a mostrar la vida y actividades económicas de la ciudad a lo largo de todo el período analizado. Se exponen las actividades económicas que dieron vida a la población porteña entre 1858 y 1930, su desarrollo interno y su innegable papel de puerto principal del Pacífico (las condicionantes deparadas por dicha situación geoeconómica).
- El tercer capítulo lleva el título “Desarrollo demográfico y surgimiento de la infraestructura en la ciudad de Puntarenas”. En esta sección se analiza el crecimiento en razón del aumento en la población de Puntarenas entre 1858 y 1930, así como el movimiento inmigratorio. En él se destaca la construcción de las principales obras de infraestructura, producto, por un lado, de intereses gubernativos deseosos de desarrollar un puerto en la costa pacífica, así como el

esfuerzo de una población que luchó hasta conseguir el mínimo grado de desarrollo que debe presentar una ciudad como consecuencia de la dinámica histórica interna.

- El cuarto capítulo se intitula “Salud y salubridad en la ciudad de Puntarenas”. En él se encuentran los lineamientos dictados en materia de salud y salubridad que fueron escenario de amplias políticas en procura del “saneamiento” de la ciudad, los que, en primera instancia, perseguían mejorar las condiciones de vida de los lugareños.
- “Sociabilidad en el puerto de Puntarenas: espacios públicos y control social”, es el título del quinto capítulo. Se hace una descripción de los grupos sociales más controlados por las diferentes autoridades locales y su participación en la conformación de la identidad local.

De la habilitación del puerto a la declaración de ciudad

Introducción

(...) cuando el puerto de Punta Arenas, en Chile, se hundió, al mismo tiempo, el puerto de Puntarenas estaba emergiendo. Por ello, es posible que ese puerto que una vez se hundió vuelva a emerger y, Puntarenas, tenga que ceder su espacio hundiéndose otra vez(...).

Mito¹

Dentro del saber popular porteño, la formación de su porción de tierra es una de las mayores incógnitas.

En la educación formal, desde la primaria hasta la secundaria, cuando llega el momento para que en el área de Estudios Sociales se estudie el tema “Mi comunidad”, el análisis de la geografía y la historia se llevan a cabo mediante la descripción del espacio circundante y la memorización de hechos, lo cual carece de una visión significativa e integradora.

No es sino hasta la integración del Comité Local de Emergencia que la información tecno-científica explica la formación de la lengüeta, pues aunque ya se habían realizado investigaciones para la estructuración del puerto en Caldera (1969), esta no permeó los sectores del saber popular. Los análisis realizados a partir de la conformación del comité de emergencias permitieron que todos esos conocimientos fueran transmitidos a la población. No obstante, es común escuchar cómo una generación tras otra sigue transmitiendo el mito al que se atribuye la formación física de la lengüeta. A raíz de esta premisa, se intentará poner una pequeña piedra al edificio que una población entera desea conocer.

En este capítulo se hace un breve recuento de la evolución económica y social de la ciudad de Puntarenas; para ello se inicia con un acercamiento a la evolución geomorfológica, que es la que permite la formación de la lengüeta de Puntarenas y la convierte luego, en 1814, en Puerto de Altura, con la habilitación del puerto y los peligros inminentes de perderlo y ser trasladado a Caldera. De igual forma se describe el puerto franco, su importancia para la economía y sociedad de la región, así como las razones que impulsaron la declaratoria de ciudad en 1858.

1 Creencia popular.

Geomorfología de la ciudad Puntarenas

Por qué analizar este tema en el contexto de la actual investigación, tiene su respuesta en el hecho de que toda sociedad se desarrolla en un espacio geográfico dado, relación que puede explicar, en uno u otro momento, el comportamiento de los seres humanos, su conducta y decisiones. No es posible analizar el comportamiento histórico de una sociedad a la vez que se ignora el espacio que le sirve como sustento, pues solo dicho análisis puede permear detalles que, de otra forma, pasarían inadvertidos.

El presente estudio procura analizar el desarrollo de una sociedad que se ha visto mediatizada, de una u otra forma, por la estructuración geomorfológica de la lengüeta de Puntarenas, la cual se traduce en la lucha de un grupo humano por intervenir en los procesos naturales, beneficiándose, finalmente, de ellos.

El litoral de la ciudad de Puntarenas se encuentra ubicado frente a la desembocadura de los ríos Barranca, Naranjo, Ciruelitas, Pitahaya, Puerto Alto y Lagarto; el material sedimentario que arrojan estos ríos se mueve en dirección oeste, lo cual modifica el perfil topográfico del litoral.

El río Barranca y sus tributarios cubren un área de 380 km², con una diversidad de zonas litológicas, que redundan en el aporte de material diferenciado, en tanto el traslado de material sedimentario y volcánico ha permitido la formación del litoral del golfo de Nicoya.

Bergoeing y Brenes (1983) realizaron una división de la formación del litoral que rodea el golfo de Nicoya en la que ubicaron la zona de estudio en el sector externo. Este sector se caracteriza por ser una zona baja, donde predominan los manglares:

La flecha de Puntarenas es una de las acumulaciones litorales más perfectas conocidas en Costa Rica. Es esencialmente de naturaleza arenosa y está formada por una parte más antigua en su parte basal al este. La parte reciente es la flecha misma entre la Angostura y la Punta, donde están la ciudad y el puerto de Puntarenas. El material necesario para la construcción de dicha flecha, provino esencialmente del río Barranca que se comporta prácticamente como un torrente de montaña (pendiente muy acusada, reactivación tectónica reciente) casi hasta su desembocadura. En su desembocadura el río Barranca está protegido al sur por afloramientos rocosos (playas de Doña Ana), que permitieron el apoyo necesario para que el río construyera un importante cono aluvial, sobre el cual, más tarde se vino a apoyar el cordón litoral que daría origen a la flecha de Puntarenas.²

La sedimentación no solo facilitó la formación de la lengüeta de arena, sino que vino a complicar la situación portuaria de Puntarenas y de Caldera, debido a la creación de bancos de arena que obligan al constante dragado³.

2 Bergoeing y Brenes, *Geomorfología del Pacífico Norte*, Editorial UCR: 1983, p. 89.

3 Ahondar y limpiar de fango y arena los puertos, los ríos, etc. con la draga (*Larousse*, 1972: 331).

En vista de que el fenómeno de licuefacción⁴ cuenta con un potencial muy alto, por la naturaleza y calidad de los suelos, la acción de un fuerte sismo hace que la ciudad de Puntarenas corra el riesgo de quedar destruida, lo cual constituye en estos momentos, una de las mayores preocupaciones de los técnicos.

Por su parte, Bergoeing expresa que,

*La flecha de Puntarenas es la más bella acumulación del litoral Pacífico. Con una longitud de 14 km y esencialmente formada de arena constituida por dos partes: una moderna, representada por la parte de la flecha donde se encuentra el puerto de Puntarenas, y una parte antigua, formada de niveles de playa fosilizados parcialmente por el cono de deyección del río Barranca. Este ha construido, cerca de su desembocadura las terrazas fluviales que fueron descritas anteriormente.*⁵

Esta formación se explica en la medida que (Figura N.º 2),

*La flecha de Puntarenas se formó en parte por los sedimentos suministrados al mar por el río Barranca, el cual desciende hacia el mar casi como un torrente (pendiente = 6). Estos aportes permitieron, por un lado, la construcción de un potente cono, más que un delta, y por otra parte, con los elementos finos transportados la construcción de la flecha. Si esta subsiste aún es gracias a la construcción de la línea del ferrocarril a Puntarenas; el camino lastreado de la línea férrea habría servido como muro de contención a la erosión litoral.*⁶

Antecedentes históricos de la formación del puerto de Puntarenas

Uno de los principales puntos de partida durante los períodos de conquista y colonia de nuestro país lo constituyó el golfo de Nicoya. Los españoles, al entrar en el golfo de Nicoya, le llamaron San Lucas, y a la actual bahía de Caldera, San Vicente. La mayor parte de los documentos de esta época evidencian la no inexistencia de la lengüeta de arena en la cual se fundó el puerto de Puntarenas (Figura N.º 3):

Puntarenas –es decir, la lengüeta de arena– no existía al tiempo de la conquista. El historiador Oviedo, que describe con prolija minuciosidad el Golfo de Nicoya, no la menciona, ni la figura en el croquis que dibujó. En el derrotero que, en 1684 comunicó el Perú a los navegantes para las costas del

4 En Sismología, el término hace referencia a suelos con altos contenidos de arena que en presencia de eventos sísmicos de alta magnitud se ven obligados a comportarse como líquidos, con sus consecuentes efectos sobre la infraestructura.

5 Bergoeing y Brenes, *Geomorfología del Pacífico Norte*, Editorial UCR: 1983, p. 368.

6 *Ídem*.

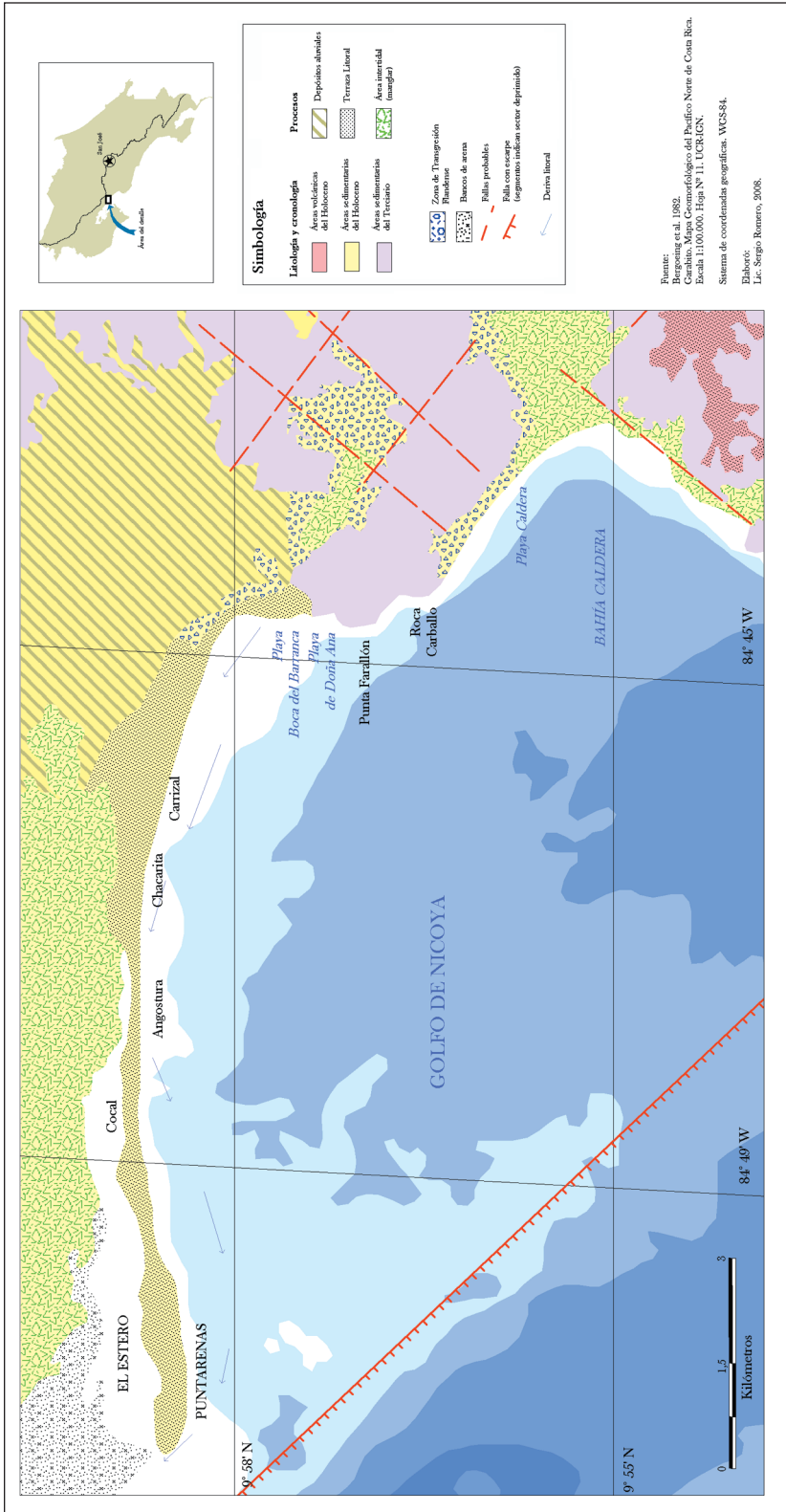


Figura N.º 2. Geomorfología de la región circundante a Puntarenas.

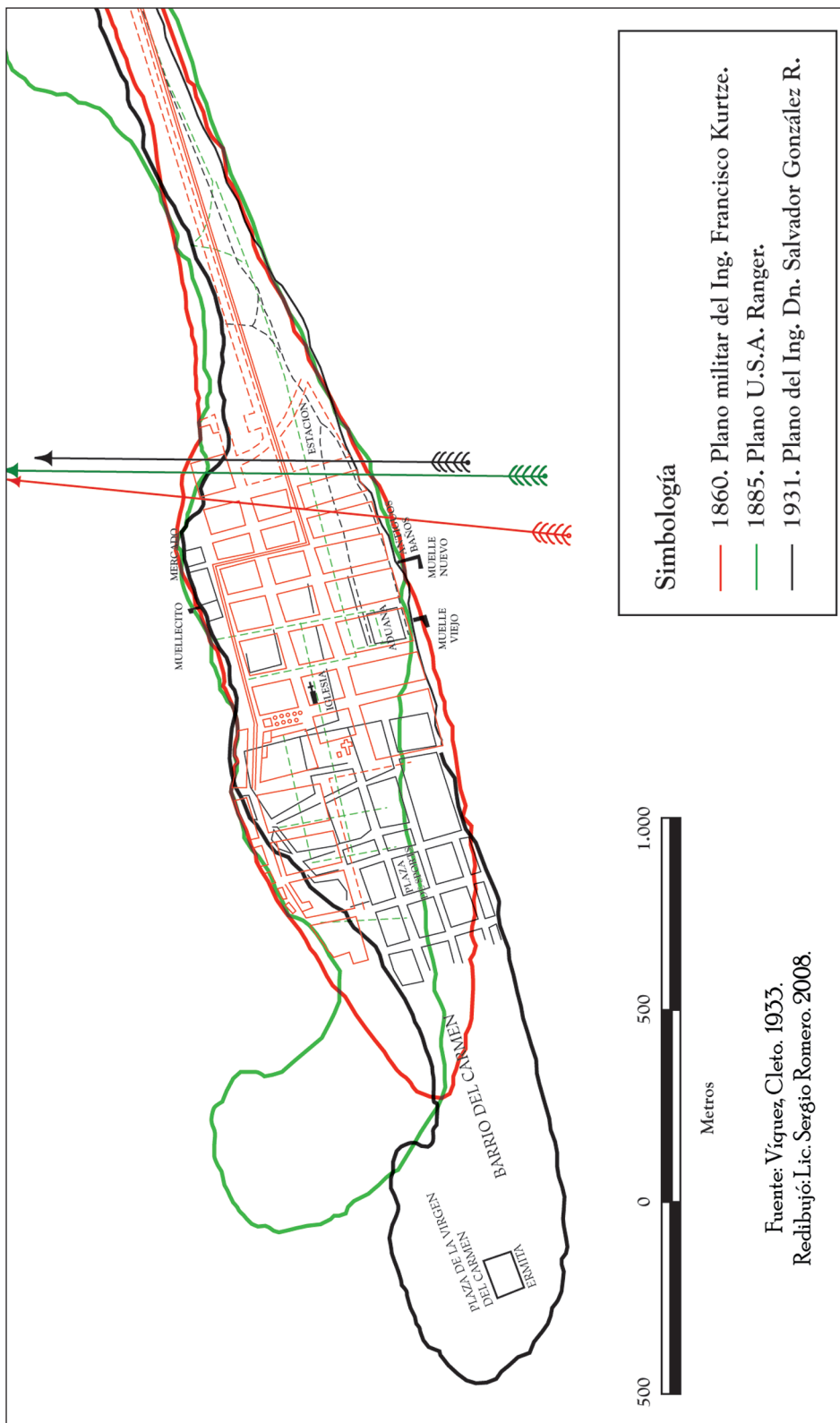


Figura N.º 3. Diferentes planos de la conformación morfológica de Puntarenas.

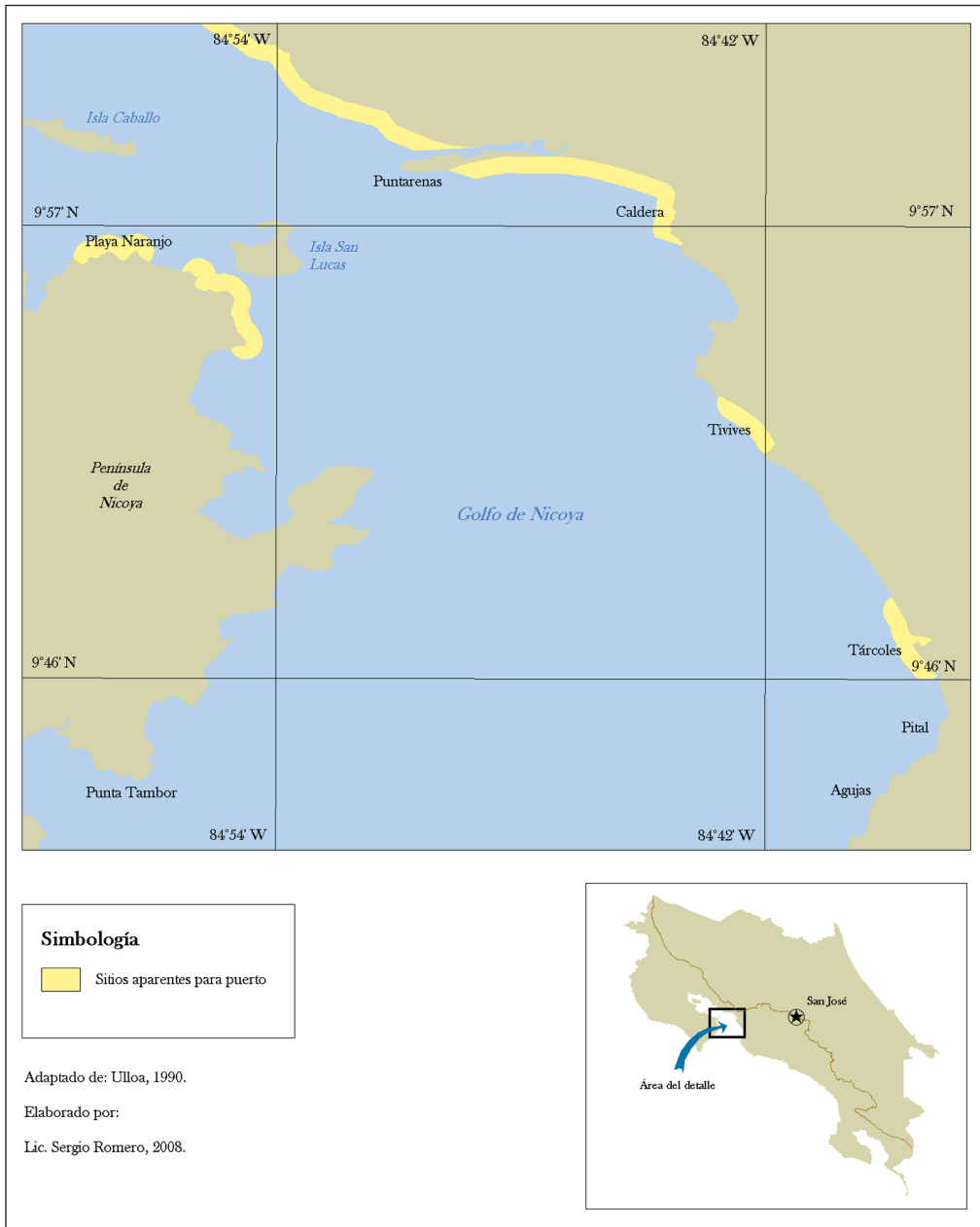


Figura N.º 3. Diferentes planos de la conformación morfológica de Punta Arenas.

*Pacífico y que entra en múltiples detalles del mismo golfo, tampoco habla de la Punta, ni del Estero.*⁷

Anteriormente, los puertos utilizados eran los de Landecho (cerca de la desembocadura del río Grande de Tárcoles), La Caldera y La Barranca, como bien lo indica la historiadora Claudia Quirós (1976). Hasta finales del siglo XVIII, dichos puertos fueron el escenario de la mayor parte de las actividades de importación y exportación de la provincia de Costa Rica. Como es sabido, el golfo de Nicoya posee un largo historial referente al papel que ha desempeñado en la actividad comercial; dicha historia les viene desde tiempos de nuestros aborígenes⁸.

La cartografía antigua documenta la presencia del puerto de Puntarenas bien entrado el siglo XVIII, como producto de un proceso de acumulación de sedimentos iniciado con anterioridad:

*(...) y es que Puntarenas se ha ido formando poco a poco con arenas y lodo de los ríos del Norte y los que traen los vientos alisios y las corrientes desde el río Barranca. En el mapa del golfo que se incluye en el Bosquejo de don Felipe Molina –mapa que levantó el capitán Belcher, de la marina inglesa, en 1838– se ve la punta o lengüeta, aunque no tan extensa como hoy. Todavía, según me recuerdo, la punta hace más de medio siglo llegaba apenas adelante del paraje conocido como “los cocales de don Saturnino”, y de entonces para acá se ha alargado cerca de un kilómetro.*⁹

Despunte comercial del nuevo puerto

En 1766, la Audiencia de Guatemala le concedió a Costa Rica el monopolio del tabaco como incentivo para la pequeña provincia. Tal concesión estipulaba el control gubernamental del cultivo y venta de la cosecha. Sin embargo, el tabaco costarricense era de baja calidad, aspecto que le hizo perder el anterior privilegio. No obstante, durante los años en que estuvo en funcionamiento el monopolio tabacalero, Puntarenas sirvió como puerto de exportación.

*Es posible que debido a los problemas surgidos en el puerto de La Barranca a raíz de los fuertes temporales y la inundación de las bodegas, se optara por el puerto de Punta Arenas, para continuar esta actividad [la del comercio del tabaco], pues ya en 1765 se habla del almacenamiento del tabaco por este puerto para extraerlo a Panamá.*¹⁰

7 González Víquez, Cleto. *La ciudad de Puntarenas*. 1934, p. 5.

8 Quirós Vargas, Claudia. *Aspectos socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción*. UCR: 1976. p. 296.

9 González Víquez, Cleto, *op. cit.*, p. 5.

10 Quirós Vargas, Claudia, *op. cit.*, p. 296.

A partir de ese momento, la actividad comercial del nuevo puerto aumentó. Ante tal situación, se comprenden los esfuerzos de las autoridades de la provincia por lograr su habilitación oficial.

En 1787 se habían construido bodegas para almacenar tabaco; ese año se envían petacas hacia Sonsonate y el Realejo. A los dos años hay en estas bodegas 672 tercios de tabaco.¹¹

Desde su habilitación hasta la primera década de vida independiente, el Puerto mostró un incremento en su actividad comercial, al tiempo que también aumentaba su importancia en la economía nacional. Así, se perfilaba la formación de un nuevo centro poblacional conformado por inmigrantes, quienes, por diversas razones, sobre todo económicas, vieron en el lugar el atractivo suficiente para el desarrollo de sus actividades comerciales, o simplemente el sitio idóneo para lograr el sustento de sus familias.

Es interesante destacar la clase de artículos que empezaron a importarse por este puerto: dos casacas de seda, 22 piezas de encaje del Perú, 13 polveras de indianilla colorada, 2 palanganitas pintadas al óleo azul, 10 pares de medias de seda, 3½ varas de tela azul, 1 cuadro de Nuestra Señora de Belén, 38 piezas de encaje, 2 docenas de botones, 3 ponchos colorados, 4 toallas de vicuña, dos vasos grandes de cristal, 4 vinagreras, 2 limetas, 1 cáliz de cristal, 3 frasquitos de olor, 130 dedales de acero, 4000 agujas, 1 espada de plata, piedra imán, 2 alicates, varias imágenes, 1 campanilla, 4 cortes, 2 escopetas, 3 jabas con loza de Panamá, 25 ollitas y 6 jarros, 7 tazas grandes y 21 pequeñas, 20 platonos de loza, 1 piedra de bayeta azul, 18 pellones chilenos, 1 pellón de Cuzco, 10 ponchos bordados, 5 alfombras bordadas, 2 frazadas, 7 tapices, 3 arrobas, 21 libras de lana, 33 varas de bramante, 2 romanas, platos y ollas de cobre, 3 balanzas con fieles de hierro, 12 platos talavera, 8 platos de loza de Lima, 7 escudillas, 3 basinicas de madera al óleo, 60 arrobas 12 libras de hierro, 30 botijas de aguardiente, 1 campana, 6 botijas de aceite, 12 limetas con vino, 7 limetas de cerveza, libros de medicina y aritmética(...).¹²

En su mayor parte, los productos importados que llegaban a este puerto procedían de Sur América, de sitios como Chile, Perú y Panamá. Se importaban artículos de trabajo y, con mayor peso, de lujo. De igual manera, se utilizó este puerto para la exportación del tabaco hacia las demás provincias del Reino de Guatemala; una vez que el monopolio tabacalero fue cancelado, otros productos, como el café, ocuparon su lugar.

El desempeño del comercio de exportación e importación brindó servicios de relevante importancia para la economía de la Costa Rica de aquellos años; a escala regional, también adquirió la batuta al conectar la costa del golfo de Nicoya entre sí y con otras zonas. Su crecimiento se estaba dando precisamente en esa dirección,

¹¹ *Ídem.*

¹² *Ibidem.*, p. 295.

a nivel comercial; aún no se puede mencionar la existencia de una población debidamente estructurada, pero sí de un firme interés de sectores comerciantes por convertir este punto en un centro de gran actividad.

El 29 de abril de 1814 fue habilitado el puerto de Puntarenas, declarándosele Puerto Principal de Altura, gracias a la intervención del presbítero Florencio del Castillo, representante de Costa Rica ante las Cortes de Cádiz. El nuevo gobernador, don Juan de Dios Ayala, nombró, en julio de 1815, como primer capitán del puerto de Puntarenas, al señor don Antonio Figueroa, un nativo de las Canarias que comerciaba con San Andrés y Panamá.

En el ámbito político-administrativo, fue a la jurisdicción de Esparza a la que le correspondió atender el nuevo puerto hasta el año 1848, cuando el desarrollo, tanto del puerto como de la ciudad, permitió darle una nueva posición político-administrativa. La actividad comercial fue incrementándose, a tal punto que junto al puerto creció el poblado y su poder administrativo, aspecto que le valió para que en el año 1848 fuese declarado cantón y asumiera el liderazgo de la región.

El incremento de la actividad comercial se aceleró a partir de su habilitación, tanto interna como externamente,

Durante los primeros años del siglo XIX se exportó tabaco del estanco de Punta Arenas hacia Acapulco...en cuanto a exportación e importación, evidencia que en Punta Arenas hubo un desarrollo económico más acelerado que en La Caldera. El final de este último fue la emisión de una Orden Real, del 21 de setiembre de 1814 que dice: Teniendo el Rey en consideración que la provincia de Costa Rica carece de puerto inmediato habilitado para exportar sus frutos, y proveerse de los géneros y efectos que necesita. Y deseando proporcionar el aumento que es susceptible, se sirve habilitar el puerto de Punta Arenas en el Sur.¹³

La habilitación como puerto de Altura le dio a Puntarenas el rango necesario para aumentar su actividad mercantil. Costa Rica necesitaba tanto de un producto que lo vinculara al mercado internacional como de un puerto que le propiciara estabilidad en la diplomacia económica internacional. En los años posteriores a la habilitación, su margen de acción se extendió a la importación y exportación de todo tipo de productos, tanto del norte y sur del continente como de Europa.

Se puede afirmar con entera propiedad que la vida del puerto comenzó con el decreto de las Cortes Españolas promulgadas en 1814 habilitándole, por más que desde mediados de siglo XVIII le visitaron buques de alto bordo, que sus costas fueron lugar favorito de pescadores y que dentro de su perímetro hubiese uno que otro rancho perdido.

La oficialidad del Puerto vino entonces a ratificar la importancia económica de este, pues, como se ha visto, el lugar era escenario de la actividad de buques de carga, al tiempo que empezaba a atraer a futuros pobladores que se aprovecharían de

¹³ *Ibidem.*, p. 297.

las riquezas proporcionadas por el mar. A través de los años, como ya se verá, fueron diversos los intereses e intentos por trasladar este nodo comercial; de manera que es el primer grupo de pobladores asentado en la zona el que tiene que lidiar con la situación y enfrentarla. Es quizás esta la razón que permitió a los nuevos moradores provenientes de diferentes lugares (nacionales y extranjeros), construir, de forma temprana, el sentido de pertenencia e identidad.

Zona de riesgo e inestabilidad de la población porteña

Para el año 1834, por Ley N.º 59, del 9 de abril (ratificada por el Gobierno Federal un año después y puesta en práctica en 1837), se decide trasladar el puerto a Caldera, debido a los peligros naturales de los que podría ser víctima la ciudad.

Ante la amenaza de que el mar inundara el poblado, la legislatura del país propuso al Gobierno Federal trasladar la comunidad a Caldera, lugar donde se podría levantar un hermoso poblado; además, este brindaba protección a los buques por ser una zona más profunda, que les ofrecía facilidades a los de mayor calado. A su vez, “La Punta” es vista como un lugar riesgoso por la constante amenaza de que la zona sea lavada por el mar. El ministro general del presidente Morazán, Miguel Saravia, menciona la inestabilidad geográfica de La Angostura, la cual, a su criterio, podía llegar a desaparecer; es por ello que la construcción de una calzada hacia Puntarenas resulta casi ilógico, en vista de que antes de 1835 Puntarenas contaba con una población de 800 habitantes, fondas y lo necesario para vivir. La intención de Morazán al apoyar la medida crea dudas, máxime cuando la ciudad fue saqueada el 15 de setiembre por sus hombres.

Con el posible traslado del puerto a Caldera, en 1834, Carrillo hace desmontar 10 manzanas de terreno para conceder gratuitamente un solar¹⁴ de 50 varas en cuadro a cada colono que se fuese a vecindar en Caldera. Los solares en La Caldera se pusieron a disposición de los colonos porteños para facilitar el traslado de toda la población hacia el nuevo sitio designado; sin embargo, hubo resistencia por las malas condiciones del sitio, y la idea de trasladar la población de Puntarenas a Caldera no prosperó, fueron pocos los que mostraron interés en construir un nuevo asentamiento.

Para 1837 el traslado no se había hecho efectivo; eso, unido a la petición de los pobladores, hizo que el jefe de estado Braulio Carrillo contratara al ingeniero Enrique Cooper para que hiciera un avalúo sobre la factibilidad del puerto de Puntarenas; este resultó favorable, lo cual llevó a que Puntarenas entrara, una vez más, en funcionamiento.

Carrillo veía el puerto de Puntarenas como punto estratégico, ya que en la época estaba en auge el cultivo del café y el lugar cobraba importancia como sede de firmas de renombre. Junto a ello, el puerto en Caldera presentaba serios peligros por su insalubridad, lo que le costó la vida a muchas personas; es así como Carrillo le dio el golpe final en el decreto del 26 de febrero de 1840:

¹⁴ El término hace referencia a una porción de terreno.

Todos los puertos de Centro América sitiados en el Pacífico son mal sanos, pero a este se le consideraba como mortífero. Yo había entrado sin aprensión en ciudades donde la peste estaba haciendo estragos; pero en aquel sitio, mirando a la playa, había una quietud de aspecto mortal que causaba espanto... Todos los (hombres) que encontramos estaban enfermos y se quejaban de que el lugar era fatal para la vida humana. El hecho es que estaba casi desierto, y no obstante sus ventajas como puerto, algunos días el Gobierno dio la orden de abandonarlo y de volver al antiguo de Punta Arenas.¹⁵

Lo primero que hay que aclarar es la resistencia del pueblo “porteño” ante la decisión del Gobierno de Costa Rica y la Federación Centroamericana de trasladar la población de Puntarenas a Caldera cuando se consideró la “lengüeta” como lugar inseguro ante los designios de la naturaleza. Pese lo anterior, el 26 de febrero de 1840 fue rehabilitado, definitivamente, el poblado de Puntarenas, aunque es hasta poco más de cien años después cuando la ciudad como tal será debidamente consolidada, no así el puerto, que en la década de 1970 es trasladado a puerto Caldera, perteneciente a la jurisdicción de Esparza, aunque en el nivel administrativo mantiene sus vínculos con el gobierno local de Puntarenas.

Justificando la rehabilitación de Puntarenas, Carrillo señala:

En atención a que la costa de Caldera habilitada por decreto federal de 23 de enero de 1835 para el comercio marítimo que ha puesto en consternación al comercio, a los arrieros y a todos los que por necesidad tocan ahí, anulándose los esfuerzos del gobierno y los sacrificios pecuniarios hechos para mejorar dicho puerto; con presencia de los informes vertidos por la comisión especial que ha practicado el reconocimiento de la Costa, y por los Jefes Políticos Departamentales, en orden a la opinión y deseos públicos. Considerando de todo, que satisface por completo el puerto de Puntarenas, por su salubridad y comodidades, se rehabilita.¹⁶

Para 1844, una vez más, la intranquilidad vuelve a tocar la puerta de los puntareños por cuanto la Sociedad Itineraria, encargada de la construcción de caminos, lanza la idea de suprimir el camino a Puntarenas para dar énfasis a la ruta Pacaca-Tivives. Con la aprobación de esta propuesta, el Puerto se trasladaría al punto final de la carretera; para su suerte, la moción no tuvo mayor trascendencia. La Sociedad Itineraria acordó que el puerto permaneciera en Puntarenas por las razones siguientes:

- Los gastos que le demandaría al fisco y la gran cantidad de terreno desperdiciado.
- No existen, o no se conocen otros lugares que presenten las cualidades que demuestra Puntarenas.
- La necesidad de conservar la “puntilla” y el edificio de la aduana; de lo contrario, se incurriría en grandes gastos.

15 Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX*. EDUCA: 1982, pp. 52-53.

16 De Paula Amador, Francisco. *Pro Puntarenas*, p. 9.

- Hay necesidad de mejorar el edificio de la aduana y crear más almacenes, consecuencia del continuo aumento de las importaciones.
- El funcionamiento de la Sociedad Itineraria.¹⁷

Además de los motivos expuestos, hay otros alegatos en favor de la permanencia del puerto de Puntarenas, lo que le valieron el decreto de ratificación en 1840:

El estero que se forma en la Punta es navegable; muy dentro pueden caer buques de un tamaño regular y posee la gran ventaja de estar abrigado contra todos los vientos y la facilidad para el embarque y desembarque y para la carena y composición de buques. Ningún otro punto de la costa ahora descubierta presenta tantas cualidades reunidas, pues aún además de las referidas, cuando las fragatas de tonelaje mayor no puedan entrar en el estero y haya mal tiempo afuera, tienen el recurso de ir a fondear en el famoso puerto llamado Inglés, en la isla de San Lucas, libre de todo daño, con recursos para carenar, reparar y abastecer de todo para una expedición marítima.¹⁸

La Junta Itineraria trabajó para reforzar el camino tan frecuentado por las carretas a Puntarenas. El Gobierno de Costa Rica autorizó que esta Junta construyera los diques o calicantos que la “Puntilla” necesitaba para su permanencia; esto, con el fin de evitar que la acción del mar diera al traste con la población. De cierta manera, el estero valió como escudo protector ante las dudas de que las embarcaciones pudieran correr algún riesgo.

