



Anuario de Estudios Centroamericanos
ISSN: 0377-7316
carlos.sandoval@ucr.ac.cr
Universidad de Costa Rica
Costa Rica

El puerto de Matina, entre la independencia y la formación del Estado nacional (región, recursos y población)

Payne Iglesias, Elizeth

El puerto de Matina, entre la independencia y la formación del Estado nacional (región, recursos y población)

Anuario de Estudios Centroamericanos, vol. 47, 1-25, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15267833014>

DOI: <https://doi.org/10.15517/AECA.V47I0.49412>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

El puerto de Matina, entre la independencia y la formación del Estado nacional (región, recursos y población)

Port of Matina, from Independence to the Formation of the National State (Region, Resources and Population)

Elizeth Payne Iglesias elizeth.payne@ucr.ac.cr
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

 <https://orcid.org/0000-0001-7739-0666>

Anuario de Estudios Centroamericanos,
vol. 47, 1-25, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Recepción: 01 Septiembre 2021
Aprobación: 13 Octubre 2021

DOI: <https://doi.org/10.15517/AECA.V47I0.49412>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15267833014>

Resumen: Se estudian las condiciones económicas del puerto de Matina a través del análisis de su composición espacial, las actividades productivas y el comercio local y regional. Se busca delimitar el *hinterland* de Matina y su área de impacto durante el periodo mencionado, para determinar el papel de este puerto como el centro de una región a lo interno del territorio costarricense, así como para entender su papel en el contexto de sus relaciones con la Mosquitia, Bocas del Toro y Jamaica. Se comprueba que Matina y su entorno albergaban una población que, aunque bastante limitada y móvil, logró concretar un sitio estratégico en relación con los vecinos mosquitos, ingleses y colombianos, factor esencial que explica la consolidación del Estado de Costa Rica en la costa caribe del territorio.

Palabras clave: Matina, Moín, puertos, Caribe, Costa Rica.

Abstract: Here we study Matina's economy. We consider its spatial layout, productive activities, as well as the local and regional trade. Additionally, we seek to determine what was the port's hinterland and its area of influence, in order to assess whether it functioned as a regional core in Costa Rica's territory, while also underscoring its role in relations with Mosquitia, Bocas del Toro and Jamaica. This paper argues that Matina and its adjacent areas maintained a population that, while small and mobile, managed to create a strategic spot through interactions with Miskitu, English and Colombian neighbors. Over time, Costa Rica's success in cementing its control over the Caribbean slope owed a great deal to Matina.

Keywords: Matina, Moín, ports, Caribbean, Costa Rica.

Introducción

En el siglo XIX, Matina mantuvo su papel de puerto menor o secundario, una condición heredada de la época colonial tardía, a pesar de su habilitación en 1811, en el contexto de las Cortes de Cádiz, y a instancias del diputado enviado a las Cortes en representación de Costa Rica, Florencio Castillo. Dicha habilitación fue parte de las *Instrucciones* que el cabildo de Cartago le solicitó a las Cortes y que fueron aprobadas el 1 de diciembre de 1811. Mediante las *Instrucciones* se legitimaba y, de cierta manera, se le daba luz verde a la reparación de los puertos y caminos que se encontraban en muy mal estado en esta provincia. Para cubrir el costo de dichos arreglos, se tomaron parte de los fondos que se pagaban a la Real Hacienda, como producto de las exportaciones de cacao.

Como es sabido, diez años después, en 1821, Matina y su camino seguían en la misma situación que hacía décadas y acaso siglos. Además, en las mismas peticiones, los cabildantes urgían que se les exonerara del pago de impuestos de exportación por el término de 10 años.

En un trabajo reciente, esta autora ha mostrado que, a pesar de que Matina y sus desembarcaderos alternos (Moín, Portete y Punta Blanca) eran espacios periféricos según el criterio del Valle Central y de las relaciones de poder, en este sitio existieron instituciones estatales como la Municipalidad, la Hacienda Pública y la seguridad del Estado. De las tres, la Municipalidad es la institución que se pudo analizar en detalle debido a la gran cantidad de actas que se encuentran en el Archivo Nacional de Costa Rica. Mediante la información recabada se ha podido conocer las funciones de esta institución así como su relación con las elecciones y el nombramiento de las autoridades. También se ha llegado a conocer, en cierta forma, el papel represivo del Estado encargado del envío de reos a esta región, así como la persecución de la vagancia y la presencia de tropas y de la policía para mantener el orden. Entre las autoridades municipales de Matina se encontraban miembros de ciertas familias de propietarios provenientes del Valle Central como los Aymerich, Casasola, Valerín, Moya, Montero, Gómez, Guevara, Bonilla, Romero y Guzmán en el siglo XIX temprano (Payne, 2020, p. 119).

Las pésimas vías de comunicación, las limitadas actividades comerciales de exportación e importación, la escasa e inestable población y una inexistente infraestructura portuaria, fueron sus características más importantes a lo largo de este periodo. Y muy a pesar de estas condiciones, Matina se mantuvo como el sitio portuario estratégico que mantenía relaciones comerciales con la Mosquitia, Bocas del Toro y eventualmente Jamaica.

Tal era la mala situación del puerto, que Matina utilizaba Moín, Portete y Punta Blanca (futuro Limón) como sitios alternos de desembarque y con frecuencia se accedía por pequeños embarcaderos localizados en la boca de los ríos Matina y Parismina. Ahí se fue constituyendo un verdadero enjambre de desembarcaderos alternos. Matina y Moín por ejemplo, tenían la facilidad de comunicarse a través de un canal natural (Figura 1 y Figura 2), y no fue sino hasta la década de 1870, cuando se habilitó el puerto de Limón, el momento en que se dio una solución permanente a la carencia de un puerto adecuado en el Caribe costarricense.

para comprender el funcionamiento de este puerto y su región geográfica es el *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* elaborado por Enrique Cooper en 1838 a raíz de una solicitud oficial (Cooper, 1896).

En la historiografía nacional, son pocos los casos en los que se ha utilizado esta documentación, razón por la cual, se ha sostenido que Matina y sus alrededores eran sitios abandonados y deshabitados en el siglo XIX y que la costa Caribe del país vino a ser poblada por jamaquinos en la segunda mitad del mencionado siglo. Aquí se ha de probar que el movimiento económico y de población presente en Matina y su entorno durante la primera mitad del siglo XIX (1812-1821) pervivió hasta la habilitación de Limón y la apertura del ferrocarril en la década de 1870.

