

**APUNTES SOBRE LA TRANSICION
DEL PREDOMINIO BRITANICO AL NORTEAMERICANO
EN LA ECONOMIA COSTARRICENSE (1883-1930)**

Lic. Ana Cecilia Román Trigo

I. INTRODUCCION

El estudio de los vínculos externos de la economía costarricense, desde una perspectiva histórica, es de gran importancia para explicar su naturaleza y su evolución. A través de ellos recibió fuertes impulsos de crecimiento, a la vez que obstáculos para su desarrollo.

La vinculación de nuestro país al mercado mundial se inició en la primera mitad del siglo XIX con la expansión del café, financiada indirectamente por el capital británico. Sin embargo, no fue sino hasta en la década de 1880 con el desarrollo de la explotación bananera promovida sobre todo por la inversión directa de origen norteamericano, que se configuraron los principales rasgos del sector agroexportador de la economía costarricense.

A partir de entonces, se inició un proceso lento pero definido de desplazamiento de los intereses británicos por parte de los norteamericanos, el cual culminó hacia la década de 1930. Después de esa fecha, aunque Gran Bretaña continuó financiando el cultivo del café hasta la Segunda Guerra Mundial, y se mantuvo como el principal mercado para este artículo, los intereses británicos se replegaron básicamente a estas actividades, mientras que los norteamericanos y alemanes diversificaron y acrecentaron sus inversiones.

A partir de 1930, buena parte de la deuda externa del país pasó a manos norteamericanas, así como la *Costa Rica Electric Light and Traction Co. Ltd.* que controlaba la totalidad de la producción de energía eléctrica. Además, la navegación aérea internacional y la distribución de gasolina también fueron controladas por compañías radicadas en Estados Unidos. Gracias a estos avances en la

década de 1930 y a principios de la siguiente, los intereses norteamericanos consolidaron su control hegemónico sobre la economía nacional.

La transición del predominio británico al norteamericano, fue un proceso muy complejo, gradual, con avances y retrocesos a favor de una u otra potencia, en los diversos sectores económicos en que pudimos ubicar los intereses más relevantes. Por una parte, está el sector financiero presente en las actividades productivas y extractivas, en el sector de transportes y vías de comunicación terrestres y marítimas, y en el campo financiero propiamente dicho ya fuera estatal o privado. Las concesiones petroleras y los servicios públicos en general debieron de haberse tratado en este aparte, pero no fueron incluidos, porque a nuestro juicio no se desarrollaron suficientemente con el capital extranjero; a excepción de los servicios eléctricos. Por otra parte, en el sector comercial incluimos los mercados para la exportación, los países abastecedores de la importación, la balanza comercial con Gran Bretaña y Estados Unidos y la nacionalidad de las flotas que visitaron los puertos costarricenses.

La transición del predominio británico al norteamericano en nuestro país, debe situarse a nivel mundial, en el contexto de la sustitución de Gran Bretaña por Estados Unidos como la principal potencia capitalista, a la vez que en el proceso de transición de la fase librecambista a la monopolista del desarrollo capitalista.

En el caso costarricense, si bien este proceso sigue a grandes rasgos el esquema latinoamericano presenta particularidades, debido a la gran importancia del mercado británico y a las fuentes de financiamiento de ese país para el cultivo del café.

A- Sector financiero

El flujo de capitales proveniente de los países industrializados y destinado a los países periféricos constituyó uno de los factores más significativos en la integración de la economía internacional, ya que aseguró la vinculación efectiva de estos últimos al capitalismo mundial.

Durante el siglo XIX, Inglaterra fue la principal prestamista a escala internacional, sin embargo, a partir de 1870, Estados Unidos y Alemania se transformaron en importantes rivales. Después de la Primera Guerra Mundial y especialmente en la década de 1920, Estados Unidos se destacó como el principal acreedor del mundo.¹

En nuestro país, los vínculos de tipo comercial generados por el inicio del ciclo cafetalero, a partir de 1830, con Gran Bretaña y otros países, constituyeron el preludio a la importación de capitales extranjeros. Esta asumió, al igual que en el resto de América Latina, dos formas básicas: las inversiones directas o indirectas en el sector productivo o extractivo, en el sector de transportes y vías de comunicación o en el de servicios públicos, y las inversiones en el sector de las finanzas públicas —empréstitos estatales— o privadas —bancos e instituciones financieras—.

1- Inversiones en el sector productivo y extractivo

1-a Capital británico

Hacia 1880, las inversiones británicas en Costa Rica se hallaban ampliamente consolidadas. Como afirmaba Rodrigo Facio: "... los 40 primeros años de relaciones internacionales se caracterizaron por la preeminencia total, por no decir exclusiva, de la intervención del capital inglés en nuestro desenvolvimiento económico."²

Desde la década de 1840 y hasta los años cuarenta del presente siglo, financiaron de manera sistemática la producción de café, con excepción de los años de la Primera Guerra Mundial. El capital se canalizaba a través de las casas consignatarias en

nuestro país, de las firmas importadoras británicas. Estas sucursales se encargaban de distribuirlo entre los principales beneficiadores y exportadores, los que a su vez lo facilitaban a los productores, mediante un sistema de pagos adelantados sobre la futura cosecha. De esa manera, los intereses británicos controlaban la financiación y la comercialización del café.

Entre las más importantes firmas representantes de las casas inglesas estaban: *Lyon Hnos. y Compañía*, *C.W. Whale*, *Rosing Brothers*, *Goigochea y Cía.*, y *E. Jamin*, comisionados respectivamente de *W. Le Lacheur*, *Goschens & Cunliffe*, *Murray & Co.*, *Huth Coffee Sales* y *John, K. Gilliat*, etc.³

También hubo inversiones de capital británico, aunque en una escala reducida, dirigidas directamente a las actividades agrícolas, sobre todo cafetaleras y bananeras. Se formaron grandes compañías como la *River Plate Trust & Loan Co.*, vinculada a Minor C. Keith y propietaria de, aproximadamente, la mitad de las 800.000 hectáreas de tierra otorgadas a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, según lo estipulado por el contrato Soto-Keith. Esta empresa agrícola, al igual que la *Sarapiquí Estates Co.* y la *Costa Rican Coffee States* fundadas en 1896 y 1899, respectivamente, promovieron la colonización y la venta de tierras; sin embargo, en los tres casos, todo parece indicar que sus actividades fueron muy poco exitosas⁴.

Por otra parte, ciudadanos de origen británico, quienes frecuentemente llegaron con muy poco o ningún capital, fundaron empresas agrícolas y comerciales relevantes, las que usualmente tenían vínculos económicos con casas establecidas en Gran Bretaña o en sus colonias.

Tal es el caso de *Lindo Brothers Ltd.* la más importante, fundada por súbditos ingleses provenientes de Jamaica, y dedicada al cultivo y la exportación del café, del banano y del cacao. Esta firma organizó, en 1911, *The Mortgage Company of Costa Rica*, la cual funcionó hasta 1947 con el propósito de financiar sus actividades. Cabe mencionar también a las empresas fundadas por Juan

1 A.G. KENWOOD y A.L. LOUGHEED. *Historia del desarrollo económico internacional*, I y II Tomos, Madrid, Ediciones Istmo, 1972, I Tomo, p.p. 51-52; II Tomo, p.p. 42-43.

2 RODRIGO FACIO. *Obras*, San José, Editorial Costa, 1972, Tomo I, P. 55.

3 ANA CECILIA ROMAN. *El comercio exterior de Costa Rica (1883-1930)* Facultad de Ciencias Sociales, Iesis de Grao, 1977, p.p. 161-179.

4 HENRY C BISCHOFF. "British investments in Costa Rica" en *Inter-American Economic Affairs* Vol. VII No.1, 1953, p.p. 45-46.

Dent y John Ernest, dedicadas sobre todo a la producción y comercialización del café⁵.

A diferencia de lo ocurrido con el café, cuya producción permaneció en manos de productores particulares, en su mayoría costarricenses, y su financiamiento fue un renglón de control británico exclusivo hasta la década de 1940, en cambio la explotación del banano, del oro y de la plata, fue controlada en su mayor parte por intereses extranjeros. Además, estas actividades fueron uno de los campos de disputa entre las inversiones británicas y norteamericanas, que dieron como resultado el triunfo de estas últimas, debido principalmente a las características de la situación internacional que analizaremos más adelante.

El inicio de la explotación bananera en el Atlántico, a fines de la década de 1870, con el propósito de utilizar las tierras cedidas por el contrato de construcción del ferrocarril, iniciado en 1871, y de las habilitadas por las líneas férreas tendidas hasta entonces, abrió grandes posibilidades al capital británico y norteamericano. De hecho, este es el inicio de las inversiones continuas de firmas norteamericanas en nuestro país. No obstante, las británicas participaron en estas actividades hasta 1899, en que la fundación de la *United Fruit Company* significó el triunfo definitivo del capital norteamericano.

En 1879 se exportaron los primeros racimos de fruta con destino a Nueva York. Desde entonces y hasta 1899, tanto en la producción como en la exportación, participaron diversas compañías nacionales y extranjeras, con predominio de estas últimas. Hacia 1895 se considera que una cuarta parte estaba en manos de pequeños productores nacionales y que las tres cuartas partes restantes eran grandes explotaciones, vinculadas al capital norteamericano especialmente.⁶ Sin embargo, una de las compañías más importantes antes de 1899, la *Tropical Trading and Transport Co.*, no sólo te-

nía su sede en Londres, sino que todos sus socios a excepción de Keith que tenía un 10% de las acciones, eran ingleses⁷, lo que nos permite formarnos una idea del peso de los intereses británicos en la producción bananera costarricense.

En la transición de los intereses británicos a los norteamericanos tanto en la actividad bananera y minera, como en el caso de los ferrocarriles y la deuda externa que analizaremos luego, jugó un papel clave Minor C. Keith, quien gracias a sus intereses en Costa Rica y a sus vínculos financieros en Gran Bretaña y Estados Unidos, sirvió en múltiples ocasiones como enlace para los inversionistas británicos y sobre todo norteamericanos.

Desde mediados del siglo XIX había perdido importancia la actividad minera en el país. A partir de la década de 1880 se inició un nuevo ciclo minero en el que las principales empresas funcionaron como un enclave económico⁸. La denuncia y explotación de las minas estuvieron en un principio en manos de nacionales y, en menor medida, de extranjeros. Sin embargo, empresas de capital, primero británico y luego norteamericano participaron hasta que estas últimas lograron controlar esta actividad casi en su totalidad a fines del siglo XIX y a principios del presente. Algunas de las empresas iniciales, de origen británico, no tuvieron éxito en sus operaciones, tal es el caso de *Costa Rica Mining Co. Ltd.* (1887-1893) y de la *Costa Rica Pacific Gold Mining Co. Ltd.* (1889-1895). Otras, especialmente a partir de 1890, como la *Abangares Mining Syndicate* fundada en 1897, con inversión británica, pasó después de dos años a poder norteamericano⁹. Esta fue una de las empresas decisivas, ya que disfrutaba, desde 1898, de una exención total de impuestos por cincuenta años, lo que la ponía en una situación ventajosa frente a las competidoras, las cuales después de protestas constantes lograron que en 1918 se les fijara un impuesto de sólo el 3% sobre el producto bruto de las minas.¹⁰

5 CAROLYN HALL. *El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica*, San José, Editorial Costa Rica y Universidad Nacional, 1976, p.p. 51-53., ANA CECILIA ROMAN, *Tesis cit.*, p.p. 179-182.

6 ANA CECILIA ROMAN. *Ibidem*, p.p. 29-30.

7 GACETA OFICIAL No.41. 19 de febrero de 1895, p. 162.

8 El primer ciclo minero en Costa Rica se dio especial-

mente a partir de 1821 y hasta 1843. CARLOS A-RAYA POCHE, "El segundo ciclo minero en Costa Rica" en *Revista del Instituto Panamericano de Geografía e Historia*, No. 86-87, Julio 1977-junio 1978, p.p. 81-100.

9 HENRY C BISCHOFF. *Art. Cit.*, p.p. 43-44.

10 MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA. *Memoria* (San José, 1918), p.p. XXVIII-XXIX.

1-b Capital norteamericano

A partir del último cuarto del siglo XIX la inversión exterior norteamericana aumentó aceleradamente a escala mundial y América Latina fue una de las principales áreas hacia donde se dirigió. Aunque en ese período las inversiones británicas también crecieron, tendieron a concentrarse en el ámbito de su imperio y en algunas otras áreas como los países latinoamericanos de Argentina y Brasil.¹¹

Como consecuencia de los acontecimientos mencionados, en nuestro país, el capital norteamericano empezó a competir con el británico y logró desplazarlo en el sector productivo y extractivo para la exportación, ya que a excepción del café, controlaba la actividad bananera y la minera al iniciarse el presente siglo.

Las inversiones norteamericanas en Costa Rica sólo adquirieron importancia a partir del último cuarto del siglo XIX, al iniciarse la actividad bananera en el Atlántico.

Desde el comienzo, diversas empresas costarricenses y extranjeras participaron en la producción y la exportación de bananos, según lo explicamos. La formación de la United Fruit Company en 1899, gracias a la fusión y a la compra de diversas compañías como la *Tropical Trading and Transport Co.* (inglesa), la *Boston Fruit Co.*, la *Snyder Banana Co.* (norteamericanas), etc., significó el triunfo de los intereses norteamericanos.

En contraste con la inversión británica en el café que consistió en el control de la financiación y la comercialización, la norteamericana en el banano, logra además, el dominio de la producción, o sea el desarrollo de una economía de enclave. Este proceso fue resultado de varios factores: por una

parte, la evolución del capitalismo internacional que presenta la transición de la etapa libre cambiata a la monopolista, y el desplazamiento de Gran Bretaña como centro hegemónico por parte de Estados Unidos, como ya lo hemos mencionado. Por otra parte, las condiciones en que se desarrolló la actividad y las dimensiones de la explotación exigían una serie de requisitos para una producción rentable, como un elevado nivel de capitalización y tecnificación, el control de la oferta de la fruta, etc., los cuales no podían ser cumplidos por los intereses nacionales dedicados a este cultivo.¹²

Además del café y el banano, hubo otro producto agrícola, el cacao, que recibió sistemáticamente capital extranjero, sobre todo norteamericano. A partir de la primera década del presente siglo, la UFCO promovió el cultivo del cacao para la exportación, como una alternativa ante la aparición de algunas enfermedades en las plantaciones bananeras, como el "Mal de Panamá". Frecuentemente el cacao se sembró en las tierras bananeras abandonadas.¹³

Los productos nacionales de cacao tanto en número como en la superficie de las fincas, representaban alrededor del 50% de total. La producción restante estaba en manos de extranjeros, en primer lugar la UFCO, y en segundo una firma de origen británico ya citada: *Lindo Brothers*.¹⁴

En cuanto a la producción minera de oro y plata, podemos ubicar a partir de 1890, la transición del control de la actividad de manos de nacionales y extranjeros particularmente británicos, a las de norteamericanos. De hecho, fue a partir de entonces, cuando la producción y la exportación de estos minerales adquirió importancia. Tal como sucedió con el banano, las principales compañías mineras funcionaron como un enclave económico

11 A.G. KENWOOD y otro, *op. cit.*, T I, p.p. 58, 63, II T. p. 42.

Datos sobre inversión exterior norteamericana.