Al mismo tiempo, otra iniciativa defendía la instauración del puerto en un punto diferente: Tárcoles; de esta manera, no solo se estaba defendiendo la permanencia de una población en un sitio determinado, sino que, además, en el juego político-económico se consolida el punto portuario principal de Costa Rica en el Pacífico. La defensa de Puntarenas estuvo a cargo de don Felipe Molina (firmaba sus artículos con el seudónimo “El Espectador”), quien, por medio de la prensa nacional, lanzó una auténtica defensa en favor de Puntarenas, lo cual tuvo eco en la población; además, logró la reacción de su opositor, Stiepel (firmaba con el seudónimo de “Aranjuez”), el cual sostenía:

Así aparece más sano que ningún otro punto en el golfo por estar enteramente abierto y franco a la virazón, no como Puntarenas, que recibe este viento como por un embudo, sino lateralmente; y como el suelo es de buena tierra y hay vegetación no se siente el calor excesivo de Puntarenas y presenta campo y playa donde pasearse.¹⁹

El Capitán D’Iriarte, por su parte, se suma a los esfuerzos en defensa de Puntarenas como puerto de mayor rango en el Pacífico:

(...) En Tárcoles los buques no tienen abrigo y además los bajos del Río Grande de que se hallan al norte, ofrecen riesgo por un temporal afuera.

¹⁷ González Víquez, Cleto. *La ciudad de Puntarenas*. 1934, p. 31.

¹⁸ *Ibidem.*, p. 28.

¹⁹ *Ibidem.*, p. 26.

*Por ahora no me parece que haya necesidad de mudar el puerto. En cuanto a conveniencia, Tárcoles, que es el único punto propuesto hasta ahora para la traslación, no se puede decir que en invierno los buques puedan permanecer sin riesgo en él. No hay tampoco datos fijos para calcular su salubridad. Con todo, es siempre un punto muy importante para Costa Rica y el único que después de Caldera presenta facilidades para el tráfico exterior, en caso de perderse Puntarenas, por cualquier accidente, motivo o acontecimiento. Concluiré, Señor Presidente, presente con toda la traslación del puerto, se perdería un comercio considerable que tiene Puntarenas con todo el Golfo de Nicoya en cueros, carne, etc. Puede ser que en Tárcoles esto fuese compensado por las hermosas haciendas de ganado que van a hacerse en aquel puerto y la proximidad del camino al interior, como se me asegura.*²⁰

De la cita anterior es importante considerar algunos elementos: aunque de las propuestas consideraron otros puntos sobre el litoral pacífico como puerto principal; recuérdese que en esta época había problemas de comunicación entre el centro del país y el litoral caribe; la propuesta de mayor peso apoyaba la instauración del puerto en Tárcoles. Sin embargo, Puntarenas contaba con trayectoria desde la época colonial, tanto por la conexión del centro con un punto periférico en el Pacífico (simultáneamente en el nivel regional jugaba un gran papel respecto de los pueblos ubicados en la “costa”²¹) y con Guanacaste.

Para la permanencia del Puerto en este lugar pesó, especialmente, su salubridad, que aunque no era la óptima, se encontraba en una situación de superioridad en relación con los otros puntos propuestos.

Una vez más, el año 1864 trae consigo el peligro de trasladar el puerto a Caldera, esta vez por problemas en materia de salubridad, lo que, al mismo tiempo, revivía la idea de inestabilidad geográfica, ya que durante la estación lluviosa las aguas que acumulaban en “La Punta”; era tal la situación, que el tránsito por ciertas vías se limitaba al uso de botes. A partir de ese momento, los trabajos sanitarios se hicieron puntualmente; fueron los mejor llevados, los de constante mantenimiento y reforzamiento ante la erosión provocada por las corrientes marinas; tal refuerzo se hizo mediante paredones, antecesores de los actuales “rompeolas”.

Aspectos político-administrativos

En noviembre de 1825, Costa Rica es dividida en dos departamentos administrativos: Oriental y Occidental. En 1835 se hace una reconfiguración, por Ley N.º CV del 24 de marzo, en donde, además de los dos departamentos antes citados, se agrega el de Guanacaste. Por su parte, el Departamento Occidental quedó conformado de la siguiente manera: ciudades de Heredia y Alajuela, Villa de Barba y poblaciones de Pacaca, El Mineral del Aguacate, Esparza y Puntarenas. Ante esta

20 *Ibidem.*, pp. 27-28.

21 Pueblos ubicados en la península del golfo de Nicoya.

división político-administrativa, Puntarenas permaneció supeditada, como lo había estado desde los tiempos de la Colonia, a Esparza.

En 1848 se crearon las provincias de Costa Rica: San José, Heredia, Alajuela, Cartago, Guanacaste y la Comarca de Puntarenas. Debido a que Puntarenas no contaba con los 30 000 habitantes requeridos para ser declarada provincia, obtuvo la categoría de Comarca,

*el 6 de diciembre de 1848, a pocos meses de creada la República, fue emitido el decreto N.º CLXII para redefinir sus límites y crear Provincias, cantones y parroquias. En su artículo cuarto especifica que el puerto de Puntarenas formará una Comarca separada, y se gobernará de una manera especial en su régimen interior(...)*²²

Puntarenas, hasta la fecha del anterior decreto, estuvo supeditada a la tutela administrativa de Esparza. Por la intensa actividad económica y la presencia de personas influyentes radicadas en el sitio, mantuvo cierta autonomía, la cual es legalizada por el decreto, pero que, en realidad, ya se daba en la práctica. Tres años más tarde, siguiendo el camino de “ascenso” administrativo, fue emitido el decreto N.º XXXIX, que creaba el cantón de Puntarenas, que viene a tener como cabecera al poblado del mismo nombre. A partir de este momento, Puntarenas asume el liderazgo regional, tanto en términos económicos como político-administrativos.

Con estos decretos, el poblado de Puntarenas se convierte en el eje del movimiento regional y en su centro administrativo, concentrando, a la vez, la mayor parte de las actividades económicas y las obras de infraestructura de bien social; en general, presentó una cantidad de atractivos que le permitieron constituirse en receptor de la migración.

Es importante recordar que este puerto era el punto obligatorio por donde pasaba la ruta entre el noroeste del país y el centro; por ello y por la alianza de la población con la firma Mora, la participación del sitio en la guerra contra los filibusteros fue activa, como sede de asistencia a las tropas; incluso, el impacto provocado por la peste del cólera llevó a la saturación del antiguo cementerio y a la apertura de uno nuevo.

El 17 de setiembre de 1858, la población recibe la noticia de la declaración de ciudad, justificado en el aumento de su población y de la actividad comercial, así como por la participación en la Campaña Nacional. Posterior a esta (1856-1857), se da la creación de las ilustres representaciones provinciales, que concedieron a cada entidad provincial el manejo de sus propios asuntos, dejando a los pueblos y villas en manos de jefes políticos; por eso, aunque Puntarenas no era provincia, tuvo la primera Corporación en 1863.

Entre 1867 y 1874, la administración local de Puntarenas enfrentó inconvenientes para encontrar conciudadanos idóneos que asumieran estas funciones, ya que gran parte de la población era extranjera y no se contaba con ciudadanos nacionales que fungieran en el gobierno local. La injerencia de los extranjeros queda claramente evidenciada en la composición de la población porteña.

²² Quirós Vargas, Claudia. Doc. presentado a la Sala Cuarta. 1991, p. 8.

Habrá que esperar hasta el año 1909, cuando bajo una nueva división territorial, se establecen las siete provincias de Costa Rica; Puntarenas es así incorporada dentro de este rango. Posteriormente, la composición y número de cantones variará:

(...) la provincia de Puntarenas comprende el cantón de Puntarenas como se había fijado en 1851, el cantón de Esparza y, previos los estudios oportunos, el Ejecutivo presentará en las próximas sesiones ordinarias un proyecto para la creación: 1° del cantón de Osa, el cual se formará de las poblaciones de El General, Buenos Aires, Térraba, Boruca, Cabagra y Golfo Dulce.²³

Puerto franco

En 1847 se declaró a Puntarenas puerto franco. El sentido de esta declaratoria radicaba en establecer legalmente el libre mercado mediante una gran cantidad de artículos. Hubo quienes pensaron que ese podía ser el portillo para favorecer el contrabando, por lo que se creyó que lo más conveniente sería reducir la franquicia a la isla de San Lucas.

La declaración de puerto franco contribuyó a aumentar la circulación de personas y buques, así como el comercio. A su vez, estos aspectos impulsaron al Gobierno a proporcionar al pueblo la categoría de Gobernación, el 25 de febrero de 1848. Con esta declaratoria de la franquicia, se perseguía aumentar el tráfico comercial que, para aquel entonces, ya había aumentado su importancia en el tráfico de mercancías, tanto de entrada como de salida, excepto el tabaco labrado o en rama, la pólvora y el aguardiente, por tratarse de monopolios fiscales. Por otra parte, a los comerciantes se les brindaban las mejores condiciones, con el fin de propiciar un ambiente idóneo para el libre mercado.

(...) a los barcos no se le cobran impuestos de anclaje o tonelaje, ni derechos a las mercaderías, excepto cuando las llevan al interior, para lo cual hay una aduana en un punto llamado la “Río Grande de la Garita(...)²⁴

La ley que autorizaba la franquicia era explícita en cuanto a la temporalidad, ya que debía comenzar el 30 de setiembre de 1847 y terminar el 30 de setiembre de 1850. El 4 de setiembre de 1847, se anula la franquicia en San Lucas y la libertad de comercio queda restringida a Puntarenas, desde la “Puntilla” hasta la Angostura. La franquicia sigue vigente hasta 1860, aunque de manera ilegal, ya que en 1850 no se reestructuró la iniciativa. Sin embargo, pese a los alegatos de los puntarenenses, la franquicia llega a su fin por iniciativa del diputado Braulio Morales.

En relación en el puerto franco:

Considera indispensable dar tiempo a los especuladores para que fabriquen sus casas y almacenes en la isla de San Lucas y que, mientras tanto, se

23 Murillo, Marielos y Fernández, Rodolfo. *Puntarenas: 3 estudios sobre su historia*. Imprenta del CUP, 1983, p. 161.

24 Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX*. EDUCA: 1982, p. 277.

*establezca la franquicia comercial de Puntarenas, para lo cual pudiese señalar el término de un año, declarando que, expirando éste, el lugar privilegiado será la isla de San Lucas y no Puntarenas, pero que siempre queda el arbitrio del Estado de continuar o no la franquicia. Por este medio se salva todo compromiso y siempre que la medida no haya proporcionado las ventajas que se apetecen, el Congreso, con informe del Gobierno, la abolirá enteramente y restablecerá el antiguo orden de las cosas.*²⁵

La Puntarenas de mediados del siglo XIX se encontraba habitada por personas ligadas a la vida comercial, quienes, en muchos casos, figuraban dentro de la esfera pública en importantes puestos. La firma Mora es un ejemplo; mientras don Juan Rafael Mora era presidente de la República, mantenía nexos comerciales desde la ciudad de Puntarenas, y su cuñado, el General José M.^a Cañas se desempeñaba como gobernador.

Como puerto, Puntarenas captaba con gran facilidad la migración, no solo de personas provenientes de diferentes puntos del país sino, y en gran proporción, de extranjeros. Esto le permitió albergar firmas de renombre que veían en el puerto franco una opción segura para obtener mayores ganancias.

Los defensores de la franquicia se encargaron de mostrar solo la parte positiva, mas hubo quienes se opusieron por ver en ella una amenaza a sus intereses, como se lee en la siguiente denuncia:

Son muchos los males que produce la franquicia de introducir carnes saladas en este puerto: los hacendados, la salud pública, y el fondo municipal, se reinserten de la frecuente introducción de carnes. Me asisten motivos muy fundados para creer de modo muy positivo, que la mayor parte de los vendedores, son de aquellos que van a las costas a sorprender en los bebederos de agua a los animales de los hacendados, cuyos clamores demandan imperiosos medidas que les garanticen sus propiedades.

Muchos datos evidentes me han persuadido que en las costas de los hacendados se aprovechan las reces que mueren picadas de culebra, o por otra enfermedad,[...] corren a beneficiarlos para el consumo de este puerto, y de esta manera la salud pública está comprometida de una manera evidente.

Aunque las carnes que se introducen deben pagar un derecho módico a beneficio de los fondos de este Puerto, produce muy poco, porque la mejor vigilancia no es suficiente a contener los fraudes que cometen los introductores.

Réstame manifestar que al proveer la introducción de carnes saladas en este Puerto, se da garantías al hacendado, se protege a la salud pública, se incrementan los fondos, y se favorecen los intereses de una multitud de personas que tendrían en este Puerto un nuevo giro de qué subsistir; pues que es claro que no introduciéndose de carnes saladas debe aumentar la matanza,

25 González Víquez, Cleto *op cit.*, p. 42.

*porque entonces el consumo será triple, y de consiguiente se ocuparán muchas personas en hacer jabón porque cesando la introducción de carnes saladas se disminuyen aquellos artículos, mientras que aquí se aumentan y de este modo se protege la industria de esta población.*²⁶

La ciudad

De 1814 a 1821, aproximadamente, el principal producto que se exporta por Puntarenas lo constituye el tabaco; posteriormente, la actividad minera y el cultivo de café (este último en especial), reactivaron la vida marítima y comercial del puerto. La reglamentación de la actividad comercial por el puerto de Puntarenas se tornó necesaria al incrementarse el movimiento portuario, tanto en el ámbito legal como clandestino.

*“La Junta Superior de Gobierno, en sesión del 16 de junio de 1823, tomó en consideración el desorden y abandono en que se haya el puerto de Puntarenas, en perjuicio de la Hacienda Pública, con la falta de un capitán y la introducción clandestina de efectos mercantiles...ya por los pasajeros o por el mismo dueño del buque o ya por el capitán y marines, los cuales trayendo por alto varios efectos de ropa y otras cosas, sin presentarlos al administrador de alcabalas, sin embargo, de que públicamente los venden sin pagar derecho alguno.”*²⁷

En la primera mitad del siglo XIX, era posible encontrar veleros provenientes de países europeos, así como compañías mexicanas y panameñas que se dedicaban a la sustracción de madre perla.

La extracción de perlas movilizó a inversionistas, sobre todo extranjeros, hacia Puntarenas. Revisando los *Viajeros*, de don Ricardo Fernández, se encontraron crónicas que mencionan la inversión de empresas panameñas dedicadas a la extracción de perlas. Existían pescadores que trabajaban, exclusivamente, en la extracción de este producto; el proceso era rudimentario y se realizaba “a puro pulmón”.

A lo largo de 1800, Puntarenas fue el escenario de intercambios comerciales entre grandes firmas nacionales y extranjeras, quienes dieron vida a la población que se hará llamar así misma “puntareña” y posteriormente “porteña”. Los propios visitantes se encargaron de retratar el lugar en sus crónicas.

Durante la mayor parte del siglo XIX, será Puntarenas el principal puerto de Costa Rica, aspecto que redundará en beneficios para el desarrollo de la ciudad y la población. Embarcaciones procedentes de diversos puntos (Cuadro N.º 1) del orbe llegaban hasta el puerto del Pacífico costarricense, cargadas de productos de su lugar de origen, los cuales eran prontamente acarreados por nativos hasta los edificios de aduana, para luego seguir hacia el Valle Central.

26 Serie Municipal, N.º 9565: fols. 37, 38, 39.

27 *Ibidem.*, p. 12.

Cuadro N.º I
Movimiento Marítimo del Puerto de Puntarenas durante
la primera mitad de los años 1850

Procedencia	1850		1851		1852		1853		1854	
	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje	Barcos	Tonelaje
Inglaterra	20	4775	25	6776	23	5459	17	4819	6	1529
Estados Unidos	13	3163	22	4726	13	2738	11	2177	11	1820
Francia	4	888	55	1151	5	1390	2	506	2	683
España	2	616	2	580	7	1407	5	823	2	560
Hamburgo	-	-	1	102	6	900	3	332	5	950
Dinamarca	7	1271	1	127	5	849	-	-	-	-
Bélgica	3	750	-	-	1	255	-	-	-	-
Cerdeña	1	255	3	543	3	856	3	675	8	1444
Bremen	-	-	1	120	-	-	-	-	-	-
Prusia	-	-	2	504	-	-	-	-	-	-
Chile	3	685	3	683	10	1967	4	655	6	770
Perú	4	618	10	1475	1	49	8	1247	7	1103
Nueva Granada	11	941	-	406	7	934	5	315	9	654
Ecuador	5	186	2	68	1	67	1	36	-	-
Costa Rica	3	90	8	504	18	1363	10	1070	13	1198
San Salvador	-	-	-	-	3	450	9	1018	-	-
México	-	-	-	-	1	50	1	137	-	-
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	3	350
Total	76	14242	91	17735	103	18479	80	14075	72	11061

Fuente: George Squier, Ephraim. Los estados de Centroamérica.

En: Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el Siglo XIX*. EDUCA. 1982, p. 278.

Entre las banderas de las embarcaciones que más frecuentaban el puerto, estaban las de origen inglés y alemán, lo que conllevaba la presencia de firmas de dicha procedencia. La llegada de embarcaciones inglesas muchas veces se recibía con toda pompa; como parte de los actos protocolarios, el capitán del barco solicitaba al comandante de puerto permiso para atracar una vez que había saludado la bandera nacional con veintidós cañonazos.²⁸

La ciudad estaba dividida en dos distritos: el de Oriente que comprendía la parte del pueblo, y el Poniente, donde se ubicaban las bodegas y todos los edificios de la “Puntilla”; esto, para hacer más fácil el ejercicio de la administración y la justicia. Para el año 1848, el Gobierno decidió dar terrenos baldíos para la construcción de nuevos edificios en la parte del “poniente”, lugar hacia el que, en años posteriores, se ampliará el casco urbano.

La vida se fue desarrollando a lo largo del estero por tratarse del sector que, por su ubicación geográfica, facilitaba la llegada de pequeñas embarcaciones a los modestos muelles de atracó.

*Actualmente la población sólo se desarrolla del lado del estero, extendiéndose desde la Puntilla, donde se encuentran los edificios de la aduana y el cuartel, como dos millas desde el poniente, en dirección paralela a la ribera del mismo estero y con más o menos anchura.*²⁹

El sector de la playa se encontraba prácticamente desocupado; por lo tanto, las primeras viviendas empezaron a construirse donde se realizaba la mayoría de los movimientos comerciales en el lado del estero; es esta localidad donde posteriormente se consolidará la “Calle del Comercio”, lugar en que se levantará el edificio del mercado y los almacenes.

Tanto las calles como las aceras eran de arena; estas, en época seca, se convertían en una trampa natural para transeúntes, en vista de los remolinos que se formaban:

*(...) está todo formado de arena floja en que los pies se hunden varias pulgadas a cada paso y constituye la residencia más desagradable, porque cuando sopla viento todo se cubre de una arena fina que penetra hasta los últimos rincones de las casas...Y extraño es decirlo, pero en todas partes de la punta se encuentra agua dulce de la mejor calidad, excavando a una o dos yardas de la superficie. Parece ser agua de mar que se filtra pasando por la arena fina, y es un ejemplo singular de la purificación del agua salada en tan corta distancia(...)*³⁰

Don Manuel Castro fue el primer Comandante de Puntarenas que contó con las atribuciones que las leyes dan a los gobernadores, políticos departamentales, jueces de primera instancia y alcaldes constitucionales, además de las que se dan al comandante y ayudante de puertos, por lo que midió y repartió solares hacia la Punta, según orden N.º 304, del 3 de julio de 1848.

Puntarenas se vislumbró como una ciudad cosmopolita, donde no se limitó la inmigración, es por esta razón que se convierte en centro receptor de migración extranjera por excelencia. Puntarenas contaba con hoteles, como el Hotel Americano³¹, que aunque no era una edificación de lujo (por el contrario, se trataba de una casa vieja), albergaba a visitantes y comerciantes, en el caso de que estos últimos no hubieran adquirido una casa de veraneo.

La adquisición de casas de veraneo por parte de los grandes comerciantes se produjo en los buenos tiempos de la producción cafetalera, la cual puso en movimiento a cientos de carretas que se dirigían hacia el lugar, cargadas de producto con destino al exterior.

29 *Costa Rica de Ayer y Hoy* (edición bisemanal). Puntarenas, Costa Rica. Año 1, julio-agosto 1950. N.º 3, p. 3.

30 Fernández Guardia, *op cit.*, p. 108.

31 *Ibidem.*, p. 344.

*En este año (1845) la exportación de café alcanzó a unos 50 000 quintales y se espera que en tres años más llegará a 100 000 y, por supuesto, las exportaciones irán en proporción.*³²

El viajero Wilhelm Marr, quien pasó por Puntarenas en el año 1843, describe cómo la población se fue concentrando a lo largo de una calle principal donde resaltaban las casas comerciales, sobresalientes por ser más grandes que las casas de habitación y por estar construidas de madera (por lo general, las casas de los vecinos estaban construidas en palma), incluso, quienes tenían mejor posición económica las edificaban con madera de cedro; en la punta sobresalía un edificio de madera grande que se utilizaba como aduana.

El comercio se concentró en la calle principal, la cual se extendía a lo largo del estero (donde hoy está la “Calle del Comercio”). El lado de la playa estaba lleno de monte y árboles. La iglesia vieja era de madera, y estaba montada sobre estacaones para evitar que durante la época lluviosa el lugar se inundara, precisamente para ese período. Las “playitas” aún no tenían el malecón que las protege (construido posteriormente por don Enrique Mac Adam Ravelo, por contrato que hizo con la municipalidad).

En 1852 surgió la idea de construir un hospital llamado San Rafael, ya que se necesitaba con urgencia, en vista de la cantidad de arrieros y carretoneros que llegaban hasta ahí sin contar con familia en el lugar. El movimiento de carretas del centro del país hacia el puerto era grande, al igual que el comercio por cabotaje; del centro traían café y otros productos propios de la zona, y de Puntarenas la sal y arroz chino importado. La llegada de barcos era casi continua, por lo que se mandó construir un faro para evitarles problemas a los buques. Ambos factores reflejan la intensa actividad del lugar, tanto en tierra como en agua.

En 1858, Puntarenas es declarada ciudad por lo mucho que aumentó su población. Para ese año, esta era una indiscutible zona de paso para todas aquellas personas que vinieran del norte hacia el centro del país y viceversa.

No se puede hablar de Puntarenas sin detenerse, al menos un momento, en una porción de terreno, que aunque no forma parte de la ciudad, sí le da vida y mantiene una fuerte correlación entre las dos partes; se trata de los distritos de Cóbano, Lepanto y Paquera, comúnmente conocidos como los “distritos de la costa”. Desde siempre ha existido una gran actividad comercial entre la lengüeta y las comunidades ubicadas en el Golfo, por lo que en 1846 la Junta Itineraria impuso un arancel obligatorio para el servicio de lanchas, bongos, botes y otros.

32 Aguilar de Zúñiga, Hilda. *Apuntes cronológicos de la ciudad de Puntarenas*. IFAM, 1961. p. 11.

La economía de la ciudad de Puntarenas

Introducción

El café ha servido para la producción de cientos de trabajos que han plasmado paso a paso el desarrollo histórico de Costa Rica. Mucho se ha escrito sobre tanpreciado producto como precursor de la incorporación de este país al sistema económico mundial y como proporcionador de la base financiera para el posterior desarrollo de su sociedad, cultura e infraestructura. Ante todo, se trata de obras que plasman el paisaje del Valle Central y que dejan por fuera la participación productiva de los pueblos no cafetaleros.

Cuando se lee este tipo de trabajos, por lo general se ve el estudio de la trama productiva y financiera que involucró al producto en mención: los pintorescos paisajes cafetaleros, sus pueblos y sus gentes. Sin embargo, ¿qué pasaba más allá de estos? ¿Qué papel jugaban aquellos pueblos no cafetaleros? ¿Qué otras actividades económicas se desarrollaban?

Puntarenas, como puerto, surgió ante la necesidad de ubicar en los mercados internacionales los productos costarricenses de exportación. Con el repunte del café como principal producto de exportación, este puerto conoció momentos de auge que le sirvieron como base para consolidar su permanencia en el lugar; además, en forma paralela, se desarrollaron las actividades económicas y sociales propias del lugar.

El puerto

Fue el puerto¹ el que le permitió tomar vida a la ciudad de Puntarenas (o al Puerto²). Si bien es cierto, aunque desde 1814 este lugar empezó a funcionar legalmente como puerto oficial, el desarrollo de las obras de infraestructura no se dio de la noche a la mañana. La construcción de estas les tomó años de esfuerzo y maduración³ a los grupos locales.

1 El “puerto”, con minúscula, es la obra de infraestructura que facilita el contacto de las embarcaciones con la costa.

2 “Puerto”, con mayúscula, se le hace llamar a la ciudad de Puntarenas. Si bien tanto Limón como Puntarenas son puertos, el lenguaje colectivo identifica al “Puerto” con Puntarenas.

3 Maduración en el sentido de que los grupos locales organizados no dieron un paso significativo, en la construcción de obras de infraestructura de mayor tamaño, hasta no estar seguros de que el puerto, y por ende la ciudad, no serían por ningún motivo desplazados del lugar.

Hasta el año 1872, durante la administración de Tomás Guardia, por contrato establecido con Arnoldo Knhor se construyó un muelle de hierro⁴, ubicado contiguo a “Los Baños”. No obstante, este muelle presentó algunos problemas. El muelle era pequeño en relación con las naves que necesitaban atracar, es por ello que se utilizaron embarcaciones más pequeñas para establecer contacto con el muelle.

En vista del fuerte incremento en el volumen de las exportaciones, la situación se tornó inoperante en este muelle, lo que hizo evidente la necesidad de un puerto más moderno. Al mismo tiempo, el número de embarcaciones y la cantidad de mercancías intercambiadas experimentaron un incremento, lo que demandó un muelle más amplio, con mejores condiciones, y con un mayor número de personas encargados de la vigilancia y supervisión:

El número de vapores y veleros que han entrado al puerto durante el año ha sido de 71, trayendo carga para este puerto en cantidad de 16.451 toneladas y cargando a su regreso productos del país en cantidad de 611.795 Kg. entre café, caucho, pieles, cueros de res, semilla de cedrón, cacao, oro en barras, mollejones, etc. El cuerpo de resguardo, con la nueva organización, se resguardó a 5 plazas y ha quedado muy deficiente para poder organizar bien la vigilancia nocturna en la aduna y muelle del estero, que se hace necesario alternando de modo que los desvelos de su personal no sean exagerados para que los guardas no se duerman durante el servicio; y con el corto número que hoy tiene, no es posible hacerlo así, por cuya razón creo necesario aumentar el número de 12 guardas que tiene ahora a 15 que me parece suficiente número para hacer un buen servicio de vigilancia.⁵



Foto N.º I. Antiguo muelle de hierro, ubicado en el costado oeste de “Los Baños”, emplazado cerca del antiguo edificio de la aduana (Colección Museo Histórico Marino de Puntarenas).

4 *La Gaceta*, 18 de julio de 1873, p. 3.

5 *Memoria de Hacienda*, 1908, pp. 49-50.

Una vez que los productos eran desembarcados, pasaban por la inspección de aduana, posteriormente volvían a ser inspeccionados a la altura de La Chacarita, esto con el fin de evitar cualquier contrabando. Los guardas y comerciantes que con regularidad hacían transacciones en este puerto, mantenían una relación muy cordial, relación que se compraba con coñac⁶ y que en muchas oportunidades daba pie al contrabando en “tierra”. Pese a ello, el siguiente puesto se encontraba hasta la altura de La Garita, en dirección a San José, donde los inspectores eran más estrictos que en La Chacarita.

La ciudad de Puntarenas contaba con un edificio de aduana con su respectivo resguardo de policía; además, tanto Boca de Barranca como Caldera tenían sus propios puestos de resguardo. Estos, dentro de sus tareas, debían vigilar los posibles contrabandos, la extracción de maderas y otras actividades que pudieran alterar el funcionamiento del orden fiscal:

(...) además de tener a su cuidado la persecución del contrabando de aguardiente, atiende el movimiento de cabotaje que se hace con pequeñas embarcaciones, tomando nota detallada de las entradas y salidas, extendiendo pasaportes para las mismas e imponiendo multa al que zarpe sin él, la que ingresa en la tesorería del hospital. También ha percibido algunas cantidades por derecho de explotación de maderas, las que han sido enteradas en la Administración de Licores de aquella comarca. También vigila esta subinspección la pesca de la conchaperla que da regular renta al gobierno y a las municipalidades del puerto y de Liberia para que se haga con las formalidades legales establecidas.⁷

En 1913 el muelle, construido para satisfacer las necesidades de comerciantes y pescadores locales, resultaba poco funcional para las demandas de la época, por lo que debió ser reemplazado por uno más moderno y de mayor calidad. El nuevo muelle, según las cláusulas del contrato celebrado, debía construirse completamente en cemento “chorreado”, y tenía que agilizar el servicio de carga y descarga de productos. Por razones de financiamiento, esta obra fue terminada hasta el año 1930; pocos años después fueron entregados los amplios edificios de aduana⁸. Además de este muelle, se construyó otro a la altura de la “Y” (i griega), a pocos metros de los patios del Ferrocarril al Pacífico, con la intención de facilitar el servicio de carga y descarga de madera, uno de los productos más comercializados de Puntarenas⁹.

La conexión muelle, edificio de aduanas y ferrocarril, fue uno de los aspectos sobresalientes que vinieron a darle un verdadero aire de modernidad a la obra.

Si bien es cierto, aunque con la construcción del ferrocarril hacia el Caribe el puerto del Pacífico sintió una disminución en el número de sus exportaciones, este

6 Fernández Guardia. *Costa Rica En el siglo XIX*, EDUCA: 1982, p. 149.

7 *Memoria de Hacienda*, 1908, p. 134.

8 Cabe señalar la calidad de estas obras; primero se diseñó una estructura de varillas de hierro que posteriormente fue rellenada con cemento, este último material era abundante, en la época por cuanto se utilizaba como lastre que daba compensación a las embarcaciones que venían para llevar los productos que Costa Rica exportaba.

9 Ulloa, Herberth. *El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932)*, 1990, p. 140.

siguió siendo utilizado como puerto principal en el litoral pacífico. Para el año 1933, las maderas, la concha perla y los cueros, figuraban entre los productos más importantes en la exportación (Cuadro N.º 2).

El camino a Puntarenas y los medios de transporte

La construcción del camino a Puntarenas fue una de las metas gubernamentales a partir de 1814, cuando se produjo la habilitación del Puerto de Altura en el lugar. Desde tiempos precolombinos, y de forma más acentuada durante la época colonial, existió una vía de acceso que comunicaba el centro del país con Esparza, ciudad de gran actividad ganadera, que establecía conexión con el norte de Costa Rica.

Cuadro N.º 2
Exportación por el puerto de Puntarenas para 1933¹⁰
En pesos

Producto y cantidad	Costo
79 438 quintales de brasil a 12 reales	12402
30 palos cocobola	225
16 tablonos de caoba	64
1 quintal de copalchí	8
18193 cueros a 10 reales	24265
711 quintales y 3 arrobas, 5 libras zarza a 12 pesos	9686
4 quintales, 28 libras de añil a 8 reales libra	428
4 quintales anís	100
19 ½ quintales pimienta chiapa a \$25	487
665 libras carey a \$5	3598
17478 cuernos	1048
2553 quintales de concha a 6 reales	1845
978 quintales de café	9853
2961 ½ dulce a 4 pesos	11846

Fuente: González Víquez, Cleto, *op. cit.*, p. 16.

La presencia de puertos cercanos como La Caldera, La Barranca y Chomes, entre otros, así como el dinamismo de estos, hacía necesaria la apertura de vías terrestres que los conectaran con las poblaciones circundantes, con el fin de acarrear la producción, la cual se trasladaba desde los puertos hasta el otro lado de la Península.

¹⁰ González Víquez, Cleto, *op. cit.*, p. 16.

Con la puesta en marcha del “Puerto Mayor” en el Pacífico, su repunte comercial, y la consolidación del café como punta de lanza para la economía nacional, aumentó el número de carretas que llevaban el producto hasta el Puerto. La cantidad de tráfico y la época lluviosa llegan a provocar serios deterioros en la vía, lo que vuelve imprescindibles los trabajos de mantenimiento sobre ella. Es necesario considerar que el traslado hasta la costa pacífica no era, de ninguna manera, una faena fácil; estos viajes solían demorar cinco o seis días de camino consecutivo¹¹. Además de la demora, las condiciones para el viaje no eran óptimas.

El camino a Puntarenas

Entre San José y Puntarenas hay un camino de 110 kilómetros de extensión; en él se hicieron muchos gastos, en vista de lo quebrado del terreno y los ríos que lo atraviesan; no obstante, su necesidad fue sentida desde los primeros años del siglo XIX, cuando entró en funcionamiento. En lugar de abrir una nueva ruta para la construcción de esta vía, se aprovechó el camino ya utilizado desde tiempo atrás, de ahí que la edificación de una carretera en ese trayecto ya contaba con obras de infraestructura que facilitaban el tránsito.

Esta obra que no está terminada sin embargo, pero sí bastante avanzada, se hace notar por sus anchos y elevados puentes de ladrillo y piedra, y los espaciosos cobertizos o galeras que a moderadas distancias ofrecen al comerciante y tropas de carguío un refugio contra las continuas lluvias.¹²

En vista de que los puertos más importantes para la llegada del principal producto de exportación, el café, se encontraban en Europa, lo idóneo hubiese sido habilitar un tramo desde el centro del país hasta la costa atlántica. Sin embargo, las dificultades para abrir esta vía de comercio alterna eran aún mayores que los de darle mantenimiento al trayecto en función. Por tal motivo, por más de cuarenta años esa ruta fue la única que permitió el traslado de los productos de exportación de Costa Rica¹³; por ende, la dinámica en la conformación de la ciudad portuaria se vio acelerada, al tiempo que se convertía en el dínamo económico regional donde las poblaciones circunvecinas mantenían nexos estrechos con ella.

Fueron los cafetaleros quienes se preocuparon por darle el mantenimiento requerido a esta vía de acceso, máxime cuando para 1840 el cultivo del café se configuró como producto monocultivista. Para 1843, los principales cafetaleros formaron una organización tendiente a canalizar los esfuerzos por mejorar las obras de infraestructura en las vías de comunicación, tal grupo fue conocido como la “Sociedad Económica Itineraria”. Entre 1844 y 1846, la “Sociedad” organizó la construcción de la carretera que va desde Puntarenas hasta San José,

11 Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. Editorial Costa Rica, 1991, p. 59.

12 Fernández Guardia, *op. cit.*, p. 323.

13 Hall, 1991, *op. cit.*, p. 60.

La ancha carretera hacia Puntarenas revolucionó el transporte en Costa Rica. Se reemplazaron las mulas por carretas de bueyes, cada una de las cuales podía llevar media tonelada de café. El costo de trasladarlo desde San José a Puntarenas se redujo a solo una peso por quintal.¹⁴

A lo largo del trayecto, se podía apreciar un hermoso y variado paisaje, que combinaba los campos sembrados y las elevadas montañas, teniendo, como fondo, el esplendoroso mar, espectador pasivo del desfile de carretas llenas de café.

