

22.1



ISSN: 1409-469X

Diálogos

Revista
Electrónica de Historia



Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Universidad de Costa Rica

Enero -junio 2021

url: <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/index>



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

EDITORIAL
UCR

EVIDENCIAS CARTOGRÁFICAS COLONIALES DE LA FORMACIÓN GEOLÓGICA DE PUNTA ARENAS (COSTA RICA, 1595-1838)

Luz Mary Arias Alpizar
Oriester Francisco Abarca Hernández

Resumen

El accidente geográfico que es Punta Arenas se formó por colmatación en los últimos cinco siglos. Existen evidencias cartográficas de los siglos XVII y XVIII que muestran una pequeña punta con el topónimo de Punta del Palmar. También muestran la desembocadura del río de La Barranca en una ubicación distinta a la actual. Recientes estudios geológicos concluyen que la variación en el curso bajo del río Barranca es un factor en la formación de la barra de arena. Ello confirma la información presente en los derroteros del periodo.

Palabras clave: Puntarenas, Punta de Arenas, Punta del Palmar, Río Barranca, toponimia, cartografía antigua, piratería, piratas, bucaneros.

COLONIAL CARTOGRAPHIC EVIDENCE OF THE GEOLOGICAL FORMATION OF PUNTA ARENAS (COSTA RICA, 1595-1838)

Abstract

The geographical feature that is Punta Arenas was formed by siltation in the last five centuries. There is cartographic evidence from the 17th and 18th centuries that shows a small point with the toponym of Palmer Point. It also shows the mouth of La Barranca river in a different location than the current one. Recent geological studies conclude that the variation in the lower course of this river is a factor in the formation of the sand bar.

Keywords: Puntarenas, Punta Arenas, Palmer Point, Barranca river, toponymy, ancient cartography, piracy, piratas, buccaneers.

Fecha de recepción: 23 de octubre de 2020 • Fecha de aceptación: 29 de octubre de 2020

Luz Mary Arias Alpizar • Profesora e investigadora en la Universidad de Costa Rica, Sede Regional del Pacífico, con el grado de Asociada. Puntarenas, Costa Rica.

Contacto: luzmaryarias@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0237-8878>

Oriester Francisco Abarca Hernández • Profesor e investigador en la Universidad de Costa Rica, Sede Regional del Pacífico, con el grado de Catedrático. Puntarenas, Costa Rica.

Contacto: oriesteraabarca@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9918-7754>



INTRODUCCIÓN

Se presenta material cartográfico antiguo del golfo de Nicoya, precedido de una exposición y análisis del contexto en que se produjo: el antagonismo por la hegemonía mundial que se manifestó en el golfo de Nicoya, primero con la conquista española y, luego, con la guerra irregular que suponía la piratería. Tanto conquistadores como pitaras eran, claramente, invasores que llegaban por mar. Ambos elementos, colonización y piratería, fueron expresiones locales de la implantación y pugna de imperios coloniales a nivel global durante los siglos XVI, XVII y XVIII.

Los ataques locales representaban la manifestación de una pugna global. Teodoro Picado Michalski, internacionalizado por sus vínculos familiares y sus viajes, no se dejaba atrapar por escalas geográficas ideológicamente impuestas, como es el caso del *nacionalismo metodológico* y el *estadocentrismo* posteriores a la II Guerra Mundial. Al reflexionar sobre la lucha que provincias como Costa Rica y Nicaragua, y otras del reino de Guatemala, sostuvieron con los zambos y los mosquitos en los siglos XVII y XVIII, expresaba: “muchos verán tan solo un fenómeno aislado. Esa lucha en realidad era una fase de la que, por el predominio económico y el señorío de los mares, libraban los imperialismos británico y español” (Picado Michalski, 1967, 44). Su expresión bien podría traducirse a términos metodológicos para evitar confundir, como a menudo sucede en las ciencias sociales, la unidad de observación con la unidad de análisis:

Difícil es, en ocasiones, darse cuenta de que acontecimientos que afectan a nuestros países y que parecen, a primera vista, meramente locales, son en la realidad reflejo, secuela o episodios secundarios de la dinámica de la historia mundial. (Picado Michalski, 1967, p. 44)

En este contexto, los españoles fundaban ciudades que los piratas se empeñaban en destruir. Los primeros ingresaban por los puertos naturales que elegían usualmente ubicados en la boca de un río. Luego, cuando los conquistadores se convirtieron en criollos, los puertos continuaron siendo importantes para el comercio local y el exterior.

Los invasores españoles tomaron provecho de las condiciones y de los recursos naturales del golfo de Nicoya, tales como abundantes ensenadas y bahías que utilizaban como embarcaderos para el comercio local y regional. La región ofrecía maderas preciosas y otros materiales que utilizaban en los astilleros, en la construcción y reparación de barcos. Presentaba, además, adecuadas condiciones para la ganadería vacuna, porcina y mular (Botey Sobrado, 2000, p. 29). Tales recursos y condiciones también fueron aprovechados por los piratas para esconderse en las ensenadas, proveerse de agua y alimentos y asaltar a aldeas y ciudades. Acudían a medios como el saqueo, el incendio y la captura de habitantes. En diferentes años, Esparza fue una de sus víctimas.

Estos actos confluyeron con factores económicos, como el comercio de mulas con Panamá. Además, fomentaron movimientos migratorios a lo interno de la región, hacia el sector de los valles de Tubures (el área comprendida entre el río de La Barranca y el río Tubures o Naranjo), Aranjuez (el área entre el río Naranjo y el río Aranjuez) y Bagaces, transformándose de este modo el balance demográfico y económico hacia el sector noroeste en detrimento de la ciudad de Esparza. Esto último explica la importancia que cobraron los puertos de San Pedro del Palmar y de La Barranca, tanto en el comercio interno como en el externo.

Durante una gran parte del periodo colonial, la Punta del Palmar, con sus puertos de San Pedro del Palmar y de La Barranca, fue un área de movilización de personas y mercancías. Aparece este accidente geográfico en los mapas de los derroteros (o manuscritos que contenían cargas de navegación y textos sobre rutas marítimas) que los navegantes españoles, peninsulares y criollos utilizaban a lo largo del litoral pacífico americano.

La existencia de la Punta del Palmar, como un pequeño banco de arena, quedó registrada en algunos mapas levantados por piratas que navegaron por el golfo de Nicoya. En algunos casos, los piratas solo reprodujeron los mapas que habían obtenido de navíos españoles asaltados. Fue el caso de William Hack, quien realizó copias del derrotero robado por el pirata Bartholomew Sharp del barco español *Santo Rosario*. Sharp realizó el asalto cuando regresaba del golfo de Nicoya, en su ruta a la isla de La Plata (Burney, 1891, p. 135). La existencia de la Punta del Palmar, hoy la barra de arena denominada Puntarenas, así como la variación del curso bajo del río de La Barranca, o río Barranca según la toponimia actual, puede constatarse con base en algunos mapas del golfo de Nicoya, contenidos en derroteros de los siglos XVI, XVII y XVIII. Este material se presenta y analiza en la parte final de este artículo.

ASPECTOS DE GEOGRAFÍA HISTÓRICA

Es inusual que se distinga la ciudad portuaria de Puntarenas del accidente geográfico sobre el que se asienta. *Geografía ilustrada de Costa Rica*, libro de 1935, es una excepción. Al hacer el recuento de los cabos y puntas del litoral pacífico costarricense, menciona “Punta Arenas, con la ciudad y puerto de Puntarenas” (Trejos Hermanos Editores, 1935, p. 8). Tal distinción no era posible antes de 1765, dado que ese año marcó el inicio de la barra de arena, Punta de Arenas como el puerto elegido por la administración hacendaria borbónica para la exportación del tabaco josefino. El proceso de población fue una consecuencia de esa decisión. De modo que la existencia de Puntarenas como centro de población se originó en su uso como puerto natural. Gracias al comercio internacional y, en menor medida al interno, llegó a adquirir importancia económica y notoriedad. Como puerto, tiene dos claros antecedentes cercanos: los puertos y astilleros de La Barranca y de San Pedro del Palmar (Quirós Vargas, 1976, pp. 289-298).

