

Anuario de Estudios Centroamericanos

Revista académica de acceso abierto,
editada en la Facultad de Ciencias Sociales
de la Universidad de Costa Rica

Volumen 48, 2022
e-ISSN: 2215-4175

Artículos [Sección arbitrada]

Análisis de la acción colectiva en la construcción de caminos en Costa Rica durante el siglo XIX. El caso de la ruta entre el Valle Central y la costa del Pacífico

*Assessing Collective Action in Road-Building in Costa Rica During the
Nineteenth Century. A Study of Roads and Bridges Between the Valle
Central and the Pacific Coast*

Allan J. Víquez Mora
Sección de Historia y Geografía, Sede de Occidente
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

El *Anuario de Estudios Centroamericanos* (AECA), fundado en 1974, es una revista académica de **acceso abierto**, editada en la **Facultad de Ciencias Sociales** de la **Universidad de Costa Rica**. Es una **publicación continua**, presentada en **formato electrónico**. En la actualidad es una de las pocas publicaciones que se realizan sobre América Central bajo una perspectiva regional. El AECA **cubre temas** que se ocupan del análisis de la realidad histórica y presente de la región centroamericana y de las sociedades que la constituyen.

Síguenos:

Facebook: @elanuarioca

Instagram: @aeca_ucr

Portal de revistas de la Universidad de Costa Rica:

<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/index>

Envíos: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/about/submissions>

Anuario de Estudios Centroamericanos

Volumen 48, 2022

© Allan J. Viquez Mora, 2022

LICENCIA CREATIVE COMMONS

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Algunos derechos reservados

Usted es libre de copiar, distribuir y comunicar públicamente esta obra bajo las siguientes condiciones:

- Debe reconocer los créditos de la obra.
- No puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.
- La obra debe ser utilizada solo con propósitos no comerciales.



Análisis de la acción colectiva en la construcción de caminos en Costa Rica durante el siglo XIX. El caso de la ruta entre el Valle Central y la costa del Pacífico

Assessing Collective Action in Road-Building in Costa Rica During the Nineteenth Century. A Study of Roads and Bridges Between the Valle Central and the Pacific Coast

Allan J. Víquez Mora

Sección de Historia y Geografía, Sede de Occidente
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Recibido: 29/11/2021

Aceptado: 11/03/2022

Acerca de la persona autora

Allan J. Víquez Mora. M.Sc. en Historia por la Universidad de Costa Rica. Docente de la Sección de Historia y Geografía, Sede de Occidente, Universidad de Costa Rica. Publicó algunos artículos en el Boletín de la Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos de Centroamérica (AFEHC), el más reciente es "Transformaciones ambientales y fiebre amarilla en el Caribe de Costa Rica, 1898-1909" (septiembre de 2015) y el capítulo "Derechos de propiedad y confrontación local en el Valle Central (1821-1870). Evidencia para una evaluación en torno a los estudios de la tierra en Costa Rica" en el proyecto "Tierra, agua y monte" (Teseo, 2017). Ha participado en congresos internacionales con ponencias vinculadas a temas de historia agraria.

Contacto: allan.viquez@ucr.ac.cr

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0977-5182>

Resumen

El artículo analiza las formas de acción colectiva utilizadas en la construcción y reparación de las vías de comunicación vinculadas a la costa del Pacífico de Costa Rica durante el siglo XIX. A través de un marco de análisis basado en la teoría de los bienes colectivos y de los principios de la elección racional, el trabajo aborda los procesos sociales y económicos que estimularon la cooperación de los vecinos del Valle Central en la construcción de dicha red vial. Se argumenta que los incentivos proporcionados por una creciente comercialización de la agricultura, al finalizar el siglo XVIII, motivaron la creación de mecanismos de acción colectiva voluntaria y de instituciones que aseguraran la cooperación frente al oportunismo.

Palabras claves: historia económica, elección racional, bienes públicos instituciones, caminos, puentes.

Abstract

The article analyzes collective action in road and bridge building in nineteenth century Costa Rica. Using a rational choice framework and the public goods theory, it addresses the social and economic processes that encouraged cooperation among peasants in developing the road network between the Valle Central and the Pacific port city of Puntarenas. It argues that the increasing commercialization of agriculture at the turn of the nineteenth century stimulated voluntary collective action among peasants, as well as institutional change to prevent free-riding.

Keywords: economic history, rational choice, collective goods, institutions, roads, bridges.

Introducción

La historiografía costarricense produjo excelentes estudios que abordan la importancia del transporte terrestre en la conformación de los mercados desde el periodo colonial, a partir de varios campos disciplinarios. Por ejemplo, algunos historiadores proporcionaron detalladas descripciones de las más importantes rutas empleadas durante el periodo colonial en la vinculación del Valle Central con la región centroamericana hacia el norte y Panamá hacia el sur (Amador, 1976; Solórzano, 1987; Vallecillo, 1997).

