

III Sección: Organización territorial, migraciones e imágenes

**(RE) DESCUBRIENDO LA COMARCA. PUNTA ARENAS DURANTE EL
SIGLO XIX.**

Natalia Carballo Murillo

natalia.carballo.m@gmail.com

Jorge Bartels Villanueva

jorgebartels@gmail.com

Recibido: 6 de mayo de 2013

Aceptado: 15 de noviembre de 2013

Resumen:

El objetivo de este artículo es realizar una reconstrucción de la comarca de Punta Arenas, apoyada en tres aspectos: la caracterización que de la comarca hacen los viajeros; el panorama de la población, basado en variables demográficas; y el desarrollo comercial, por medio de los productos importados y exportados. Según los relatos, las condiciones de la comarca en sus inicios fueron muy duras, contaba con una población bastante joven, que desafiaba la esperanza de vida de casi 40 años, con tasas de mortalidad y natalidad con una dinámica muy similar a la que se presentó para el total del país años después, pero con tasas de nupcialidad totalmente atípicas a dicho comportamiento. El comercio por el puerto era una de sus principales actividades económicas, por aquí se exportaban e importaban los productos que iban y venían de países como Inglaterra, Francia, España, Estados Unidos y otros de Latinoamérica.

Palabras claves: Puntarenas, comarca, población, comercio, extranjero.

(RE)DISCOVERING THE REGION. PUNTA ARENAS IN THE NINETEENTH CENTURY



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

Abstract

The objective of this article is to make a reconstruction of the region of Punta Arenas, resting on three aspects: the characterization of the region make the passengers; the picture of the population, based on demographic variables; and the commercial development, by means of products imported and exported. According to the stories, the conditions of the region in their early days were very hard and had a rather young population, which defied the life expectancy of almost 40 years, with mortality and birth rate with a dynamic very similar to the one presented for the total of the country years after, but with marriage rates totally atypical to such behavior. Trade through the port was one of the main economic activities, for here were exported and imported products that came and went from countries such as England, France, Spain, the United States and others in Latin America.

Key words: Puntarenas, region, population, trade, foreigners.

Introducción

Para entender el panorama nacional, su dinámica económica, social, política, y demográfica debemos alejarnos de las ideas vallecentralinas y comprender que el panorama nacional lo constituyen no sólo las cuatro provincias de la Meseta Central (San José, Heredia, Alajuela y Cartago) a las cuales se les ha reconocido su importancia desde siempre, sino también nuestras tres provincias costeras (Puntarenas, Guanacaste y Limón) que aunque bien se les ha reconocido su importancia y colaboración al desarrollo del país, siguen siendo necesarias más investigaciones que las estudien bajo diferentes marcos temporales, perspectivas y enfoques.

Sin embargo, éste tipo de estudios de índole regional todavía son un reto, reto que se debe afrontar con trabajos no sólo históricos sino de diversas áreas de conocimiento. En ese intento de salir del vallecentralismo que por muchos años ha caracterizado las investigaciones históricas y llevar a cabo estudios regionales, desde el 2007 el Centro de Investigaciones Históricas de



América Central (CIHAC) y la Sede del Pacífico de la Universidad de Costa Rica han unido esfuerzos para por medio de talleres y posteriores publicaciones, iniciar

(...) el diálogo entre la teoría, los métodos y las fuentes como generadoras de interpretaciones de la compleja realidad que nos circunda y no como simples insumos para justificar teorías ya hechas o endiosar las fuentes sin comprometerse en su análisis, con el empeño por crear, difundir y colaborar tanto en la conformación de grupos de investigación en todas las regiones del país, como en la difusión de la investigación con los componentes comparados e históricos, como medios para crear instrumentos de análisis que respondan a la realidad de sus espacios de acción (Chen, Malavassi, & Viales, 2008, pág. ix).

Asimismo, y en procura de dichos objetivos se han publicado varios libros en colaboración con las otras sedes de la Universidad de Costa Rica sobre el Pacífico Sur y Central, Guanacaste, las regiones Occidente y Norte. La temática desarrollada es muy amplia, se han tratado productos de dichas zonas como el café, el banano, la palma aceitera, y de la historia ambiental, el uso del suelo¹ y otros relacionados con el poder, la arquitectura, la colonización.

En esta investigación intentamos completar lo que ha se hecho sobre la provincia de Puntarenas, comprobando que es posible el dialogo entre lo cualitativo y cuantitativo desde y por la historia. Se pretende realizar una reconstrucción de la “comarca de Puntarenas”: la ciudad, su infraestructura y el puerto, basándonos en los escritos de los viajeros y a la vez realizar una

¹ Ver: (Royo, 2008)., (Badilla & Solórzano, 2010), (Viales & Montero, La Construcción Sociohistórica De La Calidad Del Café Y El Banano De Costa Rica. Un Análisis Comparativo 1890-1950, 2010), (Viales & Goebel, Costa Rica: Cuatro Ensayos De Historia Ambiental, 2011), (Abarca, Bartels, & Marín, 2010), y (Clare, 2011).



reconstrucción demográfica por medio de indicadores como las tasas de natalidad, mortalidad, nupcialidad, proporciones de la población y del estado civil que nos permitan tener una foto de la población de aquella época, así como del comercio que allí se desarrollaba, para lo cual utilizaremos indicadores como las exportaciones e importaciones que salían y entraban del/al puerto.

De esta manera, el objetivo de este artículo es, por medio de la reconstrucción de los aspectos económicos relacionados con el comercio (exportaciones, importaciones), de infraestructura y demográficos, dar el panorama de la comarca de Puntarenas durante el Siglo XIX. La reconstrucción se hará por medio de las descripciones de viajeros a Costa Rica y a partir de los resúmenes estadísticos demográficos de 1883-1910 y los anuarios estadísticos de 1883-1884, 1884-1885, 1886 y 1887.

Metodología

El análisis cualitativo se hará con base en una recopilación de orden temático y cronológico sobre lo escrito por los viajeros acerca de Puntarenas para el siglo XIX. Desde lo cuantitativo la reconstrucción será por medio de cálculos demográficos, en específico: las tasas de natalidad, mortalidad y nupcialidad. Las tasas son la medida de la frecuencia de aparición de sucesos, en nuestro caso: nacimientos, defunciones y matrimonios, durante un determinado periodo de tiempo y un efectivo conveniente de población, que se llamará efectivo medio o población media, durante el mismo lapso. En ésta investigación se hará referencia a la población media, la cual se define como “el promedio aritmético de dos cifras de población, o como la población a la mitad del año” (Pressat, 1967, pág. 108). En nuestro caso es posible



obtener las poblaciones medias de 1892 al 1900 ya que contamos con la cifra de población al 31 de diciembre de cada año (1892-1901).

Así, para calcular la población media de 1892 se suma la población de 1892 y de 1893 y se divide entre dos para obtener el promedio aritmético, este será usado como el denominador, el numerador será el número de nacimientos, muertes o matrimonios ocurridos en cada año. Con esto obtendremos las tasas brutas de natalidad, mortalidad y nupcialidad.

Las cantidades de población y estado civil se trabajarán por medio de proporciones, una proporción “es la relación entre un subgrupo de población y toda la población; es decir, un subgrupo de población dividido por toda la población” (Pérez, 2010, pág. 289), el resultado multiplicado por 100 da el porcentaje de la población.

Los totales de población que se utilizaron para calcular las tasas de natalidad, mortalidad, nupcialidad y la proporción de población total por provincia para 1892 es de 12 973 efectivos. Las proporciones de población por grupos de edad quinquenal, y de estado civil se hicieron con un total de población de 12 167. Esta diferencia entre los totales de población no crea problemas ya que se comparan las proporciones por grupos quinquenales de edad y el estado civil de la población que tienen el mismo total.