El valle de Matina: región y recursos naturales

Matina persistió no solo como puerto, sino como base de las plantaciones cacaoteras que se establecieron en Costa Rica desde mediados del siglo XVII, por la cual no puede considerarse este sitio como simple apéndice del Valle Central, puesto que contaba con su propio centro de producción, aunque no logró superar su dependencia respecto de la región más importante de Costa Rica que fue el Valle Central. En efecto, durante más de dos siglos, este sitio sobrevivió debido a que en ese momento se contemplaba como el único puerto en esta región. Aunque vale señalar que la permanencia de Matina a lo largo de tanto tiempo se dio gracias a que contaba con el apoyo de otros desembarcaderos alternos, como Moín y Portete.



Figura 2

Croquis de Moín-Salt Creek

ANCR. Plano croquis de Moín-Salt Creek, 020376 (1870).

Lo anterior nos lleva a preguntarnos si Matina y su entorno –los valles de Matina, Reventazón y Barbilla– pueden considerarse una región en la época colonial e independiente. Si tomamos en cuenta las condiciones que postula Eric Van Young para la conceptualización de una región, Matina estaría lejos de tal propuesta. Para este autor, el espacio regional

se caracteriza no solo por “el lógico movimiento de productos agrícolas, sino también de capitales, crédito, artículos manufacturados, órdenes y decisiones políticas, influencias culturales y el movimiento mismo de los pobladores” (Van Young, 1992, p. 201).

Sin embargo, la permanencia de este puerto y su valle nos hace pensar que Matina fue un espacio no logrado como región económica, social y culturalmente hablando. Entre sus limitaciones se encuentran sus condiciones portuarias, ya que carecía de desembarcadero o atracadero en la costa, y por tanto las actividades comerciales y el traslado de pasajeros debían realizarse en el mar, o bien, tales movimientos se realizaban efectuar desde sus puertos alternos.

En el plano económico, y a pesar de contar con plantaciones de cacao en su entorno cercano, este puerto no pudo gestar un mercado local y dinámico que favoreciera la circulación de dinero y promoviera actividades comerciales internas. Tampoco creó un grupo dominante local o regional, sino que dependía de los comerciantes del Valle Central y de los nexos con esporádicos contrabandistas de la costa sur del istmo. En realidad, la escasa población de Matina era incapaz de sostener un mercado propio.

El comercio ilegal, por su parte, aunque escasamente documentado, fue la base de las actividades mercantiles de los habitantes de Matina; prueba de ello fue la presencia de comerciantes y aventureros que habitaban la costa en temporadas específicas del año con el fin de extraer cacao, tortugas, zarzaparrilla y otros recursos naturales. El llamado valle de Matina contó, sin embargo, con condiciones propias de una región desde el punto de vista geográfico, como su área de desembarco, condiciones climáticas particularmente húmedas y lluviosas durante casi nueve meses del año, numerosos ríos y quebradas, así como sus terrenos planos y permanentemente hidratados, lo cual favorecía la agricultura del cacao y más adelante de la ganadería mayor.

Matina era un mundo dominado por el agua. Este recurso servía para todos los propósitos posibles: transporte, riego y sobrevivencia humana. El capitán Angulo, en 1862, calculó que el valle de Matina tenía más de 10 leguas de terreno fértil (Viales, 2013, p. 100). El barrio Aspe, por ejemplo, que tenía 10 plantaciones de cacao en 1838, había sido formado por la unión de los ríos Barbilla y Chirripó. La frontera oeste del valle era el sitio llamado El Bejuco y terminaba en la boca del río Matina al este. En concreto, estos espacios se encontraban surcados por numerosos ríos que provocaban inundaciones todos los años, lo que convertía sus orillas y sus valles aledaños en llanuras muy fértiles, al punto que Cooper lo comparó –tomando su distancia– con el río Nilo. Así, desde el Pacuare hasta el mar:

Estos terrenos son mucho más feraces que en el interior, cubiertos de una capa vegetal de muchos pies de hondo, cuya riqueza se aumenta por las navidades o anuales inundaciones en el mes de marzo i diciembre, cuando el río de Matina crece y cubre el suelo por tres o cuatro días con diez o doce pulgadas de agua, dejando una riqueza mui buena para las plantas (Cooper, 1896, p. 21).

Semejante situación sucedía con el río Barbilla, el cual, al juntarse con el Matina, se volvía ancho y navegable en canoas grandes. En verano tenía

como 100 varas de ancho, lo que equivalía a unos 83 metros.¹ Por su lado, las corrientes del Matina solían ser de 5 millas por hora en su curso medio y al acercarse a su desembocadura lograban 3 millas por hora y un ancho de 100-150 varas (Cooper, 1896, p. 11). No obstante, era considerada muy peligrosa debido a que tenía poca agua y en periodos de escasa lluvia no podían entrar ni las más pequeñas embarcaciones. Lo mismo señala John Hale hacia 1825 para las barras de los ríos Tortuguero, Parismina y Matina, lo que los hacía inapropiados para establecer puertos (Hale, 1982, p. 40). Por esta razón se utilizaban los canales que iban a Moín para desembarcar por ese puerto (Figura 1 y Figura 2). Estos canales naturales eran la vía idónea para traficar por Moín, sin embargo, el peligro de los zambos-mosquitos en el siglo XVIII y principios del XIX hizo que los españoles los cerraran con troncos para evitar una incursión por esa conocida vía. Enrique Cooper consideró que: “El río de Matina, i la bahía o estero que viene de Moín, es una misma agua i un mismo río i con mui poca costa se puede abrir” (Cooper, 1896, p. 14).

Al final e inicio de año, entre enero y marzo, solía presentarse un fuerte oleaje en las costas de Matina y del Caribe en general. Así lo vivió el propio Enrique Cooper durante su expedición, la que había salido de Cartago el 6 de marzo de 1838. Entre el 16 y el 21 de marzo, el fuerte oleaje, acompañado de tormentas, asustó a los expedicionarios (Cooper, 1896, p. 14).