Por su parte, un conjunto de geógrafos extranjeros participó en el diseño de un modelo que explica al mismo tiempo la formación de mercados y la expansión de la red de transportes (Hall, 1974; Hall, 1975; Ratcliffe, 1976; Nuhn, Krieg y Schlick, 1978; Sandner, 1983). Los estudios desarrollados emplearon la teoría de los lugares centrales, la cual explica la jerarquización de los asentamientos en función del crecimiento de las funciones económicas y políticas que cumplen (Rodrigue, Comtois y Slack, 2006, pp. 83-84).¹

Ahora bien, el economista Jorge León Sáenz, junto con otros expertos (León Sáenz, 1995; León Sáenz y Arroyo Blanco, 2021; León Sáenz y Artavia, 2016), realizó una importante contribución a la historia del transporte en Costa Rica a través del análisis de la infraestructura (caminos, puentes, ferrocarriles, puertos y navieras) y medios de transporte, la evolución del comercio exterior desde la independencia, la composición social de empresas, el impacto de los costos de transporte y la influencia de los factores físico-geográficos.

Otros estudios identifican los actores sociales –individuos, organizaciones, corporaciones– vinculados al desarrollo de los transportes. La importancia económica de los semovientes para el campesinado es un tema ampliamente estudiado por los historiadores Carlos Molina (2005), Jesús Rico Aldave (2014) y Jorge León Sáenz (2009). El economista Roger Churnside (1979) y la historiadora Gertrud Peters (2004) analizan la relación de los transportistas carreteros con otros sectores de la economía. Los itinerarios de viajeros y exploradores de rutas, naturalistas e ingenieros fueron analizados por Anthony Goebel (historia), Leon Yacher (geografía) y Luko Hilje (ciencias naturales). Ambas categorías de estudios reposan sobre una importante variedad de fuentes documentales donde se incluye, entre otras, series estadísticas y censales, informes oficiales impresos y diarios de viajeros.

1 Walter Christaller, August Lösch, Johann von Thünen y otros desarrollaron este modelo desde la geografía económica.

A pesar de la variedad de fuentes disponibles y de abordajes utilizados, algunas preguntas aún permanecen sin una respuesta satisfactoria. La organización del esfuerzo colectivo para la recopilación de recursos humanos –conocimiento y habilidades, mano de obra– y pecuniarios –dinero para la compra de materiales y servicios– está completamente ausente de la literatura. La historiografía carece de un enfoque que considere la relación entre los incentivos económicos, la organización de los individuos y grupos participantes en el suministro de un bien público, por un lado, y las instituciones que facilitaron las interacciones entre dichos participantes, por otro.

Así las cosas, este artículo analiza el proceso de acción colectiva derivado de la construcción y reparación de caminos y puentes durante el siglo XIX en Costa Rica. El estudio aborda el fenómeno de la construcción del camino al Pacífico, principal vía de comunicación terrestre previa a la introducción del ferrocarril, por medio de la teoría de los bienes públicos y de la teoría de la elección racional. La primera parte establece el modelo que explica la dinámica de la acción colectiva en los bienes públicos y particulariza en las variables de este modelo para el caso de Costa Rica. La segunda parte ofrece una explicación del proceso de construcción y reparación de caminos y puentes a partir del modelo ofrecido y de un conjunto diverso de fuentes documentales que incluye actas municipales, memoriales, informes oficiales impresos y manuscritos, discusiones legislativas, entre otros.

Los principios de la elección racional: los incentivos, las instituciones y el Estado

Considérese el siguiente escenario. Un grupo de usuarios de un bien colectivo posee suficientes incentivos para prolongar su disfrute. Dichos incentivos pueden estar relacionados con fines de mera subsistencia o de orientación al mercado, protección del grupo o goce de un servicio. Este es un escenario observable tanto en casos históricos –los comunes en la Europa medieval, las tierras ejidales en el periodo colonial– como en el presente – las pesquerías en los sitios costeros o el recurso hídrico en el estado de California en Estados Unidos–. ¿Cómo podrían asegurar sus miembros que todos contribuirán a sostener dicho bien?, ¿contribuirán todos de forma voluntaria para mantenerlo?

Los miembros, así como tienen estímulos para perpetuar el disfrute del bien en beneficio del colectivo, también poseen incentivos para tomar ventaja de este a costa de sus pares. La teoría de juegos define esto como el “dilema del

prisionero”, un modelo en el cual dos o más individuos obtienen la mayor ganancia a través de la cooperación, pero la estrategia dominante consiste en obtener ganancia a costa de otros.