Dentro de la ciudad, las condiciones de las calles no eran las mejores; se encontraban rellenas de arena suave que dificultaba el paso, y en muchas ocasiones, provocaba el atascamiento de las carretas. Los carretoneros preferían aprovechar la marea baja para pasar por la arena que aún se encontraba dura, siguiendo la línea de la costa.

Por la situación geográfica de Puntarenas, las principales comunicaciones con los pueblos cercanos se establecían por vía marítima; por ese motivo, la relación con las restantes poblaciones circunvecinas le exigía un presupuesto mínimo para mantener los medios indispensables (lanchas) para dicha conexión.

Carretones y carretoneros

Entre los meses de febrero y marzo¹⁵ cientos de carretas tomaban el camino San José a Puntarenas, hasta el puerto, donde se embarcaba casi toda la cosecha de café del país con destino a Europa. ¿Cómo eran las carretas que transportaban tan preciado producto y que se aventuraban entre cinco y seis días hasta llegar a Puntarenas? Thomas Francis Meagher, quien visitó Costa Rica en el año 1858, las describe de la siguiente manera:

Las carretas son vehículos toscos. Un timón sale de un bastidor cuadrilongo, debajo del cual hay un eje empernado. Las extremidades del eje sobresalen por entre discos o ruedas de cedro sólidas, de cuatro o cinco ejes pies de diámetro; las llantas tienen un ancho de cuatro pulgadas(...) Una de estas carretas puede acarrear de 800 a 1000 libras de café.¹⁶

Meagher prosigue su relato diciendo que era muy frecuente que el carretonero se hiciera acompañar de las mujeres de su familia, quienes le brindaban las atenciones que un viaje tan largo demandaba; a ellas se refiere nuestro narrador de mediados de siglo XIX:

Resultaban sociables y sumamente útiles en lo largo del viaje de seis días cuando menos. Muelen el maíz de las tortillas, guisan los frijoles, rebanan los plátanos y los fríen, manejan el hilo y aguja, proveen de agua y zacate a los bueyes y dan prueba de ser, de varios modos, las más cariñosas auxiliares

¹⁴ *Ibidem.*, p. 61.

¹⁵ Fernández Guardia, *op. cit.*, p. 349.

¹⁶ *Ídem.*

*y proveedores de confort de los honrados sujetos que caminan a pie y guían sus dóciles yuntas con el chuzo su ligera vara con punta de acero.*¹⁷

Las mujeres acompañaban a los jefes y/o los hombres de la casa en su asistencia, de igual forma, atendían a los animales que tiraban de la carreta. Ellas matizaban y alegraban el cansado viaje, al tiempo que ayudan a olvidar que aún quedaba mucha distancia por recorrer.

Los hombres, las mujeres y su típico medio de transporte venían a agregarle un particularismo muy propio a la dinámica cafetalera, en la medida en que daban vida al camino recorrido desde San José hasta Puntarenas, así como a su estancia en el puerto. La vida de estas personas se caracterizaba por los constantes viajes desde el centro del país hasta el puerto del Pacífico, vida que venía a dar *vida* al camino mismo que fue testigo silencioso de no sabemos cuántas anécdotas.

Con el fin de darle mantenimiento al camino, que sobre todo durante los meses de lluvia se deterioraba por el paso de las delgadas y penetrantes ruedas de las carretas, se cobró un impuesto que servía para cubrir el mantenimiento del camino y para crear sitios de descanso para los transeúntes.

*“Se percibe un impuesto sobre todas las carretas y se invierte en el sostenimiento de la carretera y la construcción de edificios, que son algo así como los tambos de los antiguos peruanos, para albergue de los viajeros y de las cargas”.*¹⁸

Dentro del mundo porteño, la actividad de las carretas en Puntarenas jugó un papel de trascendencia en el desarrollo del transporte interno del lugar, ante esta situación, el Gobierno de la República estableció un sistema de tarifas que comprendía el perímetro entre el *swicht* (localizado a la altura de los talleres del ferrocarril, donde hoy está la planta de atún) y el hospital.

En el censo de 1927, treinta y dos individuos residentes en Puntarenas declararon dedicarse a la actividad carretonera, precisamente en un momento donde el transporte entre esta ciudad y el centro del país se realizaba por ferrocarril, aspecto que nos hace suponer que tal número es mínimo en relación con el porcentaje que pudo haber existido en décadas anteriores a la construcción del ferrocarril al Pacífico, o en los años cercanos a 1840 con el auge cafetalero; sin embargo, dicho porcentaje es representativo para la época. A pesar de esto, el transporte interno todavía sigue haciéndose en carreta, de ahí que se hubiera dado una reglamentación para rutas cubiertas, según los productos transportados, como puede verse en el Cuadro N.º 3.

Con esta reglamentación, el municipio se aseguraba de que los dueños de carretas brindaran un buen servicio a los usuarios; además, se protegía a estos de pagar tarifas superiores a las correspondientes, de acuerdo con el servicio utilizado. El pago se realizaba tanto por ruta cubierta como por producto transportado.

17 *Ibidem.*, p. 349.

18 *Ibidem.*, p. 279.

Cuadro N.º 3
Ciudad de Puntarenas:
Listado de rutas y tarifas para carretas según traslado de productos y rutas

Productos	Impuesto
Por cada acarreo de mercaderías en el perímetro de la población, comprendido entre <i>swicht</i> y el hospital, que no pase de 459 k	0,50
Por un saco de maíz a la estación del ferrocarril	0,15
Por un saco de maíz a otro lugar de la ciudad	0,10
Por un saco de sal a la estación del ferrocarril	0,05
Por un saco de papas, dulce, etc., a la estación del ferrocarril	0,15
Por un saco de dulce pequeño	0,10
Por cada acarreo de equipaje a la estación del ferrocarril o de este lugar a los hoteles o casas, con peso de 300 k	0,50
Por cada cien pipas	0,50
Por cada cien rajas de leña o plátanos	0,10

Memoria de Gobernación y Policía. República de Costa Rica: 1916, 163.

El ferrocarril

Con el afán de agilizar hacia el puerto el traslado de mercadería (especialmente café) que desembarcaban ahí y cuyo mercado final era el Valle Central, a mediados del siglo XIX se piensa en construir un ferrocarril que comunique el puerto con San José; tal intención fue imposible de concretar en vista del alto costo de la obra, aunque sí se construyó una fracción de este entre Esparza y Puntarenas. Sin embargo, la obra no trajo los beneficios deseados debido al alto costo en las tarifas. Pronto los comerciantes se dieron cuenta de que, por la especulación, no les era conveniente, “(...) *era preciso pagar por un quintal de café, en las nueve millas de ferrocarril, casi tanto como cuesta o podría costar el transporte total en carreta de bueyes o lomo de mula*”.¹⁹

A este ferrocarril se le conoció como el “burrocarril”, pues funcionaba por medio de la fuerza animal. Esta práctica era nueva en Costa Rica, mas no en países europeos que tenían experiencia con ese sistema. A pesar de la inversión que representó la construcción de este tramo ferrocarrilero²⁰, la utilidad fue escasa.

Nadie hace uso de ella, a no ser los cojos, los perezosos, los enfermos y los ciegos. Una mula infeliz hace las veces de locomotora, y es en verdad cosa triste ver a este animal sumiso arrastrando sobre la arena un vehículo vacío

¹⁹ *Ibidem.*, p. 347.

²⁰ De acuerdo con Carolyn Hall, la obra tuvo un costo de 160 000 libras.

*con dos docenas de ventanillas, a lo largo de nueve millas y a velocidad de dos km por hora.*²¹

Por algunos años, el sueño de conectar vía férrea, al centro del país, con alguna de sus dos costas, tuvo que esperar. Con la llegada de los gobiernos “liberales”, la ambición por construir el tan deseado ferrocarril, sobre todo hacia la costa atlántica, llegó a verse cristalizada. De manera simultánea, dieron inicio las construcciones de ambos ferrocarriles²².

La vía hacia el Pacífico tuvo el gran impedimento de enfrentar problemas de tipo económico, pero, sobre todo, inconvenientes técnicos. Los intereses de las diferentes localidades por obtener la complacencia como punto final de la obra, se vieron plasmados en el resultado de las investigaciones dictaminantes en la escogencia del punto terminal; las dos fórmulas de mayor peso eran encabezadas por Tárcoles y Puntarenas.

Detrás de la disputa por lograr ser el punto terminal del ferrocarril, estaba la vigencia e importancia del puerto como tal, de ahí que las partes se valieran de diferentes acciones para lograr la declaratoria en su favor. En la primera oportunidad, Tárcoles ganó la justa, aunque, tras la demora en la ejecución de la obra, Puntarenas contó con el tiempo necesario para sobreponer su posición y lograr la declaratoria final en su favor²³.

En los primeros años del siglo XX, se concluye la construcción del Ferrocarril al Pacífico, obra en la que el Gobierno mostró la experiencia suficiente para no permitir que la obra pasara a manos de empresas internacionales. De esta manera, el Ferrocarril al Pacífico toma características de empresa (con inversión de capital mixto), administrada por el Estado.

Con la conclusión de esta obra, la ciudad de Puntarenas vino a tener un punto en su favor en cuanto al desarrollo logrado en las primeras tres décadas del siglo XX. Una vez que el ferrocarril entra en funcionamiento, trajo consigo grandes beneficios al lugar; por ejemplo, una mayor afluencia de personas que se trasladaban a “veranear”, así como una conexión más eficaz con las ciudades vallecentralinas; pero, afirmar que este ferrocarril fue el promotor del avance que Puntarenas conoció entre 1900 y 1930, sería menospreciar la labor de los grupos locales que, de tiempo atrás, habían luchado por una serie de obras anteriores y posteriores a la construcción del ferrocarril.

Como bien se indica en las *Memorias de Gobernación* en 1912, uno de los aspectos más importantes que le permitió a la ciudad de Puntarenas seguir adelante, e incluso sobresalir como una de las principales poblaciones fuera del Valle Central, fue, además de su floreciente núcleo comercial, la facilidad de comunicación con la capital de la República y con los restantes centros poblacionales del país. Además, como parte de las políticas de fomento local, adquirieron dos carretones (con sus respectivas bestias) para el servicio de limpieza de la ciudad²⁴.

21 Fernández Guardia, *op. cit.*, p. 347.

22 Ulloa Herberth, *El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932)*. UCR: 1990, p. 60.

23 *Ídem*.

24 *Memorias de Gobernación*, 1913, p. 30.

La presencia del ferrocarril permitió el desarrollo de un tipo de economía diferente de la ya conocida, como fue la economía informal. Esta se entiende como el tipo de actividades económicas donde no hay ni un patrono que las respalde, ni un sitio específico en la ubicación de los comerciantes. De esta forma, a lo largo de la línea férrea se instalaron “chinamos”, donde se vendía todo tipo de comida y productos:

Esta Gobernación deseando fomentar la industria de algunos particulares con notable beneficio de interés público, ha dispuesto que en aquellos puntos que en nada impiden el libre tránsito de camino se permite establecer precariamente, en las orillas de él tiendas o chinamos para la asistencia o abastecimiento de los trabajadores del Ferrocarril y demandas frecuentes a cualquier persona que lo solicite pagando lo impuestos de ley sobre sobre tiendas y pulperías y sobre los chinamos un peso cada mes.²⁵

El cabotaje

La actividad de cabotaje, tan practicada desde la época colonial, vino a tener importancia con el crecimiento económico de Puntarenas, pues, hasta el año 1924, el lugar tuvo un servicio bastante irregular, época en la que el Gobierno establece la Jefatura de Lanchas²⁶. Antes de 1910, la Empresa de Vapores y Correos fue la que transportó la mayor cantidad de productos entre los diferentes pueblos de los distritos costeros²⁷. Este servicio era el que permitía establecer nexos con los distintos pueblos ubicados en la costa de la península de Nicoya y, en gran medida, con Guanacaste.

Dentro de los “vapores” de cabotaje utilizados estaba el “Boruca”, que era movido por una máquina de petróleo perteneciente a los señores Swann y Hamilton; dicha embarcación se encargaba de comunicar entre sí a las comunidades localizadas en el golfo Dulce. En el golfo de Nicoya se usaron varios “vaporcitos”, entre ellos el “Taboga” y el “Guanacaste”, de la empresa de don Manuel Barahona. Estos vapores tenían como principal función mejorar el servicio y establecer comunicación con el Departamento de Guanacaste.²⁸ Los vapores pertenecían a empresas de carácter privado, libres de la intervención estatal; por tal razón, fuese por emergencias o por visitas oficiales del Gobierno, era necesario contratar el servicio:

El Presidente de La República acuerda: Que de eventuales de esta cartera, se gire a la orden del Gobernador de Puntarenas, la suma de 50 colones, para pagar a la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya por un viaje del vapor “Castro” a llevar auxilios a los vecinos de Bolsón, en la inundación de octubre pasado.²⁹

25 Serie Gobernación, N.º 7012, fol. 38.

26 Ulloa, Herberth, *op. cit.*, p. 219.

27 Cóbano, Lepanto y Paquera.

28 Despacho de Hacienda, 1903. p. 98.

29 Serie Gobernación, N.º 3291, fol. 7. 1910.

La condición de estos vapores no siempre fue la idónea; constantemente las *Memorias de Gobernación* hacen referencia a la necesidad de adquirir embarcaciones nuevas que se encuentren en un mejor estado.

Los pueblos de la costa

A los distritos de Cóbano, Lepanto y Paquera, ubicados en la península de Nicoya, frente a Puntarenas, se les conoce como los “pueblos de la costa”; además de ellos, también se encuentran otros pueblos pertenecientes a Guanacaste, que hasta con la construcción de la carretera Interamericana (década de 1940), se trasladaba la mayor parte de su producción por Puntarenas. El vínculo comercial entre Puntarenas y Guanacaste se mantuvo activo a lo largo del período que comprende este estudio:

Mantiene un movimiento importante con el comercio del Guanacaste, y por su situación topográfica recibe formalmente todos los granos y productos agrícolas de aquella rica provincia, que son transportados en parte, al interior para el comercio de aquel lugar.³⁰

Debido a la extensión y al tipo de suelo (arena) de Puntarenas, la producción agrícola del lugar, era escasa; en su lugar se recurría al acarreo de granos procedentes de los pueblos de la “costa”, lo que convertía a estos pueblos en el granero surtidor del comercio “puntarenense”. Las crisis agrícolas sufridas en estos lugares eran percibidas inmediatamente por el comercio de Puntarenas, ya que este veía escasear su reserva:

El comercio de esta plaza se encuentra surtido y tiene su mayor preponderancia en la época de verano. Existen buenos establecimientos comerciales e industriales; aserraderos, tenerías, fábrica de refrescos de agua gaseosa, talleres mecánicos y de carpintería, empresas para la explotación de maderas, buenos hoteles, etc.³¹

Durante los meses correspondientes a la época veraniega, la demanda de productos por parte del comercio “porteño” aumentaba, pues se debían cubrir las atenciones requeridas por cientos de vacacionistas. La mayor demanda se concentró en productos típicos de la zona, utilizados en la elaboración de platos tradicionales:

(...) en la comarca el maíz está en la actualidad al precio de cinco reales cajuela y con las hojas que existen son suficientes para el consumo de la población en todo el verano por razón de que se acostumbra en la Comarca hacer la siembra del maíz dos veces al año, y más que todo en la parte proletaria muy poco uso hace de él, sino del plátano que es el que comúnmente se acostumbra. De los frijoles se siente alguna escasez, su precio es actualmente de un ciento por cajuela, de este artículo se provee la Comarca, por una

30 *Memoria de Gobernación y Policía*, 1924, p. 224.

31 *Ídem*.

*parte de los Estados de Centroamérica y por la otra del interior de la República; lo mismo que el dulce que en el día se vende a precio de real y medio el atao. El arroz, lo hay en suficiente cantidad a precio de seis pesos quintal y es provisto de los estados. Harina y azúcar hay suficiente para el consumo de la población igualmente que los demás artículos menesterosos.*³²

Productos típicos de la “costa”, son el maíz, el plátano y el arroz; platillos que no podían faltar en la mesa de ningún puntarenense. Lo común era que se aprovecharan los solares de las casas para su siembra.

No toda la producción era consumida en el lugar; por lo tanto, parte de la cosecha era trasladada hacia el Valle Central, circunstancia que se aprovechaba para traer los productos faltantes en la localidad, como es el caso de la tapa de dulce.

El comercio

El comercio local tomó fuerza en forma paralela, con el incremento en el tráfico internacional de la zona. Los empresarios que se trasladaron con el propósito de establecerse cerca del principal puerto de exportación, fueron los mismos que instalaron los primeros establecimientos comerciales. De 1858 a 1930 algunas actividades económicas variaron, otras se mantuvieron, y el comercio llegó a estar acaparado, en proporciones similares, tanto por nacionales como por extranjeros.

Entre los principales centros de acción económica, como comercios y empresas, los más frecuentes eran las agencias de vapores, para el despacho de mercaderías y de embarque y desembarque; almacenes de mercadería en general, aserraderos, billares, casa de comisiones y préstamos, careyería, caleras, carretones, cantinas, ferreterías, fondas, fábricas de vela, jabón y gaseosas; hoteles, hosterías, joyerías, pulperías, panaderías, perfumerías, refresquerías, tiendas, vinaterías y destace de ganado.³³

Los empresarios y comerciantes se las agenciaron para estrechar amistad con los personeros encargados de la vigilancia y del control para el buen funcionamiento de la economía y el orden público; amistad que les valió, en diferentes ocasiones, evadir parcialmente, el cumplimiento de las leyes que regulaban el tráfico de comercio ilegal. Estas amistades se compraban con licor o mediante “favores”. Este fue un problema serio que los agentes de policía tuvieron que enfrentar, aunque en algunos momentos muchos se vieron involucrados dentro de la misma situación:

Este servicio se ha prestado por los agentes respectivos con alguna regularidad y eficacia, ya que no es posible que todo sea satisfactorio, toda vez que las personas que llegan a ocupar las agencias de policía, en su mayor parte, no tienen las capacidades, independencia y buena conducta indispensables para llenar bien su cometido. Con el exiguo sueldo que disfrutaban esos empleados, no es posible llevar a esos puestos a personas de alguna

32 Serie Gobernación, N.º 3790, fol. 3.

33 ANCR, Serie Gobernación. Listado de negocios para el cobro de impuestos, 1890-1930.

*representación y competencia, circunstancia esta que con frecuencia da margen para que algunos de ellos sufran la influencia de los empresarios y comerciantes de la localidad, tolerando ciertas faltas, principalmente en lo que al cumplimiento de la ley de licores se refiere.*³⁴

El movimiento comercial e industrial, desde sus inicios, tendió a concentrarse hacia el estero, lo que lo convierte en una de las principales arterias económicas locales. Entre los edificios más importantes instalados en esa zona, tenemos el mercado y el rastro. En dirección al oeste, se encuentra el parque Victoria, sitio de recreo y esparcimiento de los lugareños, adonde durante los días de concierto de la banda, era posible conseguir comidas propias del lugar. Al lado de la playa, se encontraba un pequeño “paseo”, uno de los lugares más atractivos para los visitantes provenientes del interior del país; de ahí que constantemente se le practicaran mejoras.

Para 1910 la Corporación Municipal remitió una carta al Ministro de Gobernación, con el fin de declarar el domingo como día de descanso para todo el poblado; por ello, los establecimientos comerciales debían cerrar, contribuyendo así con la salud física y mental de la población comercial.

Se pidió reconsiderar la disposición en vista de que ese era el mejor día para las ventas, tomando en cuenta que el domingo era el día en que las personas de pueblos vecinos aprovechaban para viajar a Puntarenas, escuchar la misa, abastecerse de lo que necesitaban y, de paso, vender lo que producían. Igualmente, los trabajadores de oficinas disponían del domingo para hacer sus compras. Por su parte, los comerciantes y los tripulantes de las embarcaciones alegaron que el descanso dado a los encargados de la carga y descarga en los barcos, provocaba retrasos que afectaban la fecha prevista para partir:

*Los buques también suelen tener apuros, de toda consideración, que un día de demora en los trabajos puede producirles males de mucha gravedad, y quizás de trascendencia. Los que tienen ventas de licores se quejan de tener que pagar grandes sumas, sin poder aprovechar los días de mejor venta.*³⁵

Otra de las actividades importantes era la venta de licores; quienes se dedicaban a ello, se sumaron a la lista de quienes protestaban, contra la disposición de la Gobernación, ya que los trabajadores aprovechaban los fines de semana (días de pago) para pasar por las taquillas y “olvidarse” del diario trajín; de hecho, las taquillas ocupaban la tercera posición en cuanto a cantidad de negocios existentes (Cuadro N.º 4).

Las taquillas estaban entre los negocios más prósperos; hasta los dirigentes locales se disputaban la obtención de una patente para la venta de licor. Una vez conseguida, los comerciantes buscaban la forma de evadir el pago de impuestos:

Leídos los escritos presentados por rematarios de los puestos de venta de licores de este centro y de los barrios de los cuales ponen de manifiesto que

34 *Memorias de Gobernación y Policía*, 1926, p. 298.

35 *Gobernación*, N.º 8857, fol. 59.

*debido a lo crecido del valor en que se remataron dichos puestos, el negocio les ha resultado de todo punto de vista ruinoso con grave perjuicio de sus intereses, evidenciando a su vez la imposibilidad en que se encuentran de sostenerlos pagando derechos tan altos y proponen los primeros a la Municipalidad que se les exima de pagar la cuota a que están obligados comprometiéndose a conservar los puestos y pagar en los tres trimestres restantes un 10% más de los que pagaban el año en que pasó, y los segundos en que se les permita conservarlos en lo que antes pagaban.*³⁶

La mayoría de los derechos de patentes otorgados se concedía a los comerciantes residentes en la ciudad de Puntarenas, en menoscabo de quienes residían en los distritos de la “costa”; esta situación fue utilizada por los “patentados costeros” para tratar de evadir el pago en los tributos obligatorios; ante ello, el municipio dispuso:

*Hacer a los rematarios la concesión solicitada, siendo entendido que tanto los patentados del centro como los demás distritos, pagarán en lo sucesivo el impuesto que antes pagaban, más el 10% de recargo (...).*³⁷

Las pulperías abundaban en el lugar por tratarse de centros distribuidores de alimentos y otros artículos básicos. Tempranamente, este tipo de establecimiento fue absorbido por individuos de origen chino; son pocos los casos en que un negocio de esta clase tuvo como propietario a un lugareño. Los chinos tempranamente se ubicaron en el área comercial, no dentro de los negocios a gran escala, sino en negocios pequeños como las pulperías.

Las tiendas ocupaban el segundo lugar en cuanto a frecuencia, negocio también acaparado por extranjeros, como se comprueba al mirar los datos registrados; de cuarenta y una tiendas existentes en 1907, treinta y ocho pertenecían a extranjeros de diferente nacionalidad y solamente tres eran propiedad de costarricenses.

Al finalizar la década de los años 20, de acuerdo con los datos brindados por el censo poblacional de 1927, dentro del total de establecimientos comerciales ubicados en Puntarenas, ciento treinta y seis pertenecían a extranjeros y ciento cincuenta y cuatro estaban en manos de nacionales. En el transcurso de veinte años, el comercio local pasó a estar mayoritariamente en poder de costarricenses; no obstante, el análisis de las cifras muestra una diferencia numérica muy reducida en cuanto a la tenencia comercial entre nacionales y extranjeros (Cuadro N.º 4).

36 Serie Gobernación: N.º 840, fols. 7-8.

37 Serie Gobernación: N.º 840, fols. 7-8.

Cuadro N.º 4
Ciudad de Puntarenas:
Listado de negocios según procedencia de sus dueños 1907

Negocio	Cantidad	Nacionales	Extranjeros
Almacenes por mayor	13	1	12
Billares	4	2	2
Casas de préstamo	1	0	1
Clubes	1	1	0
Comisionistas	2	2	0
Fondas	9	5	4
Hoteles	4	0	4
Jabonerías	2	0	2
Panaderías	3	0	3
Pulperías	69	18	51
Taquillas	23	5	18
Tiendas	41	3	38
Tiendas de calzado	2	2	0
Tenerías	2	2	0
Vinaterías	20	5	15
Ventas de refrescos	4	2	2
Total	200	48	152

Fuente: Oficina de Estadística y Censos.
Censo Industrial de 1907, pp. 49-52.

La industria

Una de las primeras actividades industriales que se registraron en Puntarenas fue la extracción de “madre perla” o “concha perla”, actividad que acaparó la atención de compañías de buzos internacionales que se encargaron de la extracción y comercialización del producto. Dichas compañías eran procedentes de México y Chiriquí.

Además de esta actividad, en años posteriores, aparecerán pequeñas industrias productoras de bienes para el abastecimiento local, tales como fábrica de refrescos, de puros y destiladora de alcohol. De estas industrias, la destiladora de alcohol fue la más atractiva, ya que era utilizada para corroborar la calidad de los licores importados y para controlar la producción de guaro clandestino.

Junto con las actividades mencionadas, las fábricas de hielo, aguas gaseosas, candelерías, y otras, contribuyeron de modo efectivo en el desarrollo comercial del lugar.

Mención especial merece la fábrica de cepillos, felpudos, etc., que han establecido en esta ciudad las señoritas Adela y María Luisa Angulo. Esta fábrica elabora sus productos con fibra de coco, materia consistente, de bonito

*aspecto y fácil de reparar. Los trabajos son bien presentados y su acabado supera a sus similares extranjeros. Lástima que nuestra indiferencia por las iniciativas nacionales, le reste estímulo a los que se esfuerzan realmente por coadyuvar al bienestar de la Patria por medio del trabajo.*³⁸

La concha perla

La concha perla fue una de las riquezas marinas que más atrajo la atención de nacionales y extranjeros desde la segunda parte del siglo XIX. Varias compañías se instalaron en Puntarenas con el fin de extraer tan preciado producto, para su posterior comercialización; diversas fuentes parecen coincidir en el hecho de que fueron las compañías chiricanas las que mostraron mayor interés en el lugar. Ante la explotación indiscriminada del producto, las autoridades locales acordaron establecer dos fechas para el usufructo de la concha-perla,

*(...) una de mayo a octubre inclusive para la parte del litoral al Norte de Morro Hermoso ó Cabo Vela, y la otra de noviembre a abril inclusive para la parte sur, quedando prohibida la pesca de concha-perla que no tenga por lo menos 0,888m (31/2 pulgadas) de diámetro.*³⁹

El mismo documento de donde se tomó la cita anterior menciona que las perlas sacadas de Puntarenas tenían grandes proporciones, y que su valor se establecía de acuerdo con su tamaño.

A pesar de la veda⁴⁰ impuesta, la extracción de madre perla se llevó a cabo masivamente; este aspecto impulsó a la Corporación Municipal a aplicar impuestos, de los que regularmente obtenía ganancia. Esta actividad siguió vigente hasta bien entrado el siglo XX; el censo de 1927 muestra la presencia de buzos profesionales, como es el caso del señor Francisco Lostalo, oriundo de Panamá, quien vino a instalarse con toda su familia en Puntarenas.

Fábrica de puros y de jabón

Referente a las fábricas, no se pudo encontrar más información de la ofrecida por el censo poblacional de 1927 y por los anuncios de la prensa local⁴¹. Ambas, puros y jabón, utilizaron, en su mayoría, mano de obra femenina, prácticamente la única oportunidad, salvo el caso de las maestras, en que las mujeres no se declararon solamente como amas de casa. De acuerdo con el censo del 27, de las noventa y dos personas dedicadas a actividades industriales, veintidós eran mujeres.

Al confrontar el censo con la fuente periodística, se tiene la certeza de que ambas fábricas se ubicaban en el centro de la ciudad de Puntarenas, sobre avenida 3⁴². A

38 *Memorias de Gobernación: 1922*, p. 133.

39 *Memorias de Gobernación: 1903*, p. 34.

40 Tiempo en el cual no se permite pescar o extraer madre perla.

41 Se revisó el periódico *El Viajero* de 1900 a 1930.

42 Corre de este a oeste, pasando por el costado sur (hacia la playa) del parque Victoria.

ello se agrega que todos los trabajadores residían en el barrio central de la ciudad⁴³; la labor desempeñada en estos sitios era de carácter artesanal.

Licores y laboratorio químico

Para 1904 se registra la existencia de un laboratorio químico-comercial, en donde se examinaban diversos productos. Los análisis se realizaban con el fin de determinar la calidad de los productos. Los licores eran los primeros en pasar por la revisión; entre ellos estaban los vinos, whisky, licores varios, cognac, pisco del Perú, ron de Jamaica, aguardiente nacional y aguardiente clandestino; otros productos analizados fueron petróleo, medicinas, aceite *essal*, guarapo de maíz y leche de vaca.

La principal labor que cumplió este laboratorio fue evitar fraudes por parte de los comerciantes en los artículos que importaban, pues hubo abusos frecuentes en los tiempos anteriores a la instalación del laboratorio; la ausencia de un agente especial enviado por el Gobierno, hacía que dichas tergiversaciones pasaran inadvertidas. De acuerdo con los registros, en lo que atañe al ramo de contrabandos, la situación quedó bajo control al extenderse el dictamen científico y cabal de un farmacéutico. Sin embargo, los encargados se quejaban de las precarias condiciones del laboratorio y de la falta de instrumentos.⁴⁴ Lo anterior no obstaculizó la realización de estudios de laboratorio requeridos; así, más de un contrabando de aguardiente, que a la postre era muy común, se evitó.

La industria de la sal

Aprovechando el agua del mar, en los sitios donde se encuentra el estero, era común hallar personas que habían instalado “salinas” de las que extraían sal para las comidas. Esta era una industria rudimentaria que consistía en cavar pequeñas lagunas que habían sido llenadas por las mareas más altas y que luego de esto, alzaban pequeños muros de tierra para evitar el ingreso de agua en posteriores mareas; el agua empozada, con el pasar de los días, se evaporaba, dejando en el fondo la sal. Esta fue una empresa lucrativa por su carácter utilitario.

No obstante, durante la temporada lluviosa, esta industria presentaba inconvenientes, producto de precipitaciones que impedían la evaporación, lo que conducía a la pérdida del producto; por ello, la Corporación municipal acordó:

(...) se reduzca a 7 1/2 céntimos por cada 50 kilos el impuesto a la importación de sal a este mercado, en vez de 15 céntimos que se han estado cobrando y considerando: I. Que la industria salinera se encuentra abatida... por la prolongación de las lluvias... : a) reducir el impuesto de importación de sal a este mercado a 7 ½ céntimos por cada 50 kilos durante el presente año, reservándose esta Corporación el derecho de cobrarlo en su totalidad, cuando lo juzgue necesario; b) el producto de este impuesto se destina en el presente año a obras de higiene y utilidad públicas de los barrios de este

43 Censo poblacional de 1927.

44 *Despacho de Hacienda*, 1904, pp. 117-118.

*Comarca; c) este acuerdo surtirá sus efectos tan luego sea aprobado por la el Poder Ejecutivo.*⁴⁵

La estación seca era la más adecuada para la producción de sal, durante ella se extraían toneladas de este producto que iban acompañadas de enormes ganancias; situación que dio pie para que la Municipalidad considerara esta producción como respaldo de los préstamos que se solicitaron con el propósito de contribuir con el desarrollo comunal:

*(...) a partir del día que sea debidamente sancionado este acuerdo por el Poder Ejecutivo y hasta la debida cancelación del empréstito Ford, la sal que se produzca en el cantón Central de esta provincia, o que elaborada en otro lugar venga a esta plaza en busca de mercado o tránsito, pagará un céntimo por cada kilogramo; e igual impuesto se establece sobre el azúcar del país que sea introducido a esta ciudad para su expendio. A efecto de que el impuesto de la sal se haga efectivo, se dispone: que toda la que venga a esta ciudad o en tránsito, debe desembarcarse en el muelle del mercado; tendrá gratis el uso de este, de la romana y de la bodega hasta por treinta días en los galerones del citado edificio”.*⁴⁶

La pesca

El golfo de Nicoya abasteció, en ese periodo, a la población de Puntarenas de un amplio surtido de productos pesqueros como “(...) ostras de sabor delicioso, abunda en camarones y langostas, abunda en peces de diferentes clases, todo de la mejor calidad(...)”,⁴⁷ y por supuesto, de madre perla, famosa por su abundancia y tamaño.

Como sitio costero, la pesca presentó una opción de desarrollo económico; en ella se consideraron diferentes etapas: a) la elaboración de las embarcaciones, tejido de redes o trasmallo (en ambas actividades artesanales hubo familias que se especializaron), b) la pesca en sí, en embarcaciones de mediano tamaño, ya en pequeñas lanchas artesanales; y c) la comercialización.

De acuerdo con la información utilizada, la pesca, antes del año 1930, no se había desarrollado a gran escala; tenía carácter artesanal. Para 1927, ciento treinta personas declararon dedicarse a actividades relacionadas con el mar, lo que representa el 2,7% de la población total.⁴⁸ No se descarta la formación de firmas navieras, caso de las pertenecientes a Enrique Mc Adam y a un señor de apellido Esquivel.

45 Serie Gobernación, N.º 844, fol. 7.

46 Memorias de Gobernación: 5687, fol. 165.

47 Periódico *El Viajero*, 1900, p. 346.

48 Base de datos del Censo Poblacional de 1927: Puntarenas.



Foto N.º 2. Astillero. La construcción de las embarcaciones es una de las actividades indispensables en estrecha unión con la actividad pesquera.

El turismo

Puntarenas tiene dos épocas muy marcadas en su movimiento comercial, la una que comenzando en enero termina en abril, durante estos cuatro meses es que únicamente se ve verdadero movimiento; la otra que comienza en mayo y concluye en diciembre, durante ese lapso el comercio no hace ningún negocio. Hay casas que no hacen sus gastos, y los dueños de las casas de alquiler, o las tienen cerradas por falta de inquilinos, o si las alquilan con dificultad pueden percibir sus rentas, por la misma escasez de negocio.⁴⁹

La afluencia de personas provenientes de diversos sitios, hace de Puntarenas uno de los lugares de recreo más atractivos del país durante la época veraniega, lo cual permitió que el turismo se convirtiera en una actividad rentable para la población. Ya en el siglo XIX existía la costumbre de trasladarse al “Puerto” durante los meses de “verano” (de diciembre a febrero), en busca de un poco de calor mientras las aguas del mar contribuían al deleite de los visitantes. Las personas que se trasladaban hasta este balneario natural venían de diferentes puntos geográficos del país, por lo general eran familias enteras las que se desplazaban de forma conjunta, lo que daba un sentido más cálido a la visita:

(...) la corriente del turismo que busca en nuestro puerto del Pacífico los atractivos de un clima saludable.⁵⁰

Por su parte, los comerciantes aprovechaban estos meses para obtener una buena ganancia; preparaban todos los dormitorios posibles para ponerlos a disposición de

49 ANCR. Serie *Gobernación*, N.º 5687, fols.1-2.

50 *Ibidem.*, fol. 294.

los visitantes y se aprovisionaban de una buena cantidad de alimento. Para algunas familias, era costumbre permanecer en el lugar durante todo el “verano”, incluso, llegó a crearse un mercado de casas de alquiler. Los visitantes que año tras año visitaban el “Puerto”, llegaron a sentir un cariño particular hacia el lugar, sentimiento que se inmortalizó mediante versos y canciones.