Antes de 1870	No más de	75 millones de dólares
1914		3,514 millones de dólares
1919		7,000 millones de dólares
1930		17,000 millones de dólares

12 RODRIGO FACIO, *op. cit.*, Tomo I, p.p. 56-57; F. CONTRERAS, *Evolución histórica del enclave bananero en Costa Rica*, Tesis, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Costa Rica, 1974, p.42; EDELBERTO TORRES RIVAS, *Interpretación del desarrollo social centroamericano*, San José, EDUCA, 1973, p. 91; F.H. CARDOSO y ENZO FALETTI, *Dependencia y desarrollo en América Latina*, Méxi-

co, Siglo XXI, 1972 (6ta. ed.), p.p. 49-53; RICHARD A. LABARGE, *Historia económica de la producción bananera en el Istmo Centroamericano*, San José, CSUCA, 1976-77. Cuadernos de Ciencias Sociales No.4, p.31.

13 CHESTER LLOYD JONES. *La República de Costa Rica y la Civilización en el Caribe*, San José, Editorial Borrásé Hnos., 1940, Trad. de Alberto Quijano, p.p. 85-86.

14 JUAN RAFAEL QUESADA. "Algunos aspectos de la historia económica del cacao en Costa Rica (1880-1930)". Primera parte. En *Revista de Historia, Universidad Nacional*, San José, Año III, No.5, p.p. 71-80.

debido a factores técnicos, a la necesidad de grandes recursos de capital y a las condiciones internacionales. De estas firmas, las más relevantes eran las ligadas a Minor C. Keith, sobre todo la *Abangares Gold Fields*, fundada en 1902, en Estados Unidos.¹⁵

En síntesis, podemos plantear que la transición del control por parte del capital británico al norteamericano del sector productivo y extractivo para la exportación, se dio en la última década del siglo XIX y en los primeros años del presente, con excepción del café, cuya financiación se mantuvo exclusivamente bajo el dominio británico.

2- *Inversiones en el sector de transportes y vías de comunicación*

El sector de transportes y vías de comunicación, fue uno de los campos privilegiados por las inversiones de capital extranjero, ya fueran indirectas o directas.

En el caso de Costa Rica, la construcción de ferrocarriles y de instalaciones portuarias, fueron las actividades que atrajeron mayores recursos de capital, como analizaremos a continuación.

2-a *Capital británico*

La construcción del Ferrocarril del Atlántico se inició en 1871, con los recursos obtenidos mediante empréstitos realizados por el Gobierno en Inglaterra y de acuerdo a un contrato con Enrique Meiggs, quien fue sustituido por su pariente Henry Keith. A fines de 1873, se interrumpió la construcción de la obra por falta de fondos. En 1875 se reanudó al firmarse un nuevo contrato con *Mayer y Douglas* mediante recursos facilitados por Minor C. Keith, provenientes de las firmas inglesas de *John Wilson y William Thompson Co.*¹⁶. Ante el incumplimiento de la compañía constructora Minor C. Keith finalizó la construcción de la línea en ese trecho y en 1879, suscribió dos contratos más para continuar con la obra. Hacia 1882, los recursos del Gobierno se habían agotado y no era posi-

ble financiar la construcción del trayecto del ferrocarril que faltaba.

Con el propósito de lograr el arreglo de la deuda externa y de obtener recursos para finalizar el ferrocarril, se firmó en 1884, el contrato Soto-Keith. En él se indicaba que Keith se encargaría de negociar la deuda externa del país, de la financiación y construcción de la sección del ferrocarril restante y del mantenimiento de los trechos ya finalizados. A cambio, la compañía a formarse, tendría derecho al arriendo de la totalidad del ferrocarril durante 99 años, a 800.000 hectáreas de baldíos, y a algunos terrenos en el centro del Puerto de Limón. La presunta compañía se formó en Londres en 1886, con el nombre de *Costa Rica Railway Co. Ltd.* y fue aprobada por el Gobierno de Costa Rica mediante el decreto N°153, del 31 de diciembre de ese mismo año.¹⁷ El capital inicial de la compañía era de L 1.800.000, del cual una tercera parte le correspondía a los tenedores de bonos del Gobierno provenientes de los empréstitos de 1871 y 1872, otra tercera parte le tocaba a Keith y a sus financiadores como pago por la construcción del trecho que faltaba de ferrocarril, y la tercera parte restante pasó a manos del Gobierno como pago por las líneas tendidas hasta entonces y por el equipo, en lo que se había invertido aproximadamente L 1.500.000. De manera, que sólo los bienes aportados por el Gobierno a la Compañía tenían un valor casi igual a la totalidad del capital con que se fundó. Aparte de que, como la compañía no contaba con capital de trabajo, fue necesario vender varias emisiones de bonos, entre 1886 y 1905, por un valor nominal total de L 1.635.000. De este monto, por lo menos la mitad pasó a manos de Keith, para terminar de construir el ferrocarril, lo que finalmente se logró en 1891.¹⁸

En 1899, el Gobierno de Costa Rica utilizó como garantía sus acciones en la *Costa Rica Railway Co.*, para obtener el empréstito destinado al establecimiento del patrón oro, suscrito con banqueros británicos. En el contrato Soto-Keith se estipulaba la construcción de un muelle además de la línea férrea. Una vez terminada esta última, se inició el muelle, y se finalizó en 1901. Su propie-

15 CARLOS ARAYA, *art. cit.*, p.p. 86-87.

16 W. STEWARD, *Keith y Costa Rica*, San José, Editorial Costa Rica, 1976, p.p. 19-43; H. BISCHOFF, *art. cit.*, p.40. ANA CECILIA ROMAN, *tesis cit.* p. 83.

17 W. STEWARD, *op. cit.*, p.p. 57-70, ANA CECILIA ROMAN, *Tesis cit.*, p.p. 83-88.

18 H. BISCHOFF, *art. cit.*, p.41.

dad fue objeto de disputa por parte del Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, en cuyas manos quedó finalmente.¹⁹

De manera que desde 1900, el capital británico controló el principal ferrocarril del país, el del Atlántico y el único terminado hasta entonces, así como el muelle metálico, el mejor ubicado y el mejor construido de Puerto Limón. El Gobierno de Costa Rica era todavía dueño del llamado muelle de madera construido en 1885.²⁰

Tanto el servicio de la línea férrea como el del muelle de la Cía. del Ferrocarril de Costa Rica, fueron blanco de constantes quejas por parte de los usuarios debido a los fletes elevados, a la lentitud en las operaciones, a las constantes interrupciones de la vía y a la falta de capacidad para manejar todo el tráfico del comercio exterior que se movilizaba por Limón.²¹ Esta situación influyó en la decisión del Gobierno de otorgar concesiones al capital norteamericano para la construcción de un ferrocarril y de instalaciones portuarias rivales, el cual logró desplazar de manera definitiva a los intereses británicos en el sector del transporte y las vías de comunicación sólo a partir de 1905.

2-b Capital norteamericano

Desde 1890 el Gobierno de Costa Rica empezó a otorgar concesiones independientes para la construcción de líneas férreas, cuya unión daría origen luego a la *Northern Railway y Co.*

En primer lugar, la concesión dada por el contrato del 5 de noviembre de 1892, suscrito con Richard Schutt, para la construcción de un ferrocarril de Limón a Río Banano. El segundo lugar, la otorgada por el contrato firmado el 27 de febrero de 1894, con *Hoadley y Co.*, para levantar un ferrocarril desde la margen derecha del Río Matina, siguiendo su curso y el del Zent, hasta el Río Banano.

Estas dos concesiones fueron transferidas a diversas personas civiles y jurídicas, hasta que llega-

ron a ser propiedad de Minor C. Keith y de él pasaron a la *Tropical Trading & Transport Co.* Y en tercer lugar, la concesión que a su vez obtuvo esta firma para la construcción del Ramal de la Luisa. De manera, que en 1899, al formarse la UFCO estos ferrocarriles pasaron a engrosar su patrimonio, pero en setiembre de 1900 fueron vendidos a su subsidiaria la *Northern Railway Co.*²²

No hay duda de que antes de 1899, hubo participación de intereses británicos en las firmas mencionadas que recibieron concesiones del Gobierno, sobre todo en la *Tropical Trading & Transport Co.* Sin embargo, con la creación de la *Northern Railway Co.*, estos fueron desplazados, y a partir de entonces se estableció una competencia abierta entre esta compañía, controlada por capital norteamericano y la *Costa Rica Railway Co.* de origen británico.

En 1904, un funcionario de esta última empresa comentó el “efecto de la competencia de la *Northern Railway Co.* (cuya línea entre Zent y Limón fue abierta en setiembre de 1902) ha sido un serio descenso de nuestras entradas provenientes del tráfico del banano”.²³

La rivalidad entre ambas firmas se extendió también al campo de las instalaciones portuarias, ya que la *Northern Railway Co.* construyó un muelle, de acuerdo al contrato celebrado con el Gobierno en 1902. Citamos a continuación las palabras de un funcionario de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, al respecto: “La Compañía del Ferrocarril del Norte —una subsidiaria de la UFCO— y prácticamente bajo la misma administración, está haciendo formidables esfuerzos para competir con la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, no sólo por el acarreo de los bananos sino también por el negocio del muelle en Limón”.²⁴

La construcción del muelle de la *Northern* provocó la reacción de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica porque se amenazaba el dominio que ejercía sobre las instalaciones portuarias en el Puerto de Limón. El Agente de esta empresa en el país,

19 H. BISCHOFF, *ibidem*, p.40.

20 W. STEWART, *op. cit.*, p.60; ALFREDO SAENZ, *Contratos y actuaciones de las compañías del Ferrocarril de Costa Rica, la Northern Railway y Co. y la UFCO*, San José, Imprenta La Tribuna, 1929, p.p. 53-68-75; A.C. ROMAN, *tesis cit p.p.* 109-113.

21 ANCR, SH, Hda., número 4177 (1902), f 3., GEORGE EARL CHURCH, *Report Upon The Costa Rican Railway*, London, Waterlow & Lons Limited

Printers, 1895, p.p. 60-61; The Costa Rica Railway Co. Ltd., *Report accounts to be presented at the Seventh Ordinary General Meeting*, Londres, 1892, p.4; W. STEWART, *op. cit.*, p.p. 122-128, 162-164.

22 W. STEWART, *op. cit.*, p.p. 147-48; ANA C. ROMAN, *tesis cit p.p.* 91-92.

23 Ferrocarril de Costa Rica, *op. cit.* p.8.

24 *Ibidem*, p.12

sostenía que no era necesaria la construcción de un nuevo muelle. En primer lugar, con la ampliación que se le había hecho al muelle metálico, este podía atender el tráfico marítimo existente. En segundo lugar, de construirse ese muelle en el lugar planeado, la distancia entre ambos sería únicamente de 50 metros, lo que provocaría congestiones —como en verdad sucedió—, agravados por la prerrogativa concedida a la *Northern* que dificultaba las operaciones del Ferrocarril de Costa Rica. Para finalizar, planteaba: “. . . el empleo de capitales extranjeros por una compañía que está identificada por varios años con el progreso moral y material de Costa Rica merece el decidido apoyo del Gobierno.”²⁵

Por su parte, el Gobierno justificaba la concesión otorgada a la *Northern* aduciendo que en el muelle metálico —debido a su ubicación en aguas poco profundas— se obstaculizaban las tareas de carga y descarga cuando las mareas eran fuertes. Además sostenía, que el tráfico marítimo del puerto había crecido paralelamente al desarrollo de la actividad bananera, lo que hacía necesario la existencia de otro muelle, a fin de prestar un servicio eficiente.

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

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

propiedad nacional y estaría abierto al servicio público. Sin embargo, de las dos secciones de atraque previstas, en una de las cuales tendrían prioridad de uso la *Northern* y la UFCO, solo una se construyó. En consecuencia, los navíos que visitaban el Puerto salieron perjudicados, pues a este muelle tuvieron acceso en primer término, los vapores de la Compañía frutera.²⁷

A principios de 1904, el Gobierno aceptó el muelle nacional de Limón, construido por la *Northern Railway Company*, y se abrió al servicio público. A partir de entonces, la competencia entre ambas empresas se intensificó aun más, aunque sin duda la *Northern*, por sus vínculos con la UFCO tenía el triunfo asegurado. Y así lo deben de haber entendido los accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, ya que en virtud de un contrato firmado en Londres en 1905, con la UFCO, esa empresa y todas sus propiedades, incluyendo el ferrocarril y el muelle, por supuesto, se arrendaron a la *Northern Railway Co.* por todo el período de vigencia de la concesión o sea 99 años, a cambio de una renta. El Gobierno de Costa Rica nunca aceptó este traspaso, que irrespetaba el Contrato Soto-Keith y otras disposiciones legales, pero aun así, esta situación se mantuvo de hecho.²⁸

De esta manera, el capital norteamericano representado exclusivamente por la UFCO y su subsidiaria la *Northern Railway Co.* pasó a controlar a partir de 1905 todas las líneas férreas de la región atlántica del país, y todas las instalaciones portuarias de Limón, aunque la compañía del Ferrocarril de Costa Rica siguiera en manos británicas.

A fines de la década de 1930, la *Northern Railway Co.* aseguraba que estaba trabajando con pérdidas, y por tanto le solicitó a la Cía. del Ferrocarril de Costa Rica, una reducción de la renta que pagaba por el arrendamiento. Al no concedérsele su petición, se interrumpieron los pagos hasta 1942, en que las obligaciones atrasadas eran equivalentes al valor de la *Northern Railway Co.* Ante tal situación, la UFCO traspasó la totalidad de esa

25 ANCR, SH, Congreso No.2783, f.16. El contrato fue firmado por el Secretario de Estado de Fomento; D. RICARDO PACHECO, y el apoderado generalísimo de la *Northern Railway Co.*, D. LEONIDAS PACHECO.

26 *Loc. Cit.*

27 ANCR, SH, Congreso No.2783, f. 32, 33, 35.

28 MINISTERIO DE GUERRA, *Memoria* (San José, 1924), p.p. 110. FRANCISCO MARIA NUÑEZ, *Iniciación y empresas de transporte en Costa Rica* Imprenta Nacional, 1924, p.p. 69-74; CH. D. KEPNER jr.; J.H. SCOTHILL, *El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe*, México, Ediciones Caribe, 1949, p.p. 56-58.

empresa a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. De manera que paradójicamente, a partir de 1942 esta firma británica pasó a controlar los dos ferrocarriles, aunque la *Northern* siguió funcionando como la empresa administradora de la totalidad del Ferrocarril al Atlántico. Las causas que explican esta modificación sólo se comprenden, si tomamos en cuenta que la UFCO había trasladado la mayor parte de sus actividades al Pacífico y que con la disminución de la producción de fruta, ya no era rentable la explotación de los ferrocarriles, pues el principal componente de la carga transportada era el banano.²⁹

3— Inversiones en el sector financiero

Las inversiones extranjeras, en especial británicas y norteamericanas en el sector financiero, fueron decisivas, al igual que en los otros sectores, para asegurar el establecimiento en Costa Rica de sólidos vínculos económicos con el exterior.

A partir de 1870, las inversiones extranjeras en el mundo, aumentaron aceleradamente, de manera sin precedentes. En este auge, el papel rector le correspondió a Gran Bretaña, que se transformó en el principal prestamista a escala mundial. A pesar de que desde antes de la Primera Guerra Mundial, ya Estados Unidos y Alemania eran rivales significativos, la economía norteamericana no se transformó en el centro proveedor de capitales a nivel internacional, sino hasta después de esa guerra. A partir de entonces, el segundo lugar lo compartieron Gran Bretaña y Francia.³⁰

El análisis de las inversiones en el sector financiero lo hicimos dividiéndolas en dos grandes campos: el de las finanzas públicas donde se incluyeron los diversos empréstitos y préstamos contratados por el Gobierno de Costa Rica con el capital extranjero, y el de las finanzas privadas, donde se trataron los bancos y las instituciones de crédito privadas que utilizaron capital extranjero.