Dos economistas estudiaron ampliamente el fenómeno de la cooperación durante la segunda mitad del siglo pasado. La contribución más notable es el estudio de Olson (2002), el cual objetó la teoría tradicional de grupos de presión que establecía que los individuos voluntariamente crean organizaciones para satisfacer un interés común. Olson indica que la posibilidad de que los individuos cooperen aumenta: a) si el grupo que persigue un interés es pequeño, de modo que todos puedan vigilar las acciones de otros, o b) si el grupo utiliza un mecanismo de coerción para obtener la cooperación de sus miembros.

En un estudio que analiza docenas de casos de bienes comunes, Ostrom (2011) propuso una respuesta alternativa al problema de la cooperación planteado por otros estudiosos como el mismo Olson y el ecólogo Garrett Hardin –el último, proponente del pesimista artículo “La tragedia de los comunes”, un escenario en el cual el crecimiento poblacional lleva al desgaste de los recursos y a la privatización de estos como solución. Para Ostrom, la clave de la cooperación es el desarrollo de instituciones como medio para mover el comportamiento de los individuos hacia la cooperación.

El modelo de acción colectiva propuesto por Olson y perfeccionado por Ostrom difiere del que comúnmente proponen los estudios del sociólogo Charles Tilly y otros. Tilly estudió formas de acción colectiva espontáneas (protestas, motines, huelgas, revueltas) que buscaban el logro de resultados inmediatos. En contraste, Olson y Ostrom presentan un modelo de acción colectiva basado en el predominio de reglas y formas de organización que influyen en el comportamiento social, con el fin de obtener resultados en el mediano y largo plazo. Entre estas últimas pueden mencionarse los gremios, hermandades y los “comunes”, las cuales Tilly no considera formas de acción colectiva que influyeron en el devenir histórico (De Moor, 2008).

El modelo de Olson y Ostrom descansa sobre el principio de que ante la incertidumbre es costoso predecir el comportamiento de los individuos. Si volvemos al ejemplo del grupo esbozado al inicio y consideramos el comportamiento de los individuos a partir de su tamaño, pueden hacerse algunas conjeturas: en grupos pequeños, donde los intercambios son personales y frecuentes, los miembros del grupo están mejor informados sobre las acciones de sus pares. En estos grupos, sus miembros incluso pueden estar vinculados de distinta forma: parentesco, relaciones económicas, comparten

un oficio, espacios de socialización, etc. Cuanto mayor sea el grupo, menos frecuentes (e impersonales) se vuelven los encuentros; por tanto, sus integrantes precisan de mecanismos para obtener información sobre el comportamiento de sus pares.

Para reducir la incertidumbre en las transacciones, los individuos diseñan sistemas de reglas con el fin de hacer más predecible el comportamiento. Considérese el siguiente intercambio cotidiano. Comúnmente, la posesión de un inmueble es gobernada por un documento de inscripción público –en Costa Rica denominado “escritura”– el cual establece los límites de la propiedad, la ubicación y el nombre del propietario o propietarios. Las cláusulas establecidas en el documento previenen la eventual ocupación de la propiedad por parte de otros, mientras que facilita su transferencia en casos de compraventa o herencia. Asimismo, las transacciones asociadas a dicho documento quedan inscritas en el Registro Público, tanto para salvaguarda del derecho de propiedad como para fines hacendarios. De esta manera, dicho intercambio está regido por conjuntos de reglas denominados instituciones.

El historiador de la economía North (1993, p. 13) conceptualizó el papel de las instituciones como “las reglas del juego” e identificó a los individuos y organizaciones sujetos a estas como “los jugadores”.² Las instituciones fueron diseñadas para reducir la incertidumbre que caracteriza la interacción humana. Su objetivo es transmitir información a las partes sobre lo que está permitido o prohibido en un intercambio, cuál es el poder de decisión de estas y cuáles incentivos o castigos corresponden con las acciones de los participantes (Ostrom, 2011, p. 109). Estas poseen un rol fundamental en la “domesticación” del entorno social: facilitan la predicción del comportamiento de nuestros pares y la toma de decisiones de forma más certera. La Nueva Economía Institucional distingue entre instituciones formales –aquellas comúnmente escritas y de carácter vinculante ante determinada autoridad: leyes, decretos, cartas constitucionales– e informales –códigos de conducta sancionados por la costumbre– (North, 1993, pp. 54-75).