Aunque podría pensarse que *Punta de Arenas* fue el topónimo original del accidente geográfico, no fue así: en el siglo XVI y hasta inicios del siglo XVIII, se denominó Punta del Palmar, por ser una prolongación del área donde se ha ubicado, durante siglos, la hacienda *El Palmar*, a cuyos habitantes se les llamaba *palmarejos*. Luego, desde al menos 1720, se denominó Punta de Arenas. El topónimo se transformó en Punta Arenas y se usó hasta el primer tercio del siglo XIX, y finalmente en Puntarenas, en los siglos XIX-XXI, usándose ya indistintamente para el accidente geográfico, el puerto y la ciudad.

Meléndez Chaverri afirma que un documento con fecha 17 de mayo de 1765, referente a una exportación de petacas de tabaco a Panamá (Meléndez Chaverri, 1956, p. 6; Quirós Vargas, 1976, p. 291), es el primero en que se menciona a Puntarenas. Agrega que “es casi seguro que el puerto había comenzado a utilizarse desde muy corto tiempo antes” y “a partir de esta primera referencia, dejan ya de mencionarse los nombres de otros puertos en las vecindades, y el de Puntarenas se constituye en el más importante de todos” (Meléndez Chaverri, 1956, p. 6). Según otra fuente, se empieza a citar a Puntarenas en documentos oficiales desde 1765 en una demanda contra Juan Rodríguez de Puga, por una deuda de 143 pesos que había recibido en préstamo para construir su lancha denominada *Santa María Barbarena* (Homenaje a la ciudad de Puntarenas al cumplir sus cien años de existencia, 1958, p. 28).

Sin embargo, hay con certeza al menos uno más antiguo y que tiene relación con la presencia de piratas en el golfo de Nicoya. Relata Cabalceta Zapata que, con la ayuda de entonces directora de la Sección Histórica de los Archivos Nacionales de Costa Rica, Luz Alba Chacón de Umaña, halló un documento emitido por José del Haya y Bolívar, en Esparza, el 13 de febrero de 1720, con ocasión de la llegada del pirata John Clipperton al golfo de Nicoya. Literalmente expresa:

Muy señor mío, hoy día de la fecha, como a medio día, llegó este correo de la Bahía de Caldera y dice que se vido una vela de embarcación pequeña en la Punta de Arena, y yo me hayo solo en esta ciudad, despacho a Bagaces por una compañía que asista en el Puerto de la Caldera. Los con quien despachar hoy y Vuestra Merced me avise para ejecutarlo. Dios guarde a Vuestra Merced. (en Cabalceta Zapata, 1974, p. 9)

Clipperton realizó su primera expedición al Pacífico en 1703, cuando acompañó a otro de los piratas de interés en este artículo: William Dampier. En 1719 Clipperton organizó su propia expedición al Pacífico.

Por la hacienda El Palmar discurre el río Naranjo, en cuya desembocadura, en el Estero de Chacarita, se ubicaba el puerto colonial de San Pedro del Palmar. Este se utilizaba ya en 1579 como embarcadero de naves que zarpaban hacia Panamá con productos costarricenses. Desde 1762, cuando Miguel Antonio de Unanué adquirió Confirmación y Título Real del “sitio Aranjuez” y el embarcadero del Palmar quedó dentro de su hacienda (*El Palmar*), se inició “una importante actividad económica por este pequeño puerto; tanto de exportación como de importación” (Quirós Vargas, 1976, p. 290).

Se afirma que Unanué descubrió el puerto de Punta de Arenas y que fue el primero en utilizarlo para exportar productos como tabaco o cacao a destinos como Acapulco o Panamá. No obstante, lo que Unanué descubrió fue, no el accidente geográfico, sino el uso de la barra de arena y del estero como puerto natural.

El puerto de La Barranca también comenzó a utilizarse en el siglo XVI para el comercio local y el exterior. Se ubicaba cerca de San Pedro del Palmar, aproximadamente a media legua¹ de distancia al este, en la boca del río de La Barranca, en el Estero de Chacarita. En este también ha desembocado el río Naranjo.

El patrón al que respondían San Pedro del Palmar y La Barranca fue común a otros puertos del siglo XVI de la provincia de Costa Rica. Desde mediados de dicho siglo, los españoles se empeñaron en fundar ciudades que dispusieran de un puerto natural para sus operaciones de conquista y colonización. Este, usualmente con un astillero, se establecía en la desembocadura de un río y, aguas arriba, preferiblemente en la margen izquierda² y a una legua o más, se establecía la *cybdad*. Dichos puertos se crearon y ubicaron, además, en función del comercio exterior. Por esta razón, fueron establecidos tanto en las costas del Mar del Norte (Caribe) como en las del Mar del Sur (Pacífico) (Quirós Vargas, 2003, p. 68).

Estas reglas prácticas para la ubicación de los puertos del siglo XVI solo se conocieron en suelo costarricense, como excepción La Caldera, pues este puerto fue ubicado dentro de una ensenada, en mar abierto, y no en la boca de un río. Cabe resaltar la importancia del litoral Pacífico, pues de las catorce ciudades y sus puertos fundados en territorio de la provincia de Costa Rica, siete tuvieron asiento en él, cinco en el Atlántico y dos en el Valle Central (Quirós Vargas, 2003, p. 68).

En este contexto, la construcción de embarcaciones era fundamental debido a la importancia de las comunicaciones por vía fluvial y marítima. Los españoles utilizaron el golfo de Nicoya para establecer astilleros, como ya se mencionó, frecuentemente en la boca de un río que servía de puerto natural. Entre estos astilleros pueden mencionarse, a modo de ejemplo, el de Nandayure y el de La Despensa. Puede servir de ilustración de lo anterior el relato del viajero inglés John Chilton, quien, sobre su viaje al golfo de Nicoya, escribió cerca de 1572: “de Sonsonate pasé a Nicoya, del reino de Nicaragua, en cuyo puerto construye el rey todos los navíos que van a las Indias y al Maluco” (Chilton, 1869, p. 450). Y el teniente de alcalde mayor, Diego Peláez, el 15 de enero de 1599 declaraba en el astillero de Nandayure que allí se estaban construyendo tres navíos: “el uno de armada, y otros dos medianos” de propiedad de vasallos españoles (Fernández Bonilla, 1881, p. 364).

La navegación marítima y la fluvial eran necesarias para comunicarse a lo interno, así como a lo externo, del golfo de Nicoya. Establecida la colonia, el comercio de bienes fuera de la región se realizaba, principalmente con Panamá, el resto de Centroamérica y Acapulco y, en menor medida, con otras regiones del Pacífico de la América española. Una parte de las fuentes que aquí se comentan, los mapas y derroteros del Pacífico americano, fue necesaria para que los españoles pudieran realizar sus operaciones de navegación sin las que no hubiera sido posible la conquista y la colonización.

PUGNA ENTRE IMPERIOS Y LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE NICOYA

La otra parte de las fuentes que se analiza proviene de poderes antagónicos a la hegemonía española. La competencia entre imperios explica la presencia de piratas desde el siglo XVI en el golfo de Nicoya. La pugna, ya global, de intereses materializada en el enfrentamiento entre imperios como el español, el inglés, el francés y el holandés, también fue experimentada—esto es, históricamente vivida— en el golfo de Nicoya. Entre sus más concretas expresiones históricas en este golfo, se cuenta el uso de ejércitos irregulares denominados corsarios, bucaneros o piratas, por parte, principalmente, de ingleses y franceses.