A orillas del río Matina crecía el pasto llamado gamalote, por esta razón se consideraron estos terrenos aptos, no solo para la agricultura, sino también para la ganadería mayor. Aunque se debe aclarar que en el informe de Cooper, que es el más completo de las fuentes de mediados del siglo XIX, no se menciona aún la existencia de ganado (Cooper, 1896, p. 21). Ya entrado el siglo XIX, la actividad que predominaba en el valle era la agricultura del cacao, en manos de familias procedentes del Valle Central como los Moya, Aymerich, Valerín, Casasola, Bonilla, Guzmán, entre otros.² El Anexo 1 contiene información sobre las haciendas y sus propietarios hacia 1838.

Tanto en el interior de las haciendas como en la costa, solía sembrarse agricultura de subsistencia como frutas, vegetales, tubérculos y algunos granos: plátanos, yuca y ñames, maíz, algodón, caña de azúcar, entre otros. Es muy común encontrar estos recursos en sitios alejados y visitados temporalmente por cazadores de tortugas y traficantes extranjeros. Hacia 1838, existían dos haciendas de café con unos 8000 árboles entre las dos, y pertenecían a Guadalupe Mora y al señor Cárdenas (Cooper, 1896, p. 21). Otro recurso que abundaba en la zona eran las maderas preciosas como el cedro (*Cedrela odorata*) y la caoba (*Sweetunia mahogoni*). La zarzaparrilla (*Smilax officinalis*) también se comercializó desde la época colonial en el Caribe de Costa Rica.

Los ríos que se acercan a Matina y que bordean sus valles, abundan en peces, en particular el bobo (*Joturus pichardi*), propio de aguas dulces. En lo que se refiere a la vida marina, se mencionan los sábalos (*Prochilodus lineatus*), robalos (*Centropomus undecimalis*) y jureles

(*Trachurus picturatus murphyi*) (Cooper, 1896, p. 11). De estos, “Los sábalos son de tres a cinco pies de largo y mui saludable comida” (Cooper, 1896, p. 11). Abundan los tiburones y lagartos de gran tamaño, estos últimos salían a tomar el sol a orillas de los ríos. Cerca de la costa se cogía el manatí (*Trichechus manatus manatus*) o vaca marina; “animal anfibio del tamaño de una baca, que sale a tierra a comer gamalote, i yerbas tiernas. Es una comida delicada y saludable” (Cooper, 1896, p. 11). Llegaba a pesar hasta 500 libras.

También, a lo largo de la costa solían establecerse en forma casi siempre solitaria y temporal hombres que venían a cazar tortugas verdes (*Chelonia mydas*) y de carey (*Eretmochelys imbricata*), especies controladas por los zambos-mosquitos entre Belice y Bocas del Toro y parte de su exitoso comercio con los ingleses. John Hale, en 1825, mencionó que los nativos del Caribe solían intercambiar la tortuga verde de unas 100 libras por una botella de ron o dos o tres yardas de zarzaparrilla (Hale, 1982, p. 23).

Al parecer, como alimento preferían la *tortuga verde* debido a los sabores de su carne que, tenía 3 calidades: “la una blanca con gusto i olor de gallina; otro como pescado; i la otra como carne de baca” (Cooper, 1896, p. 11). Estas tortugas eran muy apreciadas por los marineros que las comían en sus largos trayectos por ser fuente de proteínas y excelente alimento contra el escorbuto. Se cocinaba en forma de potaje o sopa. Otra especie de tortuga mencionada en la documentación era la canal o baula (*Dermochelys coriácea*), la cual también se comerciaba y era considerada medicinal (Cooper, 1896, p. 11).

Los caparazones de las tortugas verde y de carey, eran comercializados en Europa como artículos de lujo con los que fabricaban productos de belleza y hacían incrustaciones en muebles de maderas finas. Sin embargo, para este fin, eran más valoradas las de carey, de las cuales incluso tenían criaderos en las costas centroamericanas.

Matina: su situación y la necesidad de un puerto en el Caribe

La habilitación otorgada por las Cortes de Cádiz a Matina en 1811 no fue garantía de una mejor y más dinámica actividad portuaria. A pesar de esto, este puerto pervivió con su escaso movimiento económico hasta muy entrada la época independiente. Aún en estas condiciones, las autoridades del nuevo Estado federal tenían claro que era necesario mantener Matina como un espacio territorial que, aunque fronterizo, garantizara la territorialidad en una zona tan disputada en ese entonces por Nicaragua, Colombia y las grandes potencias. Así, a pocos años de la independencia, en octubre de 1824, se recibió una instrucción firmada por Isidro Oreamuno y José María García a instancias de Manuel María de Peralta, procurador síndico de Cartago, en la que se ordenaba una investigación sobre la utilidad del puerto de Matina (ANCR. Municipal, 036, 1824). El asunto persistió durante la primera mitad del siglo XIX.

En 1830, cuando el Estado costarricense tendía a consolidarse, aún se hablaba con desesperación de la urgente “apertura de un camino al Mar del Norte” (ANCR. Hacienda, 943, 1837-1838), aspecto que llama

la atención porque, en primer lugar, ya era conocido el viejo y colonial camino a Matina, y en segundo, esto podría indicar que era necesario abrir una vía alterna a este camino. También existían algunos senderos alternos al camino principal, por ejemplo, en 1847 se habló de la necesidad de abrir el tránsito por la vereda de los Boza, aunque no se indica la razón por la cual se debería abrir (ANCR. Municipal, 611, 1847).

Un memorial fechado entre 1837 y 1838, nos muestra varias caras de la misma problemática: en primer término, la frustración generalizada de las autoridades y comerciantes debido a la persistencia de un problema tan grave para Costa Rica, como lo era la situación portuaria en el Caribe; en segundo lugar, que este careciera de la categoría de puerto mayor; en tercero, la dependencia a Nicaragua para hacer las importaciones a través de sus puertos, con “dobles costos y conocidos perjuicios”; y en último término, la urgencia de vigilar la costa de extraños y contrabandistas (ANCR. Hacienda, 943, 1837-1838).

La respuesta del Estado fue la adjudicación de 1000 pesos anuales para mantener una aduana en el puerto de Matina. Se propuso, además, que los productos que se exportasen por dicho puerto no estuvieran sujetos a derechos porque, de ser así, se obstruiría el comercio y la exportación (ANCR. Hacienda, 943, 1837-1838). Otro aspecto del cual fueron conscientes las autoridades y el grupo de comerciantes era que tanto el puerto como la vía o camino eran parte de un mismo problema y que ambos tenían que ser resueltos. El mencionado texto refiere: “en todo el Estado se ha generalizado la opinión por hacer un buen camino del interior a Matina, y con este objeto el gobierno cuenta con fondos suficientes para realizar la empresa” (ANCR. Hacienda, 943, 1837-1838).