De vuelta al escenario inicial, los miembros del grupo que disfrutaban del bien colectivo establecen reglas para evitar el oportunismo y la sobreexplotación, por parte de otros, y crean normas a fin de promover incentivos para su mantenimiento. ¿Será suficiente instaurar conjuntos de reglas para evitar la

2 La metáfora deriva de la teoría de juegos, un cuerpo teórico desarrollado por los economistas Oskar Morgenstern y John von Neumann durante la primera mitad del siglo XX para la predicción del comportamiento, con aplicaciones a distintas áreas como la psicología, la economía e incluso la guerra. Véase Robert Leonard.

explotación y agotamiento de dicho bien? Ciertamente, existen factores que aseguran un nivel de obediencia. Los sistemas de valores y costumbres compartidos al interior de un grupo –honor, vergüenza, respeto a la autoridad– y la presencia de compromisos creíbles actúan como controles al comportamiento individual oportunista, el cual de una forma u otra afectaría los intereses del grupo.

Sin embargo, estos controles tienen efecto únicamente cuando las interacciones entre los individuos del grupo son personales y ocurren con mayor frecuencia, lo cual facilita la circulación de la información y la vigilancia sobre el comportamiento de los miembros. En grupos donde existen asimetrías de información –provocadas por el carácter impersonal y poco frecuente de los intercambios entre sus miembros– crece la incertidumbre en torno al comportamiento entre sus miembros. Las instituciones reducen dicha condición por medio de la regularización de la conducta de los individuos, pero su aplicación requiere de “terceros actores” (en inglés, *third parties*) con legitimidad para asegurar el cumplimiento de dichas reglas. Las reglas y los actores que aseguran su cumplimiento aparecen en los ámbitos público (municipalidades, cuerpos policiales, ejércitos) y privado (empresas, asociaciones comunitarias).

En las sociedades modernas, estas estructuras institucionales son ejecutadas y sancionadas por una forma de organización más amplia denominada Estado. El Estado moderno surgió como consecuencia de un conjunto de cambios económicos, políticos y sociales que acontecieron entre los siglos XI y XIV en Europa Occidental. Durante dicho periodo ocurrió un importante crecimiento en la actividad comercial alimentado por la expansión marítima en el Mediterráneo. Sin embargo, la excesiva fragmentación del continente en diversas unidades políticas, el constante estado de guerra entre estas y las amenazas provenientes del Medio Oriente obstaculizaban una mayor expansión del comercio a larga distancia.

Aquellas unidades políticas con la capacidad militar para enfrentar los peligros de guerra, bandidaje y piratería establecieron acuerdos con ciudades-Estado y organizaciones, tales como gremios y otras corporaciones, para la defensa de los derechos de propiedad sobre sus bienes y el apoyo a sus aventuras comerciales, a cambio de impuestos y contribuciones y del establecimiento de monopolios (North, 2005, pp. 127-145). Hacia los siglos XV y XVI, estas unidades devinieron en Estados con una compleja organización militar y burocrática, y con la capacidad de maximizar el ingreso a través de la nueva expansión comercial trasatlántica.

El Estado, entonces, constituye un colectivo de individuos, corporaciones y otras organizaciones sujetas a un poder definitivo que hace uso de la violencia organizada para asegurar el cumplimiento de los acuerdos dentro de un territorio (Barzel, 2002). En el mundo occidental, este evolucionó desde el absolutismo de los monarcas europeos hacia formas de organización republicanas gobernadas por el imperio de la ley.

En el caso de América Latina, la gran mayoría de las nuevas unidades políticas derivadas del Imperio español devinieron en Estados cuyo poder máximo estuvo apoyado en cuerpos armados como las milicias. La protección frente a las tropas españolas, la configuración y protección de fronteras frente a unidades políticas vecinas y la represión de movimientos populares durante las primeras décadas de independencia justifican esta elección como actor protector. Mientras que algunos pasaron a ser Estados altamente militarizados y represivos, otros devinieron en Estados gobernados por el imperio de la ley, cuya ejecución de la violencia organizada fue encomendada a cuerpos policiales sujetos a la autoridad de otros poderes.

Bajo la suposición de que los caminos y puentes constituyen un bien público, definido como “cualquiera tal que si una persona X_1 , que forma parte de un grupo $X_1, \dots, X_i, \dots, X_n$, lo consume, no puede serle negado a los otros miembros de ese grupo” (Olson, 2002, p. 14), el modelo propuesto presenta las siguientes variables. En primer lugar, los incentivos constituyen la base del modelo de acción colectiva, ya sea la subsistencia o el desarrollo de una agricultura comercial lucrativa. Segundo, se espera que la información sobre el comportamiento de los individuos sea menos costosa en el entorno comunitario, en donde los individuos comparten diversos lazos. Por tanto, los costos de adquirir dicha información se espera que crezcan a medida que dichas comunidades pertenezcan a una unidad mayor o Estado.