Ahora bien, a pesar de los datos que sobre la población brindan los anuarios estadísticos, con estos y otras fuentes de información demográfica de la época se debe tener cuidado ya que para estos años la información sobre la población, nacimientos, muertes o matrimonios presentan en la mayoría de los casos vacíos, omisiones, sub o sobreestimaciones, no obstante, estos nos ayudan a tener una idea de los movimientos de la población. Las tasas y



proporciones que se presentan en esta investigación deben ser entendidas como datos que brindan una idea de la evolución de los acontecimientos y no como los datos exactos para dichos años.

Con la lectura de los anuarios y resúmenes estadísticos encontramos que para finales del siglo XIX en los primeros Puntarenas es catalogada como la comarca de Puntarenas, dividida en los cantones de: Puntarenas, Esparza y Golfo Dulce, sin embargo, en los segundos sí se le consideraba provincia.

Comarca de Punta Arenas

Punta Arenas es el puerto principal de Costa Rica. A la verdad, puede decirse que actualmente es el único. En todo caso es el único de alguna importancia comercial. La bahía Salinas no es frecuentada y lo mismo sucede en el golfo dulce. Ambos están esperando, en su grandeza solitaria, la invasión del desierto que los rodea en muchas y muchas millas. En el Atlántico, el puerto de Matina sólo permite fondear a las embarcaciones más pequeñas; (...) hoy por hoy Punta Arenas monopoliza el comercio del país (Meagher, 2002, págs. 282-3).

En los relatos de los viajeros el puerto de Punta Arenas es caracterizado como una punta que penetra en el golfo de este a oeste, estrecha lengua de tierra de una media lengua de longitud, con un puerto externo y otro interno. El puerto externo era un fondeadero mediocre y protegido por dos islas de la marejada del Pacífico que penetraba en el Golfo de Nicoya. Admitía:

buques de considerable calado, era seguro, amplio y de fácil acceso, sin embargo, los barcos que calaban más de siete pies tenían que anclar a una legua del punto de desembarque. La carga había que sacarla en



partes y luego llevarla a tierra en lanchones o gabarras (...) operación molesta y cara, que imponía gastos y ofrecía no pocos riesgos (Meagher, 2002, pág. 280).

El puerto interior, entre la punta de arenas y la tierra firme (“el promontorio o lengua de arena sobre la que está diseminada la población” (Meagher, 2002, pág. 280)), “llevaba el nombre genérico de «Estero», era accesible en marea alta y tan sólo para embarcaciones que calaban menos de diez pies” (Belly, 2002, pág. 466), como las balandras, piraguas y goletas pequeñas. Por su ubicación, “Punta Arenas estaba amenazado de un relleno continuo de arena por dos ríos torrenciales que desembocan en su estuario, la bahía misma parece estar encenagándose por la misma causa, combinada con la violencia extraordinaria de la marea ascendente” (Belly, 2002, pág. 467).

La salubridad del puerto era de valoración positiva cuando se comparaba con el puerto de Caldera, que “aunque es notablemente bueno, muy seguro y conveniente, tiene un clima tan mortífero que casi todos los funcionarios públicos murieron allí en el término de dos años” (Dunlop, 2002, pág. 84). Por lo tanto, la condición de menos mortífero e insalubre le brindaron las condiciones necesarios para desplazar a Caldera como puerto de importancia. En palabras de los viajeros: “Punta Arenas, aunque está muy lejos de ser sano, es ciertamente menos mortífero que el puerto de Caldera, al cual ha venido a substituir y que fue abandonado por motivo de su insalubridad” (Squier, 2002, pág. 222).

“La salubridad que le resulta de sus arenas ha sido el punto de partida de su rápida fortuna. La naciente expansión de Costa Rica requería una estación marítima. El puertecito de Caldera, situado algunas leguas más al sur y cuyo fondeadero preferían los navíos, fue abandonado en 1840 a



causa de sus fiebres. La población se trasladó a Punta Arenas (Belly, 2002, pág. 467).

No obstante, no todos compartían dicha valoración positiva, en el informe del capitán M.T. de Lapelin de la marina francesa, se mencionaba:

Poco es lo que en favor de Punta Arenas puede decirse en materia de salubridad. Todo el año lo azotan las fiebres, que lo mismo atacan a los naturales del país que a los extranjeros; pero las que se contraen durante la estación seca son poco peligrosas, en cambio, las que reinan en el tiempo de las lluvias asumen un tipo fatal. Sin embargo, puede decirse que en Punta Arenas hay menos víctimas que en otros lugares de la costa (Squier, 2002, pág. 222).

De igual manera, en su bosquejo de Costa Rica, Mr. Squier,

(...) se muestra reacio a conceder a Punta Arenas ninguna mayor salubridad que la que le impide ser positivamente fatal para la vida humana. El señor Felipe Molina sostiene, sin embargo, que Punta Arenas se distingue por su salubridad, la pureza de su atmósfera y su perfecta exención de influencias miasmáticas, circunstancias que resultan, como él lo hace notar con justicia, de su situación peninsular y de la calidad del suelo (Meagher, 2002, pág. 284).

A pesar de lo anterior, las apreciaciones de Wilhelm Marr dejan ver la hermosura, pero al mismo tiempo la pobreza, del paisaje.

Al sur abarca la vista el océano abierto; al norte, por encima de un brazo de mar -el Estero- las montañas. Selvas vírgenes, volcanes, altos cerros



y el océano aparecen ahí en contacto inmediato. Nada falta para que la hermosura de aquella grandiosa naturaleza alcance la más alta perfección, a no ser algunas montañas nevadas y el contraste del arte; porque el aspecto que presenta la aldea es bastante ruin. Y, si se exceptúan las pocas casas grandes de madera situadas al otro lado de la lengua de tierra o punta de arenas, y se miran las chozas de cañas y palmas de los naturales, situadas en la playa, se creería haber ido a parar a un pueblo de indios. Sin embargo, un faro de madera muy lindo, cuya lámpara no se encendía cuando llegué, por falta de aceite, y los dieciocho o veinte barcos anclados en la bahía, entre los cuales distinguí dos con bandera hamburguesa, denotaban que aquel era el puerto de la República (Marr, 2002, pág. 104).

Coincide con esta descripción Thomas Francis Meagher cuando escribe:

Mirado desde el ardiente golfo de Nicoya, Punta Arenas resulta hermoso. Pero esta bastante atrasado. No tiene malecón, ni muelle, ni embarcadero nuevo ni viejo, ni nada que se le parezca. Se baja a tierra en un bote, un bongo o un lanchón como le venga a uno en gana o lo permita el bolsillo. Un bote cuesta un peso. A marea baja, las últimas cincuenta yardas del viaje hasta el pueblo, que son del cieno más pegajoso, tienen que hacerse a espaldas de un natural del país (...) (Meagher, 2002, pág. 280).

El pueblo estaba edificado en la propia punta de arenas, tenía unas dos leguas de largo,

(...) sólo un cuarto de milla de ancho y en ninguna parte se encuentra a más de diez pies sobre la línea de la pleamar. Está todo formado de



arena floja en que los pies se hundan varias pulgadas a cada paso y constituye la residencia más desagradable, porque cuando sopla viento toda se cubre de una arena fina que penetra hasta los últimos rincones de las casas (Dunlop, 2002, pág. 84).

(...) con sus techos de tejas de barro colorado, sus casas de madera encaladas, sus campanarios, sus astas de bandera y chozas pardas cubiertas de hojas de plátano. Añiles, manzanillos venenosos y palmeras tachonaban en diferentes puntos el cuadro relumbrante, sombreándole un poco. En la playa, había una casa liviana de madera, construida y pintarrajea al estilo de una pagoda (Meagher, 2002, pág. 280).