En relación a las finanzas públicas, podemos afirmar que desde antes de la Primera Guerra Mundial, hubo un marcado predominio británico o al menos europeo, a pesar de varios intentos por parte de grupos financieros norteamericanos para o-

torgar préstamos al Gobierno costarricense. A partir de 1915 y especialmente después de finalizar la Guerra, al cambiar las condiciones internacionales, se realizaron una serie de préstamos a corto plazo con casas financieras norteamericanas que culminaron a partir de 1926, cuando se contrató un empréstito a largo plazo, y parte de la deuda externa nacional quedó en manos norteamericanas.

Por el contrario, en el campo de las finanzas privadas, los intereses británicos habían logrado arraigarse fuertemente y desde muy temprano en la vida nacional, de manera que no fueron sustituidos hasta en la década de 1940, cuando la financiación del café pasó a los bancos nacionales.

a) Finanzas públicas

Los empréstitos de instituciones financieras privadas a los gobiernos, fue una de las formas típicas de exportación de capitales de los países industrializados a los subdesarrollados.

Estos empréstitos asumieron básicamente dos modalidades. En primer lugar, los recursos provenientes del ahorro público captado por grupos financieros que actuaban como intermediarios, mediante la venta de bonos y títulos de deuda gubernamentales, que habían comprado a un precio inferior al nominal. En segundo lugar, están los préstamos de capital a corto plazo, utilizados por los gobiernos para pagar intereses y amortizaciones de la deuda pública a largo plazo.³¹

En Costa Rica, las inversiones extranjeras en el sector público asumieron ambos tipos, aunque a través del primero se movilizaron los mayores flujos de capital. A continuación pasaremos al análisis de la nacionalidad de los empréstitos negociados por el Gobierno de nuestro país, a partir de la década de 1870 cuando se suscribieron los destinados a la construcción del ferrocarril al Atlántico. (Véase Cuadro 1).

a-1 Capital británico

Los vínculos del Gobierno de Costa Rica con el capital británico se remontan al período de la República Federal Centroamericana (1824-1840), cuando los países miembros contrataron emprésti-

29 H. BISCHOFF, *art. cit.*, p.41;

30 A.G. KENWOOD y otro, *op. cit.*, Vol. I, p.p. 52-63, Vol. II, p.p. 40-43

31 CIRO F. S. CARDOSO y HECTOR PEREZ, *Centro*

América y la Economía Occidental (1520-1930), San José, Editorial Universidad de Costa Rica, 1977, p. 188.

CUADRO No. 1
Costa Rica: Principales empréstitos negociados por el Gobierno
(1870—1930)

Año	Casa financiera	País de origen	Monto total	Destino	Aprobado	Rechazado
1871	Bischoffshein & Coldsmith	G. Bretaña	£ 1,000,000	Const. del ferrocarril	X	(32)
1871	Knowles & Foster Emilio Erlanger	G. Bretaña	£ 2,400,000	Const. del ferrocarril	X	(33)
1884	Contrato Soto-Keith Casa Emilio Erlanger y Cía.	G. Bretaña		Arreglo de la deuda externa y finalización del ferrocarril al Atlántico	X	(34)
1899	Baring Brothers	G. Bretaña	£ 50,000	Financiamiento del patrón oro	X	(35)
1907	George D. Cook	E. Unidos	\$2,000,000	Const. de Ferrocarril al Pacífico	X	(36)
1906	Speyer & Cía.	E. Unidos		Arreglo deuda externa y unificación de la interna	X	(37)
1909	National City Bank	E. Unidos	Bonos \$13,250,000	Arreglo deuda externa e interna	X	(38)
1910		G. Bretaña	Bonos £ 2,000,000	Consolidación de la deuda externa	X	(39)
1911	Albert Kahn Behrens y Sochne y Sres Spzyer & Cía.	Francia	Frs. 35,000,000	Pago de deuda interna	X	(40)
1911	English Construction Co.	G. Bretaña	£ 500,000	Construcción de vivienda y edificios	X	(41)
1915	Irving National Bank	E. Unidos	\$500,000	Financ. importaciones	X	(42)
1917	Lionel Hageniers y Co.	E. Unidos	\$156,000	Pagos por cuenta del Estado del cupón de la deuda francesa que venceía	X	(43)
1915	UFCO	E. Unidos	\$500,000			
1918	Harth y Cía.	Francia	Frs. 850,000	Arreglo deuda francesa	X	(44)

Año	Casa financiera	Pais de origen	Monto total	Destino	Aprobado	Rechazado
1918	Carlos Bergara Clark			Pago deuda externa	X	(45)
1921	M.B. Hereley Lantry	E. Unidos		Negociación de la deuda francesa		X (46)
1921	International Banking Corporation	E. Unidos	\$500.000	Financiación del erario	X	(47)
1921	Royal Bank of Canada	Canadá	\$1.000.000	Para arreglar emisión de billetes inconvertibles de Gob. de Tinoco	X	(48)
1922	The Central Union Trust Co	E Unidos	\$4.000.000	Arreglo de deuda externa		X (49)
1925	UFCO	E. Unidos	\$500.000	Rescate de deuda francesa	X	(50)
1926	A.E.G.	Alemania	\$1.850.000	Electrif. Ferroc. al Pac.	X	(51)
1926	Union Trust Co. de N.Y.	E. Unidos	\$8.000.000	Negoc. deuda externa	X	(52)
1929	C. First National Corp.	E. Unidos	\$1 000.000	Arreglo deuda externa		X (53)
32.	RODRIGO FACIO, <i>op. cit.</i> , pp. 53-54, Tomás Soley Güell, <i>Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica</i> , San José, Editorial Universitaria, T. I, pp. 291-292.					
33.	<i>loc. cit.</i>					
34.	<i>Ibidem</i> , pp. 339-341.					
35.	<i>Ibidem</i> T. II, p. 47.					
36.	<i>Ibidem</i> , p. 73.					
37.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1906), s.f.					
38.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1909), p.p. 57-61.					
39.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1910), p.p. XXV, TOMAS SOLEY, <i>op. cit.</i> , p.p. 87-90.					
40.	Gaceta Oficial No. 48, 2 de marzo de 1911, p. 265.					
41.	TOMAS SOLEY, <i>op. cit.</i> p. 99.					
42.	<i>Ibidem</i> p. 113.					
43.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1917), p. 191.					
44.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1919), p. 176.					
45.	<i>Ibidem</i> , p. IV.					
46.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> , (San José, 1921), pp. 30-34.					
47.	<i>Ibidem</i> , p. 46-47; ANCR, SH, Relaciones Exteriores, Caja No. 252, 23 de setiembre de 1921, s.f.					
48.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> de 1921, <i>cit.</i> , p.p. 14-19.					
49.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1922), p.p. 89-98, 168-172. La Tribuna, 13 de diciembre de 1922, p. 4, 8, 14 de diciembre, p. 8.					
50.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1925), p.p. 149, 183-184.					
51.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1926), p.p. 134-137, 1928, p. 16.					
52.	<i>Ibidem</i> , p.p. 92-215, 222-276.					
53.	MINISTERIO DE HACIENDA, <i>Memoria</i> (San José, 1929), p.p. XVI-XVIII.					

tos con casas financieras de origen inglés.⁵⁴ Una vez separada de la Federación, Costa Rica continuó con la práctica de solicitar crédito externo, como un medio para ampliar los escasos recursos del naciente estado nacional y para hacerle frente, mediante nuevos préstamos, al pago del servicio de la deuda externa e interna.

A nivel mundial, después de 1840, las exportaciones de capital provenientes de Gran Bretaña, que hasta entonces constituían básicamente en préstamos gubernamentales, empezaron a financiar la construcción de ferrocarriles y de servicios públicos.⁵⁵ A Costa Rica le correspondió su turno en la década de 1870, cuando efectuaron los empréstitos para la construcción del Ferrocarril al Atlántico. Estos préstamos consolidaron definitivamente los vínculos financieros con Gran Bretaña, de manera hegemónica, hasta la Primera Guerra Mundial.

Como puede observarse en el cuadro 1, desde 1870 y hasta 1914, todos los empréstitos fueron negociados con casas británicas, a excepción del de 1907, suscrito con banqueros norteamericanos destinados a finalizar el Ferrocarril al Pacífico, y el de 1911, con Francia para el pago de la deuda interna. Esas tendencias coinciden con la situación financiera internacional, dominada por el capital británico, como ya hemos explicado. Sin embargo, es importante mencionar que hubo varias negociaciones con banqueros norteamericanos e incluso que se firmaron contratos de empréstitos, en 1905, con la casa *Speyer y Co.* y en 1909, con el *National City Bank*, los cuales no fueron aprobados. En ambos casos, el propósito era el arreglo de la deuda externa, cuyo servicio se había interrumpido desde 1901.⁵⁶

Según el criterio de algunos funcionarios del Gobierno, el Contrato de 1905, contenía ciertas disposiciones que impedían su aprobación. Las garantías exigidas se consideraban excesivas y las atribuciones del representante de los banqueros, usurpadoras de la función pública. Además, se te-

mía la amenaza potencial de intervención por parte del Gobierno norteamericano, como se expresa a continuación: "... nada justificaría que el Gobierno de Costa Rica hiciera intervenir al Gobierno Americano en un contrato que no es internacional y aceptara una condición que pudiera interpretarse como una autorización dada a un Gobierno extranjero para intervenir en los asuntos internos del país".⁵⁷

En vista del fracaso, se continuó con las negociaciones y el 21 de julio de 1909, se suscribió un nuevo contrato de empréstito con banqueros norteamericanos, como lo hemos mencionado, pero tampoco se aprobó. En este caso se adujo que las condiciones eran demasiado duras, aparte de que dependía de la aprobación de un impuesto a la exportación de bananos, que se aprobó, pero demasiado tarde.⁵⁸

No fue sino hasta principios de 1911, en que la ratificación del arreglo entre el Gobierno de Costa Rica y Minor C. Keith, como representante de los banqueros ingleses, permitió reanudar el servicio de la deuda externa, con capital británico una vez más.⁵⁹ La normalización de la situación financiera del país en el exterior, favoreció la suscripción de un nuevo empréstito para pagar la deuda interna, esta vez con Francia, el cual fue aprobado el 7 de setiembre de 1911.⁶⁰ Según el entonces Presidente Don Ricardo Jiménez, él prefirió el empréstito francés al del *National City Bank* porque los banqueros no accedieron a suprimir al "colector".⁶¹

Además, el 25 de marzo de 1911, se negoció un nuevo empréstito con intereses británicos, el de la *English Construction Co.*, para financiar la construcción de viviendas y edificios.

a-2 Capital norteamericano

A partir de la Primera Guerra Mundial los cambios ocurridos en el campo de las finanzas in-

54 CIRO F. CARDOSO y HECTOR PEREZ, *Op. Cit.*, p.p. 47-59, 156-158. Los empréstitos se realizaron en los años de 1823 y 1825.

55 E.J. HOSBSBAWN, *Industry and Empire*, Great Britain, RICHARD CLAY, (The Chaucer Press) Ltd., The Pelican Economic History of Britain, Volume 3, p.p. 112-113, 146-147.

56 TOMAS SOLEY G., *Op. Cit.* pág. 87-88.

57 MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO, *Memoria*, (San José, 1906). s.f.

58 MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO, *Memoria*, (San José, 1910), p.p.XI, XXV, 57-659

59 *Gaceta Oficial* No.48, 2 de marzo de 1911, p.265; MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO, *Memoria* (San José, 1912), p.p. XI, XIX, XXI.

60 MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO, *Memoria*, (San José, 1911), p. XXV; 1912, p.p. XIX, XX.

61 *La Tribuna*, 13 de diciembre de 1922, p.4.

ternacionales ya mencionados, se manifestaron claramente en nuestro país. Desde entonces, el capital norteamericano pasó a la vanguardia, ya que la mayoría y los más importantes empréstitos negociados por el Gobierno de Costa Rica se realizaron en las plazas financieras de ese país, aunque conviene destacar que la mayoría eran a corto plazo, y sobretodo, para financiar el pago de la deuda externa, que hasta 1926 estuvo exclusivamente en manos europeas y británicas en particular. (Véase Cuadro 1). Sin embargo, el principal centro proveedor de capitales a escala mundial se había desplazado a Estados Unidos, y ahí tuvieron que recurrir los funcionarios del Gobierno de Costa Rica, en busca de los recursos financieros.

Después de 1914 y hasta 1930, únicamente se negociaron tres empréstitos con banqueros de nacionalidades diferentes a la norteamericana, de los cuales solo se aprobaron dos. En primer lugar, el préstamo contratado en 1918, con *Harth y Cía.* domiciliada en Francia, para financiar el pago de la deuda francesa.⁶² En segundo lugar, el Contrato con el *Royal Bank of Canada* por \$1,000,000, el cual dio origen a una gran polémica como veremos luego y que finalmente se rechazó⁶³ y en tercer lugar, el empréstito con la *Allemania Elektricitas*, destinado a la electrificación del Ferrocarril al Pacífico, del 24 de julio de 1926. Este último contrato es a nuestro juicio, un claro indicio del creciente deseo alemán por expandir sus intereses económicos. Sin embargo, aún en este caso el "trustee" del empréstito es *The National City Bank of New York*.⁶⁴

Desde fines de la Primera Guerra Mundial el gobierno empezó a enfrentar dificultades crecientes para hacerle frente a sus compromisos en el exterior, sobretodo a los pagos de la deuda francesa⁶⁵. Tal situación, junto con el aumento acelerado de la deuda interna, explica el por qué de la negociación de varios empréstitos en Estados Unidos, convertido ya en el principal centro proveedor de capitales a escala mundial. De los préstamos rechazados, además de los mencionados, el más importante fue el celebrado el 14 de noviembre de

1922, conocido como el Contrato Soley-Keith, ya que por lo elevado del monto, su aprobación significaba el traspaso de buena parte de la deuda externa a los intereses financieros norteamericanos.

En general, las condiciones estipuladas en el contrato eran bastante duras, y una vez aprobado, el Gobierno de Costa Rica debía suscribir otro, a satisfacción de Keith, con *The Central Union Trust Co.* de New York. Además, las garantías exigidas en el contrato se consideraban excesivas, estaban sujetas a la aprobación de varios impuestos⁶⁶ y provocaron la protesta de los tenedores de bonos de la deuda inglesa y francesa, ya que a su juicio, se disponía de ingresos comprometidos con ellos⁶⁷. Por otra parte, tenía otro inconveniente, según Don Ricardo Jiménez, no se estipulaban organismos jurídicos nacionales o internacionales para dirimir las diferencias.⁶⁸

El mismo Ministro de Economía y Hacienda, Don Tomás Soley G., reconocía sus inconvenientes y expresaba ante el Congreso: "...no tiene el Gobierno la pretensión de presentaros un modelo de empréstito, porque a ello se oponen condiciones adversas que no era dable modificar: el estado del mercado mundial de capitales, reducido hoy casi exclusivamente a Estados Unidos." y luego agregaba: "...Pero pese a ello, puede afirmarse que el empréstito, ha sido obtenido en las mejores condiciones que permitían las circunstancias adversas".⁶⁹

La oposición en el Congreso fue tal ante este proyecto que el Señor Ministro decidió retirarlo, aduciendo que los banqueros consideraban insuficientes las garantías, aunque a su vez las necesidades de recursos financieros eran muy grandes y el tipo de interés del contrato era razonable.⁷⁰

Antes de finalizar el análisis de este empréstito, conviene señalar que el Agente de Minor C. Keith propuso que las compañías eléctricas o sea la *Costa Rica Electric Light and Traction Co. Ltd.* fundada en 1898, con capital británico, y en la que tenía también participación su representado, fueran adquiridas por el Gobierno como parte de la negociación.⁷¹

62 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria*, 1919, cit p. 176.