Con el fin de asegurar la participación de los usuarios de dicho bien colectivo, los actores sociales establecen una estructura organizativa que señala quiénes participan y cuáles funciones cumplen dentro de dicha estructura. Aunque los actores establecen esta organización con un objetivo común, ello no garantiza la cooperación de todos sus miembros para lo cual establecen colectivamente conjuntos de reglas conocidos como instituciones. Los actores pueden ser individuales (vecinos, comerciantes, autoridades) o colectivos (municipalidades, sociedades, vecindarios), pero deben estar sujetas a un poder definitivo capaz de ejercer la violencia organizada y estar legitimado por los usuarios, de modo que haga cumplir los acuerdos, como ya fue discutido.

La siguiente sección analiza el modelo de acción colectiva esbozado para el caso de la construcción del camino al Pacífico y sus puentes durante el periodo 1760-1870. Una primera etapa (1760-1811) examina los mecanismos de acción colectiva coloniales, principalmente el que las fuentes denominan “repartimiento”. La segunda fase (1812-1821) aborda el auge de la intervención corporativa en el proceso de acción colectiva para la construcción y reparaciones de la vía. Finalmente, el periodo 1821-1870 profundiza en las formas de acción colectiva utilizadas en el desarrollo de la red de caminos en los contextos de crecimiento comercial y vinculación al mercado internacional por medio de la caficultura.

Acción colectiva en la construcción del Camino Real: la contribución de caminos colonial 1760-1811

Los habitantes del Valle Central de Costa Rica organizaron su comercio alrededor del Camino Real a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. El término “trocha” caracteriza con precisión esta vía, pues carecía de los atributos de un camino moderno (señalización, empedrados, drenajes) y debía ser delineado con frecuencia, debido a que la estación lluviosa y la vegetación desdibujaban sus contornos. Asimismo, la ruta variaba con el aumento en el caudal de los ríos, los cuales ocasionalmente destruían los rústicos puentes que los atravesaban y obligaban a reubicar las estructuras.

Durante este periodo, el exiguo tráfico se concentraba en la estación seca, entre noviembre y mayo del año siguiente, de modo que los agricultores adaptaron su calendario a esta fase para comercializar los excedentes a nivel local y regional. Los vecinos de la provincia suministraban un mantenimiento ocasional a la vía en respuesta al impacto de fenómenos naturales que creaban obstáculos a su tránsito o cuando eran notorias las pérdidas humanas y de mercancías. A pesar de las pésimas condiciones de la vía, el Camino Real constituyó uno de los más importantes medios para la transformación socioeconómica que irradió del Valle Central durante la siguiente centuria.

Al finalizar el siglo XVIII, el campesinado del Valle Central Oriental de Costa Rica inició un proceso de migración hacia la sección oeste aprovechando la disponibilidad de tierras, en un contexto de paulatino contacto con mercados locales y regionales a través de la vertiente del Pacífico (Molina, 2005; Alvarenga, 1986; Samper, 1990). El establecimiento de la Renta del Tabaco en la década de 1780 permitió que los cosecheros abastecieran el mercado centroamericano, y aunque el tabaco constituía una actividad estancada,

dinamizó otros sectores como el transporte, la ganadería y la artesanía –los dos últimos necesarios para la producción de cueros para el enfardado– (Rico Alvade, 2014). La producción de comestibles –principalmente derivados de la caña de azúcar– y una incipiente ganadería encontraron nuevos mercados locales y regionales durante el último tercio del siglo XVIII e inicios del XIX: el partido de Nicoya –hoy parte de la provincia de Guanacaste– tuvo una importante demanda de alimentos durante los periodos en que disminuía la demanda de transportistas que conducían el tabaco del Rey (Fernández, 2015, pp. 136-137), mientras que el istmo de Panamá se convirtió en un importante mercado para los comestibles del Valle Central y en un suplidor de manufacturas baratas provenientes de Jamaica durante los periodos 1808-1819 y 1821-1825 (Fernández, 2003, pp. 321-326). Además del interés general para las comunicaciones con la región, las crecientes oportunidades comerciales reforzaron la necesidad de emprender reparaciones.

La evidencia describe la importancia de la vía, tanto para las comunicaciones con el resto de la región como para el surgimiento de una agricultura comercial al finalizar el siglo XVIII. Ante la destrucción del puente provisional sobre el río Grande durante la estación lluviosa de 1780, las autoridades coloniales autorizaron el uso del camino de Poás mientras fueran practicadas las correspondientes reparaciones. En nota de 20 de junio de 1781, el ayuntamiento de Cartago comunicó al gobernador Juan Flores que celebraría un cabildo para el nombramiento de dos individuos que reconocieran el camino y puente, con el fin de determinar el costo y grado de las composturas, se advierte que “si no se pone remedio en tiempo, se cerrará enteramente la comunicación, con perjuicio de los intereses del Rey y los moradores de esta provincia (ANCR. Complementario Colonial, 2930, f. 15)”.