Como ha sido anotado con anterioridad, Enrique Cooper consideró al valle de Matina la parte más rica del Estado de Costa Rica, debido a que sus tierras eran llanas desde el río de Pacuare hasta el mar y la abundancia de corrientes de agua hacía que sus valles tuvieran una profunda capa vegetal que aumentaba entre diciembre y marzo (Cooper, 1896, p. 21). En su visita patrocinada por el Estado, observó e hizo sugerencias acerca de la localización de poblados en la zona del río. Por ejemplo, indicó que los terrenos entre el río Chirripó y el Barbilla eran muy oportunos para consolidar ahí un pueblo debido a que eran altos y no se inundaban durante las épocas lluviosas (Cooper, 1896, p. 21). También propuso que se habilitara un poblado entre el río Chirripó y el Pacuare o Madre de Dios (Cooper, 1896, p. 22).

Cooper también expresó su opinión sobre las ventajas que tendría el Estado de Costa Rica si se habilitase un puerto en el Caribe. Sobre este punto, su opinión no fue muy favorable para Matina y Moín y sugirió el aún sin fundar, pero ya reconocido desde la época colonial, Punta Blanca, más adelante llamado puerto Limón. La comunicación con Europa se haría evidentemente más rápida si se abriera un puerto en estos parajes, de manera que lo que se duraba por el Pacífico, que era de tres a cuatro meses, dilataría entre treinta y cuarenta días, y en otros momentos, hasta veinte y cinco navegando por el Atlántico. Además, Cooper entendía muy

bien las ventajas ístmicas de Costa Rica y tomó en cuenta la facilidad de comunicación interoceánica (Cooper, 1896, p. 22).

Dos décadas después, las sugerencias y los discursos acerca de las ventajas de una vía y un puerto por el Caribe persistían. En ese momento, y con mucha mayor razón después de la guerra de 1856 por la Vía del Tránsito, el doctor Alexander Von Frantzius, en 1862, continuaba pregonando sobre la falta que le hacía a Costa Rica un puerto. Este autor no veía futuro en el tránsito de mercancías por San Juan del Norte y el río Sarapiquí y explicaba que:

Para el tráfico de las mercaderías no se prestan sino caminos que conduzcan directamente a un puerto donde los buques lleguen, como es el caso ahora con el camino de Puntarenas y como lo será talvez un día más tarde con la ruta a un puerto del océano Atlántico (Von Frantzius, 1999, p. 66).

Abogaba también por la colonización de esa parte del país abandonada y desconocida por la mayoría. Otra sugerencia interesante de Von Frantzius tenía que ver con la rivalidad que podría aflorar entre algunas ciudades del interior contra Cartago: “Cartago también no estará seguramente más impedida por los celos de las otras ciudades hermanas de construir un camino hacia Matina, Moín o Limón” (Von Frantzius, 1999, p. 65).

Población y colonización de Matina y su valle

No existen datos concretos sobre la cantidad de habitantes que tenía Costa Rica en el momento de su independencia, pero un documento de 1821 registra una población de unos 38 674 habitantes, de acuerdo con la información elevada por la Diputación Provincial de Nicaragua y Costa Rica, de la cual un poco más del 95 % residían en el Valle Central. Hacia 1825, John Hale calculó que el país tenía aproximadamente unos 100 000 habitantes (Hale, 1982, p. 23). Luego, en 1838, se menciona que Costa Rica contaba con unos 70 000 habitantes (Cooper, 1896, p. 14). Por otra parte, Felipe Molina refiere que para 1851, habían aproximadamente 100 000 habitantes (Molina, 2007, p. 22). De estos datos, unas 200 personas vivían en los poblados de Esparza, Atirro, Tucurrique y Matina, localizados fuera del Valle Central del país (Gobierno, 1976). En 1857, Félix Belly, de acuerdo con información de funcionarios costarricenses, anotó 154 000 personas (Belly, 1982, p. 581).

Con respecto a Matina, en 1751 el obispo de Nicaragua y Costa Rica, Pedro Agustín Morel de Santa Cruz, menciona una población de 200 personas (Morel de Santa Cruz, 1967). Para principios del siglo XIX, la información existente sobre las poblaciones alejadas es muy escueta, en especial para el valle de Matina, debido a que en este sitio había mucha movilidad de población, según lo confirman las fuentes coloniales y las del periodo independiente (Morel de Santa Cruz, 1967). El capitán José Antonio Angulo anotó que en 1862 vivían en Matina más de 300 hombres adultos y únicamente 5 mujeres (Angulo, 1996, p. 219).

Desde el punto de vista urbanístico, Matina no puede considerarse una ciudad o villa portuaria típica, puesto que en realidad mantenía un núcleo sumamente reducido y rudimentario, en el cual se ubicaba la casa de la aduana, la iglesia, el cabildo y otras oficinas estatales. En cambio, sus habitantes, que hacia 1838 sumaban 174, vivían en los barrios aledaños de Aspe, El Bejuco, Dolores, Turnalarga y Bonilla; estos barrios se conformaban en realidad por haciendas de cacao, especialmente, por lo que su población habitaba en las haciendas, como se observa en la Tabla 1 con información de 1838:

Tabla 1
Barrios, haciendas y población en Matina, 1838

Nombre del barrio	Número de haciendas	Número de personas
El Bejuco	13	36
El Aspe	10	22
Turnalarga	7	19
Dolores	14	38
Bonilla	15	59
Total	59	174

Elaboración propia a partir de Cooper (1896).

En términos de procedencia, no cabe duda de que la mayoría de la población de Matina provenía del Valle Central, en gran medida debido a la existencia de una condición histórica heredada de la Colonia y muy ligada con la agricultura del cacao y a la vigilancia de la costa en manos de las milicias mulatas de Cartago. Sobre esto último, y aunque las fuentes resultan muy escuetas, es de suponer que la mayoría de los habitantes de las plantaciones de cacao eran de origen mulato.