Ya en el siglo XVI había piratas en las costas del Pacífico americano. Francis Drake es quizá el más conocido. Una información, seguida en Panamá por orden de la Real Audiencia, trata sobre sus actuaciones en las cercanías de la isla del Caño en contra de un barco español. El 8 de mayo de 1579, el Alguacil Mayor mandó comparecer a Jusepe de Parraces para que declarase, como testigo, en esa causa. La nave asaltada iba cargada de “mercaderías de la tierra”: maíz, miel, zarzaparrilla y tablones para el abasto de Panamá. Parraces declaró que se había embarcado en Esparza, en el río de San Pedro del Palmar (Peralta y Alfaro, 1883, pp. 585-586; Romagosa Sánchez, 1934, p. 92).

Es interesante el comentario que al respecto hace Manuel María de Peralta: “salió del puerto de *San Pedro del Palmar*, a dos leguas de Esparza, o lo que es lo mismo, de la boca del río de la Barranca, pues con ambos nombres se le designa en una información que tenemos a la vista” (Peralta y Alfaro, 1883, p. 585). Peralta identificaba, pues, a San Pedro del Palmar con el de La Barranca, puerto natural que facilitaba el arribo de naves mayores (Quirós Vargas, 1976, p. 271). Sin embargo, San Pedro del Palmar estaba ubicado en la desembocadura del río Naranjo, no en la del río de La Barranca. ¿Por qué la confusión? Quizá se debió al hecho de que ambos ríos entonces desembocaban en el Estero de Chacarita, a una distancia, entre sí, de aproximadamente una legua. Además, desde ambos puertos, navegando por el Estero, podía alcanzarse la margen norte de la barra de arena entonces denominada la Punta del Palmar.

Ambos puertos, San Pedro del Palmar y La Barranca fueron cobrando importancia debido a que, desde inicios del siglo XVII, la población de la ciudad de Esparza fue extendiéndose hacia el valle de Tubures; esto es, el área entre los ríos La Barranca y Aranjuez. La apertura del camino de mulas hacia Panamá estimuló a los habitantes de Esparza a establecerse en los valles localizados al noroeste por la disponibilidad de tierras aptas para la cría de mulas, cuya demanda se había incrementado (Quirós Vargas, 1976, pp. 27, 41 y 291).

La piratería también jugó un papel importante en esos movimientos migratorios. Célebres piratas incursionaron en el golfo de Nicoya, tales como el capitán Bartholomew Sharp. Este llegó a la isla del Caño el 5 de mayo de 1681 e ingresó con sus bucaneros al golfo de Nicoya el 16 de ese mismo mes. En las próximas jornadas, los piratas de Sharp carenaron y repararon sus naves, y saquearon y quemaron Esparza.

A inicios de junio salieron del golfo, rumbo a la isla del Caño y el golfo Dulce (Ringrose, 1893, pp. 427-434; Gerhard, 1990, p. 152), con destino a la isla de la Plata. Este tipo de ataques podía pensarse acabarían en 1684, pues ese año en Ratisbona, las potencias europeas acordaron no emplear la piratería para dar golpes encubiertos. Sin embargo, su uso no cesó y los ataques piráticos siguieron produciéndose en el golfo de Nicoya, como de seguido se expone.

En agosto de 1683, el barco *Revenge*, del pirata John Cook, zarpó de Chesapeake. A bordo iban bucaneros como William Dampier, Lionel Wafer, Edward Davis y Ambrose Cowley. Los bucaneros se apoderaron de un navío danés al que rebautizaron *Bachelor's Delight*. Cook fue designado su capitán. Este y el capitán del *Nicholas*, el pirata John Eaton, llegaron al golfo de Nicoya, provenientes de Sudamérica, a mediados de julio de 1684. Cerca de Cabo Blanco, Cook murió a bordo (Burney, 1891, p. 174). Su cuerpo fue llevado a tierra para darle sepultura. Los piratas aprovecharon esa ocasión para tomar presos a dos mestizos. Estos los condujeron a una estancia ganadera. Allí fueron descubiertos, y casi capturados, por un grupo de entre cuarenta y cincuenta españoles. Estuvieron en el golfo cerca de dos semanas, proveyéndose de madera y de agua en el campo. Fernández Guardia (2006) narra, en sus *Crónicas coloniales de Costa Rica*, en el capítulo “Los piratas en Nicoya” (pp. 107-113), las incidencias de esta incursión. Los piratas partieron hacia el puerto nicaragüense de Realejo el 30 de julio de 1684. El día anterior, en remplazo del fallecido Cook, Davis fue designado capitán del *Bachelor's Delight*. Este barco tomó rumbo al sur y llegó, el 24 de setiembre de 1684, a la isla de La Plata (también conocido por los piratas como *Drake's Island*). Allí se reunió con el *Cygnets*, a cargo del capitán Swan, el cual había completado su tripulación en el golfo de Nicoya con un grupo de bucaneros que habían cruzado el istmo hasta ese punto (Russell, 1889, p. 58). A inicios de julio de 1685 el grupo compuesto por los piratas de los capitanes Davis, Swan y Grognet atacaron Remedios, en Panamá. Posteriormente, en julio de 1685, un grupo de 341 *flibustiers* se separó de Davis y bajo el mando del capitán François Grognet atacó sitios como Realejo y Nicoya. El 7 de abril de 1686, junto con el capitán Townley, saqueó Granada, incendiando las casas. El 23 de enero de 1687, Grognet se encontró en el golfo de Nicoya nuevamente con el contingente de Townley, pero por la muerte de este, ahora era capitaneado George Hout. Allí permaneció Grognet un mes, causando daños y destrucción (Marley, 2008, p. 304-308; Dampier, 1699, p. 112- 114, 137-139, 215; Burney, 1816, p. 262-269; Smith, 1837, pp.1-10). Él y sus *flibustiers* saquearon y quemaron los pueblos de Nicoya y Nicopayasa, llevándose a “35 indios de todo sexo y edad de los pueblos de Cabo Blanco, Cangel, Santa Catalina y Chira”, que luego dejaron en tierra al hacerse a la vela (Fernández Bonilla, 1881, p. 106).

Las incursiones piráticas de la década de 1680, que arrasaron Esparza y otros lugares del golfo de Nicoya, están entre los motivos de la migración de sus habitantes hacia los valles de Bagaces y Abangares (De la Haya Fernández, 1886, p. 485; Quirós Vargas, 1976, p. 27). La magnitud fue tal que en 1688 algunos vecinos del valle de Bagaces solicitaron formar un sitio, villa o ciudad allí, independiente de la provincia de Costa Rica (Fernández Bonilla, 1907, p. 477).

Los peticionarios se referían a la ciudad de la que provenían como “la ciudad que fue de Esparza” (Fernández Bonilla, 1907, p. 490). En realidad, esta se encontraba despoblada. Así la describe fray Mateo Votello de Rivera, cura y vicario de la ciudad de Espíritu Santo y su jurisdicción, en 1688:

...está inhabitable la ciudad de Esparza, tanto que en más tiempo de tres meses que estuve de pie derecho, no acudió persona ninguna a dicha ciudad por causa de estar quemada del pirata francés, y tan montuosa que a caballo ni a pie se puede entrar, por cuya causa ni mi antecesor ni yo coloco el santísimo sacramento más ha de tres años, y en conclusión la muerte despobló la ciudad de Esparza, pues murieron los viejos que la habitaban, que los demás siempre fueron por accidentes... (Fernández Bonilla, 1907, p. 492)

El problema del despoblamiento continuó. En 1779 el gobernador de Costa Rica, Tomás de Acosta, visitó diferentes lugares de la provincia para tomar conocimiento práctico del terreno, sus poblaciones y otros aspectos. Según su informe de esa visita, la ciudad de Espíritu Santo de Esparza se ubicaba aproximadamente a cuatro leguas de La Caldera, pero que, por las invasiones de piratas holandeses e ingleses, “se despobló, de modo que solo hay en el día de 30 a 40 familias de negros y mulatos” (Fernández Bonilla, 1889, 450).