Posteriormente, en cabildo de 20 de febrero de 1798, en virtud de la “general utilidad que resulta a toda la provincia del fácil y seguro trancito desde Matina a Bagaces para la salida y entrada de frutos y mercancías, siendo como es [sic] incontestable[s] las ventajas que de ello recibe todo el vecindario”, la misma corporación acordó la recolección de un real (0,12 pesos) entre cada “casa en esta ciudad, villas y lugares de esta gobernación [de Costa Rica]” para pagar las reparaciones hechas por el comerciante José Antonio Castro al camino cerca de la cuesta del Aguacate (ANCR. Colonial Cartago, 871, 38v).

A pesar de la importancia del camino para los vecinos de la provincia, las autoridades carecían de los recursos pecuniarios suficientes para el mantenimiento regular de las vías. No se ha encontrado evidencia de que la Renta del tabaco aportase a las reparaciones, aunque esta obtenía beneficios de un

camino transitable. Ocasionalmente, las composiciones eran financiadas con el fondo de propios del ayuntamiento de Cartago –destinado a cubrir las necesidades de la provincia. No obstante, estos dineros debían ser reintegrados a dicha corporación, lo cual requería de otros mecanismos para reunir la cantidad emprestada. ¿Quiénes debían contribuir para completar dicha cantidad? En el cabildo de 20 de febrero de 1798 –anteriormente citado– las autoridades convocaron a todos los vecindarios de la provincia a contribuir, en vista del interés general y de los beneficios que resultaban a todos los vecinos las reparaciones hechas por Castro, por medio de un mecanismo identificado en las fuentes como “repartimiento”.

En las fuentes documentales, el “repartimiento” identifica diversas acciones, entre ellas, la asignación de cuotas de trabajo en faenas agropecuarias o artesanales, la venta forzosa de bienes encarecidos a las comunidades indígenas por los funcionarios reales o el pago colectivo de los gastos de un cabildo. Este artículo utiliza el concepto de “contribución de caminos colonial” para distinguirlo con respecto a estas otras acciones. Para el estudio de esta institución, fueron empleadas dos listas de contribuyentes a la recolección practicada en 1798, correspondientes a la ciudad de Cartago y el pueblo de Villa Nueva.

Esta contribución consistía en el pago no periódico de una cantidad de dinero en proporción a las capacidades pecuniarias de los habitantes de la provincia. Por tanto, era común que los sectores más acaudalados aportasen más allá de lo establecido por el cabildo, en este caso “un real por cada casa”. La Figura 1 compara la distribución porcentual de lo contribuido por las poblaciones de Cartago y Villa Nueva, según niveles de riqueza, donde 1 corresponde al nivel más pobre y 10 al más rico.

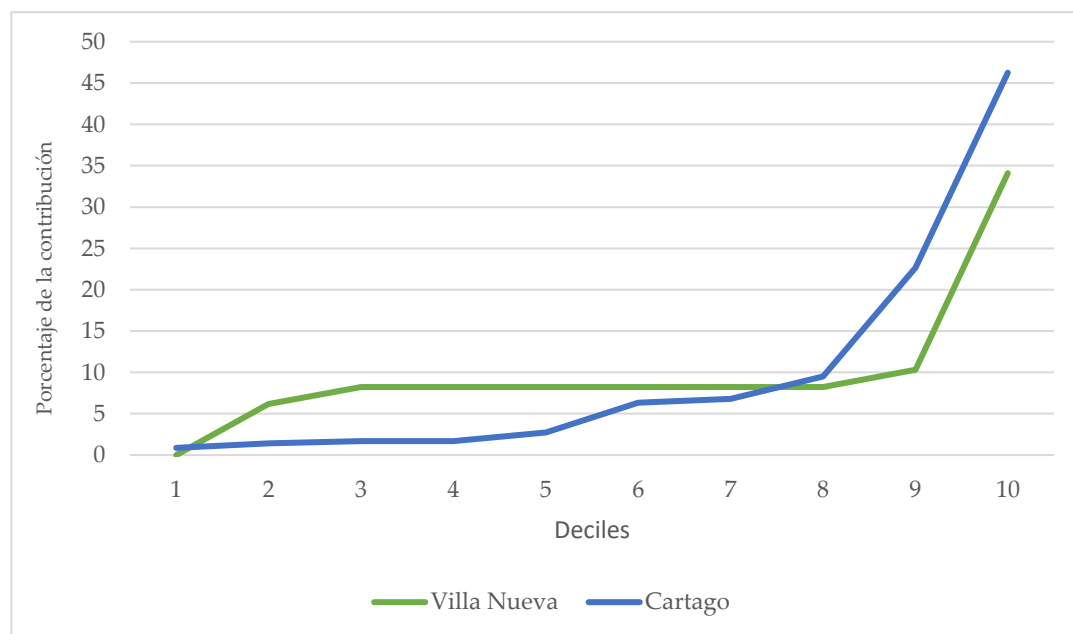
En el padrón de Cartago, los dos deciles más ricos (9 y 10) aportaron dos terceras partes del total, mientras que en Villa Nueva estos participaron con un poco menos de la mitad. Estos grupos estaban constituidos por miembros del ayuntamiento y otros funcionarios públicos, así como dueños de haciendas cacaoteras, propietarios de personas esclavizadas, comerciantes y cosecheros de tabaco con niveles de fortuna por encima de los 500 pesos (Viquez Mora, 2020, pp. 86-89).

