


Reseñas

Payne Iglesias, E. (2022). *Robos, Ultrajes u cautiverios. Los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX)*. Universidad de Costa Rica/CIHAC

Roger Ríos Duarte

Universidad Estatal a Distancia, Costa Rica

rrios@uned.ac.cr

 <https://orcid.org/0000-0002-0148-2721>

Anuario de Estudios Centroamericanos
vol. 50 1-10 2024

Universidad de Costa Rica
Costa Rica

Payne Iglesias E.. Robos, Ultrajes u
cautiverios. Los puertos del Caribe de
Costa Rica (siglos XVI al XIX). 2022.
Costa Rica. Universidad de Costa Rica/
CIHAC. 222pp.. 978-9930-9758-8-6

Recepción: 03 Agosto 2023

Aprobación: 10 Agosto 2023

Resumen: En el vasto panorama académico dedicado al estudio de los puertos marítimos, emerge una figura destacada cuyo conocimiento y dedicación han iluminado la comprensión de la importancia histórica, económica y social de los puertos del Caribe de Costa Rica. Nos referimos a la eminente académica Elizet Payne Iglesias, cuyas contribuciones en el campo de la investigación histórica han dejado una profunda huella.

Introducción

En el vasto panorama académico dedicado al estudio de los puertos marítimos, emerge una figura destacada cuyo conocimiento y dedicación han iluminado la comprensión de la importancia histórica, económica y social de los puertos del Caribe de Costa Rica. Nos referimos a la eminente académica Elizet Payne Iglesias, cuyas contribuciones en el campo de la investigación histórica han dejado una profunda huella.

Con formación como doctora en Historia por la prestigiosa Universidad de Costa Rica, la Dra. Payne Iglesias ha demostrado un profundo dominio de su campo de estudio, especializándose en el análisis de los puertos marítimos y su influencia en la región centroamericana. Su trayectoria como docente en la Escuela de Historia de la misma institución ha sido complementada con labor investigativa en el Centro de Investigaciones Históricas de América Central (CIHAC), donde ha coordinado el programa de investigación “Las sociedades centroamericanas: entre el mundo colonial y la modernidad”.

Como un reconocimiento a su destacada labor académica, la Dra. Payne Iglesias ha sido galardonada con el prestigioso premio Silvio Zavala a la Historia Colonial otorgado por el Instituto Panamericano de Geografía e Historia en 2008. Este premio ha venido a resaltar su rigurosidad y dedicación en el estudio de los procesos históricos relacionados con la época colonial y el impacto de los puertos marítimos en la configuración de las naciones centroamericanas.

La extensa producción académica de la Dra. Payne Iglesias ha abarcado una amplia gama de temas relacionados con los puertos marítimos en la región centroamericana. Sus investigaciones han explorado con meticulosidad los aspectos económicos y sociales de la época colonial, así como también se ha sumergido en el estudio de los puertos, el territorio, la región, la nación y la identidad en la Costa Norte de Honduras durante los siglos XIX y XX. Su enfoque multidisciplinario y su capacidad para conectar diferentes dimensiones históricas han aportado una visión integral y enriquecedora al campo de estudio.

El libro *Robos, Ultrajes y Cautiverios, Los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX)* es una obra maestra de investigación histórica que nos sumerge en un análisis exhaustivo de la importancia de los puertos marítimos en la región del Caribe de Costa Rica a lo largo de varios siglos. En sus páginas, la Dra. Payne Iglesias desentraña los entresijos de la evolución de los puertos y su impacto en la región, lo cual revela las complejidades económicas, sociales y políticas que han moldeado su desarrollo a lo largo del tiempo.

En los primeros capítulos, se despliega un minucioso análisis del puerto de Suerre y su relevancia en la consolidación de la provincia de

Nicaragua. Asimismo, se examina su conexión con otros puertos del Caribe, como Portobelo y Cartagena de Indias, al establecer los lazos comerciales y estratégicos que trascendieron las fronteras geográficas. En este contexto, se profundiza en las condiciones que propiciaron la génesis de Suerre, desde la fiebre del oro hasta las rutas comerciales que se tejían en el trasfondo. Además, se plantea una hipótesis provocadora que indaga en las visiones y pretensiones de Gil González Dávila; un actor clave en este panorama histórico.