63 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria*, 1921, cit., p.14.

64 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria* 1926, cit., p.p. 134-137.

65 *Memoria* 1928 cit., p.16. T, SOLEY, op. cit. p.p. 146-151.

66 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria* cit., 1922, p.p. 89-98.

67 *La Tribuna*, 16 de diciembre de 1922, p.1.

68 *La Tribuna*, 13 de diciembre de 1922.

69 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria* cit., p. 168-169.

70 *La Tribuna*, 14 de diciembre de 1922, p.8.

71 *La Tribuna*, 3 de octubre de 1922, p.7.

Con el fracaso de este empréstito se agravó aun más la escasez de recursos del Gobierno. En 1925, se resolvió a favor de los banqueros franceses el litigio que tenían con el gobierno costarricense, ya que prevaleció la tesis de que el servicio de la deuda debía de pagarse en francos oro. Esta situación empeoró todavía más la situación financiera del erario nacional, por lo que se acordó el rescate de la deuda francesa. El problema consistía entonces, en cuales recursos utilizar, si los externos, obviamente norteamericanos pues eran los únicos accesibles, o los escasos recursos internos. De acuerdo a lo expresado en una circular confidencial del Departamento de Comercio de Estados Unidos, había un ambiente muy favorable en ese país para financiar el rescate de la deuda, aunque tenían acerca de la insuficiencia de las garantías. A su juicio, el financiamiento interno de esa operación era lo menos conveniente por razones técnicas.⁷² Sin embargo, esta fue la tesis que prevaleció, posponiendo todavía más el acceso de los grupos financieros norteamericanos al control de la deuda externa.

Entre los recursos reunidos por el Gobierno, conviene destacar el empréstito, realizado con la UFCO. Aunque resulte extraño, la UFCO funcionó frecuentemente, como una especie de caja chica del Gobierno, a la que se recurría cada vez que se requería.⁷³

A pesar del rescate de la deuda francesa, el Gobierno había continuado con las negociaciones, para contratar un empréstito, que permitiera el arreglo de toda la deuda externa e interna. Hubo proposiciones de varios bancos norteamericanos y se rumoró, aunque parece que infundadamente, sobre el ofrecimiento del Gobierno de México de un crédito por \$12.000.000.⁷⁴ Por último, tuvo éxito el capital norteamericano y el 20 de octubre de 1926, se suscribió el empréstito entre el Gobierno de Costa Rica y la *Central Union Trust Co.*, de Nueva York, por \$8.000.000. Este contrato fue decisivo, pues significó la colocación de aproximadamente una tercera parte de la deuda externa nacional, en el mercado financiero de Estados Uni-

dos.⁷⁵ Fue la primera vez en que se negoció con capital norteamericano una emisión de bonos y una deuda a largo plazo, semejante a la contraída con Inglaterra y con Francia.

La aprobación de este empréstito dio origen a grandes debates. El Poder Ejecutivo lo propuso porque a su vez permitía renegociar la deuda externa y pagar la interna con condiciones favorables para el país. Sin embargo, la Comisión de Asuntos Hacendarios del Congreso emitió un dictamen negativo por el temor a un endeudamiento mayor y a la pérdida de soberanía. Tanto en esta como en otras ocasiones, se mencionaba el riesgo de una posible intervención norteamericana como había sucedido en otros países de América Latina, mientras que este argumento no se utilizó cuando los acreedores eran europeos. Como decía D. Tomás Soley contestándole al Lic. Alejandro Alvarado Quirós, había una tendencia "... a presentar como más conveniente cualquier empréstito europeo que el mejor empréstito norteamericano, porque —se dice— aquel compromete menos nuestra soberanía". A su juicio habían condiciones objetivas que lo llevaban a contratar el empréstito, ya que "los hechos son los hechos y contra su evidencia no caben argucias, sentimentalismo, ni sofismas y el hecho actual en el mundo financiero es que los Estados Unidos tienen hoy, casi todo el oro que existió en el mundo, y que todo aquel que lo necesite... debe irlo a buscar donde se encuentra".⁷⁶

Después de largas discusiones, el empréstito se aprobó finalmente, lo que significó el triunfo del capital norteamericano. A pesar de que todavía en 1927, la deuda externa con Gran Bretaña superaba por una diferencia pequeña a la de Estados Unidos⁷⁷, los vínculos establecidos por los préstamos a corto plazo negociados en ese país, a partir de 1915 fundamentalmente y el hecho de que el "trustee" del empréstito con la A.E.G. fuera un banco norteamericano, convirtieron a Estados Unidos en el principal acreedor individual de Costa Rica, tomando así, el lugar que hasta entonces había ocupado Gran Bretaña.

72 ANCR, SH, Relaciones Exteriores, Caja No.274, 5 de noviembre de 1925, s.f.

73 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria* (San José, 1925), p.149-74 of Costa Rica, Washington Printing Office, 30 de octubre de 1926, Microfilm 818.51/312.

74 DEPARTAMENTO DE ESTADO, Serie Internal affairs of Costa Rica, Washington Printing Office, 30

de octubre de 1926, Microfilm 818.51/312.

75 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria cit.*, 1926, p.p. 92-215, 222-276.

76 *Gaceta Oficial* No.295, 23 de diciembre de 1926, p. 1958.

77 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria*, (San José, 1927, p.p. XXVI.

El 17 de diciembre de 1929, se suscribió un nuevo empréstito con el *First National Corporation* por \$2.750.000 y en el cual el *First National Bank of Boston* sería el "trustee" de la emisión. Los recursos se pensaban destinar a la construcción de obras públicas, pero el "crack" de la Bolsa de Nueva York impidió la realización del empréstito.⁷⁸ En todo caso, este intento, de haber tenido éxito, anunciaba la consolidación del triunfo definitivo de los intereses financieros norteamericanos en las finanzas públicas costarricenses como sucedió en la década de 1930.

b) Finanzas privadas: bancos e instituciones de crédito

El sector de las finanzas privadas también fue decisivo para los intereses financieros británicos y norteamericanos, ya que las inversiones indirectas en las actividades productivas, extractivas y comerciales permitían ejercer cierto control en esos campos, y obtener además, considerables beneficios por concepto de intereses, comisiones, etc.

Las principales instituciones a través de las cuales se canalizaron los recursos financieros, ya fueran británicos o norteamericanos, fueron entidades crediticias como casas consignatarias, comerciales, etc. y los bancos propiamente dichos. A diferencia de las características presentadas en el sector de las finanzas públicas ya analizadas, en el de las privadas prevalecieron los intereses británicos hasta principios de la década de los cuarenta, debido a su condición de financiadores de la producción cafetalera. El capital norteamericano, por su naturaleza, se dedicó sobre todo a las inversiones directas, por lo que en nuestro país, los bancos y las instituciones crediticias de origen norteamericano fueron mucho menos importantes y tuvieron una vida más efímera que las británicas.

b-1 Capital británico

Como ya hemos explicado en este trabajo, el capital británico financió sistemáticamente a través de las casas consignatarias la producción de café, durante aproximadamente un siglo, de la década de 1840 a la de 1940.

Tomando en cuenta la importancia del monocultivo del café en la vida económica nacional, podemos darnos una idea de la trascendencia que tuvieron las inversiones provenientes de Gran Bretaña.

A partir de 1840, el capital británico empezó a ganar terreno en nuestro país, dando origen, aparte del *sui generis* sistema crediticio organizado por las casas consignatarias, a la creación de verdaderas instituciones bancarias. Ya en los años de 1851 y 1858, se intentó sin éxito el establecimiento de bancos vinculados al capital británico, no fue sino hasta en 1863, que se fundó el Banco Anglo Costarricense para ocuparse de los depósitos, el descuento de valores, etc.⁷⁹ Esta institución ha sido un pilar en el desarrollo de la vida bancaria nacional y hasta su nacionalización en 1948, permaneció en manos de accionistas extranjeros, mayoritariamente británicos, aunque algunos se habían establecido de manera definitiva en el país.⁸⁰ Además, en el año 1915 se fundó una Sucursal del *Royal Bank of Canada*.⁸¹ Esta institución también jugó un papel fundamental en la vida económica, aunque como el Anglo, tampoco participó en el financiamiento sistemático de las actividades productivas. Además, estos dos bancos otorgaron en repetidas ocasiones préstamos al Gobierno de la República.

Sin embargo, a diferencia del Banco Anglo, el *Royal Bank of Canada* pertenecía a una firma internacional y este hecho explica por qué intentó ejercer un control de corte monopólico sobre los servicios bancarios de nuestro país. Por una parte,

78 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria cit.*, 1929, p.p. XVI-XVII, 55.

79 RUFINO GIL, *Ciento cinco años de vida bancaria en Costa Rica*, San José, Editorial Costa Rica, 1974, p.p. 31-37, 50-53.

80 *Gaceta Oficial* No.133, 10 de junio de 1905, p.575.

81 DEPARTAMENTO DE ESTADO, Serie de Internal Affairs of Costa Rica, Washington Printing Office,

Microfilm rollo 22, 818.15/97, 30 de agosto de 1917. Según este documento, la mayor parte de las acciones del *Royal Bank of Canada* pertenecían a la firma norteamericana *Blair and Cony de New York*. SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, *Fallo Arbitral del Cbiel Justice de Estados Unidos*, San José, Imprenta Nacional, 1924, p.23.

compitió fuertemente con el *Mercantile Bank of America*, de capital norteamericano, desde su creación en 1915, y este hecho provocó en parte su quiebra. Por otra parte, intentó infructuosamente comprar el Banco Anglo.⁸²

Por último, también refleja la importancia que tuvo el *Royal Bank of Canada* en el país, el hecho de que una denuncia suya, dio origen a uno de los principales conflictos diplomáticos en la historia nacional. El 22 de agosto de 1922, el Congreso Constitucional emitió la ley No.41, llamada Ley de Nulidades, que dejaba sin efecto todos los contratos realizados entre el Poder Ejecutivo y los particulares durante la Administración Tinoco. (Del 27 de enero de 1917 hasta el 2 de setiembre de 1919). Por consiguiente, esa ley anulaba también los documentos del 28 de junio y del 8 de julio de 1919, que autorizaban respectivamente, la emisión de quince millones de colones en billetes y la circulación de los billetes de mil colones. La Sucursal del *Royal Bank of Canada* había recibido un cheque de la Administración Tinoco, como forma de pago, lo que lo convirtió en tenedora de billetes inconvertibles por la suma de ₡998.000.

Estos hechos provocaron la denuncia de la Legación Británica, pues a su juicio, la Ley de Nulidades irrespetaba intereses de sus súbditos en Costa Rica y por consiguiente violaba el derecho internacional.⁸³ El deseo de solucionar favorablemente este conflicto, llevó al *Royal Bank of Canada* a contratar un empréstito con el Gobierno de Costa Rica por \$1.000.000 como ya lo mencionamos, sujeto a que se le pagaran los billetes inconvertibles. Por supuesto que tal proposición provocó una calurosa reacción que incluso llevó a la renuncia del Ministro de Hacienda.⁸⁴ Ante las dificultades para encontrar una solución al conflicto, aceptable para ambas partes, el asunto se llevó al *Chief Justice de Estados Unidos*, el cual, en su fallo arbitral libró al Gobierno de Costa Rica de responsabilidad con el *Royal Bank of Canada*, ya que a su juicio, los fondos otorgados a la Administración Tinoco no se emplearon en actividades del Gobierno, sino en asuntos personales dando lugar al incumplimiento de las leyes fiscales.⁸⁵

A pesar de que el veredicto se oponía al punto de vista del banco, este continuó funcionando en nuestro país hasta 1947, como una de las principales instituciones bancarias.

En síntesis, podemos plantear que fue en el sector de las finanzas privadas, en el que el capital británico logró consolidarse más y en el que por consiguiente, mantuvo durante más tiempo su predominio, debido a que las inversiones indirectas fueron la modalidad típica de exportación de capital practicada por los británicos. Sin duda, los ejemplos más representativos fueron la financiación de la producción de café a través de las casas consignatarias, y el papel jugado por el *Royal Bank of Canada*, que probablemente, fue la sucursal bancaria extranjera más importante en la historia económica del período estudiado.

b-2 Capital norteamericano

La participación del capital norteamericano en el campo de las finanzas privadas fue bastante restringido si se compara con el británico, debido a que la mayor parte de las inversiones norteamericanas eran directas. Sus intereses en este sector se limitaron, en el período de estudio, a algunas casas bancarias en manos de descendientes norteamericanos como la de John M. Keith, la cual funcionó frecuentemente como representante y depositaria de las firmas financieras extranjeras, con las que habíamos negociado empréstitos. Además, también se dio el caso del establecimiento de la sucursal de un banco norteamericano.

En 1915 se fundó el *Mercantile Bank of America* de New York, como resultado de las favorables condiciones que para la inversión norteamericana, se presentaron a partir de la Primera Guerra Mundial, con el fin de financiar y prestar los servicios requeridos por el comercio internacional del país. A pesar de que recién creada esta sucursal adquirió la mayor parte de las acciones del Banco Mercantil de Costa Rica, lo que podría asumirse como una manifestación de su solidez, en el año 1925 fue cerrado y vendido al *Royal Bank of Canada*. Las causas de este hecho fueron la quiebra

82 RUFINO GIL, *op. cit.*, p.p. 54, 99, 100.

83 SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, *Documentos relativos a las reclamaciones del Royal Bank of Canada y de John Amory and Lon*, San José, Imprenta Nacional, 1922, s.f.; SECRETARIA

DE RELACIONES EXTERIORES, *Fallo . . . op. cit.*, pp. 4-40.

84 MINISTERIO DE HACIENDA, *Memoria cit.*, 1921, p.p. 14-19. Véase supra p.34.

85 VICTOR GUARDIA, *El arbitraje Anglo Costarricense y la Ley de Nulidades*, sin datos, p. 85.

de otras agencias en América Latina, lo que llevó a la liquidación de la casa matriz, y la fuerte competencia que le había establecido la sucursal bancaria británica, que finalmente la adquirió, como ya hemos analizado.⁸⁶

B- Sector comercial

El establecimiento de los vínculos comerciales con el exterior jugó un papel clave en el desarrollo de la economía agroexportadora y en la vinculación de nuestro país al mercado mundial.

Frecuentemente los contactos comerciales fueron el preludio a la importación de capitales. De manera que Inglaterra, Estados Unidos y Alemania, además de ser los principales mercados para la exportación y los proveedores de la importación, funcionaron a la vez, como los centros financieros desde donde se exportaba capital a nuestro país, como lo hemos visto.

La transición del predominio británico al norteamericano en el sector comercial se dio, según los datos disponibles, desde la década de 1890 en el caso de las importaciones, y en el primer lustro del siglo XX, en el de los mercados para la exportación nacional. Aunque en este último campo, el mercado británico continuó siendo fundamental para nuestra economía, pues consumía la mayor parte de la producción de café, que además de ser el principal artículo de exportación, estaba en manos de productores nacionales.