A los efectos migratorios inducidos por las incursiones piráticas, se agrega el auge del tabaco, el cual desde la segunda mitad del siglo XVIII impulsó a muchas familias a vender sus haciendas ganaderas y a trasladarse al Valle Central (Quirós Vargas, 1976, p. 33). Desde 1765, se produjo la gradual consolidación de Punta Arenas como el puerto de altura de los exportadores de tabaco del Valle Central y luego, el de los exportadores de café, principalmente a partir del decenio de 1830. Puntarenas es una creación, tanto del gobierno colonial en su última fase, como del republicano independiente, en su alborada. De modo que el nacimiento de Puntarenas, en el siglo XVIII, respondió a causas económicas y políticas.

Desde 1752 las actividades de exportación de tabaco y otros productos, destinados principalmente a Panamá, y el transporte de pasajeros se realizaban por el puerto de La Barranta. Su astillero, de acuerdo con Quirós Vargas, se ubicaba a una legua, aguas arriba, de la desembocadura del río homónimo, en la jurisdicción de la ciudad de Espíritu Santo de Esparza³ y posiblemente en la margen izquierda del río, en la confluencia de los ríos Esparza y La Barranta, en el área de Las Caras o Pan de Azúcar. Este es el lugar donde, se hipotetiza, estuvo la antigua ciudad de Espíritu Santo, fundada por Alonso de Anguciana de Gamboa, gobernador interino de Costa Rica.

Sin embargo, en 1766 las actividades se desplazaron de manera oficial al puerto de Punta de Arenas (Quirós Vargas, 1976, p. 42), como efecto del comercio del tabaco administrado estatalmente. El primigenio puerto de Punta de Arenas estaba relacionado con el puerto fluvial de La Barranta, pues en las cercanías de la desembocadura del río La Barranta, en El Estero de Puntarenas, a un lado y *sobre la barra de arena en crecimiento*, ya se utilizaba desde al menos 1765 (Quirós Vargas, 1976, p. 294).

LA VARIACIÓN DEL CAUCE DEL RÍO BARRANCA Y LA FORMACIÓN DE LA BARRA DE ARENA

El cauce del río La Barranta varió sucesivamente su rumbo por causas tectónicas. Los paleocanales que a su paso dejó así lo atestiguan (Denyer, Cárdenas y Kruse, 2004, pp. 45-59). El desplazamiento del cauce de oeste a este permitió la acumulación de sedimentos y la formación gradual de la barra de arena, durante un periodo que los investigadores Denyer, Cárdenas y Kruse (2004) calculan en 500 años, con una tasa de crecimiento lateral de alrededor de 14 metros por año. A partir de 1948 la barra de arena bajó “considerablemente su tasa de progradación hacia el oeste, llegando a ser prácticamente muy baja e incluso nula” desde entonces, debido a la actividad antrópica (Denyer, Cárdenas y Kruse, 2004, pp. 50 y 57). Entre las obras construidas cabe destacar los malecones en el Barrio El Carmen, de finales del decenio de 1940 e inicios del de 1950 (Puntarenas y el nuevo régimen, 1952, pp. 19 y 32).

La investigación de Denyer, Cárdenas y Kruse tiene diversos antecedentes. Así, en un ensayo, publicado en diversas entregas en el *Diario de Costa Rica*⁴, expresaba Romagosa Sánchez, a finales de 1922:

La península de Puntarenas fue formada indudablemente por la acción conjunta de los ríos Naranjo y Barranta, y esta formación se apresuró después que el Barranta hubo cambiado de curso. Hay señales inequívocas de que dicho río, en época muy remota, desembocó en el Estero y que, por alguna avenida en aquellos tiempos de diluvios, tomó el cauce que hoy tiene. (1922, p. 5)

Pero Romagosa Sánchez creía que la variación en el curso del río Barranta había ocurrido con anterioridad a la llegada de los españoles al golfo de Nicoya, en tiempos prehistóricos.

En 1955 se publicó en la revista *Costa Rica de Ayer y Hoy* un artículo cuyo título es interesante “¿Existía Puntarenas a la llegada de los españoles?” Afirma el autor anónimo que Gonzalo Fernández de Oviedo, en sus memorias, expresa que “los de Chara⁵ eran de otra lengua diferente de la de Chira⁶. Hablaban sin duda náhuatl, pues Chara es *Xalla* (Arenales) y su cacique Nari, *Nali* (El del Otro Lado), y dijo que ellos teñían de negro con *nanzi* [nances] que es también palabra náhuatl”. A partir de ese texto se plantea: “¿No podría ser que Nari viviera en el promontorio o muñón de arena, que posiblemente ya para esa época sobresaliera de la tierra firme por lo menos hasta donde hoy llamamos *La Y Griega* o el *Suich*⁷ [sic]?” (¿Existía Puntarenas a la llegada de los españoles?, 1955, p. 13).

El 17 de setiembre de 1958 de nuevo salió a relucir el tema en la prensa, en un artículo anónimo publicado en *La Nación*. Se preguntaba el articulista: “¿A cuántos años alcanza, pues, la existencia de la punta de arenas?” y expresaba que era muy probable que para el momento del descubrimiento la barra de arena no existía, argumentando que “de haber sido siquiera un hermoso banco de arena digno de mención,

Andrés de Cereceda que tan prolijo fue en sus crónicas, no la hubiera ignorado en sus memorias del recorrido que por el litoral del Pacífico hiciera en 1522 con los descubridores”. Puesto que entre ese año y 1765, cuando ya se menciona a Punta Arenas en los documentos, hay 243 años, asume que el proceso de formación de la barra debió de ser muy rápido. Y conjetura que:

...primero debió [de] existir un muñón saliente de la tierra firme, adherido al sitio que hoy llamamos La Chacarita. Al frente debieron [de] aparecer los bancos de arena de raquífica estructura como para que el español descubridor se fijara en ellos. Y como todo era maleza verde e impenetrable sus ojos si lo vieron no le dieron importancia. Al correr del tiempo aquellos bancos fueron tomando solidez al rellenarse con los sedimentos y arena que arrastraban los ríos que desembocan en el estero hasta unirse con aquel muñón de tierra firme, operación que debió [de] verificarse en el sitio que hoy llamamos La Angostura. ([Homenaje a la ciudad de Puntarenas al cumplir sus cien años de existencia, 1958](#), p. 28)

González Viquez (1933) es categórico cuando afirma que “Puntarenas –es decir, la lengüeta de arena– no existía al tiempo de la conquista” y agrega que Fernández de Oviedo “no la menciona ni figura en el croquis que dibujó”. Y comenta que el derrotero que, en 1684, Perú comunicó a los navegantes de las costas del Pacífico, a pesar de que describe el golfo de Nicoya en múltiples detalles, “tampoco habla de la Punta, ni del Estero” (p. 7).

La opinión más antigua sobre el tema quizá es la Amador Salcedo. En 1914 planteó la hipótesis de que el golfo de San Vicente, nombre que los primeros exploradores españoles Gaspar de Espinoza y Juan de Castañeda pusieron en 1519 a un pequeño golfo a la entrada del golfo de Nicoya, pudo ser “la ensenada interior de Puntarenas” ([Amador Salcedo, 1914](#), p. 5), de acuerdo con la descripción que hace Fernández de Oviedo (1855, p. 11). Imagina Amador Salcedo que “el Estero debió [de] formar una magnífica ensenada interior. La Boca del mismo, más amplia y más profunda, semejó, de seguro, la abertura de un golfo. La Punta, nombre con el cual se conocía Puntarenas, probablemente terminaba en las inmediaciones de la Iglesia” ([Amador Salcedo, 1914](#), pp. 5 y 6). Y después de presentar sus argumentos, llega a la conclusión de que “todo, pues, contribuye a fortalecer la conjetura de que el golfete de San Vicente donde estuvo la expedición del Alcalde Mayor Espinoza y en el cual se encontraron Gil González y Andrés Niño, es la ensenada interior de Puntarenas” ([Amador Salcedo, 1914](#), p. 6).