A lo largo del tiempo de la conquista española, los puertos marítimos se emplazaron como bastiones estratégicos, considerando las ventajas geográficas, los recursos naturales y el potencial para el comercio y la defensa. Sin embargo, resulta plausible que algunos de estos puertos hubiesen existido durante largo tiempo en el periodo cacical, como se ha dicho del puerto de Suerre, que era utilizado para el intercambio comercial con el imperio azteca. Esta circunstancia peculiar pudo haber nutrido la visión de Gil González Dávila, quien concibió la posibilidad de establecer una vía interoceánica mediante la vinculación del Mar Dulce o Lago de Nicaragua con el río San Juan y la costa del Caribe.

Este modesto puerto marítimo definió el “foreland” de la región del Caribe costarricense. El concepto de *foreland* se refiere al área marítima circundante a un puerto, que abarca las aguas cercanas y las vías de navegación utilizadas por los barcos que llegan y salen del puerto. En el caso del puerto de Suerre, su *foreland* se extendía hacia los importantes puertos de Portobelo y Cartagena de Indias. A través de esta red de interconexiones marítimas, el puerto de Suerre asumió un papel crucial en el entramado comercial y logístico de la región, al establecer vínculos vitales para el flujo de mercancías y personas durante la época colonial. Esta conectividad contribuyó al desarrollo económico y fortalecimiento de los lazos comerciales entre Costa Rica y la región del Caribe.

En el segundo capítulo vemos que Matina emergió como un puerto principal alrededor del año 1630, de manera que desempeñó un papel esencial en el entramado portuario de la región. Su establecimiento se produjo como respuesta a la necesidad de sustituir el puerto de Suerre, que había quedado inhabilitado debido a fenómenos naturales. Inicialmente el puerto de Matina presentaba ciertas desventajas, como su ubicación en una costa abierta y sin desembarcadero, pero fue estratégicamente habilitado en 1632, basándose en criterios prácticos y operativos.

Uno de los factores determinantes para la elección de Matina como nuevo puerto fue su calado, el cual permitía la entrada de buques de mayor dimensión, como piraguas y balandras, lo cual mejoró las operaciones de carga y descarga de mercancías. Es importante recalcar que existe una diferencia significativa entre el calado de un buque y el calado de un puerto. El calado de un buque hace referencia a la parte sumergida de su casco, es decir, la distancia vertical desde la línea de

flotación hasta la parte más baja del barco que está sumergida. Por otro lado, el calado de un puerto se refiere a la profundidad del agua en un punto específico del puerto, desde la línea de flotación hasta el fondo del canal o área de atraque.

Estos datos del calado del buque y el calado del puerto son fundamentales para determinar la capacidad de carga y descarga de los buques que pueden atracar, y para asegurar su paso sin que toquen fondo y evitar obstrucciones en esa parte del agua que puedan causar daños al casco durante la navegación. De esta forma, se comprenden mejor esas cualidades que convirtieron a Matina en una opción estratégica para el tránsito de embarcaciones y el comercio de mercancías en la región.

Además, es importante considerar que el establecimiento de un puerto marítimo y su inversión se justifican en gran medida por el volumen de carga que puedan movilizar, tanto en el siglo XVI o XVII como en la actualidad. En el caso del puerto de Matina, su ubicación estratégica cercana a las llanuras de Matina, Barbilla y Reventazón, donde se cultivaba cacao, prometía rentabilidad y presentaba un *hinterland* cautivo con recursos naturales y producción local. Esto, sumado a su proximidad a la ciudad de Cartago y al puerto Caldera, en el mar del sur, fortaleció su posición como punto clave en las rutas comerciales de la región del Caribe.