Siempre con miras a extraerle todo el beneficio posible a la época de mayor afluencia turística, los comerciantes y la Municipalidad acordaron aumentar el impuesto de algunas patentes durante esos meses y, posteriormente, invertir ese dinero en obras de atractivo turístico:

(...)hemos tratado una idea referente al turismo a esta ciudad durante los meses de enero, febrero, marzo y abril próximos... se convino en pedir al municipio que para dedicar a los gastos que ocasione su realización, se aumenten en un 25% las patentes de taquillas; en un 50% las vinaterías y un 75% las de comercio, solo por un vez y en el primer trimestre del año entrante...Se nombró una comisión...para que formulen los programas y lleven a cabo el desarrollo del proyecto y gestionen ante quien corresponda en nombre de la localidad, la rebaja en el precio de los pasajes del Ferrocarril al Pacífico...el acuerdo municipal que decrete el aumento de las patentes en la forma y tiempo indicado como fondo para el fomento del turismo.⁵¹

Con este acuerdo, se esperaba que los comerciantes obtuvieran mayores beneficios del turismo y contribuyeran con obras dirigidas al fomento turístico de la zona.

Con la construcción del Ferrocarril al Pacífico y la instalación de su terminal, frente a la playa, el trayecto entre este punto y Los Baños se convirtió en el área más transitada por los turistas, por ende, fue el lugar donde se concentró todo el esmero en el aseo y el ornato, pues se buscaba atraer a los turistas. Así, la construcción del “paseo”, se agregó a los trabajos de fomento municipal, al igual que los realizados en el sector de Los Baños. Por su parte, los alrededores del parque Victoria se constituyeron en albergue del desarrollo cultural local, al margen del turístico; este punto pone en evidencia dos ambientes diferenciados: uno para los turistas y otro para los lugareños.

A pesar de las ganancias económicas que el turismo dejaba al comercio local, el intenso trabajo por controlar la migración de personas “no deseadas”, a quienes se les achacaba el incremento en los casos delictivos, pasó a ser una seria preocupación para los personeros del ramo, quienes durante la temporada turística redoblaban el personal y los esfuerzos con tal de mantener el orden público.

A pesar de la frecuente concurrencia que en ciertas épocas del año se nota, tanto de las personas extranjeras como del interior, y de otros lugares, de la costa del Guanacaste, el orden se ha conservado de una manera satisfactoria(...).⁵²

51 *Ibidem.*, fol. 164.

52 *Ibidem.*, fol. 294.

El desarrollo demográfico y surgimiento de la infraestructura en la ciudad de Puntarenas

Introducción

Entre de las preguntas que generalmente surgen cuando se trabaja con las historias de las comunidades, están aquellas referentes al comportamiento poblacional, tanto en términos cuantitativos, respecto del crecimiento, como en términos cualitativos, referente a los grupos que la componen y la forma en que estas han logrado arraigarse a la tierra hasta convertirla en suya.

En este aspecto, se pueden consultar algunas estadísticas vitales empleadas por la demografía para comprender cuál ha sido la dinámica poblacional de un grupo social determinado. Estas, tratadas en conjunto, permiten determinar patrones de comportamiento que explican el desarrollo histórico de una población”

La demografía es, pues, una descripción cuantitativa de las poblaciones, y un estudio matemático –estadístico en la mayoría de los casos– de sus movimientos y variaciones diversas. Su finalidad consiste en descubrir “leyes de población”, o al menos, comportamientos comunes de grupos humanos tan amplios como sea posible; consiste igualmente en explicar tales leyes o comportamientos, para mejor aclarar sus causas o consecuencias.¹

Para la presente investigación, es comprensible que por la naturaleza de su función (principal puerto del Pacífico), la población puntarenense haya sido heterogénea, constituida por representantes de muy diversos orígenes geográficos, tanto a escala nacional como internacional. Estos pobladores fueron asimilándose gradualmente hasta formar un mosaico pluricultural expresado por medio de la cultura “puntareña”.

Si bien el presente apartado tocará algunos aspectos demográficos, valga recordar que esta investigación no se encuentra inscrita, estrictamente dentro de la historia demográfica; por lo pronto, interesa rescatar la participación y el comportamiento en comunidad de Puntarenas, entre 1858 y 1930.

A pesar de ubicársele como una de las principales ciudades cabeceras de Comarca de Costa Rica, la ciudad de Puntarenas, en sus primeros años de vida, conoció un pobre desarrollo en lo que a infraestructura se refiere. Es a partir 1860 que esta ciudad portuaria empieza a desarrollarse en ese aspecto; importantes obras,

1 Cardoso, Ciro y Pérez, Héctor. *Los métodos de la Historia*. España, Grijalbo, Editorial, 1976, p. 98.

como el hospital y el muelle, figuran de forma sobresaliente. Debido a la importancia económica y a la organización de fuerzas locales con un fuerte sentido de identidad y pertenencia, se buscó la manera de mejorar las condiciones del lugar, y de este modo, hacer de él un sitio más agradable para su permanencia.

Comportamiento poblacional de la ciudad de Puntarenas

El crecimiento poblacional de esta ciudad, desde el momento mismo de su habilitación (1814), hasta el final del período de estudio (1930), mantuvo una tendencia creciente y constante. Aunque no se cuenta con cifras exactas que demuestren la conducta poblacional entre 1814 y 1864 (año del censo), se sabe que la peste del cólera, consecuencia de la guerra contra los filibusteros, azotó la población y causó un enorme aumento en la mortalidad, sin hacer diferenciación de sexo ni edad; prueba de ello es la saturación del antiguo cementerio y la apertura de otro. Debe tomarse en cuenta este hecho, sobre todo por tratarse de un lugar de reciente poblamiento.

El crecimiento observado (Cuadro N.º 5) en la zona obedece no solo a la tasa de natalidad, sino también a los flujos inmigratorios presentes en un puerto en apogeo.

Hasta 1883 la ciudad cabecera de la Comarca (hoy provincia de Puntarenas) concentraba aproximadamente el 50% de su población. Este hecho coincide con los años de apogeo del cultivo de café y con el asentamiento de firmas de renombre, nacionales y extranjeras; estos aspectos ofrecieron un mayor estímulo para el crecimiento de la ciudad. En ese contexto geográfico, se conjugaron las condiciones portuarias y la configuración de una incipiente urbe muy importante para la economía nacional. Como lo atestigua el censo poblacional de 1864², para ese año se contaba con ocho edificios dedicados a las funciones públicas y a la atención de las demandas propias de la actividad comercial, al igual que los trámites de la población civil.

Cuadro N.º 5

Crecimiento demográfico de la ciudad de Puntarenas entre 1864 y 1927:
distribución de habitantes según año

Habitantes	1864	1883	1892	1927
Comarca Puntarenas	-	4 018	8 869	28 739
Hombres	697	940	1 188	-
Mujeres	805	1 084	1 350	-
Ciudad Puntarenas	1 502	2 024	2 538	6 676
Tasa Crecimiento Ciudad de Puntarenas*	-	15,69 ‰	25,14 ‰	27,63 ‰

Fuente: Elaboración propia, a partir de Oficina de Estadística y Censos. Censo Poblacional de 1864, 1883, 1892 y 1927.

* Para dicha estadística se empleó la fórmula para tasa de crecimiento geométrico, debido a lo irregular del periodo cubierto.

2 Fuente: Oficina de Estadística y Censos. Censo Poblacional de 1864.

Otro de los factores importantes en el desarrollo de la joven ciudad, fue la presencia de firmas comerciales que se asentaron en el lugar, las cuales no lo usaron solo como sitio de intercambio. Entre las firmas más importantes de la época, se encontraba la perteneciente a don Juanito Mora, quien, para controlar de manera más eficiente sus negocios, vio necesario la presencia de su cuñado y socio, el General Cañas, quien residió en el Puerto y llegó a desempeñar funciones importantes en el gobierno local (gobernador de la Comarca). La presencia de la firma Mora y la estadía permanente de Cañas en el puerto, explican de alguna manera la participación activa del lugar en el conflicto bélico de 1856.

Los censos posteriores a 1892 y 1927, no muestran una disminución en la población, pero sí una distribución más equitativa en el resto de la Comarca; para ejemplificar un caso, se puede mencionar que a finales del siglo XIX, y con mayor constancia a inicios del XX, se impulsó el poblamiento de los distritos costeros de Cóbano, Lepanto y Paquera³, como parte de la tarea gubernativa tendiente a favorecer la apertura de nuevos frentes de colonización, aunque el centro económico y político-administrativo siguió siendo el que atraía a más pobladores en vista de las comodidades ofrecidas para la vida diaria.

Cuadro N.º 6
Ciudad de Puntarenas:
Estado civil de la población entre 1864 y 1892

Condición	1864	1883	1892
Solteros	553	778	972
Solteras	596	848	1103
Viudos	18	12	28
Viudas	86	85	69
Casados	182	280	334
Separados	62	--	--
Divorciados	5	6	32
Total	1502	2024	2538

Oficina de Estadística y Censos. *Censo Poblacional* de 1864, 1883, 1892.

Durante el período comprendido entre 1858 y 1930, la ciudad de Puntarenas se vislumbró como centro receptor de la migración nacional e internacional, mostrándose un comportamiento centrípeto. En los años posteriores, la población siguió su proceso de crecimiento normal, aunque su papel como polarizador económico regional había disminuido, resultado de la entrada en escena en la economía nacional

3 Para ampliar en el tema, consúltese el trabajo realizado por la M.Sc. Claudia Quirós, ante los magistrados de la Sala Cuarta, con el fin de demostrar la pertenencia de estos tres distritos a la provincia de Puntarenas.

del puerto de Limón, aspecto que detuvo el fenómeno migratorio hacia el lugar. Sin embargo, su importancia turística, sobre todo en la época de “verano”, se mantuvo por varios años más.

Al analizar el Cuadro N.º 6 hallamos que el grupo de los solteros es el que, en términos numéricos, resalta a simple vista; no obstante, es necesario recordar su relatividad, por cuanto toma en cuenta a los niños y adolescentes. Puntarenas no escapa de las constantes relaciones extramatrimoniales; de manera similar, Guana- caste presenta “*un patrón asociado a bajas tasas de nupcialidad y elevadas tasas de ilegitimidad*”⁴; era mucho más sencillo vivir juntos sin contraer matrimonio; este aspecto, a la hora del empadronamiento o de dar respuesta a un censo, aumenta el número de personas solteras, lo cual crea un subregistro en dicha categoría. Solo para el año 1927⁵, el 74,6% de la población se declaró soltera, en contraposición a un 16,1% de matrimonios. Por lo general, si el jefe de familia brindaba la información y vivía en unión libre, se declaraba soltero, mientras que las mujeres se declaran *solteras sin ligamen* (ssl), y no en todos los casos.

Por otro lado, las condiciones jurídicas⁶ no gestaban un ambiente propicio para que las personas encontraran en el divorcio una alternativa viable; las creencias, actitudes y valores⁷, servían como “freno” a la hora de dar un paso de ese tipo. El censo poblacional del año de 1864 contraponen 62 separaciones contra 5 divorcios. Hasta antes de las reformas liberales de fines del siglo XIX no existía el divorcio; se recurría a la disolución de estas separaciones por medio de la Iglesia. Los trámites para divorcio eran largos y engorrosos, y en pocos casos era concedido. Para fechas posteriores, a pesar de la instauración jurídica de la ruptura matrimonial, el peso de la Iglesia Católica sobre la sociedad actuó como “freno” en la multiplicación del número de divorcios. El censo poblacional de 1927⁸ reporta apenas un 0,4% de divorcios y un 2% de separaciones.

Tendencia migratoria hacia la ciudad de Puntarenas

Desde su inicio, Puntarenas fue un centro de inmigrantes. Al momento de la habilitación oficial del puerto, en el lugar había uno que otro rancho diseminado a lo largo de la lengüeta, mientras los pueblos ubicados a sus alrededores, como La Barranca y Chomes, contaron con un mayor número de pobladores. Con la habilitación del puerto y el paulatino incremento en su importancia, el lugar se tornó atractivo para los posibles pobladores.

4 Rodríguez Sáenz, Eugenia. “Tiyita bea lo que me han echo. Estupro e incesto en Costa Rica (1800-1850)”. En: *El paso del Cometa. Estado, política social y culturas populares en Costa Rica (1800-1950)*. San José: Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1994, p. 23.

5 En relación con los 4 877 casos registrados en la base de datos elaborada a partir de las boletas originales del censo poblacional de 1927.

6 Será hasta la aprobación del Código Civil de 1888 que tanto el matrimonio civil como el divorcio queden institucionalizados, y como tal regulados por las leyes.

7 Rodríguez Sáenz, Eugenia. “Historia de la familia en América Latina: balance de las principales tendencias”. En: *Revista de Historia*. N.º 26. Heredia, Costa Rica: EUNA, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1993.

8 Base de datos del censo poblacional de 1927.

Los censos poblacionales y de industria, la correspondencia de Gobernación y las visitas de viajeros, atestiguan la presencia de un elevado porcentaje de extranjeros que acapararon el comercio local; no obstante, excluyendo el caso de los chinos, que se analizará más adelante, y las listas “negras” del período correspondiente a la Segunda Guerra Mundial, no hay evidencia de que se haya dado persecución a los inmigrantes; por el contrario, la migración ha sido una de las principales características del lugar.

Tanto nacionales como extranjeros, en busca de beneficios económicos, se trasladaron hasta el sitio. Por la lejanía del lugar con respecto al centro del país y las dificultades del viaje, los comerciantes se vieron obligados a crear la infraestructura requerida por el nuevo centro de intercambio comercial y a instalar las oficinas de sus respectivas firmas, además de facilitar el traslado y hospedaje de los funcionarios portuarios.

Cuadro N.º 7
Ciudad de Puntarenas:
Extranjeros residentes en la República para 1864

Comarca	1/	2/	3/	4/	5/	6/	7/	8/	9/	10/	11/
Puntarenas	74	15	19	60	227	7	135*	5	59	4	1
Litoral golfo de Nicoya	23	1	-	6	96	1	144*	5	10	9	3
Total	97	16	19	66	323	8	279	10	69	13	4

1/ Nacidos en el país

2/ Guatemala

3/ Honduras

4/ El Salvador

5/ Nicaragua

6/ América del Norte

7/ América del Sur

8/ El Caribe

9/ Europa

10/ Asia

11/ África

Fuente: Oficina de Estadística y Censos. Censo Poblacional de 1864, pp. 66-67.

* La mayor parte de esta cantidad está compuesta por colombianos

A finales del siglo XIX e inicios del XX, los gobiernos liberales tomaron cartas en materia migratoria para regular el flujo de extranjeros hacia el país. Hasta la fecha, la migración no había sido problema; por el contrario, en sitios como Puntarenas contribuyó a desarrollar una nueva sociedad. Aunado a ello, con el fin de desarrollar obras de infraestructura necesarias para el Estado, fueron implementadas políticas tendientes a captar mano de obra extranjera, capaz de suplir el déficit de mano de obra nacional; no obstante, habían llegado al país personas “no convenientes” para el “desarrollo” demandado por el Estado liberal; es por ello que dentro de las medidas adoptadas encontramos:

Según el artículo 1º no serán admitidos en el país y de consiguiente deben ser rechazados por las autoridades de policía de los puertos y fronteras, los extranjeros de cualquier nacionalidad, vengan como inmigrantes o como transeúntes, con motivo de comercio u otro cualquiera: 1º cuando fueran locos, idiotas, imbéciles, ciegos o sordomudos, [sic] y 2º cuando estuvieran

*atacados por la lepra, peste bubónica, fiebre amarilla u otra enfermedad grave o contagiosa; salvo que tratándose de ciegos, idiotas, imbeciles o sordomudos, conste de modo indudable que tienen bienes propios bastantes de qué vivir.*⁹

Se rechazaba el ingreso en el país de indigentes, valetudinarios enfermizos o personas impedidas físicamente para el trabajo de modo definitivo, de individuos procesados por algún delito o crimen, o bien, de prófugos; en otras palabras, si ya se habían tomado medidas tendientes a regular a la población nacional, era necesario regular la afluencia de extranjeros, que en las mismas condiciones que los nacionales pudiesen ser un “estorbo” para el modelo estatal.

Por ser los puertos y las fronteras lugares de paso obligatorio para los extranjeros que entran y salen del país, se reforzaron las medidas regulatorias en relación con estos individuos, así como la labor de las autoridades del ramo. El Gobernador, como persona autorizada, en adelante se encargará de girar las órdenes del caso para prestar atención a todos los aspectos, antes de permitir que los pasajeros desembarcaran, aunque viniese sólo de visita.

El 22 de mayo de 1897 se emitió una ley que garantizaba el derecho de residencia y naturalización a todos aquellos inmigrantes que hubiesen entrado en el país antes de esa fecha; al mismo tiempo, se aplicaron medidas restrictivas a los que recién ingresaban en el país. Prosiguiendo en la misma línea, y ante la preocupación de las autoridades de Gobierno por el elevado porcentaje de inmigrantes, el 19 de marzo de 1911 se tomaron acciones contundentes en relación con algunos grupos de inmigrantes, como es el caso de los chinos; a pesar de eso, se respetó la ley de 1897.

Puntarenas ha sido testigo de una tendencia migratoria de los restantes países centroamericanos, seguidos en número por la migración china. La presencia de inmigrantes panameños se acentúa en relación con años anteriores, al reactivarse los intereses económicos en el lugar. Durante la época colonial, el Golfo de Nicoya sirvió como centro de actividades económicas, allí la provincia de Costa Rica interactuaba con el sur del continente, siendo Panamá punto obligatorio dentro de la ruta; en años posteriores esta relación se mantendrá, aunque para Puntarenas, específicamente, las últimas décadas del siglo XIX atestiguan la presencia de compañías panameñas en el puerto, quienes tenían como objetivo extraer concha perla¹⁰.

El caso de la migración europea obedece de forma directa a la inversión de capital en el lugar por medio de la presencia de firmas navieras y en menor escala en la economía local.

9 Serie Gobernación, N.º 7963, fol. 9.

10 Memorias de Gobernación, 1903, p. 34.

Cuadro N.º 8
Ciudad de Puntarenas:
extranjeros residentes según año y país de procedencia

País de procedencia	1883	1892
Guatemala	2	7
Honduras	20	29
El Salvador	45	51
Nicaragua	390	432
América del Norte	5	13
América del Sur	220*	483*
Caribe	0	8
Europa	117	179
Asia	27**	21
TOTAL	826	1 223

Fuente: Oficina de Estadística y Censos. Censo Poblacional de 1883, 1892, pp. 66-67; CXVIII-CXIX.

* La mayor parte de esta cantidad está compuesta por colombianos.

** En su mayor proporción son de origen chino.

Los nicaragüenses

Como se aprecia en los cuadros N.ºs 7 y 8, el grupo predominante es el que proviene de Nicaragua, país que por su cercanía y relaciones económicas, desde tiempos coloniales, ha realizado intercambios comerciales con Costa Rica y, sobre todo, con los pueblos cercanos a su frontera.

Puntarenas, por su parte, se constituye como uno de los principales centros receptores por varias razones, no solamente económicas, sino, también, por su cercanía con dicha nación y por los patrones culturales y hábitos alimentarios similares, que, en alguna medida, distan de los del centro del país. Una vez más los censos poblacionales correspondientes a las últimas décadas del siglo XIX, demuestran la constante tendencia de los nicaragüenses que, ante las difíciles situaciones políticas de su país, ven en Costa Rica una opción viable para mejorar su condición de vida; dentro de este marco, Puntarenas muestra condiciones atractivas en la captación de personas de esta nacionalidad¹¹.

Del total de los procesos de naturalización registrados en Puntarenas, su gran mayoría obedece a individuos de origen nicaragüense. En el año 1882, el señor Salvador Jirón y Zapata, mayor de edad y soltero, abogado, natural de la República de Nicaragua¹²; solicitó naturalizarse costarricense, ante lo cual argumentó: tener

11 No se cuenta con datos demostrativos de la distribución espacial de la migración nicaragüense para el resto del país.

12 Serie *Gobernación*, N.º 5418, fol. 1.

cinco años de residir en la ciudad de Puntarenas y haber laborado en un oficio en tal ciudad.

La mayoría de los nicaragüenses, una vez alcanzado el tiempo necesario para realizar los trámites de naturalización correspondientes, no se hacían esperar; para ello debían demostrar su incorporación a la economía nacional, además, comprobar que no eran causa de problemas morales.

El censo poblacional de 1927 muestra que, en su mayoría, las personas de esta nacionalidad eran jornaleras; en otras palabras, trabajaban en lo que se les presentara a cambio de un salario; muchos no contaron con un trabajo fijo. Otros lograron prosperar en los negocios llegando a pertenecer al sector más selecto de la población puntarenense. Ellos destacaron en el Centro de Amigos, desde donde participaron en actividades sociales y de enriquecimiento cultural, como se ampliará más adelante.

Puntarenas sirvió como punto de encuentro para intelectuales de la época que en su mayoría provenían de los restantes países centroamericanos, donde destacan los nicaragüenses. Como se verá más adelante, será precisamente un médico nicaragüense, Dr. Justo Pastor López, quien asuma el liderazgo de un brote unionista directamente desde la ciudad de Puntarenas. De tal forma, esta ciudad, además de zona de paso, se constituyó en centro de reunión y organización de individuos influyentes económica, social e intelectualmente.

Los chinos

Dentro de los grandes grupos de inmigrantes presentes en el puerto de Puntarenas se encuentran los chinos; este es uno de los casos mejor documentados, dado el conflicto en su aceptación de las políticas de orden local y, sobre todo, en aquellas que regulan la vida migratoria nacional.

Si bien es cierto Puntarenas, como se mostró en el primer capítulo, llegó a vislumbrarse como una ciudad cosmopolita; esto, sin embargo, no indica que haya existido un faltante en cuanto a las medidas regulatorias que controlarán la afluencia de diversos grupos hacia el lugar. Precisamente, su condición geoeconómica le permitió ser centro de atracción de firmas económicas nacionales e internacionales, y alrededor de la actividad económica de grupos sociales de distinta procedencia que, a la postre, vendrían a contribuir con el poblamiento del puerto.

La mayor afluencia de chinos se dio en las primeras décadas del siglo XX; no obstante, anteriormente ya se había producido una primera oleada migratoria a fines del siglo XIX. La razón principal que los trajo a Costa Rica se encuentra ligada a la situación política del país de procedencia. Por lo general, su ruta no era directamente China-Costa Rica; más bien, utilizaban otro país como plataforma para después trasladarse hasta el Puerto. Hacia los ciudadanos chinos existía, en América Latina, un estigma peyorativo, se les veía: como hombres que debían dedicarse a trabajos pesados, a la servidumbre, pues se les consideraba pertenecientes a una raza inferior, que carecía de buenos hábitos higiénicos y que poseía costumbres alimentarias “poco comunes”.

Por lo general, se les traía para desempeñarse como criados, sirvientes, o en algunos trabajos pesados; no solo se requería de los servicios del varón, sino, también, las mujeres eran utilizadas como sirvientas y niñeras. Dentro de los diversos ejemplos, se puede ver cómo el encargado de dirigir los trabajos en las minas de “La Trinidad” en Ciruelitas, solicita, cerca de Puntarenas, en 1909, autorización al Gobierno para traer al país un par de chinos que serían empleados como criados o sirvientes personales (ambos provenientes de Los Ángeles), se les cataloga como gente de buena clase y conducta.¹³

A fines del siglo XIX, la afluencia de este grupo al país se dio en grandes proporciones como parte de las políticas implementadas por el Gobierno en los trabajos de construcción del ferrocarril al Atlántico; muchos de ellos, ante los excesos laborales, buscaron mejores oportunidades en el resto del territorio nacional. Una vez instalados en otras zonas, como es el caso de Puntarenas, rápidamente se ligaron al comercio local, instalando pulperías, en mayor proporción, y otros negocios en pequeña escala; cuando su condición mejoró, trajeron a sus familias, engrosando así la colonia. Ante tal situación, el Gobierno dispuso medidas tendientes a regular la migración de chinos y de otros grupos:

La ley de 22 de mayo de 1897 declaró prohibida en absoluto la entrada al país a individuos de nacionalidad china, pero al mismo tiempo dispuso que este precepto no se ampliase a chinos ya entonces establecidos aquí de modo permanente, los cuales pueden salir del territorio costarricense y regresar a él cuando lo estimen conveniente.¹⁴

Como deja claro la cita anterior, la legislación del año 1897 sienta las bases para restringir la migración china, aunque reconoce los derechos adquiridos por aquellos que llegaron al país antes de que se dictara la ley. Por otra parte, hubo chinos que residían en el país y se naturalizaron, pero por diversas razones, posteriormente regresaron a su país natal; el no tener Costa Rica ganancia con su partida, se tomó la decisión de suspenderles, automáticamente, la ciudadanía costarricense si al cabo de dos años no habían regresado.

Según ley del 19 de marzo de 1911, se reglamentó el derecho concedido a los chinos domiciliados definitivamente en el país. Para permitir el desembarco de chinos, en el caso de que la ley autorizara su ingreso, el Gobernador, el Capitán de Puerto y el Administrador de Aduana, debían examinar los papeles; por tal razón, se pide un empadronamiento de todos los chinos amparados por la ley de 1897 para ser considerados según la ley vigente en 1911.

Los naturalizados costarricenses formaron parte de la población nacional y las medidas regulatorias por parte de las autoridades locales no les afectó, incluso cuando salía un chino naturalizado, no debía llevar más que su pasaporte corriente, sin necesidad de ser firmado por las tres autoridades conocidas. Esta situación vino a crear una especie de “mercado negro” o mercado ilegal de documentos, en donde las nuevas oleadas de inmigrantes chinos compraban documentación de coterráneos

13 Serie Gobernación, N.º 4945.

14 Serie Gobernación, N.º 7963, fol. 3.

naturalizados ya fallecidos. En dicho mercado no solo participaron miembros de la colonia que deseaban proteger a sus “paisanos”, también se involucraron miembros del gobierno local que veían en este tipo de negocio la posibilidad de ganar un buen salario extra. Este es el caso de un chino llamado Lee Cong, quien presentó papejería para pedir residencia en el país y la ciudad:

la filiación del chino coincide en un todo con el retrato que se hallaba en este despacho; pero estudiando detenidamente esos documentos, noto que la certificación fue extendida el 20 de mayo de 1906, fecha en que el señor García aún no se había hecho cargo de la secretaría, pues tomó posesión del puesto según consta en el libro de juramentos del 24 del mismo mes, es decir, cuatro días después de haber sido extendida la certificación.¹⁵

Tal hecho provocó, además del enfrentamiento entre el ex secretario de gobernación (José Joaquín García) –quien fue el que firmó los documentos– y el secretario actual de gobernación Nicolás Lizano –responsable por ser quien desempeñó el cargo–, que se reforzara la idea sobre el movimiento irregular de documentación entre los inmigrantes. Aunque se ha mencionado únicamente al grupo chino, no se debe descartar la posibilidad de que una situación similar haya ocurrido con otros inmigrantes, por cuanto el anterior no fue un caso aislado:

“Puede que lo que se haga con la inmigración de chinos no sea correcto, y se deba tal vez a la deficiencia de la ley y la jurisprudencia sentada por mis antecesores, que es lo que yo he seguido. También admito como cosa muy posible que en tiempo del señor Guevara se hubiera cometido por algunos de sus empleados graves incorrecciones en ese sentido; pero de todo esto, aunque nosotros no tengamos la culpa, sí nos toca recoger la cosecha, que es lo que está sucediendo actualmente, pues algunos chinos en su mayor parte traen pasaporte firmado por el exsecretario de gobernación señor Miranda”¹⁶

La entrada ilegal de chinos era una situación de conocimiento público, no solo los jerarcas del gobierno local sabían de ello, sino el pueblo en general. Algunos veían esta acción como algo normal, otros no conformes con los reportes presentados al presidente de la República, hacían de su conocimiento el disgusto latente:

Es bien sabido que por este Puerto, en un período de varios años, han venido entrando hijos del Celeste Imperio en asombrosa cantidad, con flagrante violación de la ley.¹⁷

La introducción ilegal de chinos era una realidad innegable en la época; de ahí las constantes quejas por parte de los vecinos; por ejemplo, las referentes al desaseo en las casas de habitación y en los negocios de estas personas. Según un recorte de

15 Serie Gobernación, N.º 1649.

16 Serie Gobernación, N.º 1733, fol. 10.

17 Serie Gobernación, N.º 1733, fol. 11.

periódico encontrado en el Archivo Nacional, las mismas circunstancias se estaban presentando en otros puntos de América Latina, donde las quejas aludían a las “costumbres salvajes” de estas personas:

En Guayaquil, Ecuador, fueron hallados en dos tiendas de chinos varios cajones llenos de animales disecados. También se hallaron 14 lechuzas en palito y gatos prensados. La Junta de Sanidad ordenó quemaran dichos artículos y la prensa ha levantado la voz de protesta considerando el extraño descubrimiento como causa de la peste bubónica que azota en Guayaquil. “El Tiempo” de dicha Ciudad considera como criminal el egoísmo de los chinos que no favorecen el lugar donde viven ni siquiera con los alimentos, pues lo encargan a China, con grave perjuicio para la salubridad pública(...).¹⁸

Si bien es cierto que para entonces el Perú presentaba serios problemas en materia de salud por la fiebre bubónica que le azotaba, responsabilizar a un solo grupo poblacional por el origen de la peste es un poco exagerado. Queda patente que este grupo escogía el país para asentamiento; su integración a la cultura del lugar no se dio a plenitud, más bien, por las quejas de los vecinos, suponemos que en términos culturales los chinos se mantuvieron un poco “herméticos” en cuanto a la introducción de nuevas prácticas, protegiendo las autóctonas y heredándolas a sus descendientes, hasta el punto de importar alimentos y productos exóticos.

Junto al incremento en las obras de infraestructura, se formaron grupos dentro de la sociedad puntareña; grupos pertenecientes a múltiples realidades sociales, así como a diversas inquietudes y adhesiones personales. El número de agrupaciones sociales aumentó con el ritmo de la construcción de las obras infraestructurales, al igual que el proceso de maduración intelectual, reflejado tanto en la fundación de medios de información escritos (periódicos) como en la creación de una biblioteca, producto de intereses particulares.

Gobierno local y desarrollo de la infraestructura de la ciudad de Puntarenas

La Municipalidad

La Municipalidad de Puntarenas inició sus trabajos desde el momento mismo de la declaratoria del cantonato (1848), diez años antes de la declaratoria oficial de ciudad. Las primeras corporaciones municipales debieron enfrentar un gran problema: la poca población autóctona capacitada para desempeñarse en puestos de responsabilidad; los moradores apenas poseían conocimientos básicos. En vista de esto, no resulta extraña la presencia de colaboradores municipales de origen

18 Serie *Gobernación*, N.º 1733, fol. 11.

extranjero, tal es el caso del General Cañas, oriundo de El Salvador, quien se desempeñó como gobernador de la Comarca¹⁹.

Otras de las limitaciones con que tuvo que lidiar la corporación fueron el chantaje, la corrupción y la manipulación por parte de los comerciantes que deseaban sacar provecho personal. Los agentes municipales debían trabajar en forma conjunta con los agentes de aduana y policía, generalmente todos estos personeros caían en el mismo círculo vicioso. Por ejemplo, la comunidad de Puntarenas solicitó al presidente de la República la destitución del agente principal de policía, pues este no contaba con los requisitos de *bondad, honradez y simpatía*, imprescindibles para ejercer el puesto; para los años 1881-1882 el agente fue elevado de su cargo, lo que dejó un mal precedente. En su lugar, se recomienda a don Jesús Montero, persona de confianza y costarricense²⁰, situación que es recalcada.

El desarrollo de la vida política de este municipio llegó a mezclarse con los acontecimientos de la política nacional. Las elecciones de 1889 se llevaron a cabo bajo una atmósfera opresora: *esquivelistas* contra *rodriguistas*. Ante tal situación y en vista del gane electoral de los *rodriguistas*, se pidió que los altos puestos políticos de la ciudad fueran ocupados por estos últimos, argumentando, además, que los gobernantes locales inmediatos, partidarios de Esquivel, se comportaron en forma despótica. Sobre todo se señalaron tres puestos clave: el del señor Gobernador de la Comarca de Puntarenas, el de Comandante de Plaza y el de Agente Principal de Policía. A los tres se les calificó de crueles y despóticos a la hora de desempeñarse en sus puestos, por lo que se pide se haga justicia a favor del pueblo:

*(...) no es posible, Señor Presidente, que Puntarenas se ha sabido y sabe defender, como lo ha hecho, los verdaderos principios de justicia y lealtad, se vea postergada al olvido y continúe, quizá por favoritismo de alguno, bajo el yugo férreo de la opresión.*²¹

es así como estas justas electorales propiciaron la movilización de un sector socio-político importante de la ciudad.

Los períodos electorales mostraron un comportamiento normal dentro de la población, lo cual se identificó con estos procesos. Las elecciones se realizaron en forma tradicional. Y era aquí donde los ánimos, en ocasiones, entraban en calor:

(...) tengo que consignar aquí un hecho que aunque no fue de trascendencia, sí alarmó por un momento el vecindario, y este fue un pequeño disturbio promovido un día después de las elecciones por algunas pocas personas exaltadas por la pasión política, que no tuvo consecuencias, pues no pasó de un simple tumulto, que con la oportuna intervención de la policía y las medidas tomadas por la autoridad, prontamente se disolvió, volviendo el

19 El caso del General Cañas es particular por cuanto según lo retratan los viajeros que pasaron por el lugar a mediados del siglo XIX, Cañas, a pesar de ser extranjero, se considera autóctono de Puntarenas.

20 ANCR, Serie *Municipal*, N.º 5578, fol. 1.

21 Serie *Gobernación*, N.º 5577, fol. 2.

*sosiego y la tranquilidad a los ánimos sin haber ocurrido ninguna desgracia personal.*²²

Aunado a los acontecimientos políticos nacionales y a la manera como estos se desempeñaron, la Corporación Municipal supo dar prioridad a la búsqueda de soluciones para los problemas en cuestión, que, de todas formas, no mitigaron los esfuerzos en favor del desarrollo de la ciudad; reflejo de esto es el aumento en las obras de infraestructura.

Terrenos baldíos

La Municipalidad porteña libró una verdadera batalla para que los terrenos de la “Punta” pasaran a su administración; de esta forma, adquirió potestad para la concesión de lotes para el poblamiento del sitio. Una vez concluido el proceso de formación de la “Punta”, se produce una disputa por la posesión de los terrenos (si pertenecen a la administración del Gobierno Central o local) y la forma en que se dará el poblamiento del área. El problema se agudizó cuando un señor de apellido Oreamuno hizo de su propiedad un pedacito de tierra en “La Punta”; para 1872 este terreno medía 1 200 varas, pero seis años después, su extensión se incrementó a 39 hectáreas por el espacio cedido por el mar. Al morir, sus herederos, que no adquirieron título de la propiedad, la entregaron a don Enrique Lizano.²³

Una y otra vez se lanzaron alegatos de diferente tipo para reclamar los derechos sobre este sector y concederlo en lotes para el crecimiento del casco urbano. Dentro de los argumentos de mayor peso se encuentra la división interna que se dio en Puntarenas en la década de 1840, donde se asignaba esta área a la edificación de inmuebles públicos y a la distribución que tendría la comunidad en formación,

*El decreto de 26 de febrero de 1840, al rehabilitarse el puerto de Puntarenas, dividió a este en tres partes: la Oriental para la población pajiza; la interior o central, para almacenes y casas de teja, y las más inmediatas a las aguas o la Punta u Occidental, para edificios públicos; cada una de ellas separada de la siguiente por un espacio vacío de cien varas. Resulta evidente, pues, que a edificaciones públicas fue destinada la Punta, y no a cultivos, y que desde el decreto de rehabilitación del puerto hizo parte de la Ciudad Futura, no de la milla marítima.*²⁴

Una vez más, los alegatos de defensa recurren a la década de 1840, cuando las políticas nacionales repercutieron en la población, pues se aplicó la política de venta de lotes baldíos a quienes desearan adquirirlos, según se lee

La resolución ministerial de 1845, que autorizó luego la venta de solares a orillas del estero hasta la Chacarita, en su parte motiva establece de modo inconcluso que todos los solares a orillas del estero y el resto de la Punta son

22 *Memorias de Gobernación*, 1910, p. 377.