Es probable que el golfete de San Vicente fuera más bien el sector del golfo de Nicoya que es la gran ensenada que se extiende desde Corralillo hasta el extremo más occidental de la barra de arena (La Punta) y desde la cual se observan, al oeste, varias islas, como San Lucas, Zopilote, Muertos, Patricia, Pájaros, Comercio, Jesusita y Negritos.

LOS VESTIGIOS DOCUMENTALES

De estos antecedentes quedan vestigios documentales, entre los que cabe considerar los mapas y derroteros que creaban y usaban tanto los navegantes regulares como los piratas. Su utilidad en la triangulación de fuentes es innegable, como sugiere el caso de la formación geológica de Punta de Arenas. Existen documentos antiguos que son evidencia del viejo curso del río La Barranca y de la existencia de la Punta del Palmar.

Un derrotero publicado cerca de 1699 y cuya autoría se ha atribuido a Pedro Fernández de Quirós y a sus compañeros Antonio de Bea, Luis Báez de Torres, Bartolomé Nodel y Gonzalo de Nodel, contiene un mapa revelador, que muestra “la ensenada de Nicoya desde Cabo Blanco a la Herradura” (Fernández de Quirós, de Bea, Báez de Torres, Nodel y Nodel, circa 1699) (Ver Figura 1). Se aprecia la Punta del Palmar al noroeste de Caldera y al noroeste de aquella, la desembocadura del río de La Barranca. No es esta la ubicación actual de dicho río. Pero no se trata de un error del cartógrafo, como sugieren los estudios geológicos ya citados. El derrotero de Fernández de Quirós se debe datar entre 1595 y 1606, cuando realizó sus viajes expedicionarios por el océano Pacífico y en todo caso, no después de 1614, pues ese año falleció.

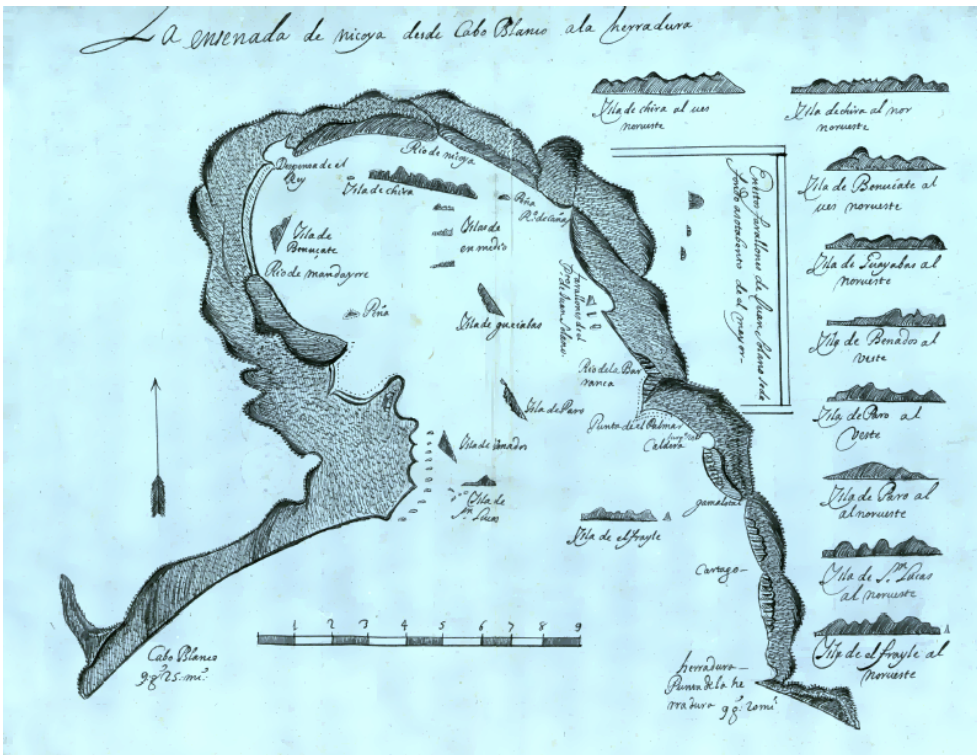


Figura 1. Mapa 1: El golfo de Nicoya según Pedro Fernández de Quirós (entre 1595 y 1606). Fuente: Fernández de Quirós et al. (circa 1699)

La información respecto a la Punta del Palmar y la ubicación de la desembocadura del río La Barranca, en el mapa 1, se puede triangular con otra fuente correspondiente al mismo periodo de finales del siglo XVII e inicios del siglo XVIII. En el libro *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, editado por Ortiz Sotelo (1998), se describe el recorrido desde Cabo Blanco hasta Herradura en el siguiente orden: Santo Domingo (Lepanto), río Cangel, río Nandayure, el camino a Nicoya, río de la Despensa del Rey, río Tempisque, río Cañamazo, El Hato, Juan Solano, río Barranca, Punta del Palmar, Caldera, Mesa de Macotela, río Cartago (Grande de Tárcoles) y Herradura (p. 54). Es claro que, en ese recorrido costero, descendiendo en sentido sureste, la *Punta del Palmar* se localiza antes de la desembocadura del río Barranca. Este dato concuerda con mapas de los siglos XVII y XVIII.

Basil Ringrose (circa 1653-1686) fue parte del primer grupo de piratas ingleses en navegar al sur del Cabo de Hornos de oeste a este (Quinn, 1992, p. ix). Es autor de un derrotero del Mar del Sur, escrito muy probablemente entre finales de marzo de 1682 y setiembre de 1683 (Howse y Thrower, 1992, p. 265). Junto con otros piratas, entre ellos Bartholomew Sharp, Ringrose cruzó a pie el istmo de Darién. Usando canoas indias capturaron naves españolas cerca de la ciudad de Panamá, entre ellas la que tomaron como su buque insignia: *Trinity* (Gosse, 2007, pp. 161-162). Luego de 18 meses en las aguas del Pacífico, regresaron a Inglaterra bordeando el Cabo de Hornos. Ringrose murió el 19 de febrero de 1686, contándose entre las bajas que sufrió ese día el pirata Swan, capitán del *Cygnets*, en la toma de la ciudad de Santa Pecaque, en México (Van den Boogaerde, 2011, 161).

La fuente principal de Ringrose fue un derrotero en castellano que contenía mapas de la costa del Pacífico, que Sharp obtuvo de un barco español que asaltó (Ver Figura 2). Sharp había carenado y reparado su barco en la bahía de La Caldera, tomando para ello por la fuerza a algunos de los carpinteros locales, y había saqueado Esparza, antes de salir del golfo de Nicoya, rumbo a la isla de La Plata, en cuyo trayecto, el 29 de julio de 1681, asaltó el navío español *Rosario* (Serrano Mangas, 1984; Lloyd, 1956; Ayres, 1684) frente a Cabo Pasado (Ecuador), del cual tomó “un gran libro repleto de cartas de navegación y mapas, que contenían una precisa y exacta descripción de todos los puertos, sondajes, ríos, cabos y costas del Mar del Sur y todas las navegaciones realizadas por los españoles en ese océano” (Burney, 1891, p. 136). El manuscrito robado por Sharp fue una de las principales fuentes del atlas de Ringrose, así como del derrotero de otro pirata y cartógrafo inglés, William Hack (1655-1708).

Debe considerarse, además, que otra fuente de Ringrose fue, sin duda, su propia observación. Ringrose estuvo en el golfo de Nicoya desde el 6 de mayo de 1681 hasta el 30 de ese mismo mes. En dos de sus mapas presenta la barra de arena y en uno de ellos la denomina “Pta. del Palmare” (Punta del Palmar) (Ver Figura 3) (Howse y Thrower, 1992, pp. 20 y 107). Si bien la desembocadura del río La Barranca aparece al noroeste de dicha punta –y no al sureste, como se localiza actualmente–, ello se debe a que el cartógrafo la observó en la posición que entonces tenía, a unos

tres kilómetros al noroeste de la actual, en las proximidades de las instalaciones de la fábrica de la compañía FERTICA (Denyer, Cárdenas y Kruse, 2004, pp. 54, 55 y 57).