Nueve veces sobre diez encuentra cerca del desembarcadero una yunta de bueyes desuncida, mascando cogollos de caña de azúcar y tomando el fresco a la sombra de un guanacaste, cuyas raíces penetran muy hondo en la arena candente. Caminando trabajosamente en esta arena y doliéndole los tobillos llega a la plaza, en cuyo centro se alza un obelisco de madera (una garita de hechura ordinaria y proporciones mezquinas) conmemorativo de los servicios del general José María Cañas (...) (Meagher, 2002, pág. 281).

Ésta ciudad tenía unos 1200 habitantes y consistía en una larga calle principal, en que se situaba el comercio, y en otras secundarias apenas indicadas, donde estaban las casas de los vecinos. En todas partes se encuentra la arena más profunda. Tan solo en la calle principal se pusieron de acuerdo los propietarios para construir a trechos una acera de piedra frente a sus casas y almacenes o tiendas. Casi en la punta misma de la lengua de tierra está la aduana, un gran edificio de madera de un solo piso bajo, con galerías externas (Marr, 2002, págs. 104-05).



“La impresión que producía la pequeña ciudad era muy agradable” (Marr, 2002, pág. 105). Según Wilhem Marr:

tiene algún parecido con las incipientes colonias de los Estados Unidos. Por lo general, las mejores casas son de madera de cedro; y como ahí los temblores de tierra son poco peligrosos por la blandura del suelo, tienen a menudo un piso superior con una galería externa. Este piso sirve de habitación, en tanto que la parte baja se utiliza como “bodega” (pág. 105).

El mercado está un poco aparte de la calle principal, animada por una multitud de tiendas, tabernas y posadas, y a corta distancia de la plaza. Todos los puestos y tiendas se hallaban atestados de gente. Asimismo lo estaban las galerías y los soportales cubiertos de telarañas que daban sombra por tres costados a este sitio bullicioso. Pirámides de cocos y naranjas, tasajos de carne salada, faldas blancas como la nieve y chales de color de arco iris, sombreros de paja y sandalias de cuero crudo, machetes y espuelas colgantes, las legumbres más verdes, loros, frutas en conserva, instrumentos de música, quesos, cerdos, frijoles guisados y monos. Allí se encontraban las novedades más escogidas y extrañas, amontonadas, esparcidas y revueltas (Meagher, 2002, pág. 281).

“Por todas partes, echadas en el suelo o llevando de pie con paciencia sus pesados yugos, estaban las yuntas de bueyes que habían abastecido el mercado de sus géneros más escogidos” (Meagher, 2002, pág. 281).

Pero ¿cómo se llegaba a esta ciudad, al puerto? Francisco Solano lo explica:



Comuníquese [sic] con San José y el interior por un camino de 110 kilómetros de extensión en que se han hecho crecidos gastos para habilitarlo al tráfico de carros, por la naturaleza del terreno y ríos que atraviesa. Esta gran obra que no está terminada sin embargo, pero sí bastante avanzada se hace notar por sus anchos y elevados puentes de ladrillo y piedra y los espaciosos cobertizos o “galeras” que a moderadas distancias ofrecen al comerciante y tropas de carguío un refugio contra las continuadas lluvias. De este mismo puerto parte un Ferrocarril de sangre que una compañía particular principió en enero de este año y de que va se tenía corrientes de 14 a 15 kilómetros. Llegará hasta Esparza, al pie de los cordones de montes que se interponen al interior, y tal vez penetrará a mayor distancia (Solano, 2002, pág. 262).

Ephraim George Squier lo describe de la siguiente manera:

De Punta Arenas a San José, la capital, lugares situados a 75 millas, el uno del otro, hay un camino, el único del país que merezca este nombre. Lo han ido mejorando poco a poco hasta poder trajinarlo en carretas. En el término de un año han construido un tranvía de ocho millas de largo (algunas veces le dan el nombre de ferrocarril) desde el puerto hasta el pie de las tierras altas. Se percibe un impuesto sobre todas las carretas y se invierte en el sostenimiento de la carretera y la construcción de edificios, que son algo así como los tambos de los antiguos peruanos, para albergue de los viajeros y de las cargas. Las carretas emplean generalmente de cuatro a cinco días para bajar al puerto, y de cinco a seis para volver, según la estación (Squier, 2002, pág. 224).

Felix Belly relata al respecto:



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

No es cosa fácil enlazar esa lengua de arena con la meseta central de Costa Rica atravesando una montaña de 2.000 metros de altura, el Aguacate, en un trayecto de 25 a 28 leguas. Se trabajó en esto durante veinte años; todavía se está trabajando bajo la dirección del ingeniero alemán encargado del servicio de las obras públicas y la vigilancia de la junta itineraria creada en trazado con los mismos ángulos atrevidos de la bajada del monte Cenis en Italia y pendientes de 10 a 15 porciento, que no por esto deja de ser el camino real de los viajeros y de las carretas (Belly, 2002, pág. 467).

En conclusión, son cuatro los medios de transporte que comunicaban el puerto y la ciudad de Punta Arenas para la época, los diferentes tipos de embarcaciones, las carretas, mulas (“nadie hace uso de ellas a no ser los cojos, los perezosos, los enfermos y los ciegos”) (Meagher, 2002, pág. 284), y tranvía o ferrocarril. Las carretas eran “tan rudimentarias como es posible; están montadas sobre dos ruedas que se hacen cortándolas horizontalmente de una sola pieza en el tronco de un cedro, y de ellas tiran una o dos yuntas de bueyes soberbios” (Belly, 2002, pág. 467). “El ferrocarril lo atraviesa y llegaba hasta la margen izquierda del río Barranca. Era un ferrocarril de nueve millas de largo. Construido por un grupo de especuladores ingleses con un costo de \$80.000” (Meagher, 2002, pág. 284).

(...) iba hasta Punta Arenas en línea recta como una flecha por entre los árboles tupidos de una selva virgen. Nada más modesto ni más primitivo que la instalación de esta vía. Ni estación terminal, ni estaciones intermedias, ni empleados especiales. Una trocha de dos metros de ancho y tres leguas de largo abierta en la selva, dos rieles puestos sobre troncos de árboles sin desbistar, unos cuantos puentecitos de madera cuyas tablas no ajustaban, y media docena de coches ómnibus provistos



tan solo de bancos y cubiertos de un techo de madera barnizada (Belly, 2002, págs. 455-56).

Los relatos de los viajeros que visitaron Costa Rica en el siglo XIX y que pasaron por Puntarenas nos permiten crear una fotografía donde destaca la pobreza de la Comarca, ubicada en una lengüeta de tierra de difícil acceso, conformada por unos cuantos ranchos y unas pocas casas de madera de buen ver. Resalta en la ciudad el comercio que se desarrollaba gracias a la confluencia de medios de transporte como los barcos o navíos y las bestias de carga y carretas tiradas por bueyes.

La impresión que causa a los viajeros es distinta, dependiendo de quién sea y casi se podría decir, dependiendo de la época de año en que arribaran a Punta Arenas, esto porque en la época lluviosa el clima se tornaba más inclemente y las condiciones de salubridad eran más difíciles, cosa que era menos grave en la época seca. Sobresale el paisaje de la Comarca, ya que la mayoría de los viajeros hace una referencia muy positiva del mismo donde resalta las condiciones montañosas en que se desenvolvía la ciudad en aquellos años. Otro aspecto importante era el comercio y es que la ciudad se convertía en el punto de convergencia de los productores y comerciantes que buscaban la ciudad para la venta de sus productos dadas las condiciones de población y económicas que se presentaban.

Ya expuesto como veían los viajeros a la comarca en el siglo XIX, ahora nos interesa hacer una descripción de su población ya que como eje comercial el contar con una población que brindara la fuerza de trabajo necesario para su desarrollo se convierte en un aspecto esencial para el desarrollo de esa actividad.



Panorama demográfico de la comarca hacia finales del siglo XIX

Descrita la ciudad y la infraestructura del puerto de Punta Arenas, sigamos nuestra reconstrucción con el panorama demográfico. En el cuadro 1 se presenta la población media y el número de nacimientos, defunciones y matrimonios.