Otros grupos circundaban los valles de Matina. Por ejemplo, se habla de la presencia de los indígenas de origen *rama*, provenientes de la vertiente norte del río San Juan que rondaban hacia 1828 la zona cercana a la confluencia de los ríos Reventazón y Pacuare, así como en la boca del Reventazón. Así lo dejó como testimonio Cooper, quien menciona que un testigo les había contado que hacía unos 10 años los indígenas “arramas” estaban en el paso de La Calzeta, sitio que también en el pasado usaban los indios moscos para invadir Matina por la espalda, es decir, por el oeste (Cooper, 1896, p. 9). Según el propio Cooper, los *ramas* vivían en un palenque en las inmediaciones de la boca del río, eran pescadores que huyeron de Punta Gorda debido a una peste que se presentó en su poblado. Según Cooper, tenían trato con los habitantes de Matina (Cooper, 1896, p. 9).

Otros grupos indígenas que mantenían relación con Matina desde la época colonial fueron los viceitas (Cooper, 1896, p. 22)³ y los urinamas, aunque también en ocasiones se mencionan los teribes, bribris, cabécares y chirripós; la mayoría de los pueblos nativos usaban los ríos como su principal vía de comunicación. Estos realizaban comercio intercultural de bienes como corales, gargantillas, plumas, abalorios, mantas de algodón,

hueso colorado, hamacas y plumas a cambio de cacao (Boza, 2014, p. 109), alimento muy importante para la cosmología indígena. Aún en 1870, los bribris iban a Matina a intercambiar cacao por hule y zarzaparrilla (Boza, 2014, p. 155).

Había en la costa comerciantes en solitario que se dedicaban a navegar por estos mares intercambiando con los nativos bienes como carey, copal, resinas, zarzaparrilla, tasajo, entre otros productos. También mercaban con hule, que era extraído de los bosques del Reventazón, Parismina, Pacuare, y otros ríos, y se vendía en San Juan del Norte y Bocas del Toro (Boza, 2014, p. 128). Los intermediarios que realizaban este comercio eran de origen afro o bien ingleses o americanos. La zarzaparrilla, por ejemplo, la compraba en 1827 un extranjero de apellido Smith que recibía periódicamente entre 3 y 4 goletas (Boza, 2014, p. 109). Los comerciantes más célebres de la costa Caribe en estos años fueron sin duda los hermanos Peter y Samuel Shepherd, quienes mantenían fuertes vínculos con Jamaica (Boza, 2014, p. 145). La dinámica en el interior de este comercio se cruzó con desavenencias que los indígenas mantenían entre sí o con los indios mosquitos. En 1827, se logró firmar la paz entre los mosquitos, teribes y bribris en Matina, el mediador fue un inglés de apellido Zapata (Boza, 2014, p. 118).

Los indios mosquitos se presentaban esporádicamente en las costas de Matina y sus alrededores. Estos monopolizan la extracción de la tortuga desde Belice hasta Bocas del Toro, según lo informa Cooper (Cooper, 1896, p. 12). Además, Cooper, durante su travesía, logró encontrar platanares y ranchos sin gente, lo que indica que la costa era visitada por temporadas, por pescadores de tortugas. En Moín, encontró dos casas, una pertenecía a un negro inglés llamado Miguel, pescador que en 1838 dijo haber llegado ahí en 1833 aproximadamente (Cooper, 1896, p. 13). La otra era de un americano llamado Teruel dedicado al comercio (Cooper, 1896, p. 13).

En síntesis, se aprecia que en Matina y sus alrededores predominó la población proveniente del interior de Costa Rica, más concretamente de Cartago. Matina fue la vía para que muchos mulatos de Cartago se consolidaran como propietarios de plantaciones de cacao. A pesar de la poca cantidad de pobladores, la existencia de estos, en los barrios, indica que Matina no fue despoblada ni abandonada totalmente y muchos de ellos sentaron las bases de la población de la futura provincia de Limón desde la época colonial. Ya en 1882, el obispo Bernardo Augusto Thiel mencionaba a este poblado como el “panteón de Cartago”, decadente y con su cacao en abandono. La población en ese momento tenía unas 200 casas, distantes unas de otras, y 5 de ellas localizadas a orillas de la vía férrea (Thiel, 2003, p. 131).

Políticas de colonización del valle de Matina

Las políticas de colonización en Matina, con población del Valle Central, fueron constantes a lo largo del periodo. En particular, durante la época

Federal el Supremo Gobierno emitía ordenanzas a este respecto de forma reiterada. En 1826:

La Asamblea Constitucional del Estado Libre de Costa Rica, considerando lo importante que es al Estado facilitar el tráfico al valle de Matina, mejorar su población y cultivar sus terrenos especialmente con el fruto del cacao que siempre han producido con ventajas, ha tenido a bien decretar y decreta:

Artículo 1. Se franquea a todo hombre y mujer, el tráfico y residencia en el valle de Matina y a nadie se le embargará por pretexto alguno.

Artículo 2. El gobernador político hará que desde luego se proceda a elegir y posesionar allí una municipalidad compuesta por 1 alcalde, 1 regidor, 1 procurador cuyas atribuciones y deberes serán los mismos que tienen los demás pueblos (ANCR. Municipal, 93, 1826).

En este momento, existía un el interés del gobierno por establecer un poblado en el que se construiría una iglesia y se les otorgaría a los vecinos un solar y cinco manzanas de tierra en propiedad para ser cultivadas de cacao, especialmente. También, los reos condenados al destierro y que quisieran avecindarse en Matina serían entregados a la municipalidad, la que cuidaría de su “permanencia, oficio y ejercicio” (ANCR. Municipal, 93, 1826). Además, ampliaban estos beneficios a los consortes o parejas de los reos que voluntariamente quisieran irse con ellos, los que serían beneficiados con las propiedades antes señaladas. Se observa aquí que el Estado de Costa Rica estaba cediendo propiedades que en la colonia eran consideradas tierras realengas.