En concordancia con normas de distribución en proporción a la riqueza, el ayuntamiento excluyó de la contribución a los grupos que gozaban de protección dentro de las comunidades (el decil 1). El acta de 20 de febrero de 1798 señaló que estaban exentas de la contribución aquellas familias que “fuesen tan miserables que conosca el juez del distrito no poder absolutamente contribuir con la cortedad de un real” (ANCR. Colonial Cartago, 871, f. 38v).

En el caso particular de las comunidades campesinas, la condición de “miserable” generalmente se atribuía a quienes carecían de propiedad, protección familiar o de alguna forma de sustento –v. g. enfermos, viudas, huérfanos–. Los pueblos indígenas quedaban exonerados automáticamente de contribuir, dados los privilegios establecidos en la Recopilación de Leyes de Indias de aportar únicamente al sostenimiento de sus vías de comunicación “siendo necesarias e inexcusables” para su tránsito y comercio.³ Este es uno de los atributos característicos de las sociedades agrícolas en las cuales los sectores más pudientes sostienen parte de las cargas de aquellos menos afortunados como parte de un esfuerzo colectivo. Es el tipo de solidaridades que analizan los historiadores de la economía moral del Antiguo Régimen en Europa (Popkin, 1979, pp. 1-31).

Figura 1

Distribución porcentual de la contribución de caminos colonial por niveles de riqueza en Cartago y Villa Nueva, 1798



Fuente: Elaboración propia a partir de ANCR, Complementario Colonial, signaturas 1326 y 4179.

3 Véanse las normas contenidas en Libro III, Título III; Ley LIII, Libro IV, Título XV; Ley VII, Libro IV, Título XVI; Ley I (Pérez de Soto, p. 20; 110v; 111v; respectivamente).

La contribución colonial decretada el 20 de febrero de 1798 constituye un interesante caso de acción colectiva, dadas las circunstancias que motivaron su ejecución. José Antonio Castro, comerciante de Villa Nueva, acordó con el gobernador Juan Pinillos la apertura de un sector del Camino Real cercano a los Montes del Aguacate en el año 1790. Después de casi ocho años de litigio con las autoridades de la provincia, el 21 de noviembre de 1798 Castro fue retribuido con 300 pesos, incluidas las costas, por los gastos hechos en la apertura de dicho camino (ANCR. Colonial Cartago, 871, f. 43). El dinero provino del producto de la contribución colonial autorizada por el ayuntamiento, a pesar de la impopularidad que tenía el cobro de tributos entre la población.

Los reyes borbones emprendieron una serie de reformas a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, las cuales buscaban una mejor administración de las rentas e ingresos de la Corona. Algunas de esas reformas en teoría buscaban acabar con algunos de los abusos cometidos por oficiales y funcionarios reales, al imponer mayores controles sobre el cobro de contribuciones o en el acceso a los fondos y cajas locales. Muchos de estos cambios ocurrieron a partir de la Ordenanza de Intendentes de 1786, la cual subordinó las finanzas de la provincia de Costa Rica a la Intendencia de Nicaragua (Fernández, 1907, pp. 212-213). Por tanto, dicha ordenanza limitó el levantamiento de contribuciones y los llamados “repartimientos” sin autorización previa de la Junta Superior de Hacienda. ¿Quién y bajo cuáles circunstancias permitió el cobro de una contribución para caminos?

El expediente de José Antonio Castro fue trasladado al superintendente de Real Hacienda Diego Piloña y Ayala por el gobernador Juan José Vázquez y Téllez en 30 de junio de 1792, quien consultó la posibilidad de hacer una contribución colonial para cubrir la cantidad demandada por Castro (ANCR. Colonial Cartago, 871, ff. 28-28v). La respuesta de Piloña de 31 de julio de 1792 le confirmó al gobernador las prohibiciones establecidas en la ordenanza respecto a los repartimientos “a menos que se lo quieran satisfacer por conmisericordia y voluntariamente los vecinos”, si este se comprometía a concluir algunas reparaciones al inicio del periodo seco del año. Las autoridades aprobaron la contribución en febrero de 1798 con el dictamen del asesor a la vista (ANCR. Complementario Cartago, 871, ff. 30-32).