Cuadro 1

Variables demográficas según año para la provincia de Puntarenas.

	Año								
	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Población media	13148	13460	13730	13988	14284	14485	14695	15120	15568
Nacimientos	422	467	452	461	421	496	495	687	658
Muertes	321	308	343	356	334	380	384	489	485
Matrimonios		31	30	28	33	42	23	128	

Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 03), (Resumen 04), (Resumen 26), y (Resumen 27).

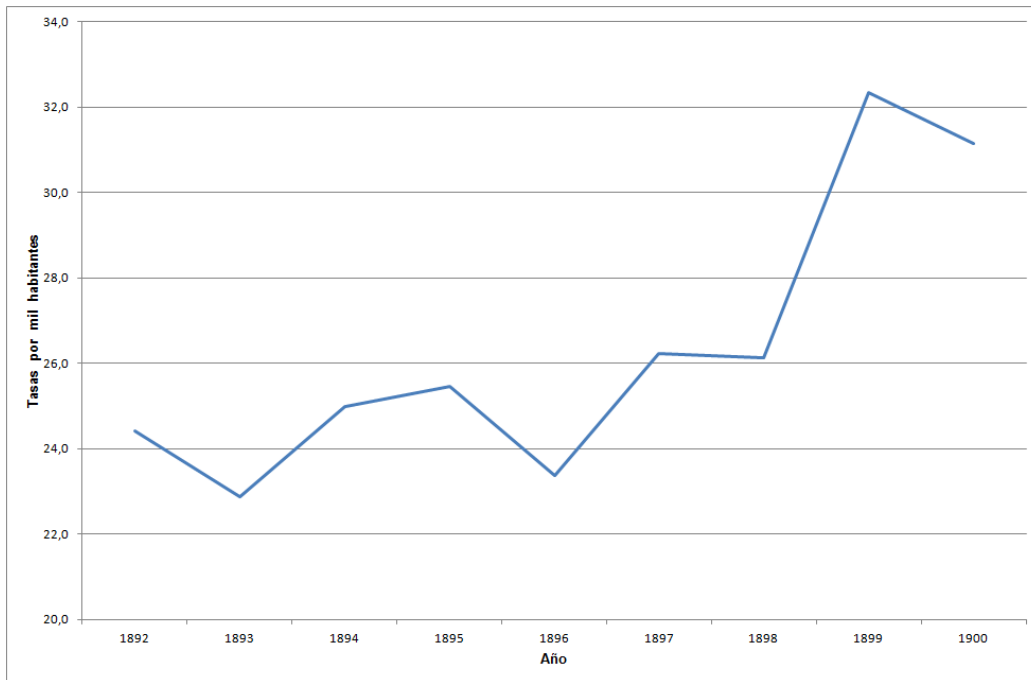
En el gráfico 1 podemos ver la evolución de la tasa bruta de mortalidad según año.

Gráfico 1

Tasa bruta de mortalidad según año. Puntarenas.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.



Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 04) y (Resumen 27)

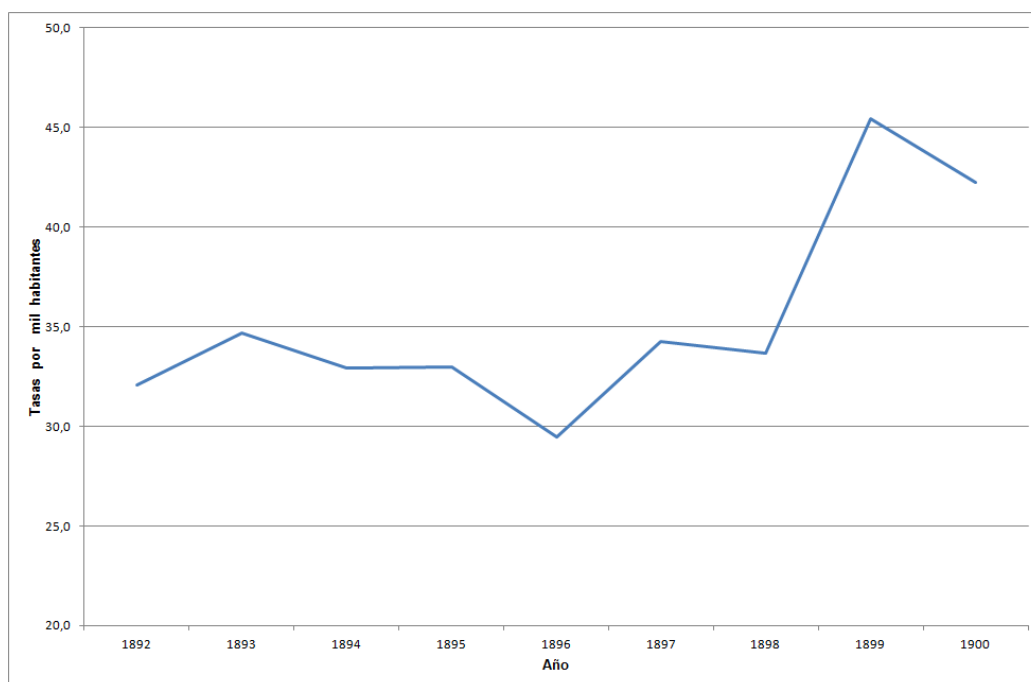
El gráfico muestra que a lo largo de los años en estudio las tasas de mortalidad son altas teniendo en cuenta el total de la población “puntarenense”. La tendencia observada es al aumento con valores entre las 23 (la menor cantidad son 22,9 en 1893)-26 muertes por cada mil habitantes, sin embargo, en 1899-1900 éstas presentan su mayor aumento al exceder las 30 defunciones (32,3 y 31,2 respectivamente). Las tasas para estos dos últimos años se muestran similares a las presentadas por el total del país para 1910-1920 con 30 muertes por cada mil habitantes (Rosero, Las Políticas Socio-Económicas Y Su Efecto En El Descenso De La Mortalidad Costarricense." En Mortalidad y Fecundidad en Costa Rica, 1984, pág. 40).

En el gráfico 2 podemos ver la tasa de natalidad de 1892 a 1900.

Gráfico 2
Tasa bruta de natalidad según año. Puntarenas.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.



Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 03).

Al igual que con las tasas de mortalidad éstas se muestran altas con respecto al total de la población de Puntarenas y con tendencia al aumento, manteniéndose los nacimientos por cada mil habitantes entre los 30-35, con una disminución por debajo de los 30 (29,5) en 1896, y en 1899 (45,4) y 1900 (42,3) un aumento por encima de los 40. Así, el comportamiento de las tasas de mortalidad y natalidad se muestra similar. Para Costa Rica en 1910-1920 hubo 46 nacimientos por cada mil habitantes, nuevamente las tasas para Puntarenas se muestran en concordancia con las del total del país (Rosero, Las Políticas Socio-Económicas Y Su Efecto En El Descenso De La Mortalidad Costarricense." En Mortalidad y Fecundidad en Costa Rica, 1984, pág. 40).



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

Veamos ahora el aporte de cada una de las provincias al total de la población del país para ver el peso de Puntarenas, en el cuadro 2 podemos ver estos porcentajes según año y provincia.

Cuadro 2
Porcentaje de la población por año y provincia. Costa Rica.