En relación a la balanza comercial de Costa Rica con Inglaterra y Estados Unidos, en el período de estudio, veremos que en la mayoría de los años el saldo fue positivo. Sin embargo, no era lo suficientemente amplio como para pagar el servicio de la deuda externa y menos para cubrir el déficit permanente en la balanza de pagos de nuestro país.

Los servicios marítimos que ofrecían las flotas navieras en los puertos nacionales, fue otro campo de disputa abierta entre los intereses británicos y norteamericanos. Como veremos más adelante, hubo una relación bastante estrecha entre el predominio comercial y el control de los servicios marítimos por parte de los diversos países.

1- Países de destino de las exportaciones (1883-1935)

A continuación pasamos al análisis de los principales mercados para la exportación costarricense. (Véase Cuadro 2).

Desde la década de 1840, en que empezaron las exportaciones continuas de café a Inglaterra, este país se destacó como el principal mercado para la exportación costarricense, ya que apreciaba la calidad de nuestro café y pagaba los precios más altos. Esta diferencia de precios justificaba aún el pago de un impuesto a que estaba sometido nuestro café en el mercado británico. Una vez que se inició la producción bananera, este país también sirvió como consumidor, pero en una proporción muy reducida. Probablemente el predominio del mercado británico se mantuvo hasta aproximadamente 1904, pues para los años en que disponemos de información, el mercado norteamericano sólo ocupó el primer lugar en 1894.

Los Estados Unidos adquirieron importancia como consumidores de productos costarricenses, a partir del inicio de las exportaciones de banano, en la década de 1870, y su participación creció conforme aumentaba la producción de esa fruta.

De 1905 a 1925, hubo un mercado predominio del mercado norteamericano sobre el británico, con excepción del año 1914, que coincide *grosso modo* con los años de auge de la producción bananera. Sin embargo, es necesario señalar que aún en los años en que cuantitativamente el mercado norteamericano superaba al británico, este último tenía mucho más importancia, pues la producción de café era controlada por los productores nacionales mientras que la de banano estaba en manos del capital norteamericano, especialmente de la UFCO.

A partir de 1905 y 1910, las exportaciones destinadas al mercado norteamericano aumentaron con fuerza, mientras que las dirigidas hacia el británico, disminuyeron. Después de ese año, y hasta 1913, se dio más bien la situación inversa, pues aunque Estados Unidos se mantuvo en el primer

86 RUFINO GIL, *op. cit.*, p. 54, 99-100.

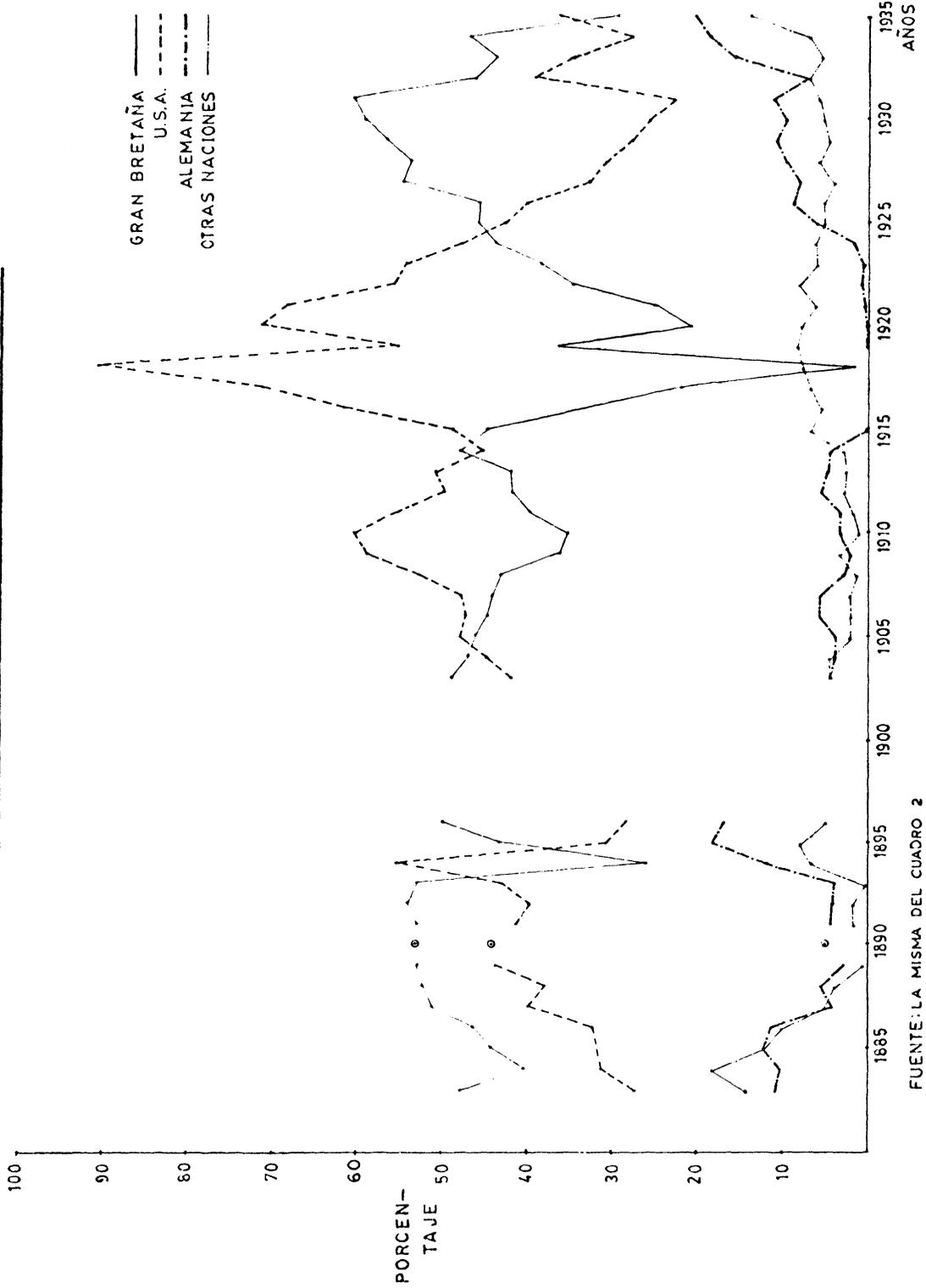
CUADRO 2
Costa Rica: Destino de las exportaciones según países (%)
(1883-1935)

Año	Alemania	Estados Unidos	Gran Bretaña	Otros	Total	Año	Alemania	Estados Unidos	Gran Bretaña	Otros	Total
1883	10.84	27.17	47.92	14.07	100	1909	2.04	58.73	36.02	3.21	100
1884	10.46	31.06	40.23	18.25	100	1910	3.28	60.22	35.32	1.18	100
1885	12.24	31.56	44.12	12.08	100	1911	3.37	55.14	39.76	1.73	100
1886	11.18	32.12	46.35	10.35	100	1912	5.55	49.90	41.64	2.91	100
1887	4.10	39.96	51.05	4.89	100	1913	4.89	50.77	41.83	2.51	100
1888	5.40	37.80	52.07	3.93	100	1914	4.35	45.05	47.80	2.80	100
1889	2.91	43.68	52.78	0.63	100	1915	0.15	48.70	44.52	6.63	100
1890						1916	--	61.43	32.98	5.59	100
1891	4.38	41.15	52.76	1.71	100	1917	--	71.33	21.93	6.74	100
1892	4.23	39.99	53.94	1.84	100	1918	--	90.46	1.74	7.80	100
1893	3.83	42.83	52.98	0.36	100	1919	0.07	55.28	36.25	8.40	100
1894	11.87	55.46	25.98	6.69	100	1920	0.22	71.08	20.78	7.92	100
1895	18.10	30.66	43.23	8.01	100	1921	0.52	68.12	25.06	6.30	100
1896	16.88	28.36	49.77	4.99	100	1922	0.99	55.84	34.79	8.38	100
1897*	--	--	--	--	--	1923	0.87	54.46	38.40	6.27	100
1898	--	--	--	--	--	1924	1.95	47.92	43.78	6.35	100
1899	--	--	--	--	--	1925	6.15	42.82	45.79	5.24	100
1900	--	--	--	--	--	1926	8.73	40.31	45.58	5.38	100
1901	--	--	--	--	--	1927	8.22	32.91	54.75	4.12	100
1902	--	--	--	--	--	1928	9.61	30.71	53.69	5.99	100
1903	4.61	41.97	48.88	4.54	100	1929	10.88	27.75	56.55	4.82	100
1904	3.97	44.70	46.90	4.43	100	1930	9.95	25.73	59.20	5.12	100
1905	3.71	47.85	46.05	2.39	100	1931	11.05	22.98	60.28	5.73	100
1906	5.60	47.36	44.83	2.21	100	1932	7.40	39.30	46.19	7.11	100
1907	5.57	48.10	44.04	2.29	100	1933	15.65	34.56	43.82	5.57	100
1908	2.80	52.77	43.03	1.40	100	1934	18.47	27.68	46.82	7.03	100
						1935	20.40	36.33	29.36	13.91	100

* Para los años de 1897 a 1902 inclusive no hay información.

FUENTE: Dirección General de Estadística.
Informe Estadístico (San José, 1883-1893).
Resumen Estadístico (San José, 1883-1910).
Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

GRAFICO No.1
PRINCIPALES MERCADOS PARA LA EXPORTACION,1883-1935



FUENTE: LA MISMA DEL CUADRO 2

lugar, disminuyó su importación de productos costarricenses. Por su parte, Gran Bretaña aumentó su consumo, hasta superar a Estados Unidos en 1914. Sin embargo, con el inicio de la Guerra, la situación varió, y los mercados de estos dos países presentaron un comportamiento similar en cuanto a las fluctuaciones y a las proporciones, pero en sentido inverso. Desde 1914, el mercado de Estados Unidos absorbió de manera creciente nuestra exportación hasta llegar al clímax en 1918, en que controló más del 90% del total las exportaciones. Esta alza sin precedentes fue resultado de que absorbiera gran parte del café y de los otros productos, que por la Guerra, no pudieron destinarse al mercado británico. Este último por el contrario, disminuyó notablemente su consumo en esos años a tal punto que en 1918 fue inferior al 2%. En 1919, fue Estados Unidos quien redujo su importación de productos nacionales mientras que aumentó casi en la misma proporción la británica.

Después de 1920, el mercado norteamericano redujo progresivamente sus importaciones, debido en parte a la decadencia continua de la producción bananera. A partir de 1925, Gran Bretaña se destacó como el principal mercado para las exportaciones costarricenses, mientras que el norteamericano perdía importancia, a tal punto, que en 1931 Estados Unidos importó solo un poco más del 20%. Esa fue la cifra más reducida, a lo largo de todo el período, resultado del deterioro total de la actividad bananera y de los efectos en la economía norteamericana de la crisis de 1929 y la depresión de los años 30. No fue sino a partir de 1931, que el mercado de Estados Unidos aumentó su consumo de productos costarricenses, aunque presentando grandes fluctuaciones.

Por el contrario, desde 1920, Gran Bretaña absorbió crecientemente la producción nacional hasta alcanzar en 1931, la cifra más alta de aproximadamente el 60%. Sin embargo, después de 1932, el mercado británico perdió importancia progresivamente, como consecuencia de la crisis de 1929 y la depresión de los años 30. Ya en 1935 Estados Unidos había superado de nuevo a Gran Bretaña.

La importancia del mercado británico y del norteamericano para la exportación costarricense fue tal, que la participación de otros países era

realmente insignificante, con la excepción de Alemania. Esta nación absorbió, en términos generales, un monto semejante al resto de los países del mundo en su conjunto (Véase Gráfico 1). Al mercado alemán se destinaba, una parte reducida de la producción de café, aunque esta cantidad tendió a aumentar a partir de 1932.

2- Países de procedencia de las importaciones (1883-1935)

A continuación analizaremos cuáles fueron los principales países que abastecieron las importaciones costarricenses, a lo largo del período de estudio (Véase Cuadro 3 y gráfico 2).

Las exportaciones de café a Gran Bretaña, desde los inicios de la vida independiente, generaron las divisas y los contactos comerciales que contribuyeron a hacer de ese país, una de las más importantes fuentes proveedoras de las importaciones nacionales.

De 1883, en que iniciamos nuestro estudio y hasta 1888, hubo predominio británico, aunque la tendencia de la curva es descendente. A partir de este último año y hasta 1895, se da una lucha por el control del mercado costarricense entre los intereses británicos y los norteamericanos, que finalmente se decidió a favor de estos últimos. Desde entonces y hasta 1939, Estados Unidos abasteció con un amplio margen, la importación costarricense.

El desplazamiento de Gran Bretaña por parte de Estados Unidos, fue resultado de diversos factores. En primer lugar, desde la década de 1880, los norteamericanos se empeñaron abiertamente en la conquista de los mercados centroamericanos y del mexicano, con los cuales tenían una balanza comercial desfavorable. Frecuentemente los representantes consulares aconsejaban a los fabricantes y comerciantes de su país, sobre cuáles eran las necesidades de nuestro mercado, cómo debían de empaques los artículos, cuáles eran las tarifas aduaneras vigentes y los sistemas de transporte, y sobre la necesidad de otorgar créditos.⁸⁷ Como lo expresaba en 1886 un funcionario norteamericano acreditado en Costa Rica: "... el hecho de que un largo porcentaje del comercio no venga de los Esta-

87 DEPARTMENT OF STATE, *Commercial Relation of U.S.A. with Foreign Countries* 1901, Washington, Government Printing Office, 1902, Vol. I, p.p.