Uno de los temas centrales de este libro es, el cacao y su desempeño en la economía de la región del Caribe costarricense desde principios del siglo XVII. Se mencionaba la existencia de 80 000 árboles de cacao, generando entre 25 000 y 30 000 pesos anuales en impuestos. Con el tiempo, la producción de cacao en Matina adquirió gran relevancia debido a la creciente demanda en las colonias no españolas del Caribe, como Curazao y Jamaica, y también debido a la caída del cacao en Venezuela. En consecuencia, el cacao se convirtió en una alternativa económica atractiva, y las cifras aumentaron significativamente, llegando a 137 838 árboles en 89 haciendas dentro del Valle de Matina para el año 1737, y alcanzando la cantidad de 353 254 árboles entre 1775 y 1787.

En este contexto de prosperidad, la figura de la hacienda de cacao adquirió relevancia, destacando su producción y significancia social en la época. A diferencia del concepto actual de hacienda, en aquel entonces se refería a plantaciones dispersas y aisladas, comunicadas principalmente por vía fluvial. Pero a pesar de este aislamiento, estas haciendas representaban el capital económico de las élites cartaginesas y desempeñaban un papel importante en la acumulación de su capital simbólico.

Desde una perspectiva portuaria y logística, el *hinterland* del puerto de Matina desempeñó un papel vital al facilitar los intercambios comerciales y la conectividad regional. Este *hinterland* abarcaba todas las plantaciones de cacao en la zona, siendo el origen de las mercancías que fluían hacia el puerto para su exportación. Asimismo, incluía el

área hasta donde llegaban las mercancías desembarcadas en el puerto para su distribución interna y consumo local. Uno de los mayores desafíos de este *hinterland* fue el precario estado del camino que conectaba Matina con Cartago. No obstante, este puerto marítimo se mantuvo por mucho tiempo como un núcleo vital de intercambio comercial y logístico, y una pieza clave en la dinámica económica y social de la región del Caribe costarricense.

“Matina no puede entenderse sin considerar su relación con el Caribe y su ubicación estratégica hacia el interior con Cartago y Talamanca” es una afirmación poderosa que resalta la interconexión entre Matina y el Caribe, así como su relación con la ciudad de Cartago y la región de Talamanca, como elementos esenciales para su desarrollo y prosperidad.

Un tema presente a lo largo de la historia del puerto de Matina fue el contrabando, el cual experimentó un auge durante el siglo XVIII temprano, debido a la presencia de piratas ingleses en la costa de la Mosquitia. Los bienes escasos en el mercado costarricense, como hierro, acero, relojes y herramientas agrícolas, se obtenían ilegalmente a pesar de los intentos de las autoridades locales que, mediante impuestos y prohibiciones, intentaban frenar esta actividad. Sorprendentemente, no solo la élite de Cartago se involucraba en el contrabando, sino que incluso algunas autoridades coloniales participaban en estas prácticas ilícitas. Este escenario revela las complejas dinámicas comerciales y económicas de la época, subrayando la importancia estratégica de Matina como centro de intercambio en el Caribe.

La piratería en el siglo XVI representa una época de intensa actividad en los mares, donde naves francesas, inglesas y holandesas surcaron las aguas del Caribe con el propósito de apropiarse de las riquezas extraídas por los españoles en América. Entre estos tesoros codiciados se encontraban especialmente el oro procedente de las ricas minas de Perú y Nueva España, que atraían la mirada ávida de los corsarios europeos.

En medio de este escenario de aventuras y rapiñas, se destaca la leyenda del corsario neerlandés Mensvelt, quien figura como protagonista de una audaz incursión en el valle de Matina. La narración cuenta que Mensvelt y su tripulación, compuesta por ochocientos hombres desembarcaron en la región, buscando saquear y apoderarse de los bienes acumulados por los colonizadores españoles. Sin embargo, la resistencia española en Matina se mostró feroz y decidida. A pesar de la inferioridad numérica, lograron enfrentar a los invasores con coraje y determinación, desbaratando sus intentos de conquista.

La presencia de piratas en la costa caribeña se fortaleció cuando los ingleses se establecieron en Jamaica en 1655 y extendieron su dominio hacia San Andrés, Providencia, Roatán y Belice, formando una alianza con el grupo zambo-mosquito para sus actividades en Centroamérica.