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
San José	31,55	31,54	31,51	31,45	31,51	31,53	31,55	31,50	31,37
Alajuela	23,61	23,70	23,81	23,92	23,94	23,97	24,08	24,09	24,10
Cartago	15,63	15,62	15,61	15,63	15,57	15,55	15,58	15,66	15,66
Heredia	12,96	12,91	12,87	12,81	12,71	12,62	12,60	12,48	12,43
Guanacaste	8,22	8,14	8,08	8,07	8,09	8,06	8,00	7,99	7,99
Puntarenas	4,98	5,01	4,99	4,97	4,99	4,98	4,92	4,96	5,00
Limón	3,06	3,09	3,13	3,14	3,19	3,29	3,27	3,32	3,46
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

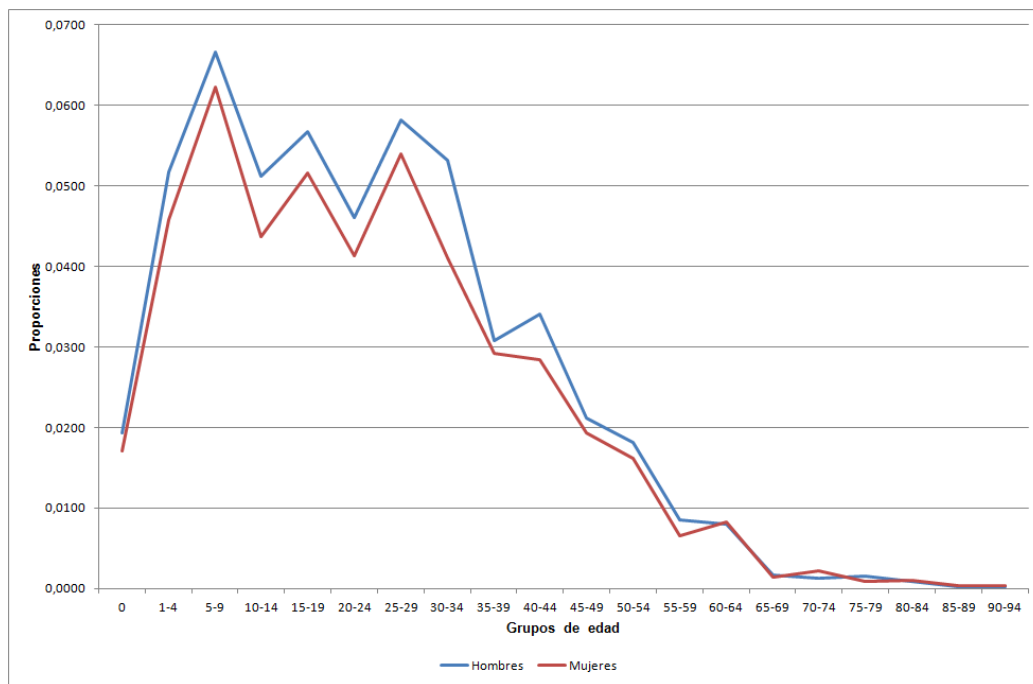
Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 02).

La provincia de Puntarenas representa prácticamente el 5% de la población total en los años de estudio, mostrando un comportamiento constante a lo largo de estos, también es la segunda provincia con menos cantidad de población, siendo la provincia con menos población Limón. De aquí podemos extraer dos conclusiones generales: todas las provincias muestran comportamientos constantes a lo largo de los años, segundo, son las provincias costeras las que menos porcentaje de población tenían.

En el gráfico 3 podemos ver las proporciones de la población de la comarca de Puntarenas por grupos quinquenales de edad y sexo para el año 1892.



Gráfico 3
Comparación de la proporción de la población de la comarca de Puntarenas según edad y sexo (1892).



Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 23).

Este gráfico nos permite ver dos aspectos de la población para este año. En primer lugar, la mayoría de hombres en los grupos de edad de 0 a 55-59 años sobre las mujeres, en concordancia con esto la relación de masculinidad (la cantidad de hombres por cada cien mujeres), es de 112, o sea, hay 112 hombres por cada 100 mujeres. Con respecto al índice de



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.universidadcostarica.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

masculinidad hay dos premisas: nacen más hombres que mujeres en una relación de 105/100 respectivamente; y una segunda, que plantea que en edades adultas mayores tiende a darse una mayor mortalidad masculina que femenina, sin embargo, en este último caso podemos notar como en dichas edades hay un equilibrio en la cantidad de hombres con respecto a mujeres. En relación con esto llama la atención que 1,19% de la población eran adultos mayores sobre todo porque para 1900 la esperanza de vida no llegaba a los 40 años (Rosero, Las Políticas Socio-Económicas Y Su Efecto En El Descenso De La Mortalidad Costarricense." En Mortalidad y Fecundidad en Costa Rica, 1984, pág. 40). El aspecto es la joven estructura de la población, el 53,14% se encuentra entre los 5-29 años.

Pasemos ahora a la evolución del estado civil para 1864, 1883 y 1892 (gráfico 4). Si lo vemos por año notamos valores muy similares para los tres años en las cuatro categorías, con un aumento de solteros y divorciados de un año con respecto a otro, una estabilización en la cantidad de casados y una disminución de los viudos. Tomando el estado civil como referencia, es de notar la mayoría de solteros, representando más de un 70% en los tres años, los casados se mantuvieron en el 18%, los viudos disminuyen casi en un 3% de 1864 a 1883 y 1892, y finalmente, los divorciados no llegan a representar un 1%, en este debemos tener claro que para 1864 y 1883 el divorcio civil no había sido aprobado, por lo tanto podemos suponer que eran anulaciones.

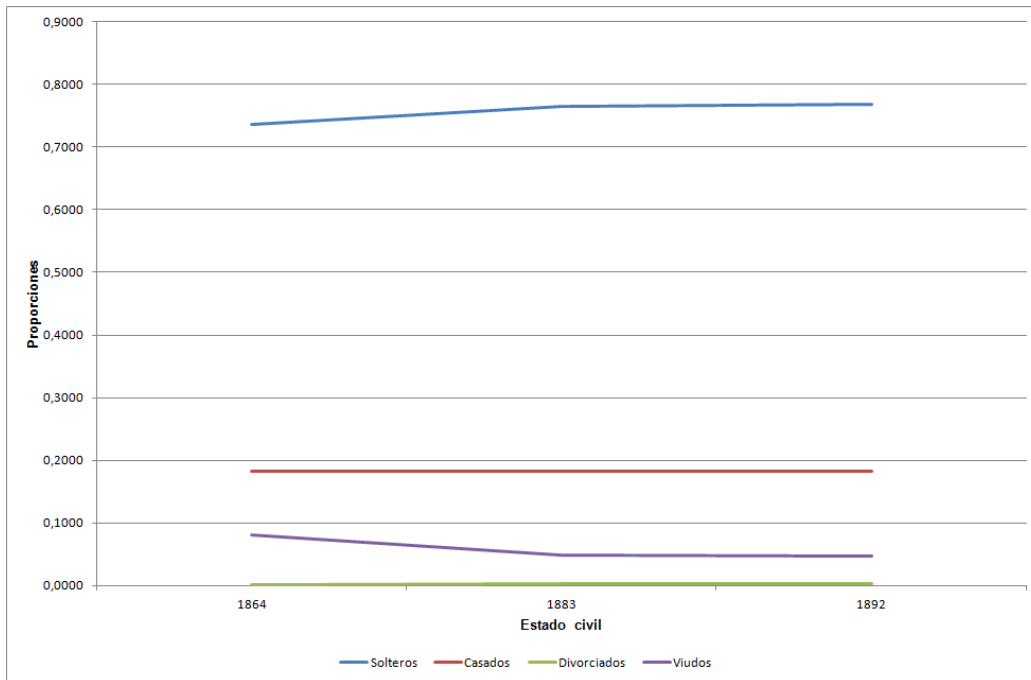
Gráfico 4

Proporción de la población según estado civil para 1864, 1883 y 1892.