El incentivo para la diversificación del agro se dio bajo el régimen de Braulio Carrillo. Para el caso del valle de Matina, se estimuló sobre todo para el cultivo del cacao y para el establecimiento de haciendas de ganado. Como se ha visto, el valle de Turrialba y la vieja ruta del camino a Matina sirvieron de base para colonizar, desde Cartago, el valle de Matina y sus alrededores (Obregón, 1990, p. 94).⁴ Los numerosos ríos existentes en la zona no solo sirvieron para la comunicación sino para consolidar el ganado y los cultivos. Se prorrogaba, además, el incentivo de propiedad sobre sus antiguos dueños, a condición de que las mejoraran y, en el caso de los predios abandonados, estos eran:

libres en el todo por los censos que tenían sobre sí y sus dueños los reconocerán y cultivarán de nuevo bajo esta garantía, pero si esta no lo hicieran dentro de un año la municipalidad los dará en propiedad a cualesquiera que lo emprenda y en este caso no quedará derecho alguno en ellos de sus antiguos dueños, ni a los capellanes de los censos que cargaban (ANCR. Municipal, 93, 1826).

El Estado de la década de 1830, aunque débilmente y en forma desorganizada, patrocinaba la colonización de la región caribeña. El punto de partida evidentemente era Cartago y continuaba a través de la vieja ruta hacia Matina. En el intermedio, era importante colonizar el extenso valle de Turrialba, surcado por numerosos ríos. En efecto, la Hacienda Pública incentivaba con terrenos a los agricultores que quisieran establecerse en el camino que iba desde Turrialba hasta Matina, en los terrenos del río Turrialba, Quebrada Honda y los que llegaran hasta Bonilla, a una distancia de un día de camino. Otros terrenos eran los de Cervantes y el sitio llamado Naranjito. En este sitio, algunos

miembros de la élite cartaginesa como Francisco María Oreamuno y Pedro Yglesias eran dueños de propiedades (ANCR. Hacienda, 13943, 1839). Según se deriva del texto, otros colonizadores del valle no fueron necesariamente agricultores necesitados, sino miembros de la élite, funcionarios o propietarios como Rafael Gallegos, Anselmo Sáenz, Rosalía Oreamuno, José Ángel y Juan Monge, Nicolás Sánchez, Cayetano y Joaquín Soto, José Pérez, Nicolás Castro y Vicente Paniagua (ANCR. Hacienda, 13943, 1839).

Hacia 1839, el Estado promovió la cesión de terrenos a quienes tuvieran cultivos de cacao entre Quebrada Honda y Turrialba; a los beneficiarios se les otorgaba una manzana de tierra localizada a la par del camino. Lo anterior demuestra el claro objetivo expansivo, no solo estatal, sino de las élites del Valle Central, las que bien podrían haber sido las mayores beneficiarias de esta colonización. Asimismo, en la misma Turrialba se habían establecido haciendas de ganado mayor, en particular, a orillas del viejo camino a Matina.

Según Clotilde Obregón, unas 25 familias colonizaron los valles entre Turrialba y el Reventazón en el siglo XIX temprano (Obregón, 1990, p. 163). Finalmente, el gobierno agrega en su artículo 15 que “Los premios de tierras concedidos en los artículos anteriores se darán siempre sin perjuicio de las haciendas de cacao, ni de la media legua de la población” (ANCR. Municipal, 93 (1826)).

Hacia mediados del siglo XIX, un grupo de alemanes había creado la “Sociedad Berlinesa de Colonización para Centroamérica” liderados por el barón Alexander von Bülow y otros inversionistas como von Frantzius, Hoffmann y Carmiol (Hilje Quirós, 2013, p. 96). Después de algunas intensiones en Guatemala y Guanacaste, el barón se introdujo a través del viejo camino real y en las cercanías del Reventazón intentaron crear la colonia de La Angostura en 1852 (Hilje Quirós, 2013, p. 96).

⁵ El fin del barón era probar una ruta más económica en términos de tiempo para llegar al Caribe y abrir la tan ansiada salida al Atlántico. La experiencia fue un rotundo fracaso por las condiciones climáticas, los problemas monetarios con los inversores y la muerte del barón en 1856 debido al cólera. La Sociedad Itineraria del Norte le cedió a la empresa de colonización 30 000 dólares y esta adquirió 100 000 hectáreas en los alrededores del valle de Turrialba.

Actividad comercial en Matina

En contraste con la información sobre el movimiento comercial por la costa pacífica de Costa Rica, los datos sobre el Caribe resultan muy escasos y limitantes en cuanto a la calidad y la cantidad de las fuentes. Así lo confirman los estudios de Jorge León, quien señala que entre 1821-1878 la información sobre el Caribe es muy fragmentaria, y únicamente a partir del último año mencionado aparece información más relevante (León, 1995, p. 125). La situación portuaria solo fue resuelta en la década de 1870

con la habilitación del puerto de Limón y el inicio de la construcción del ferrocarril al Caribe.

Además, a diferencia de la documentación emanada desde el cabildo, los datos que ofrece la sección de la Hacienda pública en Matina durante el siglo XIX resultan escasos y deficientes. Muchos de ellos solo consignan el valor total de los artículos sin detallar qué tipo de mercancías se importaban; estos últimos datos son sumamente importantes para analizar el tipo de importación más frecuente, sus precios, o bien, su procedencia. Vale agregar que, en la década de 1830, la aduana de Matina era controlada desde Cartago (ANCR. Hacienda, 10034, 1836). Bajo el gobierno de Braulio Carrillo, la administración de las aduanas de Puntarenas y Matina quedó en manos de una sola oficina (Obregón, 1990, p. 107).

En 1841 la renta de aduanas devengada en Puntarenas y Matina fue bastante parecida; mientras en la primera obtuvo 16 362 pesos, la segunda obtuvo 15 404 pesos. Para 1843, los datos sobre ambas aduanas estuvieron semejantes: 17 370 para Puntarenas y 15 361 para Matina. Sin duda, los números para Matina comenzaron a caer en 1844 y a elevarse para la aduana localizada en el Pacífico, es decir 22 942 contra 6 403 pesos generados por Matina (Obregón, 1990, p. 164). Con la caída de Carrillo y la consecuente llegada de Morazán al poder, el camino a Matina sucumbió. Esto se debió, según Clotilde Obregón, a que Morazán suspendió esas labores por ser un compromiso adquirido con los ingleses que no apoyaban esa ruta, pues mantenían comercio con los puertos más importantes localizados en el Pacífico (Obregón, 2005, p. 202) y se mantenían en San Juan del Norte, llamado Greytown por los ingleses.