23 Aguilar, Hilda. *Apuntes cronológicos de la ciudad de Puntarenas*. IFAM, 1961, p. 30.

24 ANCR, *Serie Gobernación*: N.º 2567, fol. 1.

*baldíos, cuya venta podía disponer el Ejecutivo. Dedúcese que eran baldíos de la ciudad, no de la milla, ni baldíos nacionales, porque la venta de estos sólo podía y puede acordarla un decreto del Congreso y aquella, como cosa pública, está fuera del comercio de los hombres, mientras las leyes mantengan en todo su vigor el decreto de junio de 1820. Tal interpretación aparece robustecida si se considera que al acordar la venta de los solares a orillas del Estero fue por vía de ornato, con la mira que se edificase en ellos, y tanto así que se estableció expresamente que si no construía el adquiriente dentro de cuatro años perdía el derecho al solar y a lo pagado por él, pudiendo adjudicarse a otra persona.*²⁵

Los reclamos prosiguen. En 1913, el Gobernador le notifica por correspondencia al Presidente de la República:

“El gobierno local reclama al gobierno de la República los terrenos de la Punta en vista que desde antes los mismos se habían pensado para un posible crecimiento de la ciudad...

En vista del crecimiento migratorio hacia Puntarenas, la apertura próxima del Canal de Panamá y la terminación del ferrocarril al Pacífico, la población porteña aumentó requiriéndose los terrenos de La Punta para abrir nuevos frentes de colonización...

*Una resolución presidencial del 30 de agosto de 1848 autorizó la venta de solares a orillas del estero hasta la Chacarita.”*²⁶

Todos estos argumentos tienen como fin que el Gobierno dé la autorización para tomar los terrenos de la Punta, pues la población porteña aumentaba considerablemente. Tras intensas discusiones, el Gobierno acepta cederlas mediante subastas. De esta manera, los trabajos en materia de saneamiento empiezan a desarrollarse sobre el sector; los primeros lotes se otorgan en el año 1920, época en que la ciudad amplía el espacio habitado.

Si bien la población que tendía a aumentar demandaba de estos terrenos, por su parte, las autoridades locales hacían todos los esfuerzos posibles para aumentar los fondos municipales y así llevar a feliz término todas las mejoras y trabajos demandados; es por ello que se procedió a la venta de terrenos baldíos. Según acuerdo gubernativo 289, del 3 de junio de 1912, la Municipalidad de Puntarenas obtuvo el permiso para rematar los terrenos restantes, equivalentes a una legua cuadrada de terreno; de dicho remate se obtuvo una ganancia de 22 592,43 27 colones, utilizados más tarde en el desarrollo de proyectos de infraestructura. De forma inmediata se prosiguió a valorar el terreno para continuar con la planificación de lotes disponibles:

25 Quirós Vargas, Claudia. Aspectos socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción. UCR: 1976. p. 300.

26 ANCR, Serie Gobernación, N.º 2567, fol. I.

27 Memorias de Gobernación, 1913, p. LXIX.

Visto el acuerdo tomado por el Municipio del Cantón de Puntarenas en sesión celebrada el 29 de marzo de 1913, por el cual se dispone solicitar la corriente autorización para pasar a remate el resto de las gracias en los baldíos de la República, o sea, una legua cuadrada, a fin de aplicar el producto en obras de utilidad públicas importantes para el cantón, debiendo hacerse la distribución en la forma siguiente, y con la base de 15 colones por hectárea:

35 lotes de 5 hectáreas	175 colones
35 lotes de 10 hectáreas	350 colones
17 lotes de 20 hectáreas	340 colones
8 lotes de 100 hectáreas	800 colones
1 lote de 82,24 hectáreas	colones. ²⁸

Arbitrariedades en el manejo de la concesión de lotes

La concesión de terrenos dio grandes beneficios a la población, pero también trajo consigo abusos. Un grupo de leñadores de la ciudad de Puntarenas protesta ante la decisión de la Municipalidad de ese cantón por ceder una faja de tierra ubicada a orillas del estero a don Juan de Dios Matus (quien llegó a ocupar puestos municipales, dueño del diario *El Pacífico*). Estos trabajadores argumentan que por décadas sus familias han habitado en el lugar, incluso han contribuido en el relleno del terreno, lo que para entonces lo ampliaba al doble; además, son ellos quienes proveen de leña a la ciudad.²⁹

De igual manera, en el mes de noviembre de 1912 se presentó ante el municipio el señor Mauro Fonseca Escartín, mayor de edad, agricultor y vecino de la ciudad de Puntarenas. Él reclama un pedazo de terreno en Pueblo Nuevo³⁰, el cual el municipio concediera en 1911. Según el acuerdo de la concesión, Fonseca debió haber construido un año después a lo sumo; de lo contrario, perdería el terreno. Veintiocho días antes del vencimiento, Manuel Castro le dice que suspenda la construcción en vista de que le van a quitar el terreno. Un día después del vencimiento de la prórroga, el propio secretario municipal don Jesús Artavia Guzmán se hizo presente para notificar la pérdida de la tierra. La apelación del señor Fonseca fue denegada, pues al acudir al lugar de los hechos, los regidores Rivera y Rodríguez no encontraron el armazón de una casa, sino seis horconcillos delgados, rollizos, bajos y sin descansar siquiera:

Tal afirmación del apelante es inexacta por completo, y por ello fue que de conformidad, con la resolución citada se declaró la caducidad de la concesión, pues la idea de dicha resolución es la de impulsar la construcción de casa de habitación en esta ciudad, y no la tener solares incultos ni la fomentar la edificación de ranchos de paja y cañas.³¹

28 ANCR, Serie Gobernación, N.º 5687, fols. 1-2.

29 ANCR, Serie Gobernación, N.º 1920.

30 ANCR, Serie Gobernación, N.º 3253.

31 ANCR, Serie Gobernación, N.º 3253, fol. 6.

Obras municipales

Las principales obras de infraestructura conocidas en la ciudad se ejecutaron, principalmente, entre 1900 y 1930. No obstante, las anteriores juntas municipales realizaron esfuerzos importantes en favor de la construcción del muelle de hierro, ubicado en el estero, el relleno de zonas pantanosas y la construcción de calles. Por ejemplo, solo para el año 1907 se realizaron las siguientes obras:

*relleno de Las Playitas; las aceras de la playa con 300 metros de largo por 3 de ancho; relleno de las calles; aceras en la plaza de la Iglesia por tres frentes, con una extensión de 300 metros; el reloj de la Iglesia del cual se han pagado ó, mejor dicho, se pagaron entonces dos terceras partes de su valor, o sea 1200 colones; en recepciones oficiales 4000 colones; 300 cajas de petróleo importadas para el alumbrado público; compra de dos carretones para el servicio de higiene; 1 regadora análoga a las que hacen el riego de las calles en la capital; se hicieron refacciones a las calles en esa ciudad; se hicieron varios andenes en las boca-calles de esa ciudad; se compraron algunas propiedades alrededor del sitio ya mencionado, Las Playitas, con el fin de hacer allí una plaza pública; se compraron 20 acciones de la empresa de Luz Eléctrica de Puntarenas que son 2000 colones.*³²

En todos los informes emitidos por el Gobernador al Presidente de la República, se encuentra que el trabajo realizado en la ciudad en cuanto al aseo, ornato y la higiene en general, es una de las mayores preocupaciones, al igual que otras obras menores que procuraban embellecer la ciudad.

La Puntarenas de estos años muestra sus calles y aceras de arena como demandantes de un constante mantenimiento, sobre todo de relleno, ya que en los meses de lluvia estas calles y aceras se convierten en largos ríos. Por otra parte, durante la época seca, el viento provoca que la arena y el polvo se levanten, formando remolinos que incomodan e impiden el libre paso de los transeúntes; es por ello que la Municipalidad puso a funcionar un par de bombas de agua, con el fin de regar las calles y evitar la formación de nubes de polvo.

Siguiendo con los trabajos de relleno, en 1910 se prosiguió con el de *Las Playitas*, que hasta el momento no reunía las condiciones deseadas. Precisamente, gracias a este tipo de trabajos se ha logrado que las aguas del estero no ingresen en la plaza, lo que resulta muy necesario en vista de que cuando la marea baja deja pozos que se convierten en criaderos de mosquitos, situación que pone la salud pública en peligro.

Ante la necesidad de adaptar la ciudad a mejores condiciones para sus moradores y sus visitantes, se empedró la calle comercial del lugar. La construcción de la calle de piedra, entre 1905 y 1910, dejó muy contentos a los políticos locales, a los comerciantes y a la ciudadanía en general, en vista de que dicha calle es la que concentra la mayoría de comercios de la ciudad; esta calle corre paralela al estero. Para complementar tan importante obra, se construyó una cortina de cal y canto; esto

³² ANCR, Serie *Municipal*, N.º 1388, fol. 1.

con el objetivo de impedir el ingreso de las aguas en tiempo de mareas altas. Con la terminación de la calle del comercio y la cortina que la respalda, se construyeron gradas para mayor comodidad de los pescadores y lecheros, obra que agiliza la rutina diaria de embarque y desembarque.

Además, se concluyeron, en su mayoría, los pasadizos de las bocacalles. Es importante destacar que el gobierno municipal, con el afán de acelerar las obras en la ciudad, importó una gran cantidad de cemento romano que vendió a la ciudadanía a precio de costo, logrando de esta forma realizar las obras de embellecimiento, conjuntamente con el pueblo. Solo para el año 1909, según informe del Gobernador, se terminaron los andenes, las aceras públicas y las reparaciones en edificios públicos como Los Baños.³³

Algunos trabajos realizados tuvieron como meta contribuir directamente con la salud de la población; esta finalidad fue el producto de las quejas de los inspectores sanitarios, como el Dr. Justo Pastor López, quien informó a la Municipalidad que:

- el corral que está frente al mercado es antihigiénico por la cantidad de animales y por la falta de limpieza.
- que la Municipalidad debe construir desagües en las zonas donde se producen inundaciones.
- hay que atender la necesidad de un crematorio, debido a que el lugar donde se arroja la basura está rodeado de habitaciones.³⁴

Aprovechando las buenas condiciones financieras, se procedió a dar inicio a la construcción del rastro o matadero público, necesario para satisfacer la demanda de carne de la población, así como para garantizar un mayor control de higiene y calidad a los consumidores. El costo total de este edificio ascendió a 31 500 colones, sin contar las reparaciones en el antiguo edificio del rastro. Simultáneamente, se construyeron desagües en las aceras.³⁵

El puerto

La habilitación del puerto es el suceso que dio vida a una nueva población. El puerto de Puntarenas surge como respuesta a las necesidades económicas de la provincia colonial de Costa Rica y, posterior a la independencia, sigue jugando un papel primordial en las exportaciones e importaciones realizadas por el nuevo país; pese a ello, los trabajos de infraestructura no eran los mejores, la carga y descarga de productos seguía haciéndose en forma rudimentaria, tan solo se utilizaban las ventajas naturales ofrecidas por la lengüeta:

Se baja a tierra en un bote, un bongo o un lanchón, como le venga a uno en gana o le permita el bolsillo. Un bote cuesta un peso. A marea baja, las últimas cincuenta yardas del viaje hasta el pueblo, que son del cieno más pegajoso, tienen que hacerse a espaldas de un natural del país cuyas rodillas, según puedo atestiguarlo, no son de lo más firme cuando se les pone a

33 *Memorias de Gobernación*, 1910.

34 Álbum perteneciente a la Familia López.

35 *Memorias de Gobernación*, 1910, p. 377.

*prueba de 200 libras de carne irlandesa, una escopeta de dos cañones y unas botas de montar por añadidura.*³⁶

Los intereses de firmas nacionales y extranjeras convierten el sitio en puerto franco, con el fin de incentivar el libre comercio en gran cantidad de productos; no obstante, no hay evidencia de que se hayan producido mejoras de peso en beneficio del poblado ni en el puerto como tal (por medio de muelles de calidad y utilidad); lo que sí se construyó fueron grandes pabellones que desempeñaban las veces de aduana, y que controlaban el contrabando.

La actividad portuaria no solo estuvo en función del comercio internacional; las condiciones geográficas facilitaron la creación de un espacio independiente para el comercio regional, aspecto que el viajero Ephraim George Squier deja ver en sus palabras:

*Hay un puerto externo y otro interno; este último está entre la punta de arenas y la tierra firme y tan sólo es accesible para embarcaciones de poco calado. El puerto externo es un fondeadero mediocre y protegido por dos islas de la marejada del Pacífico que penetra en el Golfo de Nicoya. Los barcos que calan más de siete pies tienen que anclar en el puerto externo a una legua del desembarcadero.*³⁷

El puerto externo era utilizado por las grandes embarcaciones encargadas de realizar el comercio internacional: como ya se mencionó, se recurría a pequeñas embarcaciones y/o a cargadores nativos para que realizaran el trabajo de transbordo:

*Por todos lados nos rodeaban embarcaciones más pequeñas: botes, piraguas, lanchones y bongos, llevando y trayendo carga de los barcos(...)*³⁸

Por otra parte, el puerto interno es el que corresponde al sector del estero; por su tranquilidad y poca profundidad, era propicio para las embarcaciones de menor calado, que numéricamente eran muchas; estas se encargaban de realizar el comercio regional mediante la unión del puerto de Puntarenas con las poblaciones agrícolas ubicadas en la costa del Golfo. A este lado de la lengüeta, había un pequeño muelle de madera, apenas propicio para el tipo de embarcaciones que se servían de él.

Habría que esperar hasta la administración de Tomás Guardia para que se construya un muelle con capacidad suficiente para los barcos de gran calado; dicho muelle fue construido en hierro, y era de la mejor calidad para su época. La obra contó con el respaldo económico requerido para su mantenimiento. Con la construcción de esta obra, también se levantó un puesto de aduana que procuraba garantizar el control de las mercancías.

36 Fernández Guardia, *Costa Rica en el siglo XIX*, p. 342.

37 *Ibidem.*, p. 277.

38 *Ibidem.*, p. 342.



Foto N.º 3. El puerto de Puntarenas. En la gráfica se observa la intensa actividad portuaria que le caracterizó. Se hizo necesario que las líneas del ferrocarril llegaran hasta el punto extremo del muelle para facilitar la carga y descarga de los productos.

Por su parte, el muelle interno esperará hasta el año 1908, cuando, por fin, se hacen mejoras de calidad. Para la construcción de este puesto en el estero, son destinados 250 000 colones.

El mercado

El mercado y la vida que se desarrolla dentro de él es una de las mayores riquezas con que puede contar un pueblo. Entre chinamos, maíz, carne de res, los pescadores que dejan su producto, los turistas comprando fruta y el olor del pescado frito con patacones, se teje todo un mundo de intercambio comercial y cultural; ahí se ofrecen los principales productos de la región; aquellos que desde tempranas horas del día han sido traídos de los pueblos de la “costa” junto con el trabajo de los pescadores y con las carretas que vienen del interior cargadas con café, así como las que regresan repletas de productos.

El mercado está un poco aparte de la calle principal y a corta distancia de la plaza... El café estaba viniendo del interior (varias carretas cargadas de ese fruto habían llegado ya al puerto) y todos los puestos y tiendas se hallaban atestados de gente.³⁹

No hay fecha precisa que marque la apertura del primer mercado de Puntarenas; lo que sí se sabe es que empezó a funcionar bajo la sombra de grandes árboles, hacia el lado del estero, y que varias personas se reunían allí para vender su producto, al tiempo que las carretas cargadas de café llegaban, como bien lo atestiguan los

³⁹ *Ibidem.*, p 344.

viajeros que pasaron por este puerto. Posteriormente, se construyeron puestos (de madera) de poca presentación.

En el sitio era posible encontrar un variado y exótico surtido de productos: “*co-cos y naranjas, tasajos de carne salada, faldas blancas como la nieve y chales de color arco iris, sombreros de paja y sandalias de cuero crudo, machetes y espuelas colgantes, las legumbres más verdes, loros, frutas de conserva, instrumentos de música, quesos, cerdos, frijoles guisados y monos.*”⁴⁰ De fondo, se escuchaba la música de una marimba, música que hombres improvisaban a cambio de unas cuantas monedas, música que venía a alegrar el alma y el ánimo de los compradores.

La actividad en este mercado aumentaba primero por el auge del café, y posteriormente, porque Puntarenas se convirtió en uno de los lugares más apetecidos por los veraneantes del Valle Central. De ahí que se buscara la forma de levantar un mercado de mejor construcción y presencia; este impulso correspondió con los esfuerzos de los inspectores sanitarios por mantener un control más estricto sobre los servicios de atención al público, especialmente sobre los puestos en donde se expendían alimentos preparados.

Para el año 1907, se sacaron a licitación la construcción de los edificios del mercado y la del matadero; además, se instaló el servicio de cañería en la ciudad. En su gran mayoría, estos gastos se costearon con la venta de lotes baldíos. Por fin, se aprobó que el señor Enrique Mc. Adam construyese el tan necesitado mercado, en vista de que el lugar utilizado en un principio no satisfizo las necesidades de los usuarios:

*Mc Adam se obliga a construir un muro de retención en la forma que indica el plano, y en la parte que da al estero, así como la escalera destinada al arribo de las embarcaciones en dicho lugar. Estas obras serán de concreto, hecho en la proporción de una parte de cemento...Hará por su cuenta la instalación de cloacas, las cuales será de tubo de terracota de 0,152 de diámetro, así como la instalación de siete inodoros de buena calidad. Instalará la cañería en todo el edificio dejando un servicio de llaves en los lugares que indique el municipio.*⁴¹

La idea era construir un mercado que tuviese todos los adelantos sanitarios del momento, como las cloacas y el sistema de cañería; al mismo tiempo, se ratificaba el hecho de que la zona cercana al mercado siguiera funcionando como desembarcadero de las lanchas que transportaban los productos desde lugares circunvecinos y de aquellas zonas dedicadas a la pesca.

Por otra parte, un muro de contención no solo debía servir como desembarcadero, sino como reforzamiento de la línea costera ante la erosión causada por la acción de las aguas del estero.

Dentro de las disposiciones tendientes a lograr que los fondos municipales aumentaran con el propósito de construir todas las obras públicas requeridas por la población, se incrementó el rubro por concepto de taquillas, que en el último

40 *Ibidem.*, p. 344.

41 ANCR, Serie Gobernación, N.º 5687, fol. 153.

remate (1909) ascendió a la suma de 33 228 colones⁴², también, se esperaba obtener suficientes entradas con la venta de lotes baldíos. Simultáneamente, el Municipio solicitó al Poder Ejecutivo la autorización requerida para aumentar el empréstito con el Banco de Costa Rica en 20 000 colones o más, ya que en dicho año la deuda ascendía a 14 298,50 colones.⁴³

El rastro

Prácticamente en todos los pueblos del país se encontraba un edificio de rastro público; Puntarenas, por su cercanía con los pueblos de gran producción ganadera, contó con una buena provisión de ganado. Diariamente se destazaban reces para el consumo local y para la venta a comunidades del interior. La mayor competencia que tuvo el comercio de carne en este puerto consistía en la gran cantidad de carne salada procedente de Guanacaste; es por eso que el producto que venía de allí era decomisado.

La administración del rastro fue una de las funciones más codiciadas en vista de las ganancias que deparaba. Por ejemplo, a don Pedro Yreta le fue concedido el abasto de carnes de la ciudad de Puntarenas, ante el compromiso de pagar 50 pesos mensuales para el sostén de una escuela pública. La nueva administración deseaba aumentar la tarifa correspondiente a impuestos, por lo que Yreta solicitó que el aumento no fuera retroactivo, y que se considerase que los impuestos por él pagados tenían un buen fin.⁴⁴

Los comerciantes de la ciudad de Puntarenas se quejaban ante el juez civil por dar en monopolio la matanza de ganado ya que:

- Por el conocimiento y demás generales de la ley.
- Antes de que se diera el monopolio la carne era de mejor calidad.
- Según el artículo 5.º del decreto N.º 8 de 3 de octubre de 1854, no se puede adquirir un animal con gordura superior a una arroba, por ello, un animal gordo no es de calidad.⁴⁵

El monopolio de la matanza no fue suprimido, la solución encontrada ante las quejas de los comerciantes fue cambiar de administración.

A fines de 1910, el rastro, o matadero de la ciudad, se terminó –recuérdese que esta obra entró en remate al mismo tiempo que el mercado–; este tuvo un valor total de 31 500 colones, donde se salda la suma de 12 300 colones a los contratistas Enrique Mc. Adam y José Cabezas.

La construcción del matadero estuvo regulada bajo el siguiente contrato:

Los contratistas se comprometen a construir el matadero público de esta ciudad con sujeción al respectivo plano levantado por la Dirección General de Obras Públicas y a las especificaciones de la cláusula V (detalles de la construcción), por la suma de 29600 colones por cuotas semanales de 500,

42 Memorias de Gobernación, 1909, p. 304.

43 ANCR, Serie Gobernación, N.º 2157.

44 ANCR, Serie Municipal, N.º 5264.

45 ANCR, Serie Municipal, N.º 3743-3952, fol. 1.

*y el resto de 3600 al entregar el edificio en completa satisfacción del Municipio, lo cual deberá hacerse lo más tarde un año después de la aprobación de este contrato por el poder ejecutivo, y a ese efecto, los trabajos se comenzarán inmediatamente extendida tal aprobación.*⁴⁶

La cañería

Uno de los grandes problemas que enfrentó la población de Puntarenas fue el servicio de cañería. Los primeros trabajos realizados en ese sentido no fueron de la calidad deseada, aspecto que implicó una constante escasez del líquido durante los meses correspondientes a la estación seca. De ahí que se gestionaran los trámites para lograr su funcionamiento en forma eficiente. El agua utilizada por la población provenía de los ríos que nacían de las montañas cercanas, pero no se garantizaba la calidad del líquido, pues era posible que en su recorrido tuviera contacto con animales o personas. Dentro de las características de los ríos de la zona, está el hecho de que durante la estación seca el caudal disminuye en forma considerable, aspecto que repercute de forma inmediata en el abastecimiento de la población.

Junto con el problema de la cañería, estaba la necesidad urgente de un sistema de cloacas apto para una ciudad costera (hasta la fecha se contaba tan solo con letrinas). En vista de las condiciones geográficas de la ciudad, cuando la marea subía las letrinas se tornaban un problema sanitario para la población. La puesta en funcionamiento del sistema de cloacas demandaba la necesidad de un abastecimiento de agua de alta presión; requisito que se podía cumplir durante la época lluviosa, no así en la estación seca.

Momentáneamente, el problema de abastecimiento de agua fue solventado gracias a la adquisición de bombas de aire, como se lee a continuación:

*Con motivo de que los molinos de vientos, Aeromotor, no llenaban las necesidades a que estaban destinados, la Municipalidad dispuso importar dos bombas de aire caliente, una para abastecer los tanques que sirven para el riego del parque y la otra para los baños, de las cuales se ha instalado la primera, que funciona muy bien y da buenos resultados, pues no ha llegado a faltar el agua, como sucedía anteriormente.*⁴⁷

A pesar de la puesta en funcionamiento de este servicio, el aumento de la población demandaba la construcción de un buen sistema de cañería. El contrato celebrado entre los señores don Antonio L. Moreno y don Francisco de Paula Amador así lo disponía; textualmente dice:

A. *La casa A.L. Moreno se compromete a suministrar lo más pronto posible, todo el material de tubería y accesorios para la cañería de la Ciudad de Puntarenas conforme a los detalles de la licitación respectiva publicada en la Gaceta oficial N.º 41 de 19 de febrero del corriente año de la cual se adjunta una copia como anexo de este contrato.*

⁴⁶ Memorias de Gobernación, 1910, p. 73.

⁴⁷ Memorias de Gobernación, 1909, p. 304.

- B. *La Municipalidad pagará a A.L. Moreno en su oficina de San José la suma de treinta y cinco mil novecientos (\$35 900/00) dólares, oro americano, valor de dichos materiales, en la forma siguiente:*
- a. *Conforme se vayan despachando los materiales, A.L. Moreno presentará a la Municipalidad, debidamente endosado, el conocimiento de embarque de cada recueza; y la Municipalidad entregará el 50% de la respectiva factura.*
 - b. *A la llegada de cada partida de materiales al puerto de Puntarenas, pagará la Municipalidad otro 25% del valor respectivo de la factura; y por el saldo de 25% se pagará, una vez recibido todo el material, una obligación negociable a seis meses de plazo, con el interés del 10% anual.*
- C. *Es entendido que todos los materiales que conforme a este contrato debe entregar la casa A. L. Moreno, será a satisfacción de la Municipalidad, y recibidos por este libre a bordo del vapor en el puerto de Puntarenas...⁴⁸*

El Ejecutivo aprobó el contrato celebrado, no sin antes recordar que:

- D. *El contratista está obligado a terminar todas las obras en perfecto estado de servicio, cinco meses después de haberse hecho la primera entrega de tubería.*
- E. *La Municipalidad pagará al contratista, en retribución de las obligaciones que contrae por el presente contrato, la cantidad de treinta y cinco mil colones, que le serán pagados en la siguiente forma: 5 mil un mes de comenzados los trabajos; 5 mil, dos meses después; y 5 mil tres meses más tarde...El saldo de 20000 colones; se le pagará en un documento a un año plazo con un interés del 12% anual una vez recibidas todas las obras de esta cañería, a entera satisfacción de la Municipalidad y de la Dirección General de Obras Públicas.⁴⁹*

Así, para el año de 1913, Puntarenas contó con un servicio de cañería capaz de hacer frente a las demandas del líquido independientemente de la época del año en que se estuviera. Al mismo tiempo, el adelanto en el buen abastecimiento de este trajo tranquilidad a las autoridades sanitarias con respecto a la calidad del agua consumida por la población, lo que se traducía en una disminución de las enfermedades intestinales. Complementando las disposiciones de este departamento, se contaría con la cantidad de líquido requerido para la puesta en marcha del servicio de cloacas, lo que se traduce en la supresión de las letrinas, que, de por sí, no eran recomendadas, ya que servían como foco de enfermedades.

La electrificación

La instalación del servicio eléctrico entró en funcionamiento a partir de marzo del año 1904, constituyéndose en una de las obras de mayor avance para la población; de esta manera, se garantizaba el alumbrado de los puntos más

48 Serie Gobernación, N.º 5687, fols. 293-294.

49 ANCR, Serie Gobernación, N.º 5687, fols. 293-294.

importantes de la ciudad. Este servicio fue concedido por la empresa del señor W. F. Teller Woodruff⁵⁰.

Entre los acuerdos a los que llegó la corporación municipal con la firma Teller Woodruff, estaba la regulación del cobro por dicho servicio. La tasa de cobro se haría conforme con la ley, y en ningún momento la compañía podría cobrar más de lo estipulado; por tal razón, la Municipalidad se reservó el derecho de revisar los libros y así constatar las utilidades.

Según lo establecido, cada dos bloques de casas se instalaría una lámpara, procurando que el perímetro de la ciudad se cubriera, con lo cual se garantizaba así la buena iluminación del lugar; solo en áreas de menor población la distancia entre las lámparas sería más amplia:

El número de lámparas del sistema proencorado, que instalarán en la ciudad será de cuarenta, aumentable a cincuenta, a juicio de la Municipalidad, y colocadas todas en los lugares que esta designe dentro del perímetro de la población (siempre que la distancia entre lámparas no exceda de la longitud de cada bloque, a no ser que se trate de lugares fuera del poblado, en que la distancia pueda ser mayor, pero en ningún caso pasar de la longitud de dos bloques).⁵¹

Con el fin de garantizar el servicio de iluminación de la mejor forma posible, y tomando en cuenta las limitaciones de la época, se estableció un horario de funcionamiento tanto para los sitios públicos como para el consumo en los hogares,

El servicio público de la luz de arco y el de lámparas incandescentes, en su caso será de no menos de diez horas consecutivas, empezando a las seis y media de la tarde, hasta las cuatro y media de la mañana...Y el servicio de luz para los particulares o a domicilio, se hará durante doce horas consecutivas, de las cinco y tres cuartos de la tarde a las cinco y tres cuartos de la mañana.⁵²

Seguidamente, se presentan cláusulas del contrato suscrito entre la Gobernación de la Provincia de Puntarenas a nombre de la Municipalidad del Cantón Central y don Maximiliano Rudín Hefte; apoderado especial de don Alberto Echandi Montero, quien a su vez representa a la Compañía Eléctrica del Pacífico:

I. El Municipio del cantón Central de Puntarenas, concede a la Compañía Eléctrica del Pacífico, representada por don Alberto Echandi Montero, el goce con el término de 30 años, que comenzarán a contarse el día 1° de enero de 1911, de la concesión otorgada en el párrafo II de la cláusula IX del contrato celebrado entre esta Municipalidad y don William F. Feller Woodruff el 10 de marzo de 1906. Es entendido que el contrato antes dicho queda libre en sus demás extremos.

50 Memorias de Gobernación, 1905, p. 12.

51 ANCR, Serie Gobernación, N.º 29, fol. 18.

52 ANCR, Serie Gobernación, N.º 3295, fol. 137.

- II. *La Compañía Hidroeléctrica del Pacífico, se compromete a rebajar sus tarifas de alumbrado de arco é incandescente en un 10% desde el día 1° de enero de 1921 en adelante, siempre que los rendimientos de la empresa en esa época alcancen a la suma de 5000 colones mensuales, cantidad que necesita para cubrir los gastos para administración y para el pago de los intereses y amortización del capital. La Compañía se compromete a suministrar al Municipio y para usos exclusivamente municipales, hasta $\frac{1}{4}$ de la fuerza motriz disponible, en esta ciudad durante el día, cuando este servicio se restablezca, por un 25% menos de la tarifa que entonces se fije para este servicio.*
- III. *El otorgante, señor Echandi Montero, como garantía de buen cumplimiento de las obligaciones provenientes de este contrato, que benefician al Municipio y de las que corresponderían a la Compañía de Luz Eléctrica de Puntarenas, en los casos establecidos en el respectivo contrato, de la cual Compañía, el señor Echandi Montero, es poseedor de la mayoría de las acciones, responde al Municipio con la Planta Hidroeléctrica de Miramar y todos sus enseres.⁵³*

Centros educativos

La educación del pueblo es una de las preocupaciones siempre presentes en la comunidad. El mantener cierto nivel de escolaridad permite capacitar los grupos dedicados al crecimiento y desarrollo de la comunidad. En la década de 1860, Puntarenas, no contaba con la cantidad necesaria de individuos capacitados con un grado mínimo de conocimiento; la gran mayoría de la población era extranjera y los “puntareños” no tenían un mínimo en educación; ante ello, se solicita al Gobierno asignar presupuesto para traer de fuera una persona que funja como secretario y maestro; de lo contrario no se podrá sacar a la población de la “ignorancia”⁵⁴.

La primera institución educativa se fundó para atender en forma exclusiva la educación de los varones del lugar; esta trabajó en el nivel de la primaria; en caso de contar con el interés y los recursos necesarios para cursar la educación secundaria, era necesario trasladarse hasta el centro del país, ya fuera al Liceo de Costa Rica, al Instituto de Alajuela o al Liceo San Luis Gonzaga. Anualmente, estas instituciones abrían plazas (en ocasiones eran solo 6 ó 7) para estudiantes provenientes de todo el país⁵⁵.

Para 1883 se registran dos instituciones educativas en la ciudad de Puntarenas, una para varones y otra para niñas; la primera contó con 66 estudiantes y la segunda con 44; estos niños recibían las materias de lectura, escritura, aritmética, geografía, doctrina católica, gramática castellana, moral e historia⁵⁶.

53 ANCR, Serie *Gobernación*, N.º 3291, fols. 25-26.

54 ANCR, Serie *Municipal*, N.º 3595, fol. 196.

55 *Memorias de Educación*, 1880-1930.

56 *Memorias de Educación*, 1883, p. 35.

La Junta de Educación propuso, en 1886, dividir la Escuela de Varones, la razón principal que justifica la división es que a dicha institución acuden mayor cantidad de estudiantes, en relación con la escuela de niñas; además, sus edades y conocimientos son muy divergentes, aspecto que dificulta la instrucción; por ello, con la creación de la escuela de “párvulos” se desea atender las demandas de los estudiantes de mayor edad mientras se presta más atención a los menores.⁵⁷

Los inspectores de educación se quejan por el hecho de que los hijos de familias más acomodadas no siempre asisten a la escuela pública, pues cuentan con un servicio de educación privada; el problema reside en que tal educación no está controlada por la inspección estatal; además, algunos padres no cumplen con el pago respectivo, lo que provoca inconvenientes. Normalmente, quienes asisten a la escuela pública son niños de escasos recursos, situación que obliga a los maestros a agenciárselas para conseguir dinero necesario y comprar los materiales básicos para el proceso de enseñanza⁵⁸.

En cuanto a los avances en la infraestructura educativa, la hoy escuela Delia Urbina de Guevara, inauguró, en el año 1903, su planta física; esta institución estuvo dedicada exclusivamente a la educación de las niñas del lugar; el edificio se ubicó al costado norte de la iglesia, sitio donde permanece en la actualidad.

En el año de 1909, la Junta de Educación ve concluido el edificio que albergó a la escuela de varones; este es inaugurado en el curso lectivo correspondiente a 1910⁵⁹.

Con el deseo de mejorar la calidad de la educación puntarenense, se encontró que para 1907 el Municipio había financiado cursos de capacitación para el personal docente de las escuelas del distrito:

Traído a la vista el artículo 11 del acta de la sesión celebrada el 3 de setiembre pasado de la Municipalidad de Puntarenas en el que se dispuso destine la suma de ochenta colones mensuales, durante cinco meses, para retribuir los servicios que presten los profesores encargados de las conferencias al personal docente de aquella ciudad, a fin de repararlo para los exámenes previos a la obtención de sus respectivos títulos.⁶⁰

Por lo general, un porcentaje del dinero recolectado con el cobro de las patentes y el decomiso de licor se destinaba a la educación, ya fuera para la compra de materiales o para la reparación de obras de infraestructura. En 1927, el 56,3% de la población había concluido la educación primaria y el 0,8% había cursado la educación secundaria⁶¹; esto, por el hecho de que para entonces Puntarenas no contaba todavía con un centro de estudios secundarios.

57 *Memorias de Educación*, 1886, p. 50.

58 *Memorias de Educación*, 1880-1930.

59 *Memorias de Educación*, 1904-1910.