Puntarenas.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

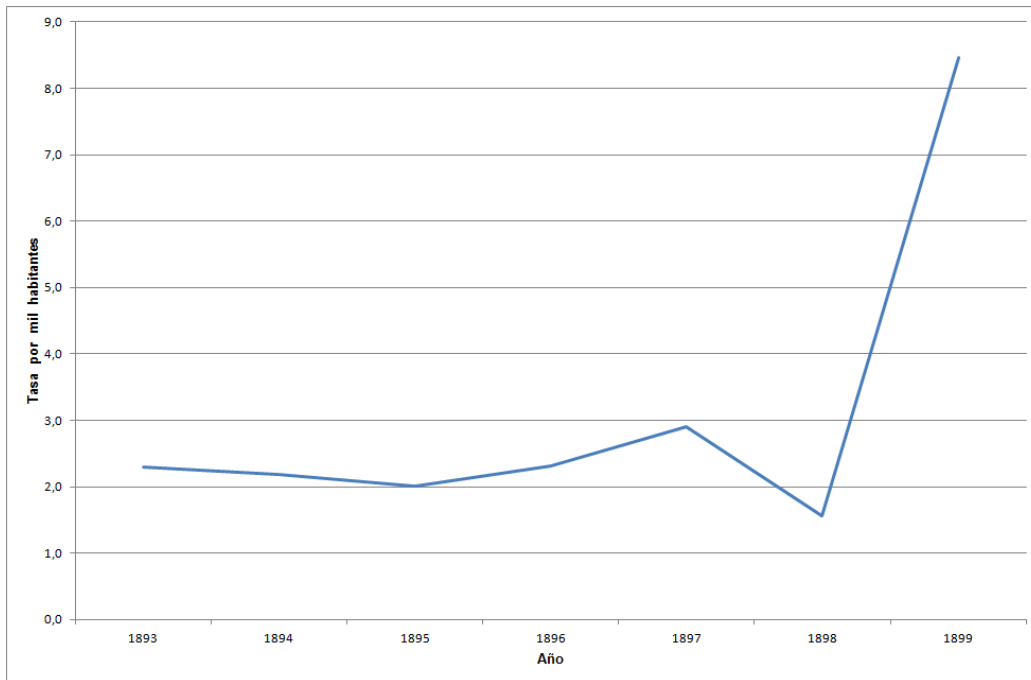


Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 26).

En relación con el gráfico anterior pasemos ahora al gráfico 5 en donde podemos ver las tasas brutas de nupcialidad, o sea la cantidad de matrimonios por cada mil habitantes, para cada año.

Gráfico 5
Tasas bruta de nupcialidad según año. Puntarenas.





Fuente: Elaboración propia con base en: (Resumen 27).

La cantidad de matrimonios se mantiene entre los dos, casi tres, en casi todo el período, 1898 es el año con menos matrimonios (1,6 por cada mil habitantes) y 1899 presenta la mayor cantidad con 8,5 por cada mil, para este año casi se triplica la cantidad de matrimonios con respecto a los años en que se mantiene entre los dos, esto podría deberse a la forma de recolección de datos (subestimación de años anteriores o sobreestimación en ese año). La información para 1910-1920 arroja la cifra de poco más de 28 matrimonios por cada mil habitantes (Rosero, 1986, pág. 5), esto quiere decir que dista mucho el comportamiento nupcial de la provincia con el del total del país.

A manera de conclusión, debido a la poca información sobre este tipo de datos en el siglo XIX, lo publicado se refiere a datos sobre Costa Rica sin desagregar por provincias, se hace difícil contextualizar los cambios sin llegar a especulaciones excesivas; sin embargo, podemos concluir que lo



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

mostrado es consecuente con el período pre-transicional que vivía el país de altas tasas de natalidad y mortalidad, nacían muchos-morían muchos. Éste es el estadio anterior al inicio de la llamada primera transición demográfica, teoría que trata de explicar el proceso por medio del cual bajan, en un primer momento, de manera significativa las tasas de mortalidad, dando como resultado un rápido y vertiginoso crecimiento de la población; y en un segundo momento, las tasas de natalidad, produciendo estabilidad en el crecimiento de la población y en sus respectivas tasas.

Desarrollo comercial según anuarios estadísticos

En este apartado describiremos las importaciones y exportaciones desde el puerto de Puntarenas para 1884, con tal intención utilizaremos los tres productos principales por cantidad de bultos y valor para cada país.

Según el anuario estadístico de 1883-1884 para 1884 se importaba y exportaba del puerto de Puntarenas a/de Inglaterra, Francia, Alemania, España, Nueva York, San Francisco, Colombia y otras naciones de Centroamérica (no específica cuales). Solamente se importaba de Ecuador y México y sólo se exportaba a Chile.

Centrémonos ahora en los productos que se comercializan. Por región podemos identificar tres áreas: la europea, la estadounidense y la latinoamericana. En la tabla 1 podemos ver los tres principales productos importados y exportados de Europa según la cantidad de bultos y en la tabla 2 según el valor en pesos.



Tabla 1
Principales tres productos importados y exportados de Europa, por país
según la cantidad de bultos. 1884.

País	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Cantidad de bultos	Producto	Cantidad de bultos
Inglaterra	Jabón ordinario	2036	Café	79007
	Velas composición	1745	Maderas varias	1979
	Ollas de hierro	1087	Cueros de rez*	1150
Francia	Cognac*	1114	Café	32200
	Vinos	86	Maderas varias	1852
	Cerveza	52	Cueros de rez	570
Alemania	Cerveza	496	Café	22203
	Velas composición	200	Maderas varias	5939
	Dinamita	160	Cueros de rez	103
España	Vinos	142	Café	32
	Papel de fumar	55		
	Aceite de comer	12		

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_08) y (Anuario-1883-84_09).

* De esta forma se escribía en el Anuarios Estadísticos de 1884.



Tabla 2
Principales tres productos importados y exportados de Europa, por país
según valor monetario. 1884.

País	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Valor en pesos	Producto	Valor en pesos
Inglaterra	Zarazas	48955, 30	Café	995490
	Dril algodón	39434	Caucho	13590,31
	Lienzo algodón	15805	Maderas varias	7428
Francia	Cognac	42468	Café	405720
	Joyería fina	6144	Maderas varias	7359
	Casimires	5211,75	Caucho	6795,15
Alemania	Cerveza	5952,73	Café	279760
	Dinamita	3715, 25	Maderas varias	22286
	Gotas amargas	1895,9	Caucho	6893
España	Papel de fumar	11459	Café	403,2
	Vinos	8848		
	Libros impresos	4627		

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_08) y (Anuario-1883-84_09).

Las importaciones de los países europeos corresponden a productos no básicos, en algunos casos bastante suntuosos como la joyería fina. Es de notar la importación de licores: coñac francés, vino español y francés, cerveza alemana. Siendo la mayor cantidad de bultos importados de jabón ordinario, mientras que por lo que se pagaron más pesos fue por las zarazas (masa compuesta para matar animales) elaboradas en Inglaterra. Con respecto a las exportaciones es muy clara la tendencia, café, madera y cuero son los tres productos con mayor cantidad de bultos exportados a dichos países, la mayor cantidad: 79 007 bultos de café enviados a Inglaterra. Tomando como referencia lo pagado por las exportaciones sigue siendo el café exportado a Inglaterra con 995 490 pesos el más importante. El cambio que vemos en estos productos es la sustitución del cuero de res por el



caucho, a pesar de que se venden más cantidad de bultos de cuero de res, tenían mayor valor comercial las exportaciones de caucho.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

Tabla 3

Principales tres productos importados y exportados de Estados Unidos, por puerto según la cantidad de bultos. 1884.

Puerto	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Cantidad de bultos	Producto	Cantidad de bultos
New York	Kerosene*	294	Café	6970
	Velas composición	122	Maderas varias	1795
	Alambre	120	Cueros de rez	945
San Francisco	Harina	87988,92	Café	30169
	Sedería	16615	Cueros de rez	528
	Manta sucia	7542	Conchas	32

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_10) y (Anuario-1883-84_11).