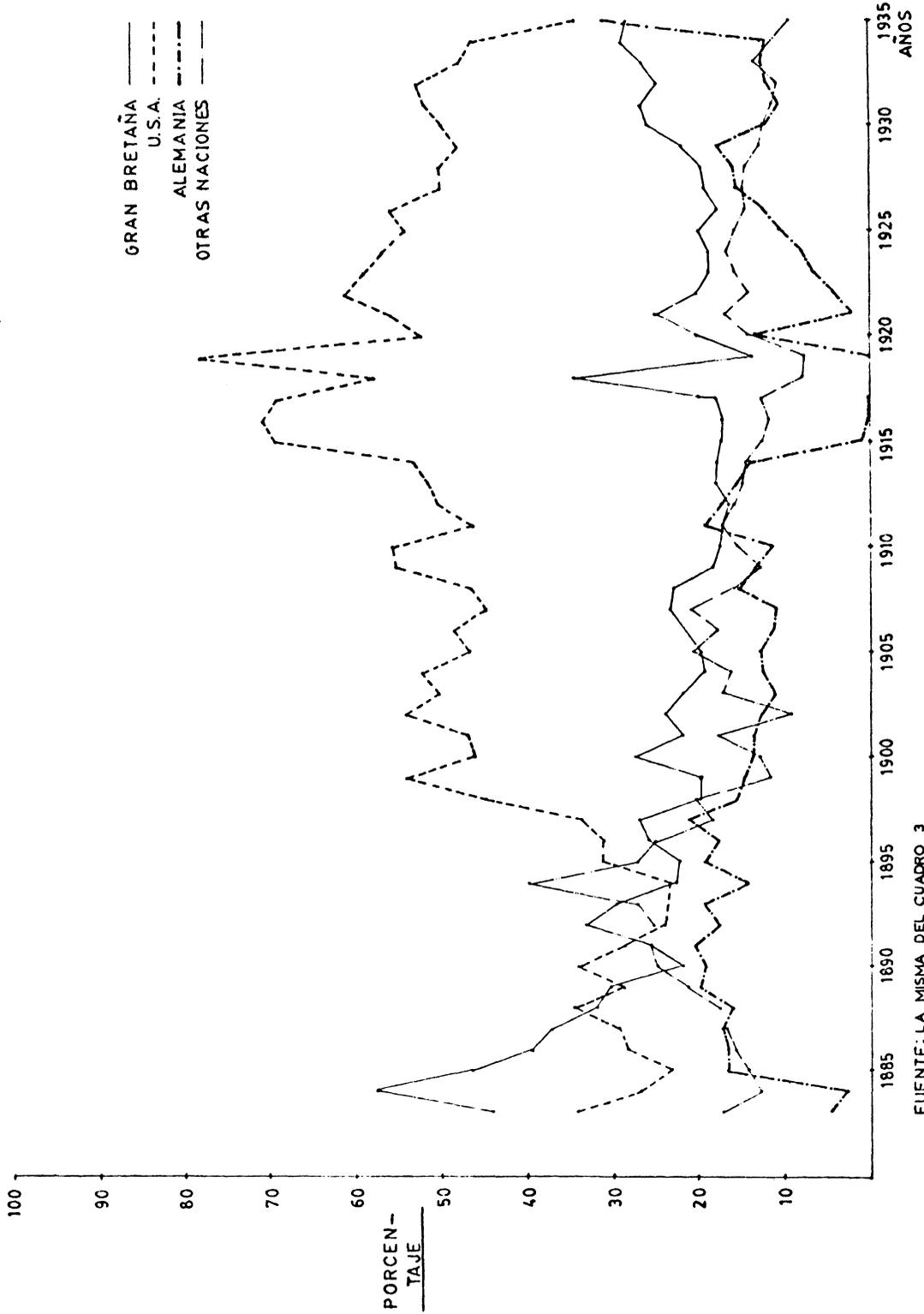
1138-1139, *Consular Reports* Vol. XXXIII, Washington Printing Office, 1890, p. 122; Vol. I, 1890, p. 32, Vol. XLIV 1894, p.p. 26-28.

CUADRO 3
Costa Rica: Procedencia de las importaciones según países
(1883-1935) (%)

Año	Alemania	Estados Unidos	Gran Bretaña	Otros	Total	Año	Alemania	Estados Unidos	Gran Bretaña	Otros	Total
1883	4.56	34.21	44	17.23	100	1909	13.13	55.26	18.26	13.35	100
1884	2.99	26.79	57.48	12.74	100	1910	11.29	55.95	17.42	15.34	100
1885	16.58	23.14	46.27	14.01	100	1911	19.03	46.29	17.34	17.34	100
1886	16.54	28.49	39.17	15.80	100	1912	17.24	50.46	15.95	16.35	100
1887	17.06	29.32	37.01	16.61	100	1913	15.44	51.44	14.85	18.27	100
1888	16.07	34.58	31.80	17.55	100	1914	14.10	53.27	14.42	18.21	100
1889	19.89	28.72	30.13	21.26	100	1915	0.98	69.18	12.52	17.32	100
1890	19.07	34.09	21.90	24.94	100	1916	0.02	70.83	11.97	17.18	100
1891	20.46	28.55	25.53	25.46	100	1917	0.01	69.48	12.63	17.88	100
1892	17.58	24.04	33.09	25.29	100	1918	—	57.90	7.87	34.18	100
1893	19.27	23.98	29.55	27.02	100	1919	0.22	78.36	7.58	13.84	100
1894	14.15	23.51	22.68	39.66	100	1920	13.42	52.11	14.21	20.26	100
1895	19.21	31.21	22.29	27.29	100	1921	2.04	55.92	16.94	25.10	100
1896	17.79	31.16	25.73	25.32	100	1922	4.28	61.14	14.04	20.54	100
1897	21.01	33.64	26.92	18.43	100	1923	6.50	58.99	15.65	18.86	100
1898	15.50	44.80	19.61	20.09	100	1924	7.96	56.71	16.54	18.79	100
1899	14.55	54	19.60	11.85	100	1925	10.41	54.15	15.62	19.82	100
1900	13.59	46.20	27.30	12.91	100	1926	12.33	55.73	14.40	17.54	100
1901	13.51	46.88	21.84	17.77	100	1927	15.52	50.34	14.90	19.24	100
1902	12.47	54.08	23.94	9.34	100	1928	15.98	50.18	14.27	19.57	100
1903	11.07	50.20	21.57	17.16	100	1929	17.52	48.02	12.66	21.80	100
1904	12.50	52.20	19.27	16.03	100	1930	12.28	49.79	12.13	25.80	100
1905	12.90	46.88	19.73	20.49	100	1931	10.41	51.85	11.16	26.58	100
1906	11.20	48.49	21.71	18.60	100	1932	11.78	52.70	10.93	24.59	100
1907	10.83	44.95	23.28	20.94	100	1933	12.49	47.70	13.37	26.44	100
1908	15.05	46.50	22.78	15.67	100	1934	12.10	46.40	12.58	28.92	100
						1935	30.94	34.35	9.07	28.38	100

FUENTE: Dirección General de Estadística.
Informe Estadístico (San José, 1883-1893).
Resumen Estadístico (San José, 1883-1910).
Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

GRAFICO No.2
PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES SEGUN PAISES, 1883-1935



FUENTE: LA MISMA DEL CUADRO 3

dos Unidos se debe únicamente a que no se ha hecho ningún esfuerzo por controlarlo. Los Estados Unidos tienen una ventaja decisiva sobre los otros países. Los bananos necesariamente deben exportarse a los Estados Unidos y el trigo, la harina, el maíz, tocino y el kerosene, deben importarse de allá necesariamente . . .". "Las casas exportadoras de los países europeos se toman la molestia de establecer conexiones comerciales aquí, envían productos adaptados al gusto y deseo de esta gente, empacados cuidadosamente para que resistan el transporte a través del océano y sobre los caminos de montaña y dan créditos a largo plazo.

"Hay una queja general de que no se puede conseguir crédito en los Estados Unidos, y de que no se pone ninguna atención al empaque de los productos. Parece cierto que no se han establecido conexiones comerciales y no se han hecho esfuerzos sistemáticos para asegurarse el cultivo del café que es el equivalente del oro y la plata para el intercambio, y parece ser cierto también, que en lo referente al comercio de Costa Rica, el comerciante norteamericano no está en la competencia. Es de esperarse que él pronto "entrará" y si lo hace debe estar seguro de que ganará".⁸⁸

En segundo lugar, está el hecho de que el desplazamiento de Gran Bretaña en una fecha tan temprana, como la principal abastecedora de la importación nacional, no fue resultado en sentido estricto de una derrota sino más bien, de la falta de interés de los británicos por mantener nuestro limitado mercado, como también sucedió en varios países de América Latina. Este hecho se manifestó, de manera especial en la desaparición de agencias de casas comerciales británicas, cuyos esfuerzos se dirigieron más bien, hacia mercados y actividades que ofrecían mayores beneficios.⁸⁹ Obviamente, la situación geográfica fue un factor favorable a Estados Unidos, pues ciertos artículos de consumo masivo como los alimentos y los combustibles provenían de ese país.⁹⁰ Sin embargo, hubo otros artículos como los textiles de algodón, la maquinaria de café, el hierro galvanizado, etc. en que los fabricantes británicos ofrecían ventajas competitivas, y en algunos casos, en ausencia de comerciantes británicos que los ofrecieran, se adquirieron a través

de comerciantes de otras nacionalidades, particularmente alemanes.⁹¹

En último lugar, hay que considerar que conforme los intereses norteamericanos desplazaban a los británicos, en los diversos sectores de la economía nacional, se multiplicaron los vínculos comerciales con la nueva metrópoli. Un caso representativo de esta situación fue el que se presentó a raíz del arriendo de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica a la *Northern Railway Co.* en 1905, pues a partir de esa fecha las importaciones de la maquinaria, los vagones y el combustible para el ferrocarril, se empezaron a hacer exclusivamente en Estados Unidos.

En el caso costarricense, si bien desde 1895 predominaron las importaciones provenientes de Estados Unidos, se dieron grandes fluctuaciones, aunque en la mayoría de los años, aproximadamente el 50% de lo importado venía de ese país. En el año 1919, se realizó la mayor importación desde esa nación, cerca del 75%, mientras que paradójicamente en 1935, se importó el mínimo, un poco más del 30%.

A partir de 1885 y hasta 1934, las importaciones británicas se mantuvieron en el segundo lugar, con la excepción de algunos años, a principios de la década de 1910 y el de 1935, en que las importaciones alemanas superaron a las británicas. Alemania ocupó el tercer lugar como proveedor, y se perfiló como la rival más destacada de Gran Bretaña. La participación de otros países del mundo fue bastante reducida, y en conjunto, se mantuvo en un nivel semejante al correspondiente a los proveedores alemanes.

3— *La balanza comercial con Gran Bretaña y Estados Unidos (1883-1935)*

Tanto las fluctuaciones como el saldo de la balanza comercial con Inglaterra y Estados Unidos, fueron decisivas en la configuración de la balanza comercial general de Costa Rica. (Véase Cuadro 4 y Gráfico 3).

La balanza comercial con Gran Bretaña fue excedentaria a lo largo de todo el período, con excepción de los años 1885, 1886, 1917, 1918 y

88 *Commercial . . . ibidem* 1885-1886, Vol. I, p. 910. El texto fue traducido del inglés por la autora.

89 D.C. PLATT, *op. cit.*, pp. 99, 136-137, 151.

90 DEPARTMENT OF STATE, *Commercial . . . op. cit.*, 1895-1896, Vol. I, p. 109.

91 D.C. PLATT, *op. cit.*, pp. 151-153.

CUADRO 4

Costa Rica: Balanza comercial con Gran Bretaña y Estados Unidos
(1883-1935) (Millones de dólares de cada año)

Año	INGLATERRA			ESTADOS UNIDOS		
	Export.	Import.*	Saldo	Export.	Import.	Saldo
1883	987,556.57	952,815.00	34,741.57	560,073.74	741,080.00	-181,006.26
1884	1.426,670.60	2.024,751.00	1.224,204.60	1.101,182.50	943,765.00	157,417.50
1885	1.047,838.50	1.687,940.00	-640,101.50	814,245.38	856,645.00	-42,399.62
1886	1.007,473.80	1.378,886.00	371,412.20	715,906.23	1.010,490.00	-294,583.80
1887	2.349,755.60	1.771,466.00	578,289.60	1.863,760.20	1.440,729.00	423,031.20
1888	2.031,099.30	1.649,402.00	3.816,897.30	1.462,897.90	1.793,877.00	-330,979.10
1889	2.399,780.90	1.862,280.00	537,500.90	1.997,031.40	1.780,156.00	216,875.40
1890	---	1.448,576.00	---	---	2.255,138.00	---
1891	3.222,541.80	2.118,509.00	1.104,032.80	2.521,481.60	2.419,243.00	102,238.60
1892	2.521,302.10	1.783,754.00	737,548.10	1.868,247.60	1.295,682.00	572,565.60
1893	2.265,180.70	1.723,883.00	541,297.70	1.830,844.50	1.399,615.00	431,229.50
1894	1.297,434.00	907,463.00	389,971.00	2.769,819.00	940,641.00	1.829,178.00
1895	2.229,835.00	855,412.00	1.374,423.00	1.581,687.00	1.198,160.00	383,527.00
1896	2.771,665.00	1.220,775.00	1.550,890.00	1.578,680.00	1.478,429.00	100,251.00
1897	---	---	---	---	---	---
1898	---	---	---	---	---	---
1899	---	---	---	---	---	---
1900	---	---	---	---	---	---
1901	---	---	---	---	---	---
1902	No hay datos	906,679.16		No hay datos	2.048,846.59	
1903	3.568,761.80	1.054,707.00	2.514,054.80	3.063,939.00	2.454,856.00	2.818,453.40
1904	3.299,241.00	1.163,960.00	2.135,281.00	2.867,065.00	3.026,415.00	117,639.80
1905	3.808,885.00	940,969.00	2.867,916.00	3.836,427.00	2.706,063.00	1.130,364.00
1906	3.943,697.00	1.495,526.00	2.448,171.00	4.171,560.00	3.964,224.00	207,336.00
1907	4.004,400.90	1.716,367.90	2.288,033.00	4.373,846.00	3.313,384.10	1.060,461.90
1908	3.339,340.00	1.232,211.30	2.107,128,7	4.094,583.70	2.515,280.80	1.579,302.90

* Los datos de importaciones de 1883 a 1893 incluyen a Inglaterra y Jamaica.

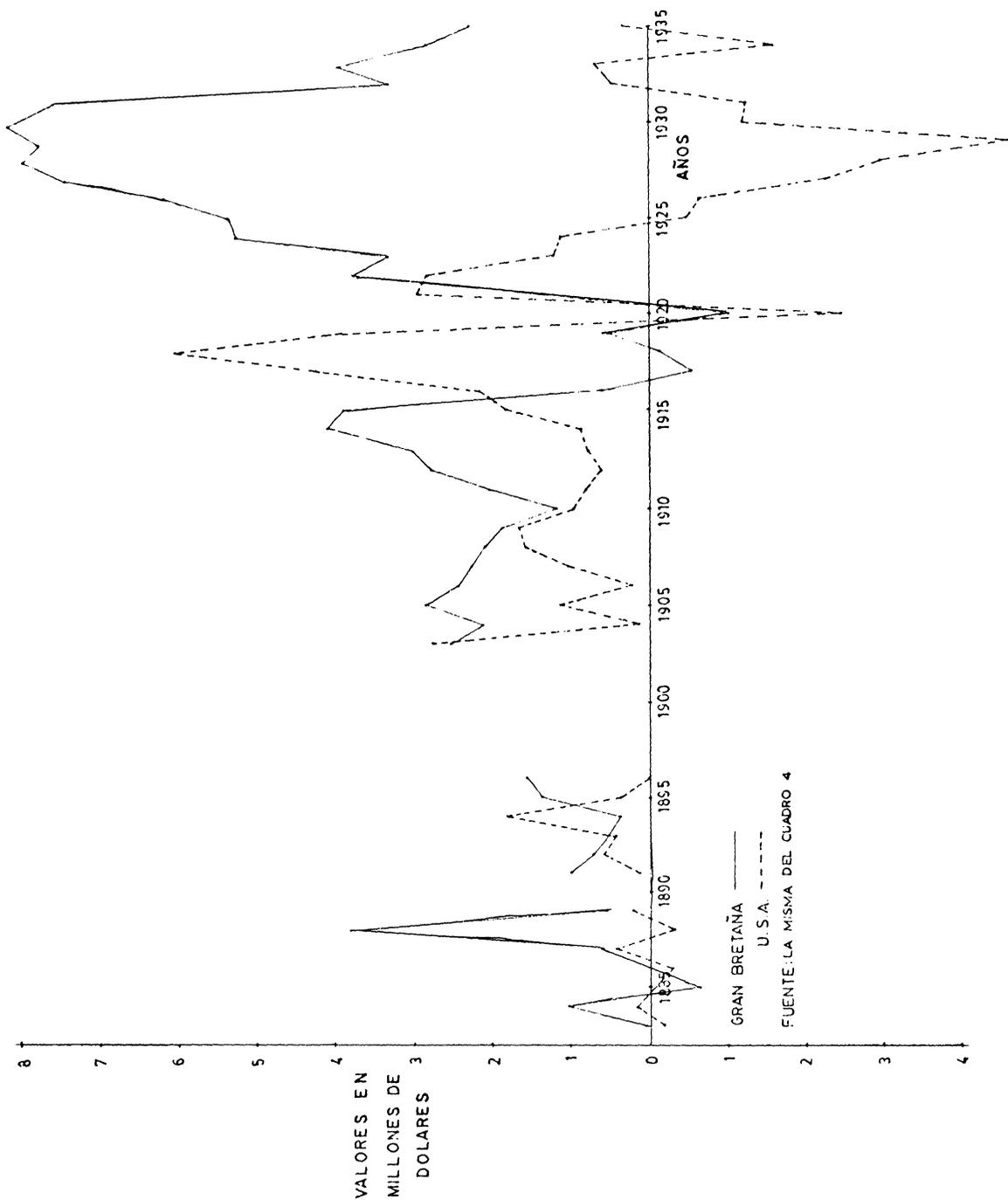
(Continuación Cuadro 4)