60 ANCR, Serie *Municipal*, N.º 3595, fol. 196.

61 Base de datos “Censo de 1927”.

Cuadro N.º 9
Escuelas existentes
Cantón Central de Puntarenas, 1926

Cantón Central
Aranjuez
Chomes
Fernández
Lepanto
Paquera
Puntarenas (Esc. Varones)
Puntarenas (Esc. Niñas)
Puntarenas (Esc. Párvulos)
Puntarenas (Esc. Hogar Cristiano)

Fuente: Memoria de Educación, 1926, p. 317.

A partir del año 1920, los registros municipales muestran la contribución de este organismo para una obra de bien social y de gran trascendencia en la vida del pueblo puntarenense: el Hogar Cristiano. Digo de trascendencia para los puntarenenses, yendo más allá del ámbito porteño, ya que dicha institución brindó abrigo (y sigue brindando) a cientos de niñas sin hogar, quienes ante la falta de un núcleo familiar definido, necesitaban con urgencia protección y seguridad. Una de las atenciones brindadas en este sitio fue la educación; a las internas, además de trabajos manuales, se les enseñó a leer y a escribir.⁶²

⁶² *Memorias de Gobernación, 1920-1930.*

Salud y salubridad en la ciudad de Puntarenas

Introducción

Desde el inicio de vida de la población porteña, que posteriormente le daría origen a la ciudad, uno de los mayores desvelos lo constituyó la salubridad. Tal factor no solo fue estandarte de las buenas condiciones que mostraba el lugar para proporcionar estabilidad a uno de los asentamientos portuarios más importantes de Costa Rica, sino que se constituyó en una constante por parte de las autoridades locales y nacionales.

Algunos manifestaban deseos de desarrollarse a escala local, otros en el nacional; ante la realidad de la época, Puntarenas aparecía como el puerto que desempeñaba las funciones más importantes en relación con el comercio de exportación e importación, tanto de mercaderías como de personas. Puntarenas se constituyó así en el punto de paso obligatorio entre el noroeste y el centro del país, hasta el desarrollo de la red de carreteras a fines de los años 30 e inicios de los 40.

Las campañas sanitarias forman parte del crecimiento del casco urbano en Puntarenas, pues estas no solo perseguían mostrar una ciudad más bella y atractiva a las personas que la frecuentaban, sino que estuvieron encaminadas a combatir las plagas de mosquitos causantes de enfermedades como la fiebre amarilla, que tornaban el ambiente en malsano. Si bien, durante el siglo XIX se discutió sobre la conveniencia de la estadía del puerto de altura en la lengüeta, uno de los atributos que le valió su permanencia fue la condición favorable respecto de otros sitios como Caldera y Tárcoles.

A lo largo de todo el siglo XIX y todavía a inicios del XX, las plagas de mosquitos y el control de zonas pantanosas serán objetivos primordiales del departamento de sanidad; sin embargo, en la década de los años 20, la “Punta”, que era el sector más afectado por la acumulación de agua llovida y de mar y, por lo tanto, uno de los mayores criaderos de mosquitos, inicia el proceso de erradicación de plagas al permitir el desmonte de malezas, facilitándose así la expansión del casco urbano en dirección oeste.

El sector salud y sus incidencias

Para el año 1850 se registró una gran epidemia de calentura; las fuentes no dicen qué enfermedad pudo ser la causante de dicho mal; no obstante, las

condiciones de vivienda y salubridad quizá fueron las responsables, ya que la mayoría de los documentos consultados se refieren al estado deplorable en que vivían algunos sectores de la población y a la demanda de asistencia para estos grupos. Además, no se contaba con agua potable, la que se usaba era traída desde ríos cercanos; en la mayoría de los casos, el líquido se contaminaba durante su traslado.

A mediados del siglo XIX, se hizo imprescindible la presencia de un hospital en la zona. La población aumentaba y junto a ella, el número de enfermedades. En el año 1852, el 14 de marzo, el presidente Mora, ante las demandas de la población anuncia, la construcción de un hospital en la Comarca de Puntarenas, el cual debía atender no solo las demandas de la población local, sino las de todos los pueblos circundantes, incluido Guanacaste.

A partir de esa fecha, la necesidad de atención médica fue satisfecha. Ingresos provenientes de la rentas de tabaco y licores, así como un porcentaje del rubro de importaciones, fueron destinados a satisfacer las exigencias en el funcionamiento de dicha institución. No obstante, la situación sanitaria del lugar no se había resuelto, aún faltaba solucionar los problemas de aguas empantanadas y la plaga de mosquitos. Estos dos elementos van a ser, una y otra vez, ejes de las conversaciones y políticas implementadas por personal sanitario y dirigentes municipales.

Pese a todos los esfuerzos realizados, habrá que esperar hasta los años posteriores a 1900 (década de los años 20) para instaurar mecanismos efectivos en materia sanitaria, producto de una mentalidad más preventiva. Medidas enérgicas, como el giro de una mayor cantidad de dinero para poner en marcha más y mejores políticas, vienen a consolidar las metas planteadas años atrás. La mayoría de los datos que aquí se aportarán coinciden con dicho período. Steven Palmer argumenta que

“Hay un consenso entre los estudiosos de que, antes de las Reformas Sociales del decenio de 1940, los líderes del Estado Liberal, demostraron su ineptitud en cuanto al desarrollo de una política moderada, patrocinada por el Estado, diseñada para hacer frente a las múltiples dislocaciones nacidas de la urbanización, el desempleo creciente y la inestabilidad económica. Esta perspectiva es válida si lo que estamos buscando es una intervención estatal a gran escala -el surgimiento de un verdadero Estado Benefactor-, pero nos conduce a subestimar la creación o crecimiento de instituciones estatales promovidas por la República Liberal maduras para “hacer frente” precisamente a estos problemas sociales”¹

De acuerdo con Palmer, las bases de lo que posteriormente sería el Ministerio de Salubridad Pública están en la misión de la Fundación Rockefeller, dada entre los años 1915 y 1922, con el fin primordial de combatir la anquilostomiasis; en otras palabras, antecede las bases de la legislación en el período del Estado liberal y las reformas sociales de la década del 40, desechando la antigua tesis de que ese Estado no mostró preocupación alguna en materia social;

1 Palmer Steven. “Pánico en San José. El consumo de heroína, la cultura plebeya y la política social en 1929”. En: Molina, Iván et al. 1994. *El paso del cometa. Porvenir*, p. 201.

“El subdirector de la misión, Solón Núñez, convirtió este núcleo en la Subsecretaría de Salubridad Pública en 1922, que luego adquirió la condición de Ministerio en 1927 (...)era un ministerio activo y entusiastamente consciente de su papel como heredero de la educación pública en lograr el progreso de Costa Rica. Núñez y su equipo eran vanguardistas en otro sentido: combatieron para procurar la subordinación de los conceptos de caridad y filantropía a una política estatal de protección y previsión social”.²

Coincidimos con Palmer, ya que para el caso de Puntarenas se conocerá de la existencia de un reglamento interno que delimita el funcionamiento de comercios en donde se vendían comidas, del rastro, de la limpieza de charrales y de zonas pantanosas, entre otros. Se realizaron esfuerzos en el área de la medicina preventiva, sobre todo en pro de una niñez sana. Para el año 1923, el Gobierno de la República, presidido por Julio Acosta García, puso en ejecución la *Ley sobre la protección de salubridad pública*. Sin embargo, fue la administración de Cleto González Víquez (1928-1932), siendo ministro de esta cartera Solón Núñez,³ una de las que mostró mayor preocupación en el “saneamiento” de la población costarricense, en cuanto a medicina preventiva se refiere, en la disminución de la tasa de mortalidad infantil, control de epidemias.

Cleto González Víquez fue uno de los presidentes que más se preocupó por Puntarenas en materia de infraestructura, atención sanitaria y desarrollo económico, entre otros. De tal manera, cuando González Víquez apoya la intervención del Estado en el sector salud, no lo hace únicamente ante las exigencias y necesidades de la población josefina, sino que se extiende a otros puntos del país. Aunque estos esfuerzos van a ser impulsados desde el propio Gobierno, planteamos que va a existir una desconcentración respecto de sitios alejados al Valle Central entre los organismos encargados de su ejecución. Solo para el caso de Puntarenas se ha podido comprobar –como se verá más adelante– que aunque se atienden parámetros generales de un organismo superior, van a existir políticas internas ante las necesidades específicas de la zona.

Campañas sanitarias

Aunque la preocupación por llevar un registro sanitario que mostrara las buenas condiciones del lugar estuvo presente desde los primeros años de existencia de la población, es a partir de 1900 cuando se intensifican las políticas inclinadas a lograr la meta planteada.

Entre las enfermedades que más azotaron la población de Puntarenas, están la fiebre amarilla y las provocadas por la presencia de parásitos –sin incluir las enfermedades venéreas– debido a las aguas pantanosas y la mala calidad del líquido para el consumo casero.

² *Ídem.*

³ Salazar Mora, Jorge Mario. *Crisis Liberal y Estado Reformista. Análisis político electoral 1914-1949*. San José, Costa Rica: Editorial de la UCR, 1995, p. 319.

Las autoridades sanitarias, para el año 1908, expresan su posición respecto de la situación de la ciudad y alrededores⁴:

1. La malaria, azote de los diferentes puntos de la costa, lugares descuidados que en invierno empantanar, conservan por largas épocas depósitos de agua en forma de lagunas, principales viviendas de los zancudos, conocidos propagadores de dicha enfermedad. La malaria ha afectado el mayor número de enfermos tratados, que en total asciende a setenta y ocho.
2. Enseguida de la malaria viene la anquilostomiasis, cuyo número alcanza los cincuenta infectados; los enfermos vienen, en su mayor parte, de lugares como Esparta, Miramar y las Minas.
3. En tercer lugar, tenemos la tuberculosis, cuyo número de enfermos llega a veintiuno, estos vienen de todos los lugares, pero con especialidad del Departamento de Guanacaste. El grado de mortalidad es relativamente bajo, porque debe notarse que el tuberculoso no encuentra en el hospital las mismas condiciones de alimentación e higiene que pudiera encontrar en el sanatorio, mayormente en esta ciudad donde el hospital carece de un departamento especial para tratar a esta clase de enfermos.
4. Las otras enfermedades son tan comunes, que no merecen particular mención, a excepción de enfermedades venéreas. Tanto la sífilis como la uretritis gonocócica, merecen señalarse como azote de divulgación en esta localidad. Su propagación ha llegado a tal extremo, y particularmente en la clase obrera, que el hospital de esta ciudad, a excepción de todos los de la República, ha tenido en varias ocasiones que dedicar uno de sus departamentos para dar cabida al gran número de enfermos, ya sea específicos o de afección gonocócicas.

La malaria se entendió como una de las enfermedades directamente provocadas por la falta de higiene en sectores llenos de maleza y pantanos, a pesar de ser esta una ciudad con abundancia de ambos factores. Si los mosquitos se convirtieron en desvelo por lo molesto de su presencia y por las enfermedades transmitidas, para las autoridades sanitarias la erradicación de este mal se volvió clave. Hubo que educar a los ciudadanos para que tomasen conciencia de ello, así como para aumentar el número de miembros del departamento sanitario.

Sin lugar a dudas, es este el punto de mayor preocupación, según se denota en todos los informes brindados por el Gobernador y por las autoridades sanitarias. La materia sanitaria es extensa, pero en lo que se tiene mayor cuidado es en evitar epidemias; por ello el aseo de la ciudad se torna motivo de desvelo para las autoridades sanitarias, ya que las enfermedades más frecuentes dentro de la población corresponden a problemas intestinales (parásitos) y a las transmitidas por los mosquitos.

Combatir estos males y cuidar de las fuentes de agua de la población, mediante la reforestación, serán hasta el momento de la construcción de la cañería una enorme preocupación. La provisión de agua para el consumo de esta ciudad se hacía por medio de bombas aspiradoras, pues no había otro medio práctico que garantizara

4 *Memorias de Gobernación*, 1909, p. 8.

una mejor calidad en el agua; precisamente por esta razón la disentería se convierte en uno de los males de mayor radicación:

“(...)los pozos han sido sustituidos por bombas hidráulicas, pedidas por el Municipio al exterior, y el Supremo Gobierno, conociendo la utilidad de esa importante medida que contribuye a mejorar las condiciones higiénicas de esta localidad, además de dispensar los derechos fiscales de aduana y muelle, concedió un auxilio de mil colones para la compra de 5 bombas que han de colocarse en casa de aquellas personas que por mal estado pecuario no pudieran cubrir el valor de esos aparatos”.⁵

Una vez que los pozos fueron sustituidos por la construcción de la cañería, el agua utilizada era llevada desde los ríos de mayor cercanía y caudal, el Barranca y el Ciruelas. Los vecinos se preocuparon por mantener en abundancia estas fuentes de agua; por ello mostraron su intención de proteger los árboles existentes a lo largo de los cauces. Aunque la población trataba de controlar la tala de árboles, era consciente de que dicha medida no era suficiente para garantizarse un buen abastecimiento de agua y, además, que esta estuviera en condiciones óptimas para el consumo humano: muchos animales vivían alrededor de los ríos, y no se sabe qué uso le daban los viajeros que pasaban por el lugar, es probable que utilizaran el agua para defecar, y posteriormente esta sería consumida por quienes habitaban desde Barranca hasta Puntarenas.

Pese a la existencia de bombas, la calidad del agua consumida por la población era de pésima calidad, hecho que fue denunciado por habitantes y visitantes del lugar. En el año 1922, todo el territorio nacional fue víctima del cólera infantil, causante de la muerte de varios niños. Por si fuera poco, simultáneamente la fiebre intestinal hacía estragos entre la población puntarenense.⁶

La calidad del agua fue un tema por resolver. Junto a este, la cantidad de líquido fue otra preocupación en vista de que durante los meses correspondientes a la estación seca, por la disminución del agua en los cauces de los ríos, se daba carestía de tan preciado fluido. Este último factor coincidió con la temporada de mayor demanda, la afluencia de visitantes que se desplazaban a Puntarenas para disfrutar de la época veraniega. Tal situación venía a trastornar el funcionamiento del comercio: las ventas de comida, los hoteles, y hasta a los propios pobladores, quienes necesitaban agua para satisfacer sus necesidades básicas y brindar la atención solicitada por los turistas.

A mediados de la década de los años 20, se cambió el uso de letrinas por el sistema de cloacas y servicios sanitarios; dichos cambios no solo eran el reflejo de las tendencias “modernizadoras”, sino que constituían un complemento a los esfuerzos por mejorar la situación sanitaria. En los primeros años en que se inició la sustitución de letrinas por servicios sanitarios, el funcionamiento óptimo del sistema de cloacas va a existir solo para ciertos barrios del Puerto, por cuanto el gasto de agua por tal concepto aumentaba, esto ocasionó problemas en el suministro de agua

5 *Memorias de Gobernación*, “Informes de salud”, 1903, p. 31.

6 *Memorias de Gobernación*, “Informes de salud”, 1920, 1921, 1922, 1923.

de la ciudad. El sistema de cloacas requería para su buen funcionamiento una alta presión de agua que no toda la ciudad poseía. En vista de esta situación y de que la calidad del líquido no era la óptima, se recomendó a los vecinos filtrarla o hervirla para evitar enfermedades intestinales.

La labor sanitaria no solo fue preocupación y tarea de la oficina del ramo, ya que debió ser reforzada por el apoyo de las autoridades del cuerpo de policía, quienes, en vista de la escasez de personal, tomaron parte en la ejecución de los trabajos de limpieza.

Como parte de las medidas adoptadas por este departamento, el mercado se constituyó en otra de las puntas de lanza; la limpieza de los chinamos y el control de calidad de los productos ofrecidos ahí recibieron las fuertes medidas de saneamiento porteño. En el mercado se recibían los productos que venían de la “Costa” y del centro del país; era el lugar donde los moradores solían comprar lo que necesitaban, pero también era uno de los sitios más visitados por el turismo de “verano”, que iba en busca de *“frutas de la zona y algunas otras novedades”*⁷. Con respecto al mercado se pretendía controlar su buen servicio y embellecimiento, convirtiéndolo así en un sitio más atractivo para los visitantes.

Los inspectores se aseguraban de controlar la calidad de los alimentos y las bebidas que se expendían como parte de la protección sanitaria otorgada a los turistas, pues eran ellos los más propensos a consumir alimentos ofrecidos en los pequeños puestos ubicados en las zonas más concurridas. Además de los chinameros del mercado, panaderos y otros grupos dedicados a la venta de alimentos, tuvieron que pagar las respectivas patentes; el control y supervisión eran rigurosos. Ningún puesto o comercio podía funcionar si no mostraba en debido orden la papelería extendida por la Municipalidad y la Oficina de Sanidad. Todo esto con el fin de evitar que personas con enfermedades infecto-contagiosas distribuyeran alimentos o bebidas.

Por otra parte, en *“El Heraldo”*⁸ del 11 de febrero de 1925, se denuncia la falta de rastrillos y otros instrumentos para la limpieza de la ciudad. Recuérdese que las calles eran de arena y la “decoración” natural estaba constituida por almendros, árboles que, además de proporcionar sombra en la época veraniega y servir como un atractivo, necesitaban una atención constante, debido a la cantidad de hojas que se desprendían; por supuesto, no recogerlas equivalía a que la ciudad presentara una fachada un tanto descuidada. Por eso, se formaron cuadrillas que procuraban mantener el aseo y el ornato. Todos estos proyectos demandaban un presupuesto considerable. Los recursos económicos para atender cada uno de las áreas que así lo requerían, se solventaron por medio de impuestos, es así como los tributos devengados del sistema de alumbrado eléctrico se utilizan para la limpieza de calles, como a continuación se lee:

“Para procurar algunas entradas con qué atender el aseo general de la población, se establecen los siguientes impuestos: Por aseo, agregado el impuesto de alumbrado, y por trimestre según lo califican aquí y sus categorías:

7 Recorte del álbum de la familia López. *El Viajero*, 31 de julio de 1924. (sp).

8 Periódico local, perteneciente al señor Francisco Luis Enríquez.

1ª clase A por metro lineal 10 céntimos. 2ª Clase B, por metro lineal 6 céntimos. 3ª Clase C, por metro lineal 5 céntimos. Las propiedades fuera del perímetro de alumbrado pagarán como clase C. Limpieza de excusados de familias, por mes 2 colones. Limpieza de excusados de hoteles de 1ª clase, 10 colones. Limpieza de excusados de fondas de primera clase 5 colones. Limpieza de excusados de hoteles de 3 clase, 5 colones. Limpieza de excusados de casas comerciales, 5 colones. Aseo de solares, se hará por la policía según el interesado y el inspector, de acuerdo con el médico, de ese comercio firmará el interesado un contrato por duplicado, uno quedará en la Jefatura de Higiene y otro en la Tesorería Municipal, para hacer los recibos correspondientes, que deben ser pagados en esa oficina cada fin de mes; los recibos no pagados devengan una multa de 50% y se cobran los demás impuestos municipales. Los que no cumplieren con la obligación de limpiar sus propiedades, sino tuviere contrato con la policía, pagarán multa de un colón a cinco colones, por la primera vez, y de dos colones a diez por las siguientes, y serán impuestas por el médico en la misma forma que se establece por los empleados. (Disciplinariamente). Las multas se cobrarán por medio de apremio, y su importe entrará al fondo de higiene. En todo caso la policía hará la limpieza por cuenta del moroso...”⁹



Foto N.º 4. Como se aprecia en esta gráfica, todas las calles en Puntarenas eran de arena.

Según la cita anterior, la Municipalidad se dio a la tarea de cobrar impuestos que garantizaran el aseo de la localidad; los casos en que los propietarios se negaban a cumplir con su parte, quedaron estipulados legalmente en forma de contrato para que las autoridades de policía tomaran las medidas del caso en procura de que todos cumplieran con lo que por ley les correspondía.

9 ANCR, Serie *Gobernación*. N.º 5687, fols. 17-18.

La condición geográfica del lugar presentó otro punto en el que las medidas sanitarias debieron implementarse. Se puede afirmar que este sector resultó ser más problemático que los anteriores ya que el carácter estático de estos permitió, con mayor facilidad, desplegar medidas que a corto plazo mostrarían resultados favorables; por otro lado, atender el movimiento del puerto, con todas las incidencias salubres, resultaba mucho más complicado.

Para los años 1907 y 1908 en Norteamérica y Suramérica se registraron brotes de fiebre bubónica; en Guayaquil, la enfermedad alcanzó enormes proporciones. Ante la situación, todas las embarcaciones procedentes de los puertos de esa parte del mundo, fueron inspeccionadas en forma exhaustiva; por ello se reservó el derecho de ingreso al puerto. Así, los agentes de sanidad de Puntarenas no solo debieron atender lo relativo a su población, sino, también, a las situaciones presentadas en el mar.

Con motivo del azote de la peste negra en los puertos del Sur del continente, se contrató los servicios de la fumigadora Clayton, que atendió tanto el muelle como todo el equipaje de las diferentes embarcaciones. En los casos en donde existía duda respecto al contagio, todos los pasajeros de la embarcación eran trasladados al hospital, allí permanecían en observación, y si era necesario, en cuarentena y en aislamiento absoluto. Los médicos recomendaron la construcción de un pabellón de cuarentena en La Punta, por ser un sitio retirado de la población, lo que garantizaba así un mayor control sobre la enfermedad:

*“El servicio de sanidad ha sido en los últimos meses más estricto que de costumbre, debido a la aparición de las peste bubónica, primero en San Francisco de California, y luego en las ciudades de Lima, Callao, Paita y Antofagasta, y últimamente en el puerto de Guayaquil. En este último lugar, ha tomado la epidemia proporciones tales, que se ha hecho indispensable la medida de cerrar nuestros puertos a las naves procedentes del Sur, con excepción de Panamá, creo muy remoto el peligro de que la plaga llegue hasta nosotros”.*¹⁰

La peste bubónica cobró numerosas vidas en los lugares que fueron afectados. Costa Rica no padeció de ella, pero sí tuvo que tomar medidas drásticas como no permitir el descenso de pasajeros, hasta que todos fueran debidamente examinados. Se presentaron casos en los que no se permitió el arribo de embarcaciones, cuando hubo alguna duda; a las personas que insistieron en que Puntarenas era su puerto de desembarco, se les trasladó a habitaciones especiales en el Hospital San Rafael, lugar en el que permanecieron mientras se descartaba cualquier duda.

El servicio de sanidad marítimo fue atendido por el capitán de puerto y por la sección de sanidad; ambos brindaban los informes del caso a la secretaría de gobernación:

“Sobre el servicio de sanidad marítima, el estado general sanitario ha sido bueno. Se ha tenido cuidado con las visitas sanitarias reglamentarias a cada

¹⁰ *Memorias de Gobernación*, 1908, p. 349.

embarcación que arriba a este puerto para evitar cualquier contagio. El servicio de desinfección por medio de fumigadores a la carga, equipajes, se ha hecho siempre que se ha considerado necesario; pero no obstante, debo manifestar que este servicio no puede ser satisfactorio desde luego que no existe un local apropiado para estación de cuarentena. Si llegare un vapor infectado, nos veríamos en grandes dificultades para evitar el contagio. Se hace de todo punto necesario construir un pabellón para este servicio en un lugar adecuado, sobre lo cual se han hecho ya los estudios del caso...”¹¹

Como ya se mencionó, los inspectores de sanidad propusieron construir un pabellón para cuarentena en “La Punta”, por ser este un lugar con poca población alrededor; por otra parte, se indicaba de la conveniencia de dicha construcción para evitar contagios mayores, debido a que el único lugar disponible para atender a los pacientes de trato especial era el mismo Hospital San Rafael, en donde solamente estaban separados de los restantes enfermos por paredes. Tal edificación no fue construida. El salón de varones, hacia el oeste, se construyó en 1904, año en que la fiebre amarilla llenó de pánico la población; durante años se utilizó como salón de cuarentena.

Control de zonas pantanosas

Durante la época lluviosa, hacia el lado de “La Punta”, por la irregularidad del terreno y la carencia de drenaje natural y/o artificial, más la abundante maleza, las aguas solían empantanarse facilitando su acumulación. Además, la misma época coincide con los registros de las mareas más altas del año, que sobrepasaron el nivel normal, inundando todo aquel espacio que no tenía una altura superior al suelo. Las aguas se hicieron dueñas de todo espacio que se lo permitió, tanto en solares desocupados como en habitados, que por la presencia de maleza permitió que los pequeños pantanos permanecieran durante días.

A la hora de asentarse, la población no tuvo el cuidado de rellenar para evitar los problemas de inundación. Por ello, en los tiempos de aumento de los niveles de las aguas estas inundaban las calles de la ciudad, simulando ríos que tan solo dejaban al descubierto pequeños “islotos” habitacionales o comerciales. Para poder transitar las calles durante estos períodos, se debió recurrir a los carretones, incluso las pequeñas lanchas dedicadas a la pesca artesanal se utilizaron para transitar en pleno centro comercial. El nivel de las aguas empantanadas podía aumentar hasta cubrir a una persona, más arriba de las rodillas.

La acumulación de aguas trascendía por ser un centro reproductor de mosquitos y otros vectores y enfermedades (es el caso del sector oeste, mejor conocido como “La Punta”), que amenazaba la existencia misma de la población. Es por ello que la Municipalidad de Puntarenas, en sesión N.º 262 (1912), artículo XIX, estableció:

11 *Memorias de Gobernación*, 1922. p. 147.

*“Dada la situación pecuniaria por la cual atraviesa la Municipalidad y sentida la gran necesidad de proceder sin demora al relleno de las calles, único medio de evitar los depósitos de agua que son una verdadera amenaza para la salubridad pública, fueron citados los señores dueños de carretones con el fin, de llegar con ellos a un arreglo amigable, y a la par que no lesione sus intereses, contribuyan con su parte al arreglo de las calles. A la cita han concurrido más de las dos terceras partes de los dueños de dichos vehículos, a quienes los miembros de esta corporación les explicó el objeto de la convocatoria”.*¹²



Foto N.º 5. En Puntarenas, durante la época lluviosa, el paisaje asemejaba una Venecia a la tica, debido a la inundación que sufrían las calles por lo alto de las mareas y la carencia de un relleno.

Se pensó entonces en los carretoneros, por ser numerosos y contar con los medios necesarios:

*“(...) los señores dueños de carretones y otros vehículos se comprometen a poner cada uno, en los lugares que el Inspector de obras municipales les indique, noventa carretadas de arena en el transcurso de noventa días, quedando cada uno en libertad de acarrear dicho material en menos tiempo, si así lo desee. La municipalidad se compromete a no cobrar el impuesto de carretón durante los trimestres que faltan del presente año y a rebajar la patente el otro año en cincuenta céntimos trimestrales, o sea que en lugar de 4,50 esta quedará en 4,00(...)”.*¹³

¹² ANCR, Serie Gobernación, 5687, p. 163.

¹³ Ídem.

Debido a las facilidades que ofrecían los carretoneros para transportar el material necesario para el relleno de las calles, y por la importancia de estos en el transporte de las mercancías y de la población, la Municipalidad consideró conveniente recurrir a ellos. Además, por el efecto de los ríos y las mareas, en el sector de la playa se acumulaba arena en grandes proporciones, lo que ocasionaba dificultad para el paso de los turistas. Por eso, el recurso más conveniente fue la arena. Todos los rellenos efectuados para aumentar el nivel de la ciudad de Puntarenas se hicieron con arena; no hay evidencia de grupo alguno que se haya opuesto a utilizar este material para trabajos.

En lo concerniente a los carretoneros, el proyecto no representó mayor inconveniente, por cuanto utilizaron los días y las horas de menor actividad en su quehacer cotidiano, todo con el fin de contribuir en una obra en la que a la postre ellos mismos resultarían beneficiados, pues facilitó su circulación por las calles. Además, con la participación de estos trabajadores, se disminuyó el pago de impuestos para el año siguiente.

Los diferentes jefes de sanidad recomendaron que para evitar la multiplicación de parásitos sobre todo, había que evitar el problema del estancamiento de las aguas en la temporada lluviosa; por ese motivo también se consideró conveniente suprimir los canales que se usaban para recoger el agua de los tejados, ya que estos se convertían en centros reproductores de zancudos y bacterias:

*“Las dolencias que han prevalecido, son casi en la totalidad las comunes a esta región, enfermedades parasitarias, como el paludismo, anquilostomiasis, lombrices, etc.; y diariamente se pueden combatir por falta de contingente personal de los interesados, sobre todo entre los niños predominan las afecciones gastro-intestinales, debido a la alimentación y la ignorancia de las madres, quienes no atienden los consejos que da el médico”.*¹⁴

Ante estas circunstancias se realizó un trabajo de limpieza en los solares donde fueron encontrados barriales con un 40 por ciento de larvas de mosquitos; de ahí el fuerte llamado que se hizo a la ciudadanía para ser, en adelante, más estrictos con la limpieza. En los medios de difusión escrita, se instó a la ciudadanía para que el cometido se llevase a la práctica insistiendo en la prevención de enfermedades de carácter epidémico-contagioso; como parte de los incentivos se realizaba la labor de las autoridades sanitarias:

*“(..) por suerte, y gracias a labor de las autoridades sanitarias, no hay enfermedades epidémico-contagiosas graves, ni brotes de varicela; tan sólo en una familia se presentaron 5 casos de esta última enfermedad pero rápidamente se controló la situación”.*¹⁵

Aunque “La Punta” era uno de los sitios que más se inundaba, el mayor problema lo representaba su condición de criadero de mosquitos y posibles enfermedades.

14 *Memorias de Gobernación*, 1912, p. 420.

15 *El Viajero*, 15 mayo de 1924.

Hasta 1920, el número de pobladores en el sector era reducido, pero ya en el año 1924 se plantea la necesidad de construir un sistema de drenaje entre la zona que conecta el Hospital y el Faro (en La Punta); el barrio El Carmen es uno de los lugares en donde más se empantanaban las aguas, sean estas provenientes de las lluvias o de las mareas altas.

A partir de esta fecha, la limpieza de los solares del barrio El Carmen se volvió uno de los proyectos sanitarios primordiales no por tener en mira el saneamiento integral de la ciudad y la prevención de enfermedades infecto-contagiosas, sino porque para la década de los años 20 el “centro”¹⁶ de Puntarenas ya se encontraba saturado y necesitaba expandirse, para ello se contaba con suficiente espacio hacia el lado oeste, donde el número de residentes y construcciones era mínimo. Las medidas sanitarias de esa década permitieron que el sector de “La Punta” fuera integrado al casco urbano de la ciudad de Puntarenas.

*“La campaña contra el zancudo ha sido objeto principal de preocupación de la sanidad, la que ha trabajado empeñosamente, con un personal instruido, en el invierno, como en el verano, persiguiendo los criaderos de larvas, ordenado desagües, petrolizando pantanos, y gracias a esa obra presente y eficaz, en Puntarenas, no obstante estar en plena costa no hay zancudos o si existen es en ínfima cantidad”.*¹⁷

El hospital San Rafael y su papel dentro de la región

El 14 de marzo de 1852, el presidente de la República, Juan Rafael Mora, ordenó la construcción de un hospital en la comarca de Puntarenas; este debía brindar atención a los vecinos de la localidad y de los pueblos circunvecinos. *“Se supo que Mora mediante decretos del 14 y 17 de marzo de este mismo año, ordenaba la construcción de un hospital y un faro para traer un nuevo adelanto a Puntarenas”.*¹⁸ El centro se bautizó como Hospital San Rafael y fue ofrecido al santo del mismo nombre.

El personal que se integró a las labores del nuevo centro de salud tuvieron que hacer frente a las enfermedades que aquejaban a la población. Para lograr el buen desempeño de dicho hospital y con la intención de que sus servicios llegaran hasta las personas con menos recursos, se idearon diferentes mecanismos para recaudar los fondos necesarios:

“La Junta de Caridad de esta Comarca, en sesión de ayer y en vista de los muy escasos con que cuenta el Hospital San Rafael para su sostenimiento, acordó solicitar del supremo gobierno que se asigne al referido establecimiento cinco centavos del valor de cada botella de licor de este país que se venda en esta Comarca, manifestando así mismo que el erario no sufrirá

16 Abarca desde la plaza “Mora y Cañas”, circuito comercial que a la postre también fue residencial, hasta “El Cocal”.

17 *Memorias de Gobernación*, 1924, p. 222.

18 *La Voz del Pacífico*. Edición especial, setiembre de 1995, portada.

pérdida alguna si el Supremo Gobierno tiene a bien aumentar de un medio real el precio en que actualmente se vende cada botella de licor.

Y por referida Junta tengo la honra de comunicarlo a usted se sirva elevarlo al conocimiento de su estimable el Benemérito Señor Capitán Presidente de la República (Juan Rafael Mora) a fin de que se sirva determinar lo que juzgue conveniente”¹⁹

Los impuestos provenientes de las patentes y de las importaciones de licor y de las cuentas de tabaco, y de las multas por decomisos, formaron parte de los subsidios que el Hospital San Rafael recibió para su sostenimiento. Por ser estos impuestos clave del movimiento comercial generado por el puerto, el Hospital tuvo garantizados los recursos mínimos para atender a la población local y a la de los pueblos vecinos. Este establecimiento tuvo un carácter público, ya que como se ha constatado no se pagaba por sus servicios²⁰. Esta no fue la única opción con que contaron los pobladores para hacerse atender por médicos; muchos de aquellos habían llegado al lugar para residir y habían montado oficinas privadas; claro está, por este servicio sí había que pagar, así que se reservó para ciertos sectores de la población.

La atención ofrecida por los médicos del Hospital fue más que satisfactoria; sin importar la proveniencia, todos los individuos recibían servicios médicos. El trabajo de este Hospital trascendió más allá del propio inmueble, pues velaba por la salud de los más pequeños, mediante la vacunación preventiva.

Producto de la labor realizada en el Hospital San Rafael, año tras año aumentaba el movimiento de pacientes. Comparando los reportes de los años 1906 y 1907, se aprecia que la cantidad de casos se duplicó. En este sentido, el jefe de sanidad argumenta que esto no se debe a un incremento en el número de enfermos, sino a la campaña de concientización respecto de la importancia de una adecuada asistencia médica; el mensaje llegó a la población, aspecto reflejado en la frecuencia con que las personas asistían a control; también influyó el buen trato brindado que los pacientes recibían por parte de quienes laboraban en ese centro hospitalario.

La calidad de los profesionales que laboraban en este centro le permitió a la población y al Gobernador ampliar el reconocimiento regional. Los propios informes gubernamentales hacían alusión a la calidad de estos profesionales. El Dr. Justo Pastor López fue uno de los primeros galenos en utilizar la vacuna contra la sífilis en la clínica de San Pablo, Blufields; al venir a Costa Rica se instaló en Puntarenas y se desempeñó, en forma excelente, en el Hospital San Rafael.²¹

De acuerdo con los diarios de la época, el Hospital San Rafael se convirtió en el sanatorio más importante de la región, por cuanto, además de atender a la población del puerto y de la costa, atendía a los pacientes de cuidado especial provenientes de Guanacaste. Diariamente, el Hospital atendía entre 70 y 80 personas.²²

Si bien es cierto, aunque la atención en el Hospital tendía a mejorar, la necesidad de construir un pabellón para la atención exclusiva de los pacientes tuberculosos se

19 ANCR, Serie *Gobernación*. N.º 3595.

20 Ver informes de jefe de sanidad en “Memorias de Gobernación y Policía”.

21 Álbum de recortes periodísticas perteneciente a la Familia López.