*Una de las fracciones del petróleo natural, obtenida por refinación y destilación, que se destina al alumbrado y se usa como combustible en los propulsores de chorro. Tomado de: <http://lema.rae.es/drae/?val=kerosene>

Tabla 4

Principales tres productos importados y exportados de Estados Unidos, por puerto según valor monetario. 1884.

Puerto	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Valor en pesos	Producto	Valor en pesos
New York	Mercería	5898	Café	87820
	Manta sucia	5658,8	Oro en barras	30318
	Máquinas coser	4580	Maderas varias	7245
San Francisco	Harina	9976	Café	380130
	Arroz	1057	Cueros de rez	1809,45
	Cebada	476	Caucho	779

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_10) y (Anuario-1883-84_11).

Hay una variante interesante en los productos de importación de las regiones estadounidenses, a diferencia de lo importado de los países europeos, de estas primeras si se importan productos que se considerarían básicos como el arroz, la harina y la cebada, siendo los de mayor cantidad de bultos importados. Por su parte, los artículos importados con mayor valor, además



de la harina con 87 988,92 pesos, corresponden a la costura: mantas, sedería (prendas de seda), máquinas de coser.

Con respecto a lo exportado se sigue la tendencia vista para los países europeos, con la venta de café, maderas, cueros, caucho, y también conchas y oro en barras.

Tabla 5
Principales tres productos importados y exportados de Latinoamérica, por país según la cantidad de bultos. 1884.

País	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Cantidad de bultos	Producto	Cantidad de bultos
Colombia	Velas composición	80	Café	1552
	Pólvora	30	Maderas varias	349
	Conservas, Impreso Papel impreso	5	Plátanos	45
Otras Naciones Centroamericanas	Azúcar	529	Molejones	580
	Sal común	277	Café	42
	Arroz	221	Cacao	30
México	Puros	21		
	Cacao	20		
	Sombreros de palma	1		
Ecuador	Cacao	405		
	Sombrero pita	70		
Chile	Impresos	1		
			Café	357

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_11).



Tabla 6
Principales tres productos importados y exportados de/a Latinoamérica, por país según la valor monetario. 1884.

País	Importaciones		Exportaciones	
	Producto	Valor en pesos	Producto	Valor en pesos
Colombia	Velas composición	327,3	Café	19540
	Cacao	226,25	Maderas varias	2774
	Pólvora	84,6	Cacao	1350,06
Otras Naciones Centroamericanas	Azúcar	6172,24	Molejones	975
	Puros	6168	Cacao	844
	Rebozos algodón	5542	Café	530
México	Cacao	942,15		
	Sombreros de palma	37		
	Puros	31		
Ecuador	Sombrero pita	15876		
	Cacao	12129,8		
	Impresos	62		
Chile			Café	1500

Fuente: Elaboración propia con base en: (Anuario-1883-84_11).

Con respecto a los artículos provenientes de otros países latinoamericanos la mayor cantidad de bultos eran bultos de azúcar, sal común y arroz, respectivamente. Exportábamos a los mismos café, maderas, como en los casos anteriores, además de cacao, plátanos y molejones.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

En relación al movimiento comercial de este año podemos ver un mercado de importaciones “especializado”: artículos suntuosos, licores de Europa, artículos relacionados con la costura de Estados Unidos, y productos “básicos” de éste último y Colombia y otras regiones centroamericanas. Pero un mercado de exportación muy homogéneo: café, maderas, cueros, caucho, hacia las tres regiones.

Es importante destacar que se realizó este mismo análisis para los años 1886 y 1887, y no se encontraron cambios significativos en el comportamiento de los artículos importados y exportados, salvo por dos productos que se exportaron, ocupando alguno de esos tres primeros lugares y que llamaron nuestra atención, como fueron el dinero acuñado, que se envió a varios países de Latinoamérica y Estados Unidos, y el cedro que se exportaba a los Estados Unidos y a Inglaterra.

Luego de esta reconstrucción de las exportaciones e importaciones para 1884 es válido preguntarnos: ¿qué relataron los viajeros sobre el comercio de la comarca de Punta Arenas? En el relato de Ephraim George Squier se identificaron, coincidiendo con la información de las tablas anteriores, para 1850, 51, 52, 53 y 54 barcos con procedencia, entre otros países, de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, España, Chile, Ecuador, El Salvador, México y Honduras (Squier, 2002, pág. 223). Y es que Punta Arenas contaba con la categoría de puerto franco, habiéndole dado el Congreso costarricense privilegio de tal por decreto de 1847,² “siete años después de que el puerto de Caldera (...) había sido abandonado” (Meagher, 2002, pág.

² Decreto IX del mes de marzo. Éste y otros decretos de 1847 se pueden consultar en la página: <http://www.sinabi.go.cr/Biblioteca%20Digital/LIBROS%20COMPLETOS/Coleccion%20de%20Leyes%20y%20Decreto%20de%20Leyes%20Decreto%20y%20Ordenanzas%201847%201848/Coleccion%20de%20las%20Leyes.%20Decreto%20y%20Ordenes%20expendedos...%201-76.pdf>



283), “otorgado por un término de tres años, este privilegio ha sido prorrogado después” (Squier, 2002, pág. 221). Según Felix Belly:

(...) la apertura del nuevo puerto, a pesar de sus inconvenientes, ha hecho cambiar completamente la faz del país. Esta entrada marítima ha acaparado a tal punto el fervor del comercio, que ha hecho abandonar los caminos interiores contiguos a Nicaragua; de modo que hoy en día, para ir de Granada a San José, se embarca uno en Corinto con rumbo a Punta Arenas (Belly, 2002, págs. 467-8).

En relación a las cuestiones aduaneras, “a los barcos no se les cobraban impuestos de anclaje o tonelaje, ni derechos a las mercaderías, excepto cuando las llevaban al interior, para lo cual había una aduana en un punto llamado la “Garita del Río Grande”, a cinco leguas de la capital” (Squier, 2002, pág. 221).

Con excepción del coñac y demás licores destilados, el tabaco y la pólvora, todos los artículos de comercio estaban libres de toda restricción. Siendo los artículos exceptuados monopolios del gobierno, se depositaban en almacenes públicos y no podían enviarse al interior ni al exterior sin una licencia especial. Las municiones de guerra y las armas de fuego estaban sujetas a igual restricción. Por lo demás se garantizaba al comercio la más completa libertad. De igual modo podían entrar y salir los barcos, así como permanecer tanto tiempo como quisieran, sin la menor molestia. No hay que pagar tonelaje, ni pilotaje, ni propinas a los empleados de la aduana, ni anclaje, ni gajes a los funcionarios de la sanidad, ni otras ningunas socaliñas. El único gasto era el de gabarraje (Meagher, 2002, pág. 283).

Asimismo, eran



libres todos los artículos de primera necesidad y los que tenían relación inmediata con la ciencia, industria y agricultura; aun gozan de esta exención algunos de los que se destinan a la comodidad y placer de la vida. Se relacionan con estos derechos los de faro, hospital, rol y bodegaje (Solano, 2002, pág. 250).

No obstante que Punta Arenas era un puerto libre, no se permitía introducir, sin permiso del Gobierno, ni tabaco, ni municiones, ni tampoco, desde 1843, licores. Estos artículos pagaban derechos y tenían que ser depositados en la aduana (...) El comercio de importación estaba casi exclusivamente en manos de extranjeros, los costarricenses que lo ejercían tenían sus negocios en el interior del país (Marr, 2002, pág. 105).

En el libro *Apuntamientos geográficos, estadísticos e históricos* se presenta un cuadro con los principales productos nacionales exportados para 1884 (Bernardo, 1886, pág. 110), en este encontramos que los tres principales en cuanto a valor, obviando los racimos de banano por comerciarse desde el puerto de Limón, son: el café, el cuero de res y el caucho, respectivamente, información que coincide con los datos de las exportaciones expuestos en las tablas 1, 2, 3 y 4. Asimismo, en el relato de Francisco Solano encontramos otras coincidencias con los productos exportados e importados presentados en las tablas, como sigue: “las importaciones consisten en mercaderías europeas, maquinas, harinas y otros frutos de aquellos países, y sus retornos se efectúan en café, maderas, cacao, perlas y las conchas que las produce, chancaca, cueros y zarzaparrilla” (Solano, 2002, pág. 249).