Año	INGLATERRA			ESTADOS UNIDOS		
	Export.	Import.	Saldo	Export.	Import.	Saldo
1909	2.945,667.40	1.048,759.10	1.896,908.30	4.803,454.80	3.142,109.50	1.661,345.30
1910	2.958,400.40	1.277,590.80	1.680,809.60	5.044,382.30	4.051,846.60	992,535.70
1911	3.549,667.40	1.536,980.30	2.012,687.10	4.921,794.40	4.109,998.00	811,796.40
1912	4.149,466.50	1.376,548.90	2.772,917.60	4.973,473.00	4.355,046.00	618,427.00
1913	4.319,085.50	1.289,646.20	3.029,439.30	5.242,104.10	4.468,946.60	773,157.50
1914	5.193,551.60	1.088,848.20	4.104,703.40	4.894,789.70	4.023,153.20	871,636.50
1915	4.439,342.70	548,947.30	3.890,395.40	4.866,020.00	3.032,755.10	1.833,264.90
1916	3.669,324.60	3.116,630.50	552,694.10	6.832,685.10	4.678,576.20	2.154,108.90
1917	2.496,815.30	3.032,014.90	-535,199.60	8.121,325.10	3.888,574.90	4.232,750.20
1918	166,914.41	294,080.72	-127,166.33	8.707,963.20	2.162,948.00	6.545,015.20
1919	6.434,636.20	570,440.93	5.864,195.30	9.814,906.50	5.892,834.40	3.922,072.10
1920	2.116,854.20	3.180,023.20	-1.063,169.00	9.203,169.30	116,606.72	-2.457,503.00
1921	2.979,073.30	1.554,699.00	1.424,374.30	8.097,535.30	5.133,724.10	2.963,811.20
1922	4.947,760.90	1.171,191.10	3.776,569.80	7.942,783.70	5.101,829.70	2.840,954.00
1923	4.928,224.10	1.531,076.20	3.397,147.90	6.989,281.30	5.772,826.00	1.216,455.30
1924	7.250,866.20	1.986,318.00	5.264,548.20	7.937,798.50	6.806,708.00	1.131,090.50
1925	7.517,558.50	2.157,497.00	5.360,061.50	7.028,441.70	7.483,514.00	-455,072.30
1926	8.643,036.50	1.990,081.00	6.652,955.50	7.642,294.33	7.705,640.00	-63,345.70
1927	9.885,540.78	2.432,616.00	7.452,924.70	5.942,336.48	8.199,419.00	-2.257,082.60
1928	10.540,690.48	2.552,578.00	7.988,112.00	6.028,557.91	8.978,924.00	-2.950,366.10
1929	10.291,671.19	2.553,708.00	7.737,963.00	5.049,827.77	9.681,771.00	-1.631,943.30
1930	9.667,867.20	1.315,276.00	8.352,591.20	4.202,128.70	5.400,485.00	-1.198,356.30
1931	8.606,882.50	968,983.25	7.637,899.30	3.280,725.20	4.501,263.50	-1.220,538.30
1932	3.940,416.10	595,849.54	3.344,566.60	3.352,418.10	2.873,694.70	478,723.40
1933	4.837,773.40	877,791.13	3.959,982.30	3.814,786.80	3.130,354.50	684,432.30
1934	3.932,500.40	1.059,927.70	287,572.70	2.324,702.70	3.906,902.90	-1.582,200.20
1935	3.269,422.90	976,443.00	2.292,979.00	4.046,385.00	3.698,275.00	348,110.00

FUENTE: Dirección General de Estadística.
Informe Estadístico (San José, 1883-1895).
Resumen Estadístico (San José, 1883-1910).
Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

GRAFICO No. 3

BALANZA COMERCIAL CON GRAN BRETAÑA Y ESTADOS UNIDOS, 1883-1934



1920. Esa situación es plenamente comprensible si recordamos que el mercado británico se mantuvo como uno de los principales, mientras que Gran Bretaña, desde la década de 1890, fue desplazada con un amplio margen a un lugar secundario como proveedora de las importaciones de Costa Rica.

El que Gran Bretaña tuviera una balanza deficitaria con nuestro país, fue un argumento muy utilizado para presionar al Gobierno o a los ciudadanos costarricenses, cuando se presentaron conflictos.⁹²

La balanza comercial con Estados Unidos también tuvo, en general, un saldo positivo, sin embargo, durante un total de 12 años: 1883, 1885, 1886, 1888, 1920, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1934, el saldo fue negativo. Recordemos que este país logró el predominio en el tráfico importador antes que en el exportador.

Al igual que Inglaterra, Estados Unidos se preocupó mucho por el déficit en su balanza comercial, no sólo con Costa Rica, sino también con el resto de los países centroamericanos y México.⁹³

Tanto el saldo excedentario de la balanza comercial con Gran Bretaña como con Estados Unidos, presentó grandes fluctuaciones, lo que provocó un ritmo de crecimiento inestable en la economía costarricense.

4. *Nacionalidad de las flotas que visitaron los puertos de Costa Rica (1883-1935).*

Los servicios marítimos brindados en los Puertos de Limón y Puntarenas, para satisfacer las necesidades del comercio exterior del país, constituyeron otro campo donde compitieron los intereses británicos y norteamericanos⁹⁴.

La nacionalidad de la mayoría de las embarcaciones que arribaron, tanto a Puerto Limón como a Puntarenas, coincide con los países con que tenemos fuertes vínculos económicos. Tal situación es plenamente comprensible, pues el poder económico de Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania

estaba íntimamente entrelazado con el dominio marítimo.

Antes de 1914, Gran Bretaña tenía la flota mercante más poderosa del mundo, por su capacidad, y por el tipo y la edad de los navíos. En junio de 1914, era propietaria de 11.538.000 toneladas de embarcaciones de vapor, lo que correspondía al 44.4% del tonelaje de la flota mundial de vapores. Alemania ocupaba el segundo lugar con 3.096.000 toneladas equivalentes al 11.9%, y Estados Unidos tenía el tercer lugar con 1.195.000 toneladas, correspondientes al 4.6%⁹⁵.

A continuación pasamos a analizar la nacionalidad de los navíos que visitaron los puertos de Limón y Puntarenas en el período de estudio. (Véase cuadros 5 y 6 y Gráficos 4 y 5).

a. La nacionalidad de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Limón (1883-1935)

La mayor parte de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Limón provenían de países industrializados como Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, etc., que precisamente por ser propietarios de gran parte de la flota mundial, controlaban las principales rutas marítimas⁹⁶.

Es por ello que las principales líneas navieras que visitaron regularmente el Puerto de Limón, pertenecían a esos países, y frecuentemente fueron las protagonistas de las luchas por el predominio marítimo. De estas, tal vez la más intensa, fue la surgida entre la flota de la UFCO y las restantes líneas navieras, ya que intentó ejercer, con bastante éxito, el monopolio de los servicios marítimos en el Puerto de Limón, a partir de finales de la década de 1920. Sin duda, el control de las instalaciones portuarias y del Ferrocarril al Atlántico, facilitó sus objetivos. Entre las principales líneas navieras británicas podemos mencionar a la *Royal Mail Steam Ship Co.*, La Compañía de Vapores Ingleses Atlas, la *Prince Line Steam Ship Co.* De las norteamericanas la de mayor relevancia fue la Gran Flota Blanca, integrada por la *Compañía El-*

92 MANUEL FRANCISCO JIMENEZ, *op. cit.*, pp. 88-89.

93 DEPARTMENT OF STATE, *Commercial op. cit.*, 1881, p.p. 101-104.

94 Además de la nacionalidad de las embarcaciones que visitaron los Puertos de Limón y Puntarenas hay otros factores como el tonelaje y el tipo de embarca-

ción que pueden demostrarnos mejor, cuál flota marítima era la más importante.

95 DESMOND C.M. PLATT, *Latin America and British Trade. 1806-1914, The Merchant Adventurers*, London, ADAM & CHARLES BLACK, 1972, p. 120.

96 *Ibidem*, p.p. 119-120.

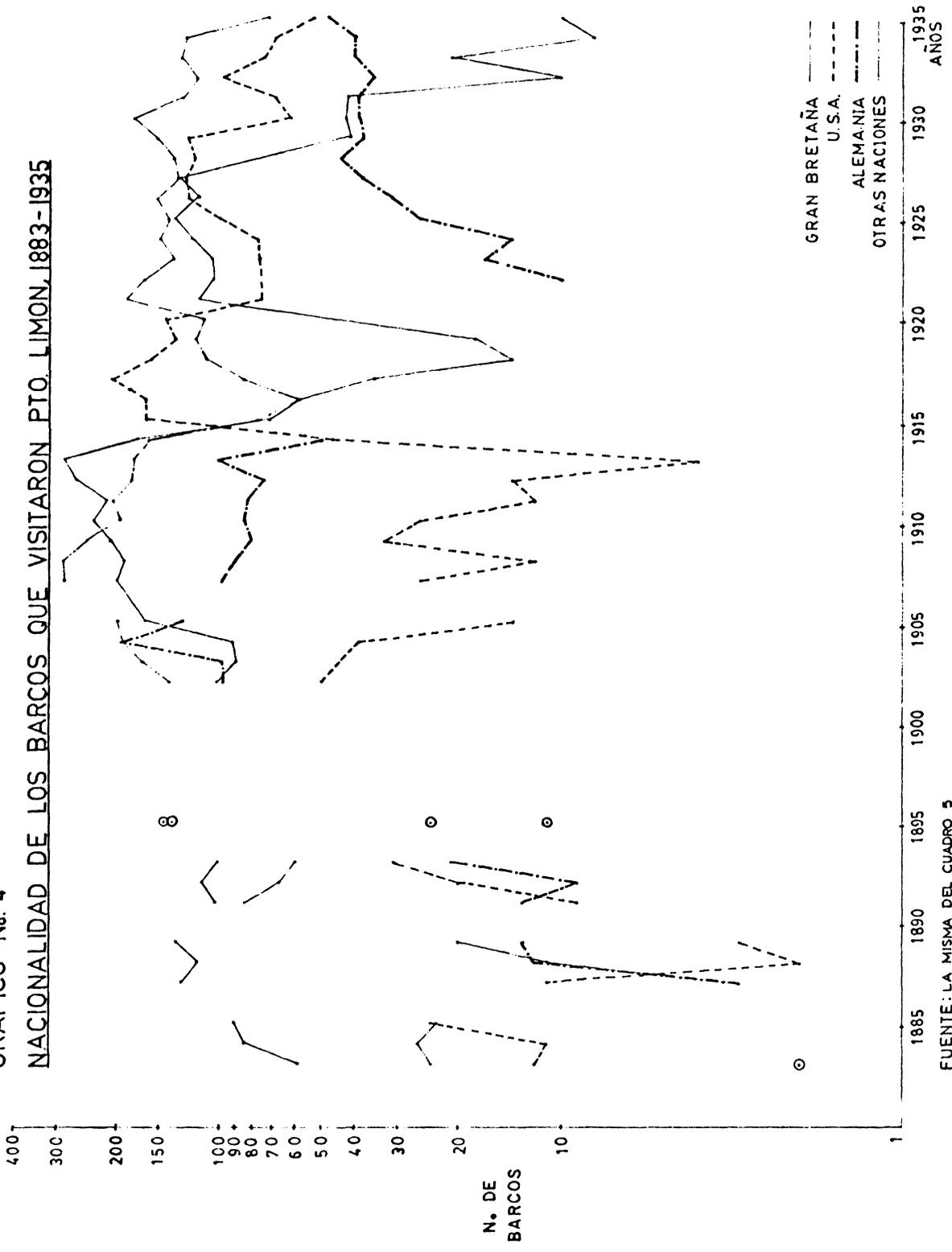
CUADRO 5

Número y Nacionalidad de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Limón (1883-1935)

Año	Gran Estados				Total	Año	Gran Estados				Total
	Bretaña	Unidos	Alemania	Otros			Bretaña	Unidos	Alemania	Otros	
1883	59	12	2	24	97	1909	219	33	81	247	580
1884	84	11	—	26	121	1910	235	26	85	197	543
1885	90	24	—	23	137	1911	215	12	83	205	515
1886	—	—	—	—	—	1912	265	14	75	182	536
1887	129	11	3	3	146	1913	287	4	103	180	574
1888	116	2	12	11	141	1914	176	47	52	163	438
1889	134	3	13	20	170	1915	72	166	—	79	317
1890	—	—	—	—	177	1916	59	165	—	58	282
1891	103	9	13	84	209	1917	35	207	—	85	327
1892	112	20	8	67	208	1918	14	160	—	109	283
1893	102	31	21	60	214	1919	18	135	—	118	271
1894	—	—	—	—	—	1920	53	144	—	111	308
1895	138	11	24	145	318	1921	115	76	—	186	377
1896						1922	104	76	10	166	356
1897						1923	105	77	17	136	335
1898						1924	121	78	14	150	363
1899						1925	134	101	26	141	402
1900						1926	116	123	31	152	422
1901						1927	130	127	38	131	426
1902	102	50	98	141	391	1928	79	119	44	136	378
1903	90	45	99	169	403	1929	41	123	38	151	353
1904	92	39	195	194	521	1930	43	62	39	178	322
1905	167	14	128	200	509	1931	42	69	39	129	278
1906	—	—	—	—	585	1932	10	98	35	116	259
1907	200	26	99	284	609	1933	21	74	40	128	263
1908	191	12	91	287	581	1934	8	69	40	124	241
						1935	10	53	48	72	183

FUENTE: Dirección General de Estadística.
Informe Estadístico (San José, 1883-1893).
Resumen Estadístico (San José, 1883-1910).
Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

GRAFICO No. 4
NACIONALIDAD DE LOS BARCOS QUE VISITARON PTO. LIMON, 1883-1935



FUENTE: LA MISMA DEL CUADRO 5

ders and Fyffes Ltd. y la Tropical Fruit Steamship Co., Ltd., propiedad de la UFCO. Y de las líneas navieras germánicas, la que más se destacó fue la Compañía Hamburguesa Americana⁹⁷.