22 La Tribuna del 30 de enero de 1927.

hace sentir por medio de los informes de sanidad. De igual forma, cuando se presentaba alguna enfermedad contagiosa, quienes atendían las emergencias se mostraron a favor de la construcción de un pabellón especial para estos pacientes. Por razones presupuestarias, dicha construcción no fue realizada. No obstante, siempre que fuera necesario, se alquiló una casa que servía como zona de aislamiento.

Labor de los inspectores de sanidad

Para atender las demandas en materia de salud, la población fue dividida en cuatro sectores regularmente atendidos por los visitantes sanitarios. Un visitador constataba que en las casas de habitación existiera limpieza y aseo; a la vez, rendía cuenta del estado de los solares. Otro visitador, al mando de doce peones, se encargaba del acarreo y destrucción de basura. Las campañas de vacunación constituyeron otro de los frentes reforzados, por lo que se designó a personas que atendieran este asunto.

Si bien es cierto la higiene y salud de la ciudad de Puntarenas fue una de las mayores preocupaciones del Municipio y las autoridades de higiene, no se puede decir que las mismas atenciones se hayan tenido para con los distritos de la costa y las poblaciones de Esparta, Miramar y las Minas, quienes sufrían el azote de la malaria. Los moradores de estos pueblos debían trasladarse hasta Puntarenas para ser atendidos.

Las medidas adoptadas por los encargados de hacer efectiva la higiene y salubridad, muchas veces no contaron con el apoyo de los pobladores, ya que algunas de sus decisiones iban en contra de los hábitos de vida de estos. Por ejemplo, un grupo de vecinos protestó ante la secretaría de Gobernación por las disposiciones tomadas por el Dr. Isaac Guerra para contrarrestar la plaga de zancudos; tales medidas fueron:

- a. Poner canoas y desagües en todas las casas.
- b. Destruir los canales en vista de que son lugares propicios para la reproducción de insectos.
- c. Destruir las matas de plátano de todos los solares. Se argumenta que en la *Cartilla médica* vigente, impresa en París, no se contempla nada referente a que las matas de plátano sean reproductoras de zancudos.
- d. Cercar y cerrar bien los excusados para que las gallinas no entren a comer materias fecales. En ese sentido, se argumenta que en casa de don Nicolás Lizano Casares hay tres excusados sin protección y nada se ha hecho al respecto. Similar se reportaron dos casos más: *“Sólo a los pobres se les exige”*.
- e. En vista de que los vecinos no han cumplido con cerrar sus excusados, se prohíbe tener gallinas y otras aves en los solares, pues además son transmisoras de helmintiasis o parásitos; esta medida también causó gran disgusto.²³

El Dr. Guerra se mostraba preocupado porque las gallinas que se alimentaban de excrementos posteriormente fueran consumidas por las personas, facilitando

23 ANCR, Serie Gobernación, N.º 2828.

así la transmisión de enfermedades; claro está, prohibir la tenencia de gallinas iba contra las costumbres de la época. La mayoría de las personas tenía en sus patios una que otra gallinita que comía libremente cuanto desperdicio quedaba, encerrarlas no era tradicional. Ante la medida que amenazaba con eliminarlas, se prefirió encerrar a estas aves. Las acciones de los agentes sanitarios promovió el número de gallineros cerrados.

Las letrinas tenían sus días contados; no se confiaba en el aseo que a estas se les daba, e incluso se les llegó a denominar como albergue y centro reproductor de enfermedades. A mediados de la década de 1910, la eliminación de las letrinas y su sustitución por un sistema sanitario con mejores condiciones, va a ser una de las campañas más intensas; sin embargo, la falta de una mayor presión agua se tornó en un impedimento. El mejoramiento de los excusados será una urgente necesidad en vista de que los pobladores enterraban las excretas en el propio vecindario, lo que significaba un alto riesgo en materia de salud. Por tal razón, mientras no se lograra alcanzar el objetivo deseado, se estableció un impuesto que permitía costear un equipo sanitario dedicado a la permanente limpieza de los locales.²⁴

Las calles, los patios y los excusados fueron objeto de atención por parte de los empleados de sanidad, ya que la meta era mostrarlos como un ejemplo de limpieza y control de plagas derivadas de una mala atención higiénica. Los inspectores de sanidad que desempeñaron el cargo entre 1900 y 1930, desarrollaron una fuerte campaña sanitaria, que contó con el respaldo de los dirigentes del gobierno local; esto resultó en un mejor manejo de los excusados y de la limpieza del rastro, del mercado, y del aseo de toda la ciudad en general.

Los avances en este sentido los atestigua el propio jefe de sanidad ante el Gobernador de la provincia en su informe:

*“Pláceme decir que uno de los puntos que la Jefatura ha tenido en mira, ha sido el de conservar a la población en el mejor estado de limpieza, haciendo el barrido de las calles y solares sin interrupción, el aseo de excusados, incineración de basuras y procurando que los reglamentos que rigen la materia tengan su estricto cumplimiento. En este punto la sanidad ha sido exigente, pues la salubridad de una población está en relación directa con la higiene que en ella se observe. Los comestibles han sido inspeccionados con toda regularidad, decomisándose los que se encuentran en mal estado y multándose a los infractores que han querido tenerlos sin las urnas que la sanidad ha ordenado para protegerlos de la contaminación del polvo y de las moscas... En el mercado la sanidad ha procurado tenerlo en el mejor estado higiénico... Se ha procurado para las carnicerías se adapten a las disposiciones del reglamento y las nuevas que se construyen son modelo de aseo...”*²⁵

24 *Memorias de Gobernación, 1912, p. 421.*

25 *Memorias de Gobernación y Policía, 1926, pp. 296-298.*

El sector del oeste, barrio El Carmen, fue la zona más atendida:

*“El saneamiento del Barrio El Carmen se ha continuado este año completándose el relleno de las lagunas que se forman en invierno. El Barrio El Carmen es hoy uno de las más pintorescos de Puntarenas y que se ha hecho habitable merced a las actividades desplegadas por la Jefatura de Sanidad de este puerto. Notando esta misma dependencia que el Barrio de Pueblo Nuevo, por su crecimiento, aumento de población e importancia industrial, necesitaba los servicio de higiene, gestionó y obtuvo de la comisión técnica la aprobación del presupuesto para la higiene de aquel vecindario...La campaña contra el zancudo se sigue de forma sistemática. Desecamos los pantanos que antes rodeaban la ciudad de Puntarenas, se terminaron los criaderos de anófeles y sólo se encuentran pequeños depósitos de agua en el interior de los solares que de vez en cuando se convierten en criaderos de curex, pero inmediatamente destruidos por los inspectores encargados...”*²⁶

Entre 1925 y 1930, la situación sanitaria mostró una notable mejoría, sobre todo en la zona de “La Punta”. Las condiciones cambiaron con el programa de saneamiento impulsado por la jefatura de sanidad de la localidad; al mismo tiempo se le incorpora el proyecto habitacional de la ciudad por medio de la venta de baldíos, lo que añade un elemento importante: la concesión de títulos de propiedad.

El Dr. Justo Pastor López: médico y político

Para el año 1921, el Dr. López propuso un congreso médico con motivo de la celebración del centenario de nuestra independencia, lo que aprovechó para realizar un intercambio de conocimientos con sus colegas centroamericanos. Su objetivo final iba más allá, tenía un carácter unionista. No se encontraron mayores datos sobre la consecución de este foco unionista, tan solo la disposición de López por servir de enlace entre las naciones centroamericanas.

A este médico se le reconoce su intensa labor como jefe de sanidad. Realizó un llamado público a la Inspección de Higiene para lograr mejoras en el ámbito; ello, en vista del aumento de la población porteña. Los barrios que presentan una mayor tendencia al crecimiento son los de Pueblo Nuevo (centro de la ciudad) y El Carmen (sector oeste). Se le reconoce todo su esfuerzo por lograr un buen estado sanitario, el cual fue alcanzado en la década de los años 20, cuando se llevó a cabo la limpieza de zonas pantanosas, con el fin de evitar criaderos de mosquitos; incluso hubo preocupación por aumentar el número de basureros ubicados en el mercado y el resto de la ciudad.²⁷

La participación y la proyección política de tan prestigioso médico se mantuvo en todo momento de forma simultánea con su preocupación por lograr el saneamiento del puerto de Puntarenas; ejemplo de ello es que en el año 1927 es nombrado cónsul ad-honórem de El Salvador en Puntarenas. En ese momento, el Gobierno de

²⁶ Ídem.

²⁷ Periódico *El Viajero*, 31 de marzo de 1924.

El Salvador era presidido por el señor Alfonso Quiñones Molina. Para entonces, el puerto estaba cerrado para naves de esa procedencia, lo que impedía la comunicación, es por ello que el nombramiento concedido a dicho médico viene a servir como puente en medio de una situación diplomática difícil. Por los ideales del Dr. López, el Gobierno de Nicaragua lo nombra, al traspaso del Lic. Ricardo Jiménez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en “misión especial”.

El Dr. López propuso la creación de un Tribunal Especial de Límites en toda América, con el fin de evitar enfrentamientos como el del Chaco, máxime en una región como la centroamericana, donde las diferencias nacionalistas no son un capítulo aparte.

Sociabilidad en el puerto de Puntarenas: espacios públicos y control social

Introducción

Los viajeros que habían pasado por Puntarenas para 1850 se expresan del lugar diciendo que:

“(...) Punta Arenas resulta hermoso, pero está bastante atrasado. No tiene malecón ni muelle, ni embarcadero viejo ni nuevo, ni nada que se le parezca”.¹

La mayoría de las obras municipales realizadas datan de las primeras décadas del siglo XX, en vista de que para el momento se contaba con una mayor experiencia en la gestión política; además, el grado de afinidad entre las personas y el lugar fue mayor; se puede hablar de generaciones nacidas en el sitio, sin mencionar una población debidamente consolidada. Los diversos proyectos realizados durante aquellos años se pudieron cristalizar gracias a la gestión de las autoridades locales y al compromiso de la comunidad; excepción en el caso del Ferrocarril al Pacífico, obra planeada más bien por intereses estatales, pero que contó con el apoyo de las instancias de la localidad.

En las primeras décadas de este siglo, la fisonomía de la ciudad portuaria cambió. Se hicieron esfuerzos considerables por embellecerla y tornarla en un lugar más atractivo para los inmigrantes que se asentaron en ella. En estos años se le muestra como una verdadera ciudad y no solamente como zona de paso.

Organización local y espacios públicos en Puntarenas

Centro de Amigos

El Centro de Amigos, ente promotor de cultura, compuesto por la élite local, fue una de las formas de organización de la sociedad puntareña. Estaba compuesto por los individuos “más selectos” de la población; este grupo actuaba por medio de organizaciones culturales y de desarrollo comunal.

1 Periódico *El Viajero*. Recorte de artículos, Álbum Familia López, p. 342.

A lo largo del año, los miembros organizaban actividades para recaudar fondos que serían invertidos en obras de bienestar comunal, como subsidiar los gastos del Hospital San Rafael². Añadido a lo anterior, es necesario mencionar las actividades que el grupo realizaba en pro del enriquecimiento cultural de la localidad, entre ellas, las funciones gratuitas en el teatro Mascota y la promoción de conciertos de banda.

Este grupo hacía gala en lucidos bailes que captaban la atención de todo el pueblo.

*“[El baile del Centro de Amigos] Fue menos concurrido, pero se le dio un carácter más aristocrático. Los bailarines llegaron en automóvil puesto a la orden por la Comisión Organizadora, los salones estaban regiamente iluminados con profusión [sic] de flores, la cantina muy surtida y es justo consignar que hasta el espumante champan hizo su aparición”.*³

La biblioteca

En 1910, se fundó en la ciudad de Puntarenas el *Club de Amigos*; este tenía como objetivo primordial formar una biblioteca, como bien lo dice su acta constitutiva. Esta idea surgió entre los asistentes del Centro de Amigos de la localidad, integrado por personas “conocidas y respetadas” de la población:

*“(…) suplicar a todos los socios presentes y a los que se han hecho presentes por sus respectivos comisionados, contribuyan con las obras de lectura que tengan o puedan conseguir, a fin de formar la biblioteca base principal de esta asociación, y hacer ingresar al Club los periódicos que reciban ya sean editados en el país o en el extranjero”.*⁴

El mismo documento informa sobre la Junta Directiva, la cual quedó integrada por: Agustín Guido (presidente); Domingo Enríquez (vicepresidente); Benjamín Escalante y Ricardo Castro (secretario y prosecretario, respectivamente); para tesorero, don Roberto Rohmoser, y para vocales Martín Castillo, don Alonso Calderón, don Raúl Jiménez, don Martín Roig y don Eduardo Mena. Por mayoría se nombró como presidente honorario a don Teodoro Ruiz Cuesta.

Para 1925, el *Club de Amigos* mantiene la única biblioteca en la ciudad de Puntarenas. Aunque se trataba de una institución privada, ofrecía sus servicios en forma gratuita a quienes lo necesitaran, lo cual le valió la subvención del Estado. Al frente de esta institución, como uno de los directores que le dieron impulso, estuvo el pedagogo Antonio Gámez, nombre con el cual posteriormente se bautizaría la escuela de niños⁵. De acuerdo con la misma fuente, en febrero de 1920, fue creada la biblioteca circulante, que permitió al público llevar libros a domicilio, lo que aumentó el número de lectores.

2 Periódico *El Viajero*, año de 1917.

3 Periódico *El Viajero*, 25 de julio de 1917, p. 1.

4 Serie *Gobernación*, fols. 51 a 52.

5 *Memorias de Gobernación*, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924.

*“La Biblioteca Pública, anexa al Centro de Amigos, continúa su marcha progresiva que se hace abrigar esperanzas en un porvenir que venga de refinada cultura y que venga a satisfacer los deseos de sus fundadores, que anhelan sean coronados por el éxito. Sus loables esfuerzos por el adelanto de las clases sociales. Ya es respetable el número inscrito de sus socios patrocinadores y muchos los donativos de obras y revistas célebres y de afanados autores que ha recibido. Todo lo que nos es grato celebrar”.*⁶

De acuerdo con informes brindados por el encargado de esta biblioteca (1923), el último inventario realizado mostró que poseía un total de 2 486 volúmenes, entre los que se incluían diarios, revistas y libros. Antonio Gámez aseguraba:

*“(..)son los maestros de la localidad quienes más se aprovechan de esta institución. En segundo espacio, se cuenta con la concurrencia de niños, y durante el curso escolar el número de escolares aumenta. Por esa misma razón se ha hecho indispensable crear una sección denominada: **Para Niños**”.*⁷

Esta institución contó con el apoyo y la colaboración de los vecinos, así como de personas comprometidas con el bienestar educativo de la sociedad costarricense:

*“Humberto Canessa, una obra y cuota mensual de 5 colones; señorita Filomena Canessa, 5 colones; don Martín Calderón, don Juan Casa, 5 colones cada uno; Don Antonio Zelaya, don Antonio Fernández Güel, don Joaquín García Monge; don Francisco María Núñez, don Miguel Ángel Casal, Sauter Co. 9 volúmenes; don Antonio Alfaro Cooper, don Valeriano Fernández Ferraz, don Matías Gámez, don Amado Naranjo, don Leonidas Poveda, don J. Daniel Zúñiga, don Benjamín Escalante, don Alejandro Garrido, don Juan Hernández, don Nahtaniel Benjamín, doña Julia Peña, Clavera Hnos.”*⁸

El parque Victoria

El parque Victoria fue uno de los centros de esparcimiento más importantes para los pobladores locales. La principal preocupación fue mantener el parque Victoria en constante embellecimiento; un ejemplo fue la construcción de bancas y la reconstrucción del quiosco de la música, ubicado en el centro.⁹

Cada domingo las personas se daban cita en el lugar para escuchar los conciertos de la Banda Municipal, sitio que fue escenario de retretas, como se le llamaba a la costumbre de caminar en forma circular alrededor del quiosco de la música; los hombres agrupados caminaban en un sentido y las mujeres en el otro, en tanto, la banda tocaba.

6 Periódico *El Viajero*, 20 diciembre, 1917, p. 1.

7 *Memoria de Educación*, 1923, p. 338-339.

8 Periódico *El Viajero*, 26 de noviembre de 1917, p. 1.

9 *Memorias de Gobernación*, 1910, p. 377.



Foto N.º 6. El parque Victoria a principios del siglo XX.

Este parque se mantuvo como un hermoso y gran jardín; en él se dieron cita diferentes generaciones con el objetivo de deleitarse en sus momentos de ocio. Durante los fines de semana, en las esquinas, vendedoras de la localidad solían ofrecer comidas típicas.

No se pudo determinar con exactitud la razón a la que obedece el nombre de este parque, aunque en diferentes publicaciones de la revista *Costa Rica de ayer y hoy*, editada por Rafael Á. Rodríguez (dedicado al periodismo investigativo), se establecen dos posibilidades. La primera de ellas responde a la victoria obtenida sobre Mora y Cañas en manos de los partidarios del gobierno en turno (1860) tras el fusilamiento de ambos. La segunda, se relaciona con el nombre de una de las vendedoras que consuetudinariamente laboraba en dicho lugar. Este parque ocupó la posición predominante en la ciudad hasta que se consolidó el parque que circunda la iglesia católica.



Foto N.º 7. El parque Victoria a finales del siglo XX.

Como parte de los atractivos para los trabajos de embellecimiento de la ciudad, en 1905 se construyó un paseo a lo largo de la playa, otro sitio de gran atracción. Para la época, Puntarenas era uno de los lugares de recreo más importantes de Costa Rica.¹⁰

El cine y el teatro

El único teatro con que contaba la ciudad, y que también hacía de cine, se denominó “teatro Mascota”. Durante las vacaciones, ofrecía funciones “de verano” para el deleite de niños y adultos. Jugó una función social y educativa de suma importancia para la población, en vista de que en forma regular se ofrecían funciones para los niños que asistían a la escuela; igualmente, había funciones en beneficio del hospital de la localidad:



Foto N.º 8. Quiosco de la Música, parque Victoria. En dicho lugar, domingo a domingo, la Banda Municipal se daba cita para deleitar a quienes, cumplidamente, llegaban a participar de la retreta.

“El martes en la noche se dio una función de cine para los escolares. Por demás está decir que el Teatro Mascota estuvo lleno, completamente lleno. Se exhibieron dos películas interesantes: Pobres Niños y La preparación de harina. Una moral y llena de lecciones, la otra instructiva y bien presentada. Nada mejor pudo haber hecho Mr. Coin, que establecer la costumbre de obsequiar a los niños, de vez en cuando, con funciones gratis de programas escogidos.”

10 ANCR: Serie Gobernación, N.º 27.

*Y al felicitarle, por su iniciativa, nos permitimos hacerle unas observaciones: para otra ocasión convendría no permitir la entrada a esas funciones de personas mayores ni aún con el pretexto de acompañar a las maestras; en cambio, hacer el espectáculo extensivo a los niños pobres que no frecuentan la escuela pero que tampoco pueden visitar el teatro. Luego, adelantar la hora del espectáculo, siquiera una hora, y por último, exigir la vigilancia de los maestros para la mejor disciplina y el buen comportamiento”.*¹¹

Los editores del periódico *El Viajero*, para 1918, mencionan entre las ventajas del teatro Mascota:

*“Han iniciado en El Mascota las funciones populares, donde los precios más altos son de treinta céntimos, y los más bajos de cinco. En la primera función del viernes pasado hubo un casi lleno a pesar de la lluvia”.*¹²

Entre las funciones ofrecidas se encuentran *Harold Lloyd, El maestro criminal, La esposa del doctor, Cuando Broadway era una vereda, Iris, La Mariposa, La Diosa*¹³.

Las fiestas de la Virgen del Mar

El presbítero Juan Daniel Carmona es considerado el promotor de las fiestas de la “Virgen del Mar”, o Virgen de El Carmen, en la parte superior del faro de la “Punta”. El padre Carmona:

*“(…) tuvo en hora buena y memorable la acertada fundación de las fiestas de la Virgen del Mar, patrona de los navegantes, que ha conquistado grandes elogios del numeroso público que, de todas partes de la República, se dan cita ese día, para venir a presenciar tan sublime y significativa fiesta que, además de haber venido a ocupar puesto importante en la historia de nuestras fiestas religiosas, constituye un beneficio muy grande para Puntarenas, que no debemos olvidar ni un minuto”.*¹⁴

La prensa local alabó esas festividades; por un lado, por el hecho de reforzar la devoción religiosa, y por otro, por promover la afluencia de visitantes de diferentes puntos del país, quienes venían a disfrutar de las actividades; al mismo tiempo, contribuyó a impulsar el comercio local en un momento de crisis, secuela de la Primera Guerra Mundial y de la inestabilidad política nacional.

*“(…) esta es una de las festividades religiosas que más provecho reportan a esta localidad, y que restituye la vida comercial que anima al bello puerto de Puntarenas”.*¹⁵

11 Periódico *El Viajero*, 7 de julio 1918, p. 1.

12 Periódico *El Viajero*, 29 de julio de 1917, p. 1.

13 Periódico *El Viajero*, diferentes años.

14 Periódico *El Viajero*. 9 de agosto de 1917, p. 1.

15 *Ídem*.



Foto N.º 9. Ermita ubicada en la “Punta”.

Las primeras fiestas de la Virgen del Mar se celebraron en el año 1917, en medio del orden y del rebotante entusiasmo que llenó a toda la población. Todos pusieron de su parte para llevar a feliz término la actividad, la cual se vino a inscribir entre las principales festividades religiosas del país. Como parte de la organización, se formaron diferentes comisiones que tuvieron a su cargo funciones especiales; en su mayoría, estas comisiones estaban compuestas por “señoras y caballeros respetables” de la localidad.

Como parte de los actos, se contó con la presencia del obispo de la diócesis, don Juan Gaspar Stork, quien vino a celebrar la ceremonia religiosa.

El sábado por la noche se dio una retreta dedicada a las autoridades religiosas visitantes. Al amanecer del día domingo, la Banda Municipal recorrió todas las calles de la ciudad:

“(...) a cuyos armoniosos acordes se despertó todo el vecindario, dando principio a esta espontánea manifestación de reverencia en honor a la Virgen.

Entre las 7 y 8 de la mañana salió la procesión de la Iglesia para el muellecito, en la cual se encontraban atracadas, además de la hermosa lancha de la Virgen, convenientemente arreglada, gran número de embarcaciones artísticamente adornadas, y después de la ceremonia religiosa oficiada en aquella misma lancha, continuó por agua la grandiosa procesión, recorriendo un trayecto como de mil metros y regresando luego.

La magnitud de aquella soberbia procesión era imponente, y rebelaba la inquebrantable fe de que estaban poseídos todos en aquellos esperando momentos, con el piadoso fin de rendirle justo homenaje a la Virgen de los Pescadores.

Entre las embarcaciones que tomaron parte en la augusta manifestación sobresalieron aquellas en las cuales se exhibieron cuadros artísticos, que dieron la nota más alta. Entre ellas, la lancha ‘La Sultana’, a cargo de la señora doña Zoila de Vega, que representaba un bellissimo jardín cuya parte superior se levantaba, por así decirlo, el hermoso cuerno de la ambulancia que esparcía sus fragantes flores alrededor del mismo.

[...] La lancha ‘Hortensia’, a cargo de la señora Laura de Reyes, y la señorita Herminia Guzmán, exhibió sin duda alguna uno de los cuadros más originales y conmovedores que guardaba más analogía con los acontecimientos desgraciados que se suceden en el mar: representaba una niña navegando en un mar tempestuoso, y que a punto de naufragar elevó sus plegarias a la Virgen del Mar, y ésta entonces apareció como señal de salvación”.¹⁶

Cada una de las embarcaciones participantes fue finamente decorada con un motivo especial, que evidenció tanto el mosaico pluricultural de la región como la posición política respecto de las condiciones internacionales:

“La lanchita de don José Apuy representaba un hermoso cisne, tan hábilmente imitado, que parecía natural, y era tanto más semejante cuanto al recorrer veloz por el tranquilo estero daba la idea de un cisne real y verdadero, nadando sobre la superficie del agua.

La lancha Eva, a cargo del cuerpo de exploradores, representaba a las naciones aliadas en el conflicto europeo”.¹⁷

Simultánea a la procesión en el mar, en tierra se dio un desfile de carretones elegantemente adornados, actividad programada por la señora Mercedes Molina, esposa de don Francisco Luis Enríquez (secretario municipal que firmó la autorización de construir el faro en la “Punta”). Como parte de la actividad, se obtuvo la bendición del faro a cargo del señor Obispo. Los actos tuvieron su culminación con un baile en el club social, brindado en honor de los señores ministros que integraron la delegación oficial de la actividad.

Los Baños

Puntarenas resultó también atractiva para los pobladores del Valle Central por encontrarse bañada por las aguas del mar. Desde 1850 los viajeros que describieron la población porteña indican la presencia de personas provenientes del interior del país, las cuales acudían al lugar durante el verano atraídas por la belleza natural y el deseo de darse un baño en las aguas del mar:

“(...) Punta Arenas es un balneario elegante: el Newport de Costa Rica. La estación empieza en enero y termina en marzo. Las primeras familias del

¹⁶ Periódico *El Viajero*, 13 de setiembre 1917.

¹⁷ *Ídem*.

*país tienen ahí sus casetas de baños. sus guisados de ostras, sus quintas particulares, sus paseos campestres y sus fandangos*¹⁸

Los comerciantes de renombre, al verse obligados a permanecer algún tiempo en el puerto para finiquitar detalles de negocios, adquirieron casas, aunque hubo algunos que recurrieron a los servicios de hotelería. De enero a marzo, conocidos como la época veraniega, las familias de estos empresarios se trasladaban al puerto, donde pasaban toda la temporada.

Para entonces las aguas que llegaban hasta la costa hospedaban a una gran variedad de especies marinas; algunas eran totalmente amigables con el ser humano, mientras que otras, como los tiburones, resultaban un peligro. La presencia de tiburones no fue un obstáculo para la llegada de veraneantes, estos se las agenciaban para evadir el peligro. Valiéndose de mangle y otros arbustos, construyeron una especie de cerco que formaba una piscina en el mar y que detenía a los posibles atacantes; este lugar fue conocido con el nombre de “los baños”.



Foto N.º 10. Antiguos baños, empalizada que servía de protección a los bañistas ante el posible ataque de tiburones. Se encontraban localizados en las cercanías de la actual aduana.

Año tras año, la afluencia de vacacionistas aumentaba. Durante meses se esperaba la llegada del “verano” para trasladarse a Puntarenas, centro de esparcimiento y lugar donde se tejían las ilusiones de quienes lo llegaban a visitar. La costumbre de trasladarse hasta Puntarenas se arraigó fuertemente en los vallecentrales, quienes llegaron a componer canciones alusivas a la espera de tan deseadas vacaciones.

Por el atractivo que representaban “los baños”, la Municipalidad firmó, en 1911, el contrato de construcción; se pensó en dar albergue a más bañistas y en hacer el

18 Fernández Guardiá, *op. cit.*, p. 346.



Foto N.º 11. Los Baños sirvieron como centro de atracción a locales y turistas, que se daban cita durante las vacaciones.

lugar más atractivo a sus visitantes. Dicho contrato celebrado el 18 de julio de ese año, según acuerdo N.º 432, versa así:

“Cláusula 11.ª: El nuevo edificio de baños en vez de ser colocado en la misma línea del edificio existente, se construirá a 7 m de distancia al sur del andén o acera del paseo que hay a lo largo de la playa pero siempre en la misma dirección. El edificio actual de Baños también podrá ser removido y colocado al lado del anterior y a igual distancia de la acera mencionada, a más tardar dentro de cinco años a contar de enero próximo y de acuerdo con el arreglo que el edificio y los contratistas celebren al efecto sin desembolso de aquel. Tanto el nuevo edificio, como el actual cuando sea reconstruido o removido, podrán hacerse de concreto armado en vez de madera, y los contratistas tiene además la facultad de hacer a dichos edificios todas las mejoras y ampliaciones que consideren necesarias para mejor comodidad del público y ornato de los usuarios,..”¹⁹

El nuevo edificio contaría con la tradicional zona de baño, además de otras facilidades, como un lugar para guardar las pertenencias, baños para quitarse el agua de sal y salas para lectura y reposo; se construyó para actividades sociales y de esparcimiento, tales como los concurrecidos bailes de marimba, en donde los mejores bailarines del lugar y los visitantes hacían gala de sus habilidades. Por otro lado, se estableció un horario de baño para hombres y otro para mujeres.

“Los Baños” llegaron a ser parte de la imagen que proyectaba Puntarenas; no había quien no supiera de la existencia de ellos, y menos aún quien llegara al puerto

¹⁹ ANCR, Serie Gobernación, N.º 5689, fol. 32-33.

y no los visitara. Aunque los vecinos del lugar asistían a “los Baños”, en la época veraniega estos pasaban a formar parte de Puntarenas para los visitantes.

Control social y grupos marginados

Dentro del imaginario colectivo, como lo dejan claro las diversas autoridades que brindaban los informes oficiales ante los superiores de cada caso, se tiene una doble visión con respecto a la vida en el *Puerto*: por un lado, se es consciente de que en el Valle Central existe la idea de una sociedad que es *liberal*, con controles morales mínimos; por otro, la contraparte muestra claramente la existencia de dos ambientes: aquel que refuerza el imaginario vallecentraleño y el que presenta una vida más a lo interno, inclinada hacia el “control” de su sociedad y la depuración de todos los “males” culturales.

A la ciudad de Puntarenas llegaron personas “respetables” y algunas otras de reputación indeseable. Puntarenas, en su doble papel de puerto; marítimo y terrestre, vio crecer los índices de prostitución, vagabundería, alcoholismo y juegos prohibidos, entre otros; fueron estos males sociales que se intentó combatir. La doble situación de puerto explica el hecho de que el porcentaje de detenidos por practicar cualquiera de estas actividades ilícitas varíe, según la época del año, por lo general es la temporada veraniega la que trae consigo la proliferación de estas prácticas.

Es así como la posición de puerto permite el ingreso de personas de ciudadanías y realidades sociales diferentes. Las autoridades policiales de la ciudad, conscientes de esto, lanzaron una fuerte lucha por erradicar toda situación que veniera a entorpecer o alterar la vida cotidiana, o que dañara la imagen de la ciudad:

“(...) es indudable que el aumento de los casos[delictivos] se debe a la circunstancia de ser Puntarenas una población flotante, a la cual convergen individuos no sólo de distintos lugares de la costa, sino también de otras ciudades del interior, atraídos por la esperanza de mejorar su suerte en el puerto, y una vez aquí fomentan el vicio y luego emigran a otros lugares. No debe, pues, causar sorpresa el aumento de los casos de ebriedad, porque ese aumento no lo ha causado el pueblo que pudiéramos llamar puntareneño.”²⁰

En los años en donde hay evidencia de un redoblaje de las políticas de control social en la ciudad capital²¹, paralelamente, se encuentra un mayor número de quejas, y la puesta en práctica de medidas por parte de las autoridades locales que tienen a su cargo la custodia del buen orden. Una y otra vez se ha dicho que Puntarenas es un sitio de paso, como tal, es el lugar de hospedaje temporal de quienes se dirigen hacia un lugar definido.

Detrás del mercado, en los alrededores del muellecito que da al estero, se reciben durante la mañana, los productos provenientes de los distritos de la costa (figura N.º 4); allí se dan cita personas que después de sus trabajos tratan de olvidar los ajeteos

20 Serie *Gobernación*, 5687, p. 351.

21 Palmer, Steven y Molina, Iván (editores). 1994. *El Paso del Cometa. Estado, política social y culturas populares*. San José: Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies.

cotidianos. En ese mismo lugar se reúnen personas quienes antes de seguir su camino, han preferido disfrutar de una noche en el puerto. El aguardiente, fiel testigo y “distractor” anima a los presentes. Los hechos de sangre son, sin lugar a dudas, cortas riñas, consecuencia de la ebriedad, provocadora de disturbios y heridos, es por ello se han aplicado severas leyes para restringir el consumo de la bebida²².

Para los encargados de la vigilancia y el control del orden, las personas que están de figuras como una de las mayores dificultades, por cuanto, por el carácter temporal de su estadía, es muy difícil seguirles. Las autoridades podían controlar con mayor facilidad a los infractores lugareños, pero la tarea se complicaba cuando quienes incurrían en faltas no eran residentes del lugar. Las riñas de cantina dejaban como saldo heridos, pero también en el lugar se daban hurtos, estafas y otros fenómenos que no siempre podían ser atendidos y controlados por las autoridades; así lo indica el inspector de policía:

“Por lo que se refiere a los hurtos, estafas y otras faltas, ellas no son ejecutadas por individuos del puerto, sino es una insignificante proporción. La campaña emprendida por las autoridades de San José, contra los rateros, carteristas, etc, ha obligado a los delincuentes a emigrar de la capital, siendo crecido el número de ellos que ha venido al puerto a ensayar sus artes. Y aquí han sido tan perseguidos como en el interior, como lo demuestra el mayor número de aprehensiones verificadas, y pone de manifiesto la actitud desplegada en su persecución”²³

De acuerdo con la cita anterior, y corroborando lo dicho, ante las nuevas medidas adoptadas por las autoridades josefinas, aquellas personas que por alguna razón se habían convertido en “perseguidos”, tuvieron que migrar hacia otro punto en el que pudiesen seguir con sus actividades. Uno de los castigos era el enviar a estas personas fuera de San José,²⁴ por ejemplo a Puntarenas. Estas medidas venían a entorpecer el trabajo realizado en el puerto en lo que a “saneamiento social” se refiere.

Principales sanciones

A pesar de los problemas generados para hacer efectiva una vigilancia de calidad, esta fue una de las tareas en las cuales tanto la Gobernación como el Departamento de Policía, hicieron coincidir esfuerzos, como bien lo atestiguan las *Memorias de Gobernación y Policía*. Si bien la población “flotante” causaba problemas, el control, aunque fuese temporalmente, llegó a ejercerse, aunque fue más efectiva sobre la población local:

“La vigilancia era realmente extensa y continua, el grado de conocimiento de los “delincuentes” era alto, y estos últimos quedaron atrapados dentro

22 Serie Gobernación, N.º 5687, fol. 351.

23 Ídem.

24 Zúñiga, José Gil. “De pandoras, prometeos y nuevas arcas de alianza”. En: *Revista de Historia*. Número especial. Heredia, Costa Rica: EUNA, Editorial de la Universidad de Costa Rica. 1996.

de la mirada acriminadora de la policía durante el transcurso de sus vidas cotidianas, y no sólo en el acto de cometer un crimen...la mayoría de las detenciones (y condenas) de estos supuestos viciados, se hicieron sin tener evidencia concreta; bastaba, como señaló el detective, ser viciado reconocido y andar en lugares “sospechosos” o en “mala compañía” para pasar otros tres meses en la cárcel(...).²⁵

La vida de quienes eran conocidos como infractores de la ley pasó a ser controlada, en diversas oportunidades; algunos de ellos llegaron a servir “contactos” o “aliados” de la propia policía, pues denunciaban a nuevos infractores foráneos; quizá esto se debió a que los veían como competidores en el desempeño de sus “actividades”.

En materia de vigilancia y control de sectores espaciales y de personas que provocaban desorden el departamento de policía y los encargados del gobierno local lograron canalizar sus esfuerzos. En forma conjunta, trabajaron por paliar los “desórdenes” causados en lugares públicos, como es el caso de las cantinas que daban al lado del muellecito del mercado, donde habían prostibulos como el “*Miramar*”.