Con respecto al café Francisco Solano menciona:



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

En el transporte de este artículo se emplea un gran número de carretas que cargan de 6 a 7 quintales métricos; y tal es el tráfico que un solo día pasaron de día y vuelta, por el resguardo que hay en la medianía del camino entre San José y el puerto de Punta Arenas, 700 carretas con café y otros artículos de exportación e importación. La exportación de café, desde enero hasta mediados de julio de este año, subía de 55.000 quintales métricos, quedando todavía alguna cantidad para el consumo interior. Su buena calidad es reconocida en los mercados de Europa (Solano, 2002, págs. 247-8).

Además de puerto tranco, Punta Arenas fue un balneario elegante: “el Newport de Costa Rica (...). Las primeras familias del país tenían allá sus casetas de baños, sus guisados de ostras, sus quintas particulares, sus paseos campestres y sus Fandangos” (Meagher, 2002, pág. 283).

Como puede apreciarse la comarca de Punta Arenas al final del siglo XIX, era un territorio que contaba con una población aproximada de 12 500 habitantes, la mayoría población relativamente joven que venía a contribuir con el desarrollo que experimentaba, sobre todo la ciudad de Puntarenas, la cual gracias al comercio que hacía uso del puerto, fue configurándose como el principal puerto en el pacífico de Costa Rica, situación que se consolida en el siglo XX y se mantiene aún hoy día aunque el puerto haya sido trasladado a Caldera, distante a unos 20 kilómetros de la ciudad de Puntarenas.

Conclusiones

Hoy día, cuando se habla de Puntarenas, la mayoría de la población lo relaciona directamente con la ciudad y más específicamente con “el puerto”,



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.ucr.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr.

lugar de destino turístico, sobre todo para el turismo nacional de clase media y baja, un lugar pintoresco al que la mayoría le gusta visitar por sus facilidades de acceso, sus playas y su gastronomía. Pero pocas personas conocen cual fue la evolución de esta ciudad, sus inicios y el papel que jugó como uno de los centros comerciales más activos del país y como principal puerto de trasiego de mercancías durante la mayor parte del siglo XX.

Según relatan los viajeros, las condiciones que tuvieron que soportar los pobladores de esta ciudad en sus inicios fueron bastante duras, sobre todo en lo que se refiere a la salubridad y a las condiciones de acceso, tanto por tierra como por mar. Desde un principio la ciudad se estableció en lo que se denominó la lengüeta y ésta por las condiciones naturales que presentaba pudo ser convertida en puerto de arribo de navíos, tanto por su lado interno, que daba al estero como por el lado externo que daba directamente al mar y que permitió el calado de naves de considerable tamaño.

Fue gracias a esta condición de puerto que se pudo conjuntar una población que habitaba en viviendas precarias, construidas con materiales de la zona como la palma y la madera, que fueron agrupándose hasta configurar el pueblo o ciudad. Población que se presentaba bastante joven y que sin embargo para la época desafiaba la esperanza de vida de casi 40 años, con un 1,19% de hombres y mujeres con 65 o más años. Con tasas de mortalidad y natalidad con una dinámica muy similar a la que se presentó para el total del país años después, pero con tasas de nupcialidad totalmente atípicas ha dicho comportamiento.

Para 1884, el comercio por el puerto era una de sus principales actividades económicas, por aquí se exportaban e importaban los productos que iban y venían de países como Inglaterra, Francia, España, Estados Unidos y otros



de Latinoamérica. Esta condición de puerto propició las condiciones para el desarrollo de vías de comunicación con el resto del país y es así como el cabotaje en la zona del pacífico tenía en Puntarenas su principal puerto de destino y además se desarrollo el ferrocarril y el camino de carretas que comunicaba hacia el Valle Central.

Sin lugar a dudas la comarca, como se denominó a Puntarenas en sus inicios, tiene un papel muy importante en la historia de nuestro país y conocer esos inicios llena de motivación, por lo que esperamos que sirva este trabajo para sembrar una semilla que permita seguir reconstruyendo esa historia, tal y como se ha hecho para periodos más recientes.



Bibliografía

- Abarca, O., Bartels, J., & Marín, J. J. (2010). *De Puerto a Región: El Pacífico Central Y Sur De Costa Rica (1821-2007)*. San José: Alma Mater.
- Badilla, M., & Solórzano, W. (2010). *De Territorio a Región: Bases Estructurales Para La Creación De Las Regiones Occidente Y Norte De Costa Rica. 1821-1955*. San José: Sociedad Editora Alquimia 2000.
- Belly, F. (2002). A Través De La América Central, Nicaragua Y El Canal Interoceánico. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Bernardo, J. (1886). *Apuntamientos Geográficos, Estadísticos E Históricos*. Costa Rica: Imprenta Nacional.
- CCP. (s.f.). *Anuario-1883-84_08*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/anuariocr/an1883-1884/anuario-1883-84_08.pdf
- CCP. (s.f.). *Anuario-1883-84_09*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/anuariocr/an1883-1884/anuario-1883-84_09.pdf
- CCP. (s.f.). *Anuario-1883-84_10*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/anuariocr/an1883-1884/anuario-1883-84_10.pdf
- CCP. (s.f.). *Anuario-1883-84_11*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/anuariocr/an1883-1884/anuario-1883-84_11.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 02*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen02.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 03*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen03.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 04*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen04.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 23*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen23.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 26*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen26.pdf
- CCP. (s.f.). *Resumen 27*. Obtenido de http://ccp.ucr.ac.cr/bvp/re_1883-1910/resumen27.pdf
- Chen, S., Malavassi, P., & Viales, R. (2008). *Teoría Y Métodos De Los Estudios Regionales Y Locales*. San José: Sección de Impresión del SIEDIN.
- Clare, P. (2011). *Los Cambios En La Cadena De Producción De La Palma Aceitera En El Pacífico Costarricense: Una Historia Económica, Socioambiental Y Tecnocientífica, 1950-2007*. San José: Sociedad Editora Alquimia 2000.



- Dunlop, R. G. (2002). Viajes En Centro América. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Marr, W. (2002). Viaje a Centro América. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Meagher, T. F. (2002). Vacaciones En Costa Rica. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Pérez, H. (2010). *La Población De Costa Rica, 1750-2000: Una Historia Experimental*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Pressat, R. (1967). *El Análisis Demográfico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Rosero, L. (1984). *Las Políticas Socio-Económicas Y Su Efecto En El Descenso De La Mortalidad Costarricense.* En *Mortalidad y Fecundidad en Costa Rica*. San José: Asociación Demográfica Costarricense.
- Rosero, L. (1986). *Determinantes De La Fecundidad Costarricense*. San José: Asociación Demográfica Costarricense.
- Royo, A. (2008). *Crisis De Dependencia En La Zona Sur: Desarrollo Agrario Y Migraciones Internas En El Cantón De Osa (1973-2000)*. San José: Secciones de Impresión del SIEDIN.
- Solano, F. (2002). Repúblicas De Centro América. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Squier, E. G. (2002). Los Estados De Centro América. En R. Fernández, *Costa Rica En El Siglo XIX: Antología De Viajeros*. San José: EUNED.
- Viales, R., & Goebel, A. (2011). *Costa Rica: Cuatro Ensayos De Historia Ambiental*. San José: Sociedad Editora Alquimia 2000.
- Viales, R., & Montero, A. (2010). *La Construcción Sociohistórica De La Calidad Del Café Y El Banano De Costa Rica. Un Análisis Comparativo 1890-1950*. San José: Alma Máter.