En términos generales, podemos plantear que la flota inglesa predominó en el Atlántico, a lo largo de todo el período, debido en parte a los tempranos y sólidos vínculos que Costa Rica había establecido con los intereses británicos, aunque hay que tomar en cuenta que a partir de 1888, en que se fundó la UFCO, la participación real de la marina inglesa es inferior a la consignada por los datos, debido a que parte de la flota de esa empresa, navegaba con bandera británica, por conveniencia, a pesar de ser norteamericana.⁹⁸

El análisis detallado del Gráfico 4, nos demuestra que para los años en que tenemos información, antes de 1902, la mayor parte de los navíos que tocaron en el Puerto de Limón eran británicos. En 1903 y 1904, el número de embarcaciones alemanas superó al británico, pero en 1905, Inglaterra retomó la supremacía hasta 1914. La importancia alcanzada por la flota alemana, sobretudo de 1902 a 1914, en que ocupó el segundo lugar, puede ser resultado, como sucedió en otros países del continente, más que de un desplazamiento de la flota británica, de la reorientación de sus navíos hacia puertos y rutas marítimas más prometedoras para sus intereses, aunque eso implicara el ascenso de la competencia germánica.⁹⁹

En relación a la flota norteamericana, no solo ocupó el tercer lugar antes de la Primera Guerra Mundial, sino que tuvo una participación decreciente de 1902 a 1913. A partir de 1914 y hasta 1920, sus navíos alcanzaron el primer lugar.

De 1921 a 1927, con excepción del año de 1926, los barcos británicos se pusieron a la cabeza, pero a partir de 1928 iniciaron un descenso muy marcado hasta 1935. En este contexto, adquiere sentido una protesta formulada por diplomáticos británicos, para evitar que el café se trasladara en embarcaciones que no fueran exclusivamente de

esta nacionalidad.¹⁰⁰ Y la otra, solicitando las mismas exenciones en derechos portuarios que se habían otorgado a los buques de los países centroamericanos en 1925¹⁰¹.

La afluencia de navíos alemanes se reinició en 1922, y desde entonces presentó una tendencia ascendente hasta 1935.

De 1921 a 1927, con excepción del año de 1926, la flota norteamericana ocupó el segundo lugar en relación a Gran Bretaña. Pero a partir de 1928, aunque también tiende a disminuir su participación por la crisis que afecta a la economía mundial, obtiene el primer lugar, pues su descenso es mucho menos intenso que el británico.

Por último, la curva referente a los otros países, sólo logró superar de manera continua los países individualmente considerados a partir de 1921, lo que refleja la importancia o más bien el monopolio de la flota británica, norteamericana y alemana en el Puerto de Limón. Como veremos a continuación una situación semejante se presentó en el de Puntarenas.

b. *La nacionalidad de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Puntarenas (1883-1935).*

La mayor parte de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Puntarenas en el período de estudio, también provenían de Estados Unidos, Alemania e Inglaterra, pero a diferencia de lo ocurrido en Limón, la flota norteamericana ocupó el lugar más relevante, con la excepción de unos pocos años, en la década de 1920. La alemana obtuvo el segundo lugar antes de la Primera Guerra Mundial, mientras que a la británica le correspondió el tercer lugar a partir de 1920, salvo los años que van de 1924 a 1928, en que su flota fue la que visitó con mayor frecuencia el Puerto de Puntarenas (Véase Gráfico 5). El predominio de la flota norteamericana en el Pacífico no es tan sorprendente, si tomamos en cuenta que fue este océano, uno de los frentes donde Estados Unidos libró sus primeras batallas imperialistas.¹⁰²

97 ANA CECILIA ROMAN, *tesis cit.*, p.p. 138-144.

98 C.D. KEPNER y J.H. SOOTHILL, *op. cit.* p.p. 180-182.

99 D.C.M. PLATT, *op.cit.*, p.p.118, 119, 120.

100 MANUEL FRANCISCO JIMENEZ, *El convenio comercial entre Estados Unidos y Costa Rica, la política de tratados bilaterales en el continente americano,*

San José, Imprenta La Tribuna 1937, p.p. 88-89.

101 ANCR, SH, *Cajas de Relaciones Exteriores*, No.274, 17 de setiembre de 1925, s.f.

102 GEOFFREY BARRACLOUGH, *Introducción a la historia contemporánea*, Madrid, Editorial Gredos, 1971, p.p. 77,78.

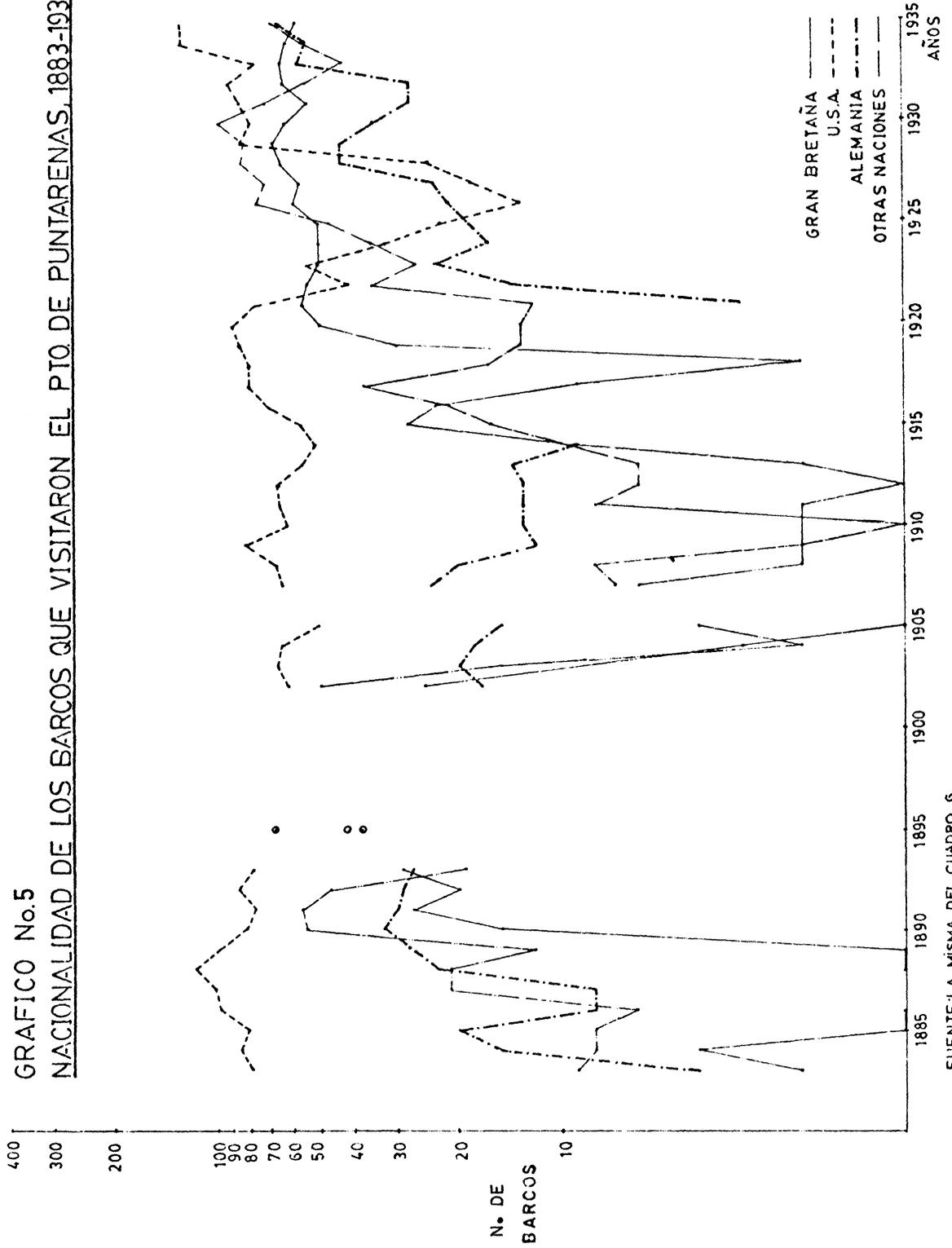
CUADRO 6

**Número y Nacionalidad de las embarcaciones que visitaron el Puerto de Puntarenas
(1883-1935)**

Año	Gran Estados				Total	Año	Gran Estados				Total
	Bretaña	Unidos	Alemania	Otros			Bretaña	Unidos	Alemania	Otros	
1883	2	80	4	9	95	1912	1	67	13	6	87
1884	4	86	15	8	113	1913	2	57	14	6	79
1885	1	82	20	8	111	1914	9	52	9	10	80
1886	1	99	8	6	114	1915	28	57	—	16	101
1887	—	103	8	21	132	1916	23	70	—	21	114
1888	1	117	23	21	162	1917	9	80	—	37	126
1889	1	99	27	12	139	1918	2	80	—	16	98
1890	15	83	33	55	186	1919	30	85	—	13	128
1891	27	78	30	57	192	1920	51	89	—	13	153
1892	20	87	29	47	183	1921	56	77	3	12	148
1893	29	79	27	19	154	1922	54	41	14	35	144
1894	—	—	—	—	—	1923	51	54	23	26	154
1895	38	68	—	—	147	1924	50	32	16	35	133
1901	—	—	—	—	171	1925	50	22	18	46	136
1902	25	63	17	50	155	1926	59	13	21	75	168
1903	7	67	20	15	109	1927	57	18	23	71	169
1904	3	65	18	2	88	1928	64	24	43	83	214
1905	1	51	15	4	71	1929	68	84	43	82	277
1906	—	—	—	—	97	1930	63	79	35	96	273
1907	6	65	24	7	102	1931	54	84	27	71	236
1908	2	68	20	8	98	1932	63	91	27	54	235
1909	2	83	12	2	99	1933	64	76	57	42	239
1910	2	63	13	1	79	1934	62	125	54	55	296
1911	2	66	13	8	89	1935	58	125	65	64	312

FUENTE: Dirección General de Estadística.
Informe Estadístico (San José, 1883-1893).
Resumen Estadístico (San José, 1883-1910).
Anuarios Estadísticos (San José, 1907-1935).

GRAFICO No.5
NACIONALIDAD DE LOS BARCOS QUE VISITARON EL PTO DE PUNTARENAS, 1883-1935



FUENTE: LA MISMA DEL CUADRO 6

Las tendencias mencionadas para el tráfico marítimo en general, también se aplican a la nacionalidad de las líneas navieras que hicieron escala en ese Puerto. La de mayor relevancia fue una firma norteamericana, la *Pacific Mail Steam Ship Co.*, la cual monopolizó el transporte marítimo por Puntarenas a lo largo de todo el período de estudio. También jugó un papel importante la Compañía de Vapores Alemanes Kosmos, vinculada a la Compañía Hamburguesa Americana. En cuanto a las líneas inglesas, cabe destacar a la *Pacific Steam Navigation Co.* y Compañía Suramericana, aunque su participación sufrió largas interrupciones.¹⁰³

Desde 1883 y hasta 1921, estuvo vigente en el Puerto de Puntarenas, el predominio de las embarcaciones norteamericanas, de manera bastante estable, a pesar de que la curva presenta fluctuaciones. A partir de 1922 y hasta 1926, con la excepción de 1923, el número de barcos estadounidenses que visitaron Puntarenas descendió, sin que hasta ahora hayamos podido encontrar una respuesta satisfactoria a ese cambio. De 1927 en adelante la participación norteamericana se recuperó, y a partir de 1929, recobró el predominio.

En cuanto a Alemania, su flota se mantuvo en segundo lugar hasta 1914. Esta posición tan relevante, es resultado en gran medida de la política británica de abandonar “los pocos prometedores servicios de la costa occidental de Centro y Sur América”¹⁰⁴ en busca de mercados mucho más lucrativos para su flota.

En 1922, se reinició la visita de las embarcaciones alemanas al Puerto del Pacífico, y aunque la curva presenta una tendencia ascendente, está matizada por fuertes fluctuaciones. La flota germánica no logró recuperar, al menos hasta 1935, la posición privilegiada de la pre-guerra.

En cuanto a la flota británica, la curva respectiva presenta variaciones muy bruscas hasta fines de la Primera Guerra Mundial. Después de 1920, la afluencia de los barcos británicos se mantiene a un nivel muy elevado y relativamente estable.

En el caso de Puntarenas, con más fuerza aun que en Limón, el tráfico marítimo es controlado mayoritariamente, por la flota de los tres países

mencionados, aunque a partir del período de entre-guerras hay una tendencia mayor a la participación de los navíos de otros países.

En síntesis, en cuanto al transporte marítimo, en el Atlántico más que desplazamiento, lo que se dio fue la sucesión alternada del predominio británico o norteamericano, en el número de las embarcaciones visitantes a lo largo del período de estudio. Por el contrario, en el Pacífico desde 1883 se reflejó un claro predominio de la flota norteamericana, con excepción de los años de 1922 y 1928, en que la británica logró la supremacía.

Estas particularidades del desarrollo de la participación de las flotas extranjeras en el movimiento marítimo del país, es resultado de las grandes ventajas acumuladas por Gran Bretaña, como potencia marítima de primer orden. A pesar de los notables progresos de la flota norteamericana, esta tendió a concentrarse en el sector del tráfico costero.¹⁰⁵

III-CONCLUSION

Como se analizó a lo largo del trabajo, la transición del predominio británico al norteamericano, en la economía costarricense, fue resultado, en parte, de los cambios ocurridos en el desarrollo del capitalismo internacional. Sin embargo, si comparamos el proceso de Costa Rica con el ocurrido en otros países de América Latina, llama la atención la solidez y la vigencia del capital británico frente al norteamericano, sobre todo en algunas actividades como la financiación del café.

La transición de la hegemonía británica a la norteamericana ocurrió a partir de 1880, en que adquirieron cierta relevancia las inversiones de Estados Unidos, y hasta aproximadamente 1930. Hacia ese año los intereses norteamericanos no sólo controlaban en su totalidad la actividad bananera, gran parte de la cacaofera, sino que también habían logrado desplazar a los británicos de algunos sectores en que tradicionalmente habían ejercido el dominio. Así, la explotación del oro y los minerales pasó a manos norteamericanas. El Ferrocarril al Atlántico y las instalaciones portuarias del Puerto de Limón eran arrendadas por la UFCO y la flota

103 ANA CECILIA ROMAN, *tesis cit.*, p.p. 134-138.

104 D.C.M. PLATT, *op cit.*, p. 119.

105 ERIC J. HOBSBWAN, “First Comers and Second

Comers”, en *Industrialización y Desarrollo*, Madrid, Alberto Corazón Editor, 1974, p.60.

de Estados Unidos predominaba en el Puerto de Puntarenas y en el de Limón, aunque con menos fuerza en este último caso. Además, en el estratégico sector de las finanzas públicas, para fines de la década de 1920, todos los préstamos a corto plazo se realizaban en el mercado financiero norteamericano, y lo que es aun más importante, ya más de una tercera parte de la deuda externa a largo plazo, era controlada por banqueros de Estados Unidos. Asimismo, en relación al sector comercial, desde fines del siglo XIX la mayor parte de las importaciones provenían de ese país, y a principios del XX, el mercado norteamericano comenzó a consumir más de la mitad de nuestras exportaciones.

A partir de 1930, el extraordinario avance del capital norteamericano en los sectores menciona-

dos, le permitió desplazarse hacia otras actividades tales como los servicios eléctricos y hacia sectores vírgenes como el de la navegación aérea y la distribución de la gasolina.

La gran importancia que tuvieron los intereses británicos y norteamericanos en nuestro país, les permitió influir en todos los órdenes de la vida económica y social y generar una gran dependencia del exterior, sobre todo en el caso del capital norteamericano. Las inversiones británicas fueron fundamentalmente indirectas y se restringieron a algunas actividades en particular. Por el contrario, las norteamericanas eran directas y buscaron constantemente nuevos campos de penetración.