Los zambo-mosquitos eran producto de la mezcla entre grupos nativos de la costa del Caribe centroamericano y naufragos africanos. La relación de Costa Rica con este grupo de zambo-mosquitos siempre fue ambigua e incierta, debido a que estos intimidaban con su poderío y peligrosidad, llegando a Moín con 26 piraguas de guerra y cometiendo robos y secuestros en el valle de Matina.

Las autoridades coloniales buscaron obtener la seguridad portuaria por la vía política, convertirlos en aliados al nombrar al gobernador mosquito como capitán de mar y guerra, gobernador y guardacostas del Valle de Matina, con facultades similares a las de un español. Sin duda, ceder potestades de Autoridad marítima a un extraño, que ya sembraba desconfianza, no era un tema menor. Lamentablemente, esto terminó como era de esperarse, en más saqueos, robos y secuestros en el valle de Matina.

Esa percepción de estar permanentemente vulnerables a la agresión de enemigos en los puertos de la costa del Caribe llevó a la monarquía hispana, bajo la dinastía borbónica (1740), a buscar defensas mediante un cambio en la política defensiva. Así se llegó a construir el fuerte de San Fernando, cuyo objetivo era defender la costa caribeña y evitar el contrabando. Sin embargo, este fuerte tuvo una vida efímera, que acabó a los seis años debido a un ataque de piratas ingleses y mosquitos descontentos con las restrictivas políticas hispanas sobre sus actividades de comercio ilícito.

El escenario del contrabando, la piratería y las complejas relaciones con los zambo-mosquitos añade un elemento interesante a la historia de Matina y su papel en la dinámica económica y social del Caribe costarricense. Estos eventos históricos, llenos de aventura y valentía, forman parte esencial del legado de Matina y nos recuerdan la trascendencia que tuvo esta región en la historia del Caribe costarricense.

En los últimos capítulos del libro, se desarrolla un análisis interesante sobre la condición de Matina como región. A diferencia de ciudades portuarias importantes como Cádiz, Ámsterdam, Londres o Liverpool, de donde llegaron colonizadores y piratas, Matina no era una ciudad o villa portuaria típica. Su núcleo se describe como reducido y rudimentario, compuesto por la casa de la aduana, el edificio del cabildo y unas pocas oficinas estatales, mientras que la población se encontraba dispersa en otros pequeños centros de población.

En el siglo XVII, no todos los puertos propiciaban el desarrollo de una ciudad portuaria, y esto dependía de una serie de factores cruciales. Entre ellos se encontraban el comercio y las rutas marítimas, el control de recursos naturales, la seguridad y defensa, la conexión con el interior, la infraestructura portuaria y las políticas y regulaciones favorables.

El puerto de Matina, que funcionó de manera ininterrumpida por más de dos siglos, poseía algunas ventajas competitivas, como la

cercanía a plantaciones de cacao con potencial para un florecimiento comercial. Su ubicación geográfica con condiciones climáticas húmedas y lluviosas, numerosos ríos y terrenos planos y permanentemente hidratados, favorecían la siembra de cacao y otras actividades agrícolas

Sin embargo, carecía de infraestructura básica, como un atracadero, así como de seguridad y servicios asociados a la operación portuaria. Además, no contaba con buenas vías de comunicación, lo que limitó sus actividades comerciales y el desarrollo de un *hinterland* próspero. Esto resultó en la incapacidad de generar un mercado local y dinámico que impulsara actividades comerciales internas y favoreciera el flujo de dinero en la región, relegándolo a ser una zona agrícola costera.

Es posible presumir que las limitaciones estructurales y el comercio ilegal, que fue la base de algunas actividades mercantiles en Matina, pudo haber sido un factor que afectó el desarrollo económico y las inversiones estatales en infraestructura portuaria y vial.

Desde 1830, Costa Rica basó su economía en la producción y exportación del café, y este comercio estaba controlado por la élite cartaginesa y algunos nuevos inversionistas, quienes movían estas mercancías a través del Pacífico. Mientras tanto, el puerto de Matina continuó operando activamente hasta mediados del siglo XIX, recibiendo pequeñas embarcaciones de cabotaje con productos como cacao, vainilla y carey. Para entonces, Moín ya había emergido como un desembarcadero alternativo. Entre los comerciantes importadores por Matina destacaba Juan Rafael Mora, expresidente de la República.