Los informes sobre ingresos y egresos de la aduana de Matina resultan realmente limitados por lo que no favorecen un análisis más exhaustivo. Para abril de 1832, por ejemplo, un dato de la Hacienda pública revela que esta aduana había recibido en derechos de introducción 592 pesos, 6 $\frac{1}{2}$ reales, para un total de 2 192 pesos, $\frac{3}{4}$ reales que traían un remanente de 1 980 pesos, 6 $\frac{1}{2}$ reales correspondientes al mes de abril (ANCR. Hacienda, 8058, 1832). En cambio, los egresos suman 386 pesos con 44 reales, repartidos de la siguiente forma: 119 pesos, 2 $\frac{1}{2}$ reales de los sueldos del destacamento de Matina y el pago al teniente Joaquín Campero por su sueldo y forraje en 43 pesos y 9 $\frac{1}{2}$ reales; un abono a los empleados de la aduana de 25 pesos, 4 $\frac{1}{2}$ reales y el pago de alquiler a la casa de oficina y almacenes de 6 pesos, lo cual da la suma de 386 pesos, $\frac{1}{2}$ reales (ANCR. Hacienda, 8058, 1832).

Aunque Costa Rica transitara en la década de 1830 hacia un nuevo orden económico regido por la exportación cafetalera, el comercio aún estaba en manos de la élite de la época colonial y unos pocos inversores recién llegados. Para 1836, los comerciantes importadores por este puerto de Matina fueron Juan Rafael Mora con efectos equivalentes a 4848 pesos, 2 $\frac{1}{2}$ reales, seguido por Juan Freses Neco con 1302 pesos, Antonio Pinto con 696 pesos, $\frac{1}{2}$ reales y Gregorio Cárdenas con 47 pesos, 4 reales (ANCR. Hacienda, 10034, 1836). Así se observa en la Tabla 2, en la

cual, los cuatro importadores más importantes para mayo de 1836 fueron Pedro Mayorga, Vicente Aguilar, Pedro Rucavado y Miguel Molina.

Tabla 2
Comerciantes importadores por Matina (abril y septiembre de 1836)

Comerciante	Valor de la mercadería (abril)	Comerciante	Valor de la mercadería (septiembre)	Comerciante	Valor de la mercadería (diciembre)
Juan Rafael Mora	4848 pesos, 2/4 reales	Domingo González	1420 pesos	Juan Freses Neco	6 056 pesos, 6 reales
Juan Freses Neco	1302 pesos	Juan Rafael Mora	463 pesos, 7 ² / ₄ reales	Juan Freses Neco	155 pesos
Antonio Pinto	696 pesos	Ramón Ortiz	168 pesos, 1 ³ / ₄ reales	D. E. Gotitt	669 pesos, 7 reales
Gregorio Cárdenas	47 pesos, 4 reales			Ramón Jiménez	494 pesos, 4 ¹ / ₄ reales

Elaboración propia a partir de ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

Un dato lamentablemente aislado debido a la falta de documentación aduanera en Matina, refiere que en mayo de 1836, los comerciantes Pedro Mayorga, Pedro Rucavado y Vicente Aguilar pagaron 12 981 pesos, 3 reales, 1452 pesos, 6 reales y 2010 pesos, 5 reales, respectivamente, por derechos de introducción en Matina, tal y como se observa en la Tabla 3.

Tabla 3
Valor de los efectos comerciales introducidos por Matina, mayo de 1836

Nombre	Cantidad de dinero
Pedro Rucavado	1 452 pesos, 6 reales
Miguel Molina	935 pesos, 6 reales
José Segura (?)	342 pesos, 6 reales
José María Bonilla	148 pesos, 6 reales
Vicente Aguilar	2 010 pesos, 5 reales
Manuel Peralta	941 pesos, 6 reales
Pedro Mayorga	12 981 pesos, 3 reales
José María Frutos	141 pesos, 6 reales
José María Bonilla	351 pesos
Pedro Yglesias	508 pesos, 2 reales
Francisca Arleguí	298 pesos, 4 reales
La misma	410 pesos, 1 real
Trinidad	86 pesos, 3 reales
Echeverría	
Juana Trinidad	30 pesos
Nicolasa	28 pesos, 5 reales
Oreamuno	

Elaboración propia a partir de ANCR. Hacienda, 10034 (1836).

Aunque el movimiento comercial era esporádico, en Matina existían autoridades encargadas de llevar el control sobre pesas, listado y avalúo de los bienes. Así, la municipalidad del puerto, junto con la Hacienda pública, tenía la responsabilidad de controlar los efectos que ingresaran o salieran por este puerto. De acuerdo con la ley del 24 de noviembre de 1829, sobre la entrada de efectos extranjeros por Matina,

como tercios de ropa o cajones con sombreros de pelo, se le notificó al administrador de aduanas marítimas, Santos Velázquez, para que solicitara a la municipalidad el registro de los bienes extranjeros ingresados en 1836. Esta información también debía elevarse al receptor de alcabalas Tomás Brenes. Los importadores mencionados en este documento fueron vecinos del Valle Central: Joaquín Calvo, Anselmo Sáenz, Diego Sáenz, José M. Bonilla y José J. Porras (ANCR. Municipal, 551, 1837).

En 1839, la Casa Escalante y Alvarado importó por la vía de Matina la cantidad de 49 219 pesos, 7 reales, de los cuales 26 318 provenían de Jamaica (Obregón, 1990, p. 160). Hacia mediados del siglo XIX, y en pleno apogeo del comercio de exportación cafetalera, Matina mantenía un importante movimiento de pequeñas embarcaciones de cabotaje con productos tradicionales, como cacao, vainilla, zarzaparrilla, Carey y aceite de coco, en palabras de Felipe Molina (Molina, 2007, pp. 52–53). Sin embargo, este autor aclara que el verdadero desembarcadero se encontraba en Moín, sitio en el que existía una casa de comercio cuyo propietario era José Capriles, negociante piamontés. Asimismo, relata que Matina contaba con muy pocos habitantes, un comandante y no tenía aduana, sino que esta se encontraba en Cartago (Molina, 2007, p. 52).