En el mapa 3, Ringrose muestra el río de La Barranca con su desembocadura al noroeste de la Punta del Palmar, la primitiva punta que dio origen a la flecha de Puntarenas.

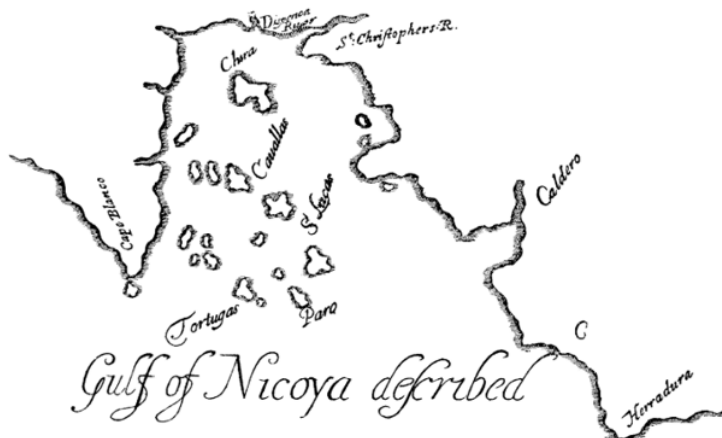


Figura 2. Mapa 2: El golfo de Nicoya según Basil Ringrose (entre 1682 y 1683).
Fuente: Ringrose (1893, p. 432).



Figura 3. Mapa 3: El golfo de Nicoya según Basil Ringrose (entre 1682 y 1683).
Fuente: Howse y Thrower (1992, p. 107).

William Hack (1655-1708), por su parte, confeccionó varias copias a mano de la traducción al inglés del derrotero español robado por Sharp. Las dos primeras datan de 1683 y 1684, respectivamente, y fueron dedicadas, por el mismo Sharp, al rey Carlos II (Burney, 1891, p. 136). En total, se conservan trece copias, una de las cuales, de 1685 y compuesta de 149 mapas laboriosamente dibujados a colores, se encuentra en el *National Maritime Museum* (Greenwich, Londres).

Entre los mapas contenidos en el atlas de 1685, copiado por Hack, aparece uno (Ver Figura 4) que describe el golfo de Nicoya y que, además, muestra las distancias, en leguas, entre diferentes puntos. De acuerdo con ello, entre la bahía de Caldera y la Punta del Palmar la distancia era de tres leguas⁸, lo que equivale a unos 16,5 km, que es aproximadamente la distancia real actual entre dicha bahía y el punto medio de la barra de arena.



Figura 4. Mapa 4: El golfo de Nicoya según William Hack (1685). Fuente: Hack (1685).

Tanto en el mapa de Ringrose (mapa 3) como en el de Hack (mapa 4), la Punta del Palmar aparece ubicada al noreste de la isla Paro (su topónimo actual es *Guayabo* o *Aves*) y al noroeste de las islas Frailes (Negritos), ubicación que casi corresponde a la actual de la barra de arena. William Dampier, famoso marino

que circunnavegó el mundo dos veces y naturalista, también es autor de un derrotero de las costas de América de inicios del siglo XVIII. Después de haber incursionado en el golfo de Nicoya en la década de 1860, Dampier regresó a este unos años después (Ver Figura 5). Salió de Irlanda en setiembre de 1703. Dobló el Cabo de Hornos en enero de 1704 y a mediados de agosto de ese año ancló en el golfo de Nicoya. En el *Dragón*, sus hombres capturaron un barco español, con seis carpinteros y calafateadores locales, a los que obligaron a reparar otro de sus barcos: el *St. George*. Allí estuvo hasta el 23 de setiembre de 1704 (Burney, 1816, p. 440; Russell, 1889, p. 127; Funnell, 1707, p. 69).

El mapa 5, tomado del derrotero de Dampier, muestra el golfo de Nicoya y en él puede apreciarse la Punta del Palmar (*Point Palmer*) como una pequeña afloración de arena y, al norte, la desembocadura del río de La Barranca.



Figura 5. Mapa 5: El golfo de Nicoya según William Dampier (entre 1701 y 1704). Fuente: Dampier (entre 1701 y 1704).

Todavía a finales del siglo XVIII, en un croquis del Golfo de Nicoya (Ver Figura 6), se muestra la desembocadura del río La Barranca al norte de la Punta del Palmar, y frente a esta, al sur, las islas del Fraile (Negritos). Este croquis parece haberse basado, o incluso haber reproducido, el de Fernández de Quirós de cerca de 1699.

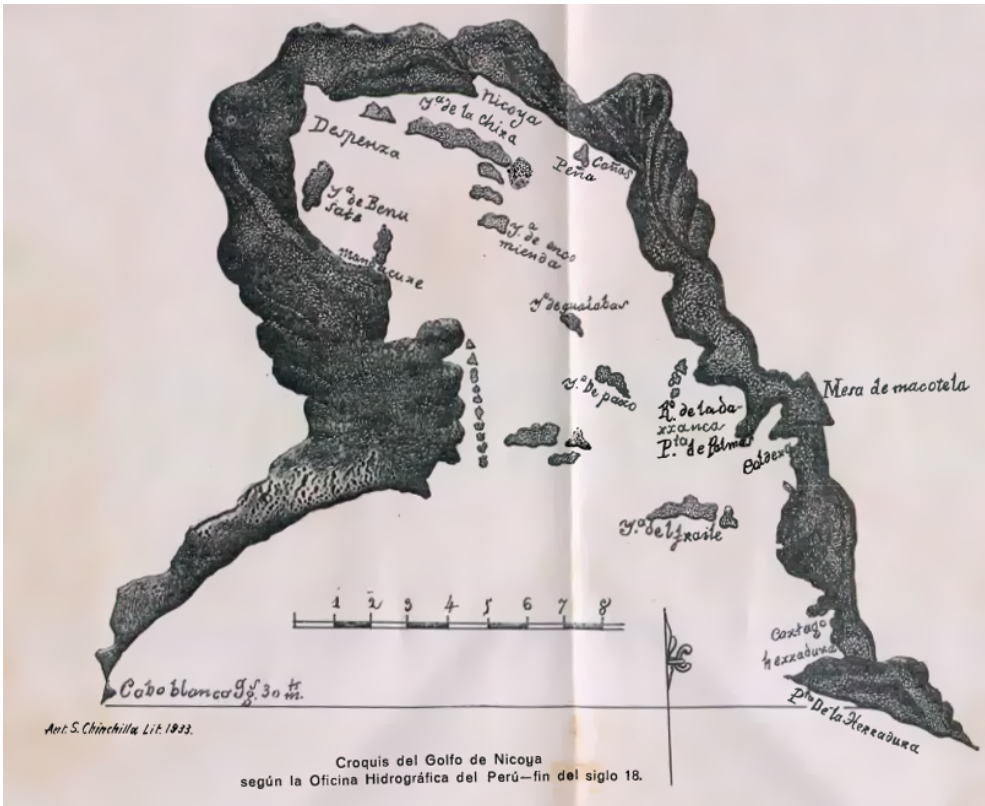


Figura 6. Mapa 6: El golfo de Nicoya según la Oficina Hidrográfica de Perú (fin del siglo XVIII). Fuente: González Víquez (1933, pp. 96 y 97).

Sin embargo, ya en 1838 no solo la toponimia había cambiado sino también la ubicación del río de La Barranca, como se muestra en la Figura 7, levantado ese año por el capitán británico Edward Belcher (1799-1877).

A la hora de valorar estas fuentes, cabe advertir que la cartografía de Costa Rica estuvo muy poco desarrollada hasta mediados del siglo XIX. Los mapas eran imprecisos y con numerosos errores. Un aporte que Alexander von Frantzius reconoce como valioso es precisamente la orden del Almirantazgo inglés de levantar la carta hidrográfica de todo el Istmo Centroamericano, entre cuyos productos está el mapa de Belcher de 1838 (Frantzius, 1919, pp. 2-7).