Los delitos sancionados eran de diferente índole, donde los casos de embriaguez eran los de mayor récord en los registros. Tal situación no es de extrañar, por cuanto, según las denuncias de las autoridades, era evidente que en el lugar había una alta tendencia al consumo de licor, no solo en la población en términos generales, sino, también, entre los empleados públicos, incluso en horas laborales.

Por otra parte, los departamentos de Hacienda y el de Policía, en un esfuerzo conjunto, mantenían una estrecha vigilancia en relación con los contrabandos de aguardiente en todo el Golfo. Si nos detenemos un momento en el Anexo N.º 1, a simple vista no hay coincidencia entre el porcentaje de embriaguez y los casos por infracción a la *Ley de licores*. El consumo de licor en sí mismo no es sancionado; las sanciones proceden cuando por un exceso en el consumo, las personas manifiestan conductas no adecuadas, como las riñas, el escándalo y faltas a la autoridad; estas últimas, normalmente eran de palabra; de nuevo el anexo citado muestra altos porcentajes en las faltas mencionadas.

Respecto a las sanciones por infracción a la *Ley de licores*, la Subdirección de Hacienda mantenía una estrecha vigilancia tanto en la importación y exportación de licores, como en la existencia de fábricas destiladoras por toda la línea costera en el interior del golfo de Nicoya y los contrabandos de aguardiente²⁶. De acuerdo con la correspondencia enviada al despacho de Hacienda y los listados concernientes a patentes de licor, los propios patentados, respaldándose en los permisos concedidos para negociar el producto, participaban del contrabando de aguardiente; se dieron casos donde patentados de licores descubiertos no eran juzgados, solo se les hacía pagar una multa, además de que eran parientes de funcionarios del gobierno local.

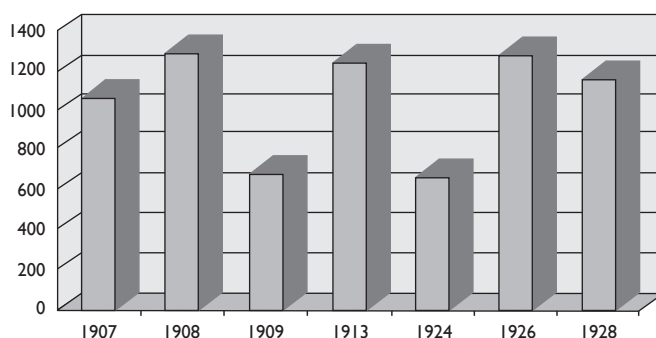
En cuanto a los juzgamientos por faltas a la moral, correspondía al control de la prostitución, actividad no desconocida en sitios circundantes a los muelles y, de forma especial, hacia el lado del muellecito que da al mercado. Los meses

25 Palmer y Molina, 1994, *op. cit.*, p. 204.

26 Serie *Hacienda*, N.º 14919.

Gráfico N.º I

Ciudad de Puntarenas: total de juzgamientos, por año



Fuente: *Memorias de Gobernación*, correspondientes a los años de 1907, 1908, 1909, 1913, 1924, 1926, 1928.

correspondientes a la temporada veraniega solían ser testigos de un incremento en el número de sanciones por faltas, por cuanto se contaba con “delincuentes” lugareños y provenientes del Valle Central.

El despacho de Gobernación excusaba a los habitantes de la localidad por los altos índices delictivos; en ese mismo momento existió una fuerte censura por parte de un sector de la población “puntareña”, la cual posee un estilo de vida diferente, más depurado, pero no ajeno a la situación vivida en otros sectores.

El señor Gobernador, como miembro de la élite local, expresa:

*“Para apreciar este detalle, que da un total de juzgamientos en esta ciudad, bastante crecido por cierto, es necesario tomar en cuenta que el mayor número de los penados pertenece a esa parte de la población, que diré, que entra y sale diariamente del puerto. Esta circunstancia debe ser considerada en obsequio al verdadero pueblo de Puntarenas, el cual por su condición laborioso y trabajador y por su índole pacífica, no debe tenerse como factor principal en esta estadística del vicio y la corrupción”.*²⁷

Las palabras del señor Gobernador no eran tan solo una defensa para la población residente, representaban también una clara queja contra la presencia de individuos que constantemente entran y salen del país –“población flotante”– sin que existiera ningún tipo de control sobre ellos; el Gobernador demanda personeros públicos que hicieran efectivo el cumplimiento de las leyes.

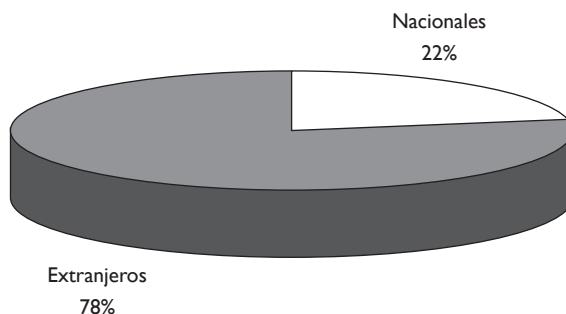
Solo para el año 1928 fue posible encontrar información referente a la nacionalidad de cada uno de los enjuiciados, así como a la ocupación de estas personas; así se muestra el Gráfico N.º 3.

El mayor número de enjuiciados se concentra en los jornaleros.

²⁷ *Memoria de Gobernación y Policía*, 1924, p. 222.

Gráfico N.º 2

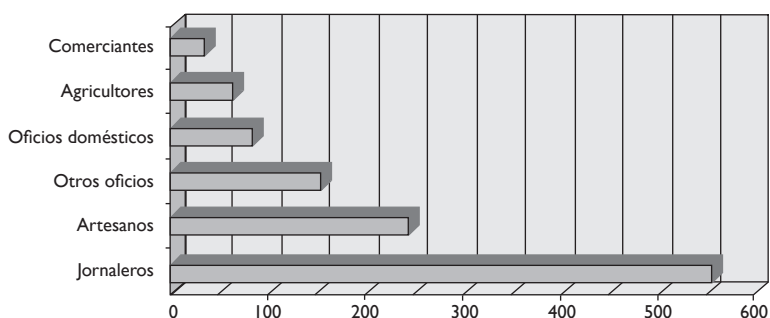
Ciudad de Puntarenas: juzgamientos según procedencia de los enjuiciados, 1928



Fuente: Memorias de Gobernación, 1929.

Gráfico N.º 3

Ciudad de Puntarenas: juzgamientos según grupos ocupacionales, 1928



Fuente: Memoria de Gobernación, 1928, p. 289.

¿Qué es un jornalero?. Se trata de una persona que trabaja a jornal; es decir, gana por el trabajo realizado²⁸. Por ser una definición muy general, lo común es que se aplique a la persona que no ocupe un mismo tipo de trabajo durante la mayor parte de su vida, sino que desempeñase diferentes labores –de acuerdo con sus facilidades–. El censo de 1927 muestra que en Puntarenas hay un elevado porcentaje de jornaleros, los cuales solían rotar sus actividades en las diferentes labores

28 *Diccionario Moderno*. Ediciones del Reader's Digest. 1961.

de la actividad pesquera. El grupo que ocupa el segundo lugar corresponde a los artesanos; incluso, se puede asegurar que la misma actividad pesquera requiere de la existencia de artesanos dedicados en forma exclusiva a la confección de los implementos necesarios; caso de los tejedores de redes o “chinchorros” y de los mismos constructores de lanchas o embarcaciones de mayor tamaño. En cuanto a los oficios domésticos, en el censo de 1927 son pocas las mujeres que declararon una ocupación distinta a esta; tampoco se registró ningún caso en donde se declararan como prostitutas o meretrices; de ahí que lo único claro es que el tercer orden de enjuiciamientos corresponda a mujeres, sin detallar su ocupación precisa.

En último lugar se ubican los comerciantes. Este grupo forma parte de la élite; se encuentra unido al poder local y contribuye en el “tejido” de este. A pesar de que no se hizo un estudio detallado de ella, sí se nota una congruente organización en dicho grupo.

“Limpieza” social

Como parte de las políticas implementadas en favor del “saneamiento” de la ciudad, se tomaron medidas con el fin de disminuir la prostitución y la vagancia, los “males” de mayor alcance y los más combatidos por las autoridades. Se desplegaron esfuerzos conjuntos entre los diversos organismos para mantener el orden de la ciudad, en especial referente a estos dos grupos, se tomaron previsiones de carácter más estricto.

La prostitución en una ciudad portuaria

En lo relativo al control oficial de las prostitutas, los inspectores de sanidad manifestaron preocupación porque los lunes, cuando se hacía el chequeo semanal de este tipo de mujeres, no todas asistían; normalmente llegaba un promedio de 15. No obstante, es sabido que en consultorios privados llegaban señores pertenecientes a sectores menos humildes infectados con enfermedades venéreas. Los clientes de las prostitutas no provenían siempre de sectores “bajos”; por el contrario, una clientela proveniente de sectores acomodados se veía delatada cuando eran víctimas de dichas enfermedades.

La prostitución generó mayor preocupación cuando las enfermedades venéreas aumentaron, al mismo tiempo que otras enfermedades, que antaño habían azotado a la ciudad, disminuían. La sociedad no censuró a los hombres “respetables” por acudir a las atenciones de las prostitutas; por el contrario, es a estas mujeres a las que se les aplicará todo el peso de la ley por su “proceder” indebido, y provocador, además de ser las transmisoras de enfermedades venéreas. No obstante, no es a todas las prostitutas a las que se les culpa de ser las portadoras de tales enfermedades, sino...

“¿Quiénes son entonces las mujeres que transmiten el contagio de esta clase de infecciones?(...) Sencillamente aquellas que no han sido inscritas en el Registro respectivo, y estas son la mayoría de las concurrentes a

los bailes públicos de marimba, quienes debían ser inscritas en el Libro correspondiente".²⁹

A las prostitutas no solo se les encontraba en los burdeles. Ellas, como pertenecientes a la vida "alegre", no podían dejar de asistir a los tan concurridos bailes realizados en los lugares públicos, lugares no frecuentados por parte de los sectores acomodados, quienes, por el contrario, miraban con recelo estas actividades. Cabe aclarar que en los bailes públicos de marimba las mujeres que acudían no todas eran prostitutas, pero sí pertenecían a sectores "sencillos".

Para el mismo San José, las medidas regulatorias hacia la prostitución fueron puestas en práctica de manera temprana, a mediados del siglo XIX; Puntarenas no es la excepción. Para la misma época es ya una ciudad consolidada, donde la afluencia de migrantes o tan solo personas de paso es de grandes proporciones, donde cada quien buscaba las mejores condiciones para "disfrutar" de la hospitalaria ciudad. Es precisamente a la Municipalidad a la que le corresponda poner orden dentro del proceso de carga y descarga, ir y venir de las personas, buscando un balance entre lo permitido y lo prohibido.

"En la década de 1860, los legisladores comenzaron a configurar un modelo de prostitución reglamentada y oficializada por el Estado, pero descentralizada, ya que las entidades encargadas de ejercer el control social eran las municipalidades".³⁰

Los esfuerzos del Estado por disminuir el número de prostitutas lo llevó a buscar medidas alternativas en pro de una movilidad social, la cual permitiría que estas pudiesen cambiar su posición social por medio del matrimonio o bajo la "tutela" de un hombre³¹; es quizás esta la razón por la cual en el censo de 1927 en ningún caso se encontró a una sola mujer que se denominase prostituta o meretriz. En la mayoría de los casos, se encuentra que se dedicaban a los oficios domésticos y que vivían juntas o cohabitaban con un número mayor de personas.

Una y otra vez, si hay algo que preocupa a las autoridades sanitarias, así como al Gobernador, es el elevado número de enfermedades venéreas registradas entre la población, y el hecho de no poder controlar al total de las prostitutas, e incluso no tener un registro de esa totalidad:

*"El número de enfermos con gonorrea y sífilis, que llegan a consultar, ya al hospital, ya a mi despacho particular, es tan crecido en proporción al número de habitantes, que da una triste idea del estado en que en ese sentido se ha llegado en Puntarenas. Acaso el restablecimiento del servicio de profilaxis venérea sea una necesidad que se impone ya, en fuerza de las circunstancias a que me refiero"*³²

29 Memorias de Gobernación y Policía, 1912, p. 420.

30 Palmer, 1994, op. cit., p. 51.

31 *Ibidem*.

32 Memorias de Gobernación, 1908, 349.

La higiene impuesta por los médicos y legisladores no es del todo convincente, por cuanto con el simple hecho de encerrar a estas mujeres en la cárcel no se iba a evitar que siguieran en sus “quehaceres”. A la hora de brindar los informes sanitarios respectivos, los inspectores de sanidad se mostraron más realistas que los legisladores, por cuanto los primeros estaban preocupados por poner fin a tal problema social, mientras los segundos, por su parte, evadían la realidad, intentando ignorarlas y afirmando que cada vez eran menos las que incurrían en la acción, pese a que los números exhibían otra realidad.

En ese sentido, el crecimiento y complejidad del casco urbano porteño y su población, aunado a la importancia del puerto, y por lo que representaba para la economía nacional, se fue conformando un grupo social dedicado a diferentes actividades censuradas socialmente:

“La marginalización y las desigualdades sociales crecieron junto con la infraestructura comercial y los barrios populares: entre tiendas, almacenes y negocios, había hosterías, burdeles y cantinas, con sus clientelas de prostitutas, obreros y jornaleros. Ciertamente la ramería no fue únicamente un fenómeno urbano, de vías de comunicación o de puertos (...)”³³

De acuerdo con los estudios de Juan José Marín,³⁴ a partir de 1864, el Gobierno de la República llevó a la práctica una serie de medidas de profilaxis social, principios terapéuticos y lo relativo a materia penal, aspectos que se retomarán con mayor fuerza durante el período liberal, llevándose a cabo un mayor control social de los grupos “peligrosos”, según palabras del mismo autor. Es menester considerar que la *Ley de profilaxis venérea* y el “Reglamento de prostitución” fueron emitidos en el año de 1894, con el firme interés de precisar las funciones de las municipalidades y demás funcionarios y/o entidades encargadas de su regulación.

Retomando los estudios de Marín, este investigador menciona que del total de las prostitutas registradas en la ciudad de San José, a fines de siglo pasado, un ínfimo número de ellas eran oriundas de Puntarenas. Por otra parte, en esta investigación no se cuenta con un listado que evidencie el lugar de procedencia de las prostitutas localizadas en Puntarenas, mas sí se ha evidenciado, y los mismos inspectores de salud lo atestiguan, que mientras en San José las políticas de control social se reforzaban, el número de ciudadanos “peligrosos” aumentaba en el puerto, de ahí que se pueda decir que un porcentaje de estas personas que fueron “expulsadas” de la capital, buscaron en el puerto una alternativa de vida para proseguir con su trabajo.

El control sobre el grupo de las prostitutas en Puntarenas se dio con mayor fuerza durante las décadas de 1910 y 1920, sobre todo en aquellas mujeres más jóvenes, por ser las más cotizadas por sus clientes. De tal manera, médicos y policías concentraban sus esfuerzos en controlar a las prostitutas, por medio de las visitas semanales de los lunes al médico, quienes debían ser tratadas con métodos especiales

33 Palmer, 1994, *op. cit.*, p. 49.

34 Historiador costarricense quien se ha dedicado a realizar investigaciones sobre la prostitución en Costa Rica. Este investigador ha escrito obras como: *Prostitución y pecado en la bella y próspera ciudad de San José (1850-1930)*.

para inmunizarlas contra cualquier tipo de enfermedad venérea, a fin de que no contagiaran a sus clientes³⁵. Además, es posible clasificar la clientela de la siguiente manera: 1.º la local y la proveniente de los campesinos de la “costa”; 2.º la de la temporada veraniega; y en 3.º lugar, la de los buques mercantes o barcos pesqueros.

Tanto la prostitución como la vagancia fueron tema de desvelo; ante estos delitos, las penas que debían descontar eran diferentes formas de trabajo, como se lee:

“Se han juzgado a siete mujeres por prostitución, y en el Registro respectivo, aparecen seis individuos declarados como vagos. Dos de las primeras fueron sentenciadas a sufrir pena de reclusión en Las Algodoneras, y las cinco restantes se pusieron en libertad bajo fianza, quienes de manera notoria han cambiado de conducta. Los segundos se juzgaron conforme a las leyes de la materia exigiéndoseles presentarse a la agencia respectiva cada ocho días a declarar trabajo. Como en estos datos la prostitución y la vagancia no se ha extendido en este puerto en proporciones desconsoladoras resultando evidente que las autoridades llamadas a acelerar por el orden y la moralidad cumplen con su deber.”³⁶

Vagancia, alcoholismo y juegos prohibidos

El servicio de policía en todo momento se preocupó por mantener el orden público y controlar tanto la vagancia como el alcoholismo, ambos males difundidos en la población. Por ser este un puerto, las autoridades se mostraron anuentes a mantener las estadísticas por estos conceptos lo más bajas posibles, con la intención de que el resto de la ciudadanía tuviera conocimiento de que en Puntarenas se daba una lucha por el bien de la moral.

Durante 1910, no hubo un solo juzgamiento por prostitución ni por faltas a la moral; entre las principales razones que explican este hecho, estaba la necesidad, por parte de estas personas, de ocultar mejor su oficio, por cuanto las sanciones sufridas eran de mucho peso. Situación similar ocurrió con la vagancia, aunque con los juegos prohibidos aún queda camino por recorrer, ya estos se encuentran muy arraigados entre la población y como uno de los distractores de los tripulantes de las embarcaciones que tocan estas costas.

La *Ley de vagos*, emitida en 1878, deseaba, por su parte, contrarrestar un grupo social que “ensuciaba” la reputación de la ciudad, o simplemente que al juntarlos con las prostitutas venían a reafirmar el estigma social de la vida de puerto. De ahí que a los individuos que fueran sancionados por vagabundería se les obligara reportar semanalmente que estaban trabajando.

35 Palmer, 1994, *op. cit.*, p. 57.

36 *Memorias de Gobernación*, 1908, 339.

El Puerto de Puntarenas fue habilitado el 29 de abril de 1814; para el año 1834 el Gobierno federal decide trasladar el puerto a Caldera, debido al riesgo inminente que corría la región por las recurrentes inundaciones, los fuertes vientos y otros factores de riesgo climático. Los intentos de traslado del puerto se repiten una y otra vez a lo largo del siglo XIX, pero será hasta la década de 1970 cuando esto se concreta. Para la época, la ciudad estaba consolidada, aunque fue un duro golpe ver disminuidas las actividades portuarias; incluso se dieron protestas sociales de un pueblo que defendía su tradición histórica portuaria. Para 1998, tras la reconstrucción del muelle en Puntarenas para el atracado de embarcaciones turísticas y la alta inversión a lo largo del “Paseo de los Turistas”, la ciudad recuperó en parte su atractivo turístico tanto para nacionales como para extranjeros; sin embargo, es notorio el poco mantenimiento dado a la infraestructura, la cual se ha deteriorado sensiblemente.

Analizando la realidad económica de esta ciudad portuaria entre 1858 y 1930, indiscutiblemente el mar es el centro gravitacional, que ofrece los elementos que permiten el desempeño de las diversas actividades económicas, donde la dinámica portuaria marca el ritmo. Además de las actividades vinculadas al puerto, otras actividades conformaron el sustento económico de la población, tales como las asociadas al ferrocarril, la pesca artesanal, el cabotaje, el comercio y la industria artesanal presente en diferentes ramas, como la concha perla, la sal y la fábrica de puros y jabón.

En la actualidad, la actividad pesquera atraviesa una profunda crisis estructural, debido, entre otros factores, a la disminución de las especies comerciales tras años de sobreexplotación, vedas irrespetadas, altos niveles de contaminación en el golfo de Nicoya, y los altos precios del combustible. Algunas familias que tradicionalmente vivían de forma exclusiva de la pesca se han visto en la obligación de vender sus embarcaciones para buscar opciones alternas para su subsistencia.

Pese a la instalación de la Zona Franca en Barranca, hay escasez de empleos, y la ausencia de procesos formales de capacitación que alcancen a los grupos sociales menos favorecidos de la población trabajadora ha incidido en el desplazamiento de la fuerza laboral puntarenense por otra procedente de otras regiones mejores calificadas. Esto es una evidencia más de la ausencia de una política de Estado, dirigida a la generación de empleo sostenible y con visión de largo plazo.

Durante el período en estudio, el comportamiento demográfico se caracterizó por tener un carácter centripeto; es decir, fue un centro que atraía población,

amalgamando un mosaico pluricultural, donde resaltan los grupos migratorios de China y Nicaragua (sobre todo el segundo, por su condición de cercanía y realidad política), al igual que por inmigrantes del centro del país. Esta población logró acoplarse a las condiciones climáticas, fusionándose, para dar a luz una nueva realidad social y económica. Sin embargo, esta situación cambió drásticamente a partir de la segunda mitad del siglo XX, pues pasó a ser expulsora de población. Esto se maximiza en los casos de la población con mejores índices educativos, quienes migran hacia el Valle Central en aras de mejores condiciones de empleo.

Las generaciones nacidas en esta ciudad han tejido un fuerte vínculo; han construido una identidad que corre transversal a todas las áreas del quehacer de una población, como la idiosincrasia del pueblo, que se expresa por medio de la forma alegre de festejar los logros, incluso en el ámbito deportivo y el reconocimiento de las familias tradicionales de la zona, de la cual la gastronomía es parte insoslayable. En el Puerto, la mayoría de las personas se conocen. Este vínculo es heredado generación tras generación; aunque se haya emigrado, el regreso los fines de semana o durante las vacaciones refuerza el vínculo con el Puerto, su paisaje y su gente.

Entre 1900 y 1930 se produjo un aumento de las políticas sanitarias ante las enfermedades transmitidas por los mosquitos y el crecimiento del casco urbano. La ratificación de Puntarenas como puerto final del Ferrocarril al Pacífico, significó para la población la estabilidad necesaria para empezar a desarrollar las obras públicas básicas, y de entretenimiento, con las cuales una población puede contar. La labor de las organizaciones locales y el deseo mismo de sus habitantes fueron decisivos para la puesta en marcha de tales obras.

Como sitio costero, fue víctima de enfermedades propias de estos paisajes, como lo es el paludismo y la malaria, producto de la formación de sitios pantanosos durante los meses de mayor precipitación y la consecuente proliferación de mosquitos. Año tras año, la enfermedad del dengue transmitida por el mosquito *Aedes aegypti* amenazaba con arrebatar la vida a muchas personas. Al igual que la mayoría de las ciudades de Costa Rica, el casco urbano ha rebasado sus límites originales y la población con alta densidad se ha extendido a El Roble, Barranca e incluso Esparza. El desarrollo urbanístico carece de una adecuada planificación urbana; algunas calles no poseen drenajes o incluso no están asfaltadas.

Al referirnos a los retos que enfrenta la ciudad de Puntarenas de cara al nuevo milenio, no podemos dejar por fuera los efectos del cambio climático, concepto que hasta hace pocos años era abstracto para la gran mayoría, pero que cada vez se ha tornado más comprensible cuando se viven, en los meses más lluviosos, las mareas más altas del año, que inundan la ciudad. Si bien en el caso de Puntarenas esto se explicaba por haber colonizado espacio del mar, los aportes cada vez mayores de gases que aceleran la destrucción de la capa de ozono por parte de los países industrializados y los consecuentes efectos del deshielo en las zonas polares exponen las áreas costeras a un mayor riesgo, por el aumento progresivo en el nivel del mar y la potencial inundación de estas zonas.

El balance obtenido a lo largo del estudio de parte de la historia de la ciudad de Puntarenas, nos muestra un pueblo que, tras 150 años de vida, ha luchado y continúa luchando por su reivindicación. Jugó un papel trascendental en el desarrollo

económico de Costa Rica por su papel de puerto, que logró vincular a nuestro país con el exterior, el cual continúa en la actualidad por el muelle turístico y el puerto de Caldera. Continúa aprovisionando a buena parte de las familias costarricenses con los productos del mar, al tiempo que se mantiene como un destino importante para el turismo nacional.

El legado de la ciudad de Puntarenas parece haber quedado en el olvido en la aplicación de los planes de desarrollo de los diferentes Gobiernos, que se han enfocado en otras regiones del país, sin brindar respuestas a las demandas de un pueblo que se niega a ceder su lugar en la continua construcción de la realidad costarricense.

Ciudad de Puntarenas: juzgamientos según faltas, por año.

Faltas	1907	1908	1909	1913	1924	1926	1928
Embriaguez	675	470	459	931	439	872	710
Faltas a la autoridad	75	18	11	26	0	72	14
Riña	81	62	76	126	63	101	80
Hurto menor	18	7	13	36	25	45	24
Infracción de ley de licores	2	0	1	0	0	0	9
Portación arma prohibida	16	6	2	6	0	2	0
Maltrato de obra	70	48	5	0	0	0	0
Faltas a la moral	34	15	1	10	5	4	48
Juegos prohibidos	6	0	0	0	0	0	5
Lesiones	15	15	22	46	33	33	5
Escándalo	47	39	46	44	50	44	66
Vagancia	7	6	1	0	0	1	0
Desobediencia	0	33	0	0	36	0	11
Otras faltas	0	23	22	8	11	81	173
Amenazas	0	0	2	0	2	0	0
Injurias	0	0	9	0	0	16	6
Fraudes	0	0	0	2	2	0	0
Total	1049	1282	680	1235	666	1271	1151

Fuente: *Memorias de Gobernación*, correspondientes a los años de 1907, 1908, 1909, 1913, 1924, 1926, 1928.

Fuentes primarias

- Archivo Nacional de Costa Rica. *Serie Municipal*. Documentos N.ºs 9565, 5578, 1388, 5264, 3743, 3952, 3595, 5234, 1778, 4269, 2531, 2502, 5344, 3005, 3415, 5004.
- Archivo Nacional de Costa Rica. *Serie Gobernación*. Documentos N.ºs 7012, 3291, 3790, 8857, 840, 844, 5687, 7963, 5418, 4945, 1649, 1733, 5577, 2567, 1920, 3253, 2157, 29, 3295, 3291, 3595, 2828, 27, 5689, 11975, 9562, 7012, 10486, 3472, 1388, 5312, 4763, 2626, 9565, 4085, 3922, 3691.
- Archivo Nacional de Costa Rica. *Serie Hacienda*. N.ºs 14919, 10493, 3445, 1151, 7172, 5662, 200, 201, 92, 2653, 2285, 2295, 2686, 2444, 2646, 2242, 3285, 2314, 2295, 2641, 2049, 1833, 1841, 7235, 2148, 2152, 7339, 4188, 21111, 1692, 20950.
- Diario de Costa Rica*. San José, Costa Rica, 24 de octubre, 1922.
- Diario de Costa Rica*. San José, Costa Rica, 8 de agosto, 1948.
- Diario de Costa Rica*. San José, Costa Rica, 15 de octubre, 1950.
- Familia López. *Álbum de recortes*.
- Gobierno de Costa Rica. *Memorias de Gobernación y Policía*. 1890-1930. Imprenta Nacional.
- Gobierno de Costa Rica. *Memorias de Educación*. 1880-1929. Imprenta Nacional.
- Gobierno de Costa Rica. *Memorias de Hacienda*. 1900-1929. Imprenta Nacional.
- Revista *Repertorio Americano*, enero, 1929. Vol. 18. N.º 1.
- Revista *Repertorio Americano*, marzo, 1931. Vol. 22. N.º 11.
- Periódico *El Viajero*. 1900 a 1930.
- Periódico *La Voz del Pacífico*. Edición especial, setiembre, 1995.

Fuentes secundarias

- Aguilar de Zúñiga, Hilda. *Apuntes cronológicos del Puerto de Puntarenas: 25 Aniversario de la Ciudad de Puntarenas*. Municipalidad de Puntarenas, Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), 1983.
- Bergoeing, Jean Pierre. *Geomorfología del Pacífico Norte de Costa Rica: explicación del mapa geomorfológico 1:100.000*. San José, Costa Rica: EUCR, 1983.
- Bogantes Hidalgo, Oliver. *Información general sobre los cantones de Puntarenas, Guanacaste y Limón*. San José: Dirección de Planificación, Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), 1983.
- Cardoso, Ciro y Pérez, Héctor. *Los métodos de la Historia*. España: Grijalbo Editorial, 1976.
- Carvajal Alvarado, Guillermo. *Geografía, espacio y regiones en Costa Rica*. San José: Guayacán Editorial, 1995.
- De Paula Amador, Francisco de Paula. *Pro Puntarenas*. San José: Imprenta y Papelería Moderna, 1914.
- Dirección General de Estadística y Censos. *Censo de población 1864*. San José: Imprenta Nacional, 1975.
- Dirección General de Estadística y Censos. *Censo de población 1883*. San José. Imprenta Nacional, 1975.
- Dirección General de Estadística y Censos. *Censo de población 1892*. San José. Imprenta Nacional, 1975.
- Dirección General de Estadística y Censos. *Censo Industrial 1907*. San José. Imprenta Nacional, 1975.
- Dirección General de Estadística y Censos. *Censo de población 1927*. San José. Imprenta Nacional, 1975.
- Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX*. San José: EDUCA, 1982.
- Fradín, Eliseo. *Defensa por Puntarenas: intereses generales*. San José: Tipografía "La Tiquetera", 1907.
- Gil Zúñiga, José. "De pandoras, prometeos y nuevas artes de alianza". En: *Revista de Historia*. Heredia: EUNA, Número especial, 1996.
- González Víquez, Cleto. *El Puerto de Puntarenas: algo de su historia*. San José: Imprenta Gutenberg, 1933.
- González y González, Luis. *Microhistoria y Ciencias Sociales*. Serie de Estudios Regionales I. Caracas: TROPYKOS Fondo Editorial, 1986.
- Hall Drake, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica. 1991.
- Instituto Geográfico Nacional. San José: Hoja Barranca. 1:50 000, 1969.
- La Gaceta*, diario oficial, julio de 1863.

- Marín Hernández, Juan José. "Prostitución y pecado en la bella y próspera ciudad de San José (1850-1930)". En: *El paso del cometa. Estado, política social y culturas populares en Costa Rica(1800-1950)*. San José: Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1994.
- Meléndez Chaverri, Carlos. *Costa Rica: Tierra y poblamiento en la Colonia*. San José: Editorial Costa Rica, 1982.
- Molina Jiménez, Iván. *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica*. San José: Porvenir Editorial, 1992.
- Murillo, Marielos y Fernández, Rodolfo. *Puntarenas: tres estudios sobre su historia*. Puntarenas: Imprenta del Colegio Universitario de Puntarenas, 1983.
- Núñez, Francisco María. *De Puntarenas a Golfo Dulce. Diario de viaje excursión organizada por la Municipalidad de Puntarenas*. San José: Tipografía Nacional, 1914.
- Obregón Quesada, Clotilde. *Carrillo: una época y un hombre. 1835-1842*. San José: Editorial Costa Rica, 1990.
- Palmer, Steven. "Pánico en San José. El consumo de heroína, la cultura plebeya y la política social en 1929." En: Palmer, Steven y Molina, Iván. *El paso del cometa. Estado, política social y culturas populares en Costa Rica(1800-1950)*. San José: Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1994.
- Quijano Quesada, Alberto. *Costa Rica de Ayer y Hoy: 1800-1939*. San José: Talleres Borrás Hermanos.
- Quirós Vargas, Claudia. *Aspectos socioeconómicos de la Ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1848)*. Escuela de Historia y Geografía, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Historia, 1976.
- Quirós Vargas, Claudia *et al.* 1990. Acción de inconstitucionalidad interpuesta por el señor diputado Sigifredo Aiza Campos para que se declare la inconstitucionalidad del decreto ejecutivo N.º 20 del 18 de octubre de 1915, por considerarlo violatorio del artículo 129 de la Constitución Política de 1971. Expediente N.º 1065-90. Sala Constitucional. Corte Suprema de Justicia.
- Revista *Bambi*. N.º 17, mayo, 1950.
- Rodríguez Gutiérrez, Rafael Amador. *Francisco de Paula Salcedo: datos biográficos*. Puntarenas, 1950.
- Rodríguez Gutiérrez, Rafael Armando. *Costa Rica de Ayer y Hoy* (edición bisemanal). Puntarenas, Costa Rica.
- Documentos Inéditos*. Año 1, diciembre de 1949-enero de 1950. N.º 1, p. 22.
- Don Joaquín Fernández*. N.º 2, abril- mayo, 1950, p. 2.
- Puntarenas en 1851*. Año 1, N.º 3, julio- agosto, 1950, p. 3.
- Galería hombres ilustres*. Año 1, N.º 3, julio-agosto, 1950, p. 25.

- Cuando yo vine a Puntarenas en 1891*. Año 1, N.º 5, noviembre- diciembre, 1950, p. 22.
- El cuerpo de bomberos de la ciudad de Puntarenas*. Año 2, N.º 6 abril- mayo, 1951, pp. 6-7.
- Los diez años del Liceo José Martí de Puntarenas*. Año 3, N.º 11, abril-mayo, 1952, p. 3.
- La tradición de la Virgen del Mar*. Año 5, N.º 22-23, enero-febrero, 1954, p. 9.
- Cincuentenario de la escuela Delia Urbina de Guevara*. Año 5, N.º 22-23, enero-febrero, 1954, p. 23.
- Las Semanas Santas de Antaño en Puntarenas*. Año 5, N.º 25, abril-mayo, 1954, p. 25.
- Yo conocí Puntarenas cuando aquello no era más que una simple población*. Año 5, N.º 25, abril- mayo, 1954, p. 15.
- Rodríguez Sáenz, Eugenia. "Historia de la familia en América Latina: balance de las principales tendencias". En: *Revista de Historia*. N.º 26. Heredia: EUNA, 1993.
- Rodríguez Sáenz, Eugenia. "Tiyita. Bea lo que me han echo. Estupro e incesto en Costa Rica". En: Palmer, Steven y Molina, Iván. *El paso del cometa. Estado, política social y culturas populares en Costa Rica (1800-1950)*. San José: Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1994.
- Romagoza, Juan. *Historia y geografía de la provincia de Puntarenas*. San José: Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1958.
- Salas, José Antonio. "Construyendo la historia demográfica costarricense: mirada retrospectiva a una experiencia". En: *Revista de Historia*. Número especial. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1996.
- Salazar Mora, Jorge Mario. *Crisis liberal y estado reformista. Análisis político electoral 1914-1949*. Serie Historia de Costa Rica. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1995.
- Salazar Mora, Orlando. *El apogeo de la República Liberal en Costa Rica (1870-1914)*. Serie Historia de Costa Rica. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1990.
- Ulloa Hidalgo, Herberth. *El Ferrocarril al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932)*. Escuela de Historia y Geografía, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica. Tesis presentada para optar por el grado de Licenciatura en Historia, 1990.

Acerca de la autora

Arabela Valverde Espinoza es bachiller y licenciada en Historia por la Universidad de Costa Rica (1997), licenciada en Ciencias de la Educación con énfasis en Docencia especialidad Historia, por la Universidad Estatal a Distancia (2001) y bachiller en Educación con énfasis en Enseñanza de los Estudios Sociales de la Universidad Central (2002). Actualmente, labora como docente en propiedad con el Ministerio de Educación Pública, en el Liceo Ing. Manuel Benavides, Heredia. Ha trabajado como docente de la Universidad de Costa Rica, Sede del Pacífico, con la Escuela de Historia y con la Escuela de Estudios Generales.

Impreso en la Sección de Impresión del SIEDIN,
Universidad de Costa Rica, en noviembre de 2008.