La importancia de Moín radicaba en su canal de comunicación con la boca del río Matina, y que contaba con un edificio de aduana, aunque este seguía bajo la administración de Matina. Durante la primera mitad del siglo XIX, las dinámicas comerciales experimentaron un cambio significativo, redibujando el *foreland* del Caribe costarricense. Predominaba el atraque de embarcaciones procedentes de New York y Jamaica, que traían principalmente bienes de lujo y uso cotidiano, como sillas, navajas de afeitar, alfombras, cafeteras, betunes, espejos, ollas y sartenes de hierro, cubiertos, botones de hueso, peinetas, aretes, papel, libros impresos, entre otros. Estos productos, resultado de la revolución industrial en Inglaterra, eran intercambiados en el Caribe por artículos de extracción como el carey, las maderas, cacao y tintes.

El contrabando en el Caribe persistió hasta avanzado el siglo XIX, en parte debido a la falta de una política portuaria y de Hacienda bien establecidas. Esta carencia se reflejaba en la falta de claridad sobre los cobros por tonelaje a los buques que arribaban a Moín, y en la incertidumbre sobre si el manifiesto de la carga debía entregarlo el capitán o el consignatario. Esto afectaba incluso servicios portuarios básicos, como el almacenamiento y despacho de mercaderías. Algunos comerciantes se aprovechaban de esta situación, justificando la falta

de obras de abrigo en los puertos de Matina y Moín, permitiendo que los buques cargaran y descargaran mercaderías fondeados en bahía.

A pesar de las deficiencias operativas, administrativas e infraestructurales, esta obra destaca el papel político de estos puertos como gendarmes defensivos que garantizaron la territorialidad de Costa Rica en la costa caribeña, ante los reclamos del “Rey mosquito” sobre los territorios de la región. Esta interpretación es un aporte significativo y novedoso que resalta la importancia estratégica de estos puertos en la historia y desarrollo de la nación.

El progreso de la época no se hizo esperar, y acontecimientos importantes impulsaron el desarrollo de la zona. En 1870, se dio paso a la habilitación del puerto de Limón, una decisión crucial que involucró tanto al Estado central como a la elite cafetalera, añadiéndose a la gran expectativa que ya generaba la construcción del ferrocarril.

En conclusión, la producción de cacao en Matina se erigió como un eje central en la economía y la identidad de esta región. Su relación con el Caribe y el interior del país, su capacidad para adaptarse a las circunstancias cambiantes del mercado y su papel como motor económico para las élites cartaginesas y los pobladores locales, hacen de Matina un ejemplo representativo de la interconexión y la complejidad histórica que encierran los puertos marítimos en la región centroamericana.

Personalmente no puedo más que aplaudir el enfoque riguroso y detallado de la Dra. Payne Iglesias en esta obra. Su análisis minucioso de fuentes primarias y secundarias, su capacidad para contextualizar los acontecimientos históricos y su habilidad para presentar sus conclusiones de manera clara y coherente hacen de este libro una contribución invaluable al campo de los estudios portuarios y al entendimiento más amplio de la historia regional.

Cierro diciendo que el libro *Robos, Ultrajes y Cautiverios, Los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX)*, de la Dra. Payne, es un testimonio del conocimiento y la dedicación que ha caracterizado su carrera. Su enfoque multidisciplinario, su capacidad de análisis y su meticulosa investigación hacen de esta obra una referencia imprescindible, para aquellos interesados en comprender la importancia de los puertos marítimos en la región centroamericana.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15281717010>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Roger Ríos Duarte

Payne Iglesias, E. (2022). *Robos, Ultrajes u cautiverios. Los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX)*. Universidad de Costa Rica/CIHAC

Anuario de Estudios Centroamericanos
vol. 50, 1-10, 2024
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
anuario.eca@ucr.ac.cr

ISSN: 0377-7316

DOI: <https://doi.org/10.15517/8pjkv053>



CC BY-NC-ND 4.0 LEGAL CODE

Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.