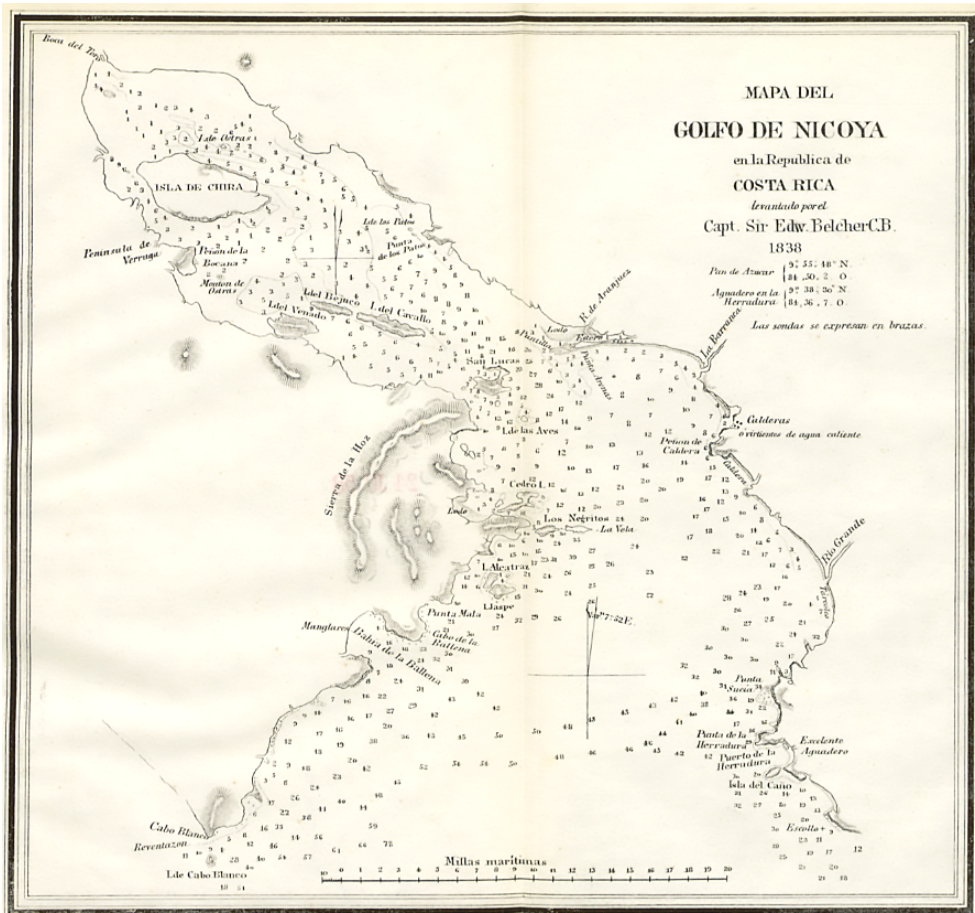


Figura 7. Mapa 7: El golfo de Nicoya según Edward Belcher (1838). Fuente: Molina (1851, pp. 56 y 57).

CONCLUSIÓN

La lucha entre imperios en los siglos XVI, XVII y XVIII y el uso de fuerzas irregulares explican la presencia de piratas en el Pacífico americano. La captura que hicieron de derroteros de barcos españoles y su propio levantamiento de mapas hacen posible constatar el registro cartográfico del accidente geográfico denominado, sucesivamente, Punta del Palmar, Punta de Arenas, Punta Arenas y Puntarenas.

Estos mapas muestran también el río de La Barranca, con una desembocadura al norte de la Punta del Palmar, en el Estero de Chacarita. Recientes estudios geológicos han venido a confirmar la veracidad de la sospecha de muchos autores del pasado, de que el curso bajo del río Barranca había variado, estableciéndose en su ubicación actual.

Lo anterior apunta a la importancia de la cartografía antigua en la triangulación de fuentes y en la colaboración entre disciplinas en la representación metódica de la realidad.

NOTAS

- 1 Una legua castellana común equivale a 6.666 y $\frac{2}{3}$ varas. Al haberse establecido en el año 1849 la equivalencia de la vara castellana en 0,83591 m., la distancia de la antigua legua castellana común resultó en 5.572,73 m. o bien, 5,572 km. Era la medida terrestre que se utilizaba en la época de la conquista del Pacífico Seco Central costarricense y se siguió usando en la colonia. Incluso en España se mantuvo, aun cuando llegó a estar derogada durante algún tiempo, como la usada en la medición de caminos, pues por ley de 26 de enero de 1801 se la declaró legua legal moderna ([Caballero, 1844](#), p. 352).
- 2 La margen izquierda de un río corresponde a aquella que queda a mano izquierda cuando se navega aguas abajo, buscando la desembocadura. A contrario sensu, si se va aguas arriba, la margen izquierda se ubica a mano derecha.
- 3 Afirma Quirós Vargas ([1976](#)): “En esa época la influencia de las mareas se debe [de] haber prolongado por lo menos una legua aguas arriba del río; porque en 1590 se menciona el Astillero del río La Barranca. De hecho, esto permitió el establecimiento del puerto en la boca de dicho río, facilitando el arribo de naves mayores”. (pp. 22, 23, 42, 271, 278 y 291).
- 4 La primera entrega de su ensayo “Nuestro puerto del Pacífico”, la hizo en el número del 26 de noviembre de 1922 y la décima y última, en el número del 16 de febrero de 1923. En 1934 Romagosa Sánchez publicó un texto similar. Refiriéndose al río Barranca expresa: “Se cree que este río en época prehistórica desembocó en el Estero de Puntarenas y que algún cataclismo lo hizo cambiar de curso. Hay vestigios todavía de su antiguo cauce. Después de este cambio, las arenas del Barranca por un lado y las de Ciruelitas y Naranjo, por el otro, cuyas corrientes discurren hacia el oeste, fueron formando paulatinamente, la península arenosa, que le da nombre a la provincia y en la que está asentada la ciudad de Puntarenas capital de la misma” (p. 90).
- 5 Chara es la isla de San Lucas ([Molina Montes de Oca, 2015](#), p. 37; [Romagosa Sánchez, 1934](#), p. 90).
- 6 Es cierto que Fernández de Oviedo afirmó que los habitantes de Chira hablaban una lengua distinta de la de los de Chara. Pero él mismo aclara que Chara era “la que los chripstianos llaman Sanct Lúcar”. Y afirma que “estos indios de Chara son de otra lengua diversa, y entiéndense algo con la de Cueva, porque con la plática que tienen con los chripstianos, la han aprendido. Bojará la isla de Chara en su circunferencia cuatro leguas”. ([Fernández de Oviedo, 1853](#), p. 110)
- 7 Derivación de la palabra inglesa switch: aparato para hacer o interrumpir la conexión en un circuito eléctrico. La calle del switch se asumía como el límite entre la ciudad de Puntarenas y Pueblo Nuevo. En ella había un aparato de vía que permitía el desvío del ferrocarril, cerca de la estación.
- 8 Ha existido una diversidad de valores asignados al término legua. Por ejemplo, una legua inglesa terrestre, desde 1592, equivale a aproximadamente tres millas. A su vez la milla terrestre equivale a 1.609,3426 metros. De modo que la legua inglesa terrestre equivale a cerca de 4.827,0278 metros. Es posible que la versión en inglés del derrotero español haya convertido las leguas castellanas a leguas inglesas, pero también es posible que haya mantenido la medida española que era la legua geográfica, usada en mediciones náuticas y que, desde 1630 a 1718, equivalía a 6.784 metros (cuatro millas de 1.696 metros). En todo caso, cabe considerar, adicionalmente, que los mapas de los piratas no eran precisos.