Conclusión

La pregunta guía de este trabajo tiene relación con las razones que hicieron que Matina no se haya consolidado como un puerto importante en el Caribe del país, a pesar de su habilitación en 1811; sin embargo, a pesar de esta circunstancia tan ambigua, pervivió como el único punto de la región Caribe de Costa Rica hasta bien entrado el siglo XIX, momento en el que se habilitó el puerto de Limón. A lo largo del trabajo, ha podido observarse que son varias las razones. Entre las más importantes, se encuentra la crisis del comercio del cacao heredado de la colonia debido a que, por un lado, este producto tenía la competencia del cacao de Venezuela, y por otro lado, se presentó la ruptura del comercio de este grano con Nicaragua ya iniciado el siglo XIX.

Matina dependió únicamente del cacao como artículo de producción local y, muy a pesar de esto, no logró crear un *hinterland* amplio y dinámico porque en su entorno tenía territorios habitados por indígenas dispersos que intercambiaban pocas cantidades de cacao y comerciantes aislados que, lejos de tener la pretensión de crear un mercado local e inversiones, se dedicaban al contrabando y a la extracción de tortugas, zarzaparrilla y otros bienes de limitada exportación. El nexo con el Valle Central, aunque legendario, no era primordial debido a que Matina fue superada en los movimientos comerciales de la región central, por Puntarenas en el Pacífico. A pesar de ello, era ampliamente sabido que las rutas comerciales por el Caribe-Atlántico eran más cortas para llegar a Europa y los Estados Unidos.

Se suma a las causas la mala comunicación que se daba a través de un largo y peligroso camino y sus veredas alternas, cruzado por ríos y quebradas que, agregado a las condiciones climáticas de excesiva humedad

y lluvia, alteraban y ponían en peligro estas vías y los medios de transporte tradicionales, como las mulas y las canoas.

La vida humana era sumamente dura en estas regiones caribeñas, sumado al criterio que por tradición tenían los europeos sobre las desventajas de la vida en las costas del Caribe, lo que hizo que la población de Matina estuviera compuesta por propietarios, peones y milicias de origen mulato que frecuentemente retornaban a sus lugares de origen en el Valle Central. Esto provocó un poblamiento inestable; las personas solían regresar a las ciudades de dónde venían, lo que perjudicaba el arraigo en el sitio. A pesar de esta limitante, unas pocas familias pervivieron en la región a lo largo del siglo XIX. Por esta razón, el argumento de que este espacio estuviera despoblado en el siglo XIX, no es válido. Por lo tanto, las duras condiciones climáticas y la lejanía, no atrajeron a la población con posibilidades de colonizar estos espacios, a pesar de los incentivos estatales ofrecidos en las primeras tres décadas del siglo XIX.

Durante el periodo en estudio (1821-1870), Matina se mantuvo en su papel de puerto y sede de una región geográfica en el Caribe de Costa Rica. Se suma a esta particularidad el hecho de que su ubicación sirvió de referencia para consolidar la soberanía y la territorialidad costarricense en el Caribe, esto no sin contratiempos debido a los litigios que mantuvo Colombia con Nicaragua por la región mosquita.

En definitiva, el librecambio vigente en los puertos americanos y del Caribe durante el periodo en estudio pasó de lado por Matina y solo se manifestó un precario comercio legal y de contrabando. En otras palabras, Matina en el siglo XIX funcionó en la periferia del capitalismo. Fueron los liberales y capitalistas de la segunda mitad del siglo mencionado quienes, al calor del mercado, consolidaron un moderno puerto y caminos de hierro para unir la vida económica y social del Valle Central con el mundo Atlántico. Lo anterior, sin embargo, visto desde la perspectiva de hoy, tampoco fue garante del desarrollo de la región caribe de Costa Rica, puesto que se conocen de sobremanera los graves problemas de comunicación y marginalidad económica y social que perduran en esta región en el siglo XXI temprano.

Bibliografía

- Angulo, J. A. (1996). *Informe que presenta al Supremo Gobierno de la República de Costa Rica, el capitán José Antonio Angulo sobre el estado actual del valle de Matina*. 219–243.
- Belly, F. (1982). A través de la América Central, Nicaragua y el canal Interoceánico. En R. Fernández Guardia (Ed.), *Costa Rica en el siglo XIX*. EDUCA.
- Boza, A. (2014). *La frontera indígena de la Gran Talamanca, 1840-1930*. EDUPUC.
- Cooper, E. (1896). *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte*. Tipografía Nacional.
- Hale, J. (1982). Viajes. En *Costa Rica en el siglo XIX*. EDUCA.

- Hilje Quirós, L. (2013). *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- León, J. (1995). *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900*. CIHAC, Universidad de Costa Rica.
- Molina, F. (2007). *Bosquejo de la República de Costa Rica seguido de apuntamientos para su historia*. EUNED.
- Morel de Santa Cruz, P. A. (1967). *Visita apostólica, topográfica, histórica y estadística de todos los pueblos de Nicaragua y Costa Rica hecha por el ilustrísimo señor don Pedro Agustín Morel de Santa Cruz, Obispo de la Diócesis en 1751 y elevada al conocimiento de S.M. Católica Fernando VI el 8 de setiembre de 1752*. 82, 1-43.
- Obregón, C. (1990). Carrillo: *Una época y un hombre 1835-1842*. Editorial Costa Rica.
- Obregón, C. (2005). *Historia de la ingeniería en Costa Rica*. Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.
- Payne, E. (2020). El puerto de Matina en el Caribe de Costa Rica. Instituciones, territorialidad y Estado nacional en el siglo XIX. En R. Román y D. Díaz (Eds.), *Los países centroamericanos y Colombia: historia, relaciones y desencuentros con el Gran Caribe*. Universidad Nacional de Colombia.
- Thiel, B. A. (2003). *Crónicas de los viajes a Guatuso y Talamanca del obispo Bernardo Augusto Thiel 1881-1895*. Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Valle, J. C. (1976). *El Amigo de la Patria*. Editorial José de Pineda Ibarra.
- Van Young, E. (1992). Hinterland y mercado interno: El caso de Guadalajara y su región. En *La crisis del orden colonial*. Alianza Editorial.
- Viales, R. (2013). La segunda colonización de la región Atlántica/Caribe costarricense. Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria. En *La conformación histórica de la región Atlántica/Caribe costarricense: (Re) interpretaciones sobre la trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. Editorial Nuevas Perspectivas.
- Von Frantz, A. (1999). *La ribera derecha del río San Juan (Una parte desconocida de Costa Rica)*. Museo Histórico Cultural Juan Santamaría.