REFERENCIAS

- Amador Salcedo, F. de P. (1914). *Pro Puntarenas*. San José: Imprenta y Papelería Moderna.
- Ayres, P. (Ed.) (1684). *The Voyages and Adventures of Capt. Barth. Sharp and Others in the South Sea*. Londres: B. W.
- Botey Sobrado, A. M. (2000). *Costa Rica, Estado, economía, sociedad y cultura: desde las sociedades autóctonas hasta 1914*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Burney, J. (1816). A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean, *To the Year 1723, Including a History of the Buccaneers of America* (Vol. 4). Londres: Luke Hansard.
- Burney, J. (1891). *History of the Buccaneers of America*. Londres: Swan Sonnenschein & Co.
- Cabalчета Zapata, G. (1974). *Monografía de la ciudad de Puntarenas* (Tesis de licenciatura en Historia). Universidad Nacional, Heredia, Costa Rica.
- Caballero, F. (1844). *Manual geográfico-administrativo de la Monarquía Española*. Madrid: Imprenta de Antonio Yenes.
- Chilton, J. (1869). Notable relación de Juan Chilton acerca de los habitantes, costumbres, minas, ciudades, riquezas, fuerzas y demás cosas particulares de la Nueva España, y otras provincias de las Indias Occidentales: vistas y notadas por él mismo en los viajes que hizo por aquellas partes durante 17 o 18 años. *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística de la República Mexicana* (Tomo I). México: Imprenta del Gobierno.
- Dampier, W. (1699). *A New Voyage round the World*. Londres: James Knapton.
- Dampier, W. (1701-1704). *Derrotero inglés, entre 1701 y 1704*. Fondo Documental Histórico de la Marina de Guerra de Perú. Recuperado de https://www.patrimoniocumentalnaval.mil.pe/categories_documento.php?b=anio&v=1704.
- De la Haya Fernández, D. (1886). Informe del gobernador don Diego de la Haya Fernández a S. M. –Año de 1719. En León Fernández Bonilla (Ed.), *Colección de documentos para la historia de Costa Rica* (Tomo V, pp. 475-497). París: Imprenta Pablo Dupont.
- Denyer, P., Cárdenas, G. & Kruse, S. (2004). Registro histórico y evolución de la barra arenosa de Puntarenas, golfo de Nicoya, Costa Rica. *Revista Geológica de América Central*, (31), 45-59.
- ¿Existía Puntarenas a la llegada de los españoles? (1955). *Costa Rica de Ayer y Hoy*, (29), 13.
- Fernández Bonilla, L. (1881). *Colección de documentos para la historia de Costa Rica* (Tomo I). San José: Imprenta Nacional.
- Fernández Bonilla, L. (1907). *Colección de documentos para la historia de Costa Rica* (Tomo VIII). Barcelona: Imprenta Viuda de Luis Tasso.

- Fernández Bonilla, L. (1889). *Historia de Costa Rica durante la dominación española 1502-1821*. Madrid: Tipografía de Manuel Ginés Hernández.
- Fernández de Oviedo, G. (1853). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra del mar océano* (Tomo 3). Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- Fernández de Oviedo, G. (1855). *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano* (Tomo 4). Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia.
- Fernández de Quirós, P., de Bea, A., Báez de Torres, L., Nodel, B. y Nodel, G. (circa 1699). *Derroteros de las costas del Pacífico desde California hasta el estrecho de Magallanes*. Recuperado de [http://bdh.bne.es/bne/search/biblioteca/\[Derroteros%20de%20las%20costas%20del%20Pac%C3%ADfico%20desde%20California%20hasta%20el%20estrecho%20de%20Magallanes\]|%20%20%20%20%20/qls/bdh0000001261;jsessionid=7164BCD154EAC9839FA5799B59F78607](http://bdh.bne.es/bne/search/biblioteca/[Derroteros%20de%20las%20costas%20del%20Pac%C3%ADfico%20desde%20California%20hasta%20el%20estrecho%20de%20Magallanes]|%20%20%20%20%20/qls/bdh0000001261;jsessionid=7164BCD154EAC9839FA5799B59F78607)
- Fernández Guardia, R. (2006). *Crónicas coloniales de Costa Rica*. San José: EUNED.
- Frantzius, A. v. (1919). Cartografía de Costa Rica. *Revista de Costa Rica*, 1(1), 2-7.
- Funnell, W. (1707). *A Voyage round the World*. Londres: James Knapton.
- Gerhard, P. (1990). *Pirates of the Pacific, 1575-1742*. Lincoln y Londres: University of Nebraska Press.
- González Viquez, C. (1933). *El Puerto de Puntarenas (algo de su historia)*. San José: Imprenta Gutenberg.
- Gosse, P. (2007). *The History of Piracy*. Mineola, N. Y.: Dover Publications Inc.
- Hack, W. (1685). *A Wagoner of the South Sea Describing the Sea Coast from Acapulco to Alberne Isle*. Londres, n. d. Recuperado de <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/541225.html>
- Homenaje a la ciudad de Puntarenas al cumplir sus cien años de existencia (1958, 17 de setiembre). *La Nación* (suplemento especial), p. 28.
- Howse, D. & Throver, N. J. W. (1992). *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner*. Berkeley, Los Angeles y Oxford: University of California Press.
- Lloyd, C. (1956). Bartholomew Sharp, Buccaneer. *The Mariner's Mirror*, 42(4), 291-301.
- Marley, D. F. (2008). *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the Western Hemisphere* (Tomo 1: 1492 to the Present). Santa Bárbara: ABC-CLÍO.
- Meléndez Chaverri, C. (1956). Apuntes sobre Puntarenas en el siglo XVIII. *Costa Rica de Ayer y Hoy*, (39), 6.
- Molina, F. (1851). *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia*. Nueva York: Imprenta de S. W. Benedict.
- Molina Montes de Oca, C. (2015). *Garcimuñoz: la ciudad que nunca murió*. San José: EUNED.

- Ortiz Sotelo, J. (Ed.) (1998). *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección General de Intereses Marítimos.
- Peralta y Alfaro, Manuel María de (1883). *Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI*. Madrid y París: Librería de M. Murillo y Librería de J. I. Ferrer.
- Picado Michalski, T. (1967). El americano Jeremías Terri. En L. Estrada Molina (Comp.), *Teodoro Picado Michalski: su aporte a la historiografía* (pp. 44-46). San José: Imprenta Nacional.
- Puntarenas y el nuevo régimen. (1952, 16 de noviembre). *La República*, pp. 19 y 32.
- Quinn, D. B. Foreword. En D. Howse & N. J. W. Throver (Eds.). (1992). *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Wagoner* (pp. ix-x). Berkeley, Los Ángeles y Oxford: University of California Press.
- Quirós Vargas, C. (1976). *Aspectos socioeconómicos de la ciudad del Espíritu Santo de Esparza y su jurisdicción (1574-1848)* (Tesis de licenciatura en Historia). Universidad de Costa Rica, Costa Rica.
- Quirós Vargas, C. (2003). *La era de la encomienda*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Ringrose, B. (1893). Part IV. En H. Powell (Ed.), *The Buccaneers of America* (pp. 275-502). Londres y Nueva York: Swan Sonnenschein & Co. y Charles Scribner's Sons.
- Romagosa Sánchez, J. E. (1934). La provincia de Puntarenas, *Anuario general de Costa Rica*. (pp. 89-112). San José: Imprenta Borrásé Hermanos.
- Romagosa Sánchez, J. E. (1922, 26 de noviembre). Nuestro puerto del Pacífico. I. *Diario de Costa Rica*, p. 5.
- Russell, W. C. (1889). *William Dampier*. Londres y Nueva York: Macmillan & Co.
- Serrano Mangas, F. (1984). El proceso del pirata Bartholomew Sharp, 1682. *Temas Americanistas*, (4), 38-49.
- Smith, W. H. (1837). A Biographical Sketch of Captain Dampier. *The United States Journal and Naval and Military Magazine*, 3(1-14), 145-160 y 289-304.
- Trejos Hermanos Editores (1935). *Geografía ilustrada de Costa Rica*. San José.
- Van den Boogaerde, Pierre (2011). *Shipwrecks of Madagascar*. Nueva York: Strategic Book Publishing.