Los vecinos de la provincia tenían incentivos para participar de forma voluntaria en la contribución a una obra de utilidad común. Por una parte, a finales de la centuria iniciaba una coyuntura favorable al comercio de algunos productos comestibles hacia mercados regionales en el Pacífico, al mismo tiempo que crecieron las exportaciones de tabaco a Nicaragua por

barco (Rico Aldave, 2014, pp. 115-116), lo cual hacía fundamental el paso a través de los montes del Aguacate. Por otra parte, el Camino Real vinculaba la sede de las autoridades de la provincia con la sección oeste del Valle Central, hacia la cual ocurría un paulatino movimiento migratorio desde la sección oriental. ¿Cabría considerar la orden del ayuntamiento como un proceso de acción colectiva voluntaria? Dadas las prohibiciones establecidas en la Ordenanza de Intendencias y el dictamen del superintendente, podría sugerirse que hubo una participación espontánea de la población, pues los vecinos siempre podían denunciar la contribución como un abuso.

Los habitantes de la provincia podían resistir dicha contribución si las condiciones no eran favorables para la cooperación. Ante las gestiones iniciadas por el ayuntamiento de Cartago, en noviembre de 1780, para la recolección de una contribución de caminos, con el fin de colocar un puente de cal y canto sobre el río Grande, los vecinos de Villa Vieja solicitaron por memorial de 18 de enero de 1781 exención de la misma “atendiendo a las muchas ostilidades que las presentes guerras, peste y demás calamidades que nos acongojan y molestan” (ANCR. Complementario Colonial 2930, f. 6v).

El ayuntamiento acordó el 7 de octubre de 1781 levantar un puente provisional con dinero de la Caja Real dado que “en el día no se puede hechar (sic) el repartimiento entre el vecindario por las enfermedades y atrasos que en él hay” (ANCR. Complementario Colonial 2930, f. 29). En este caso específico, se observa que, si bien las vecindades del Valle Central poseían incentivos para cooperar en la empresa de mejorar las principales vías de comunicación –v. g. la expansión de la frontera agrícola hacia la sección oeste y la creciente comercialización de la agricultura–, las coyunturas difíciles como la peste de viruela de 1781 (Pérez Brignoli, 2010, p. 220) podían desalentar la cooperación.

El papel de las corporaciones municipales en el mantenimiento de la ruta hacia el Pacífico, 1812-1824

La coyuntura política del periodo 1812-1824 modificó la dinámica de la acción colectiva en el proceso de construcción y reparaciones del Camino Real. Por un lado, el establecimiento de ayuntamientos constitucionales, a partir de la Constitución de la Monarquía Española de 2 de mayo de 1812, concedió autonomía a los pueblos de la provincia de Costa Rica para la organización de sus habitantes en cuanto a la reparación de los caminos, en ese sentido, el Camino Real era indispensable para la mayoría de las poblaciones (en el comercio y las comunicaciones con las autoridades). Por otro lado, la organización de un Estado

a partir de 1821 permitió la creación de otros mecanismos de cooperación a través del establecimiento de nuevas instituciones y los medios para ejecutar y observar el cumplimiento de estas.

El creciente intercambio comercial a través de la costa del Pacífico y la colonización de la sección oeste del Valle Central favorecieron la ampliación de una red vial al iniciar el siglo. El crecimiento de algunos asentamientos fue la clave para el desarrollo de dicha red. Puntarenas desplazó durante las tres primeras décadas del siglo XIX el puerto de la Caldera, el cual constituyó un importante punto de paso en el aprovisionamiento de embarcaciones y el transporte de algunos bienes como tabaco y palo de Brasil durante el siglo XVIII (León Sáenz y Arroyo Blanco, 2021, p. 34). Dada la cercanía con otros puertos de la región centroamericana como el Realejo y Acajutla, Puntarenas continuó favorecido por la Factoría para el transporte del tabaco por barco, con lo cual se redujeron los costos de la travesía terrestre. Asimismo, el movimiento marítimo sobre el puerto –habilitado por un decreto emitido por las Cortes de Cádiz el 29 de abril de 1814 (Fernández Guardia, 1907, pp. 497-498)– aumentó en respuesta al crecimiento de las importaciones provenientes de Panamá durante las dos primeras décadas del siglo XIX y al desarrollo de los mercados externos para los productos agrícolas del Valle Central durante la primera mitad de la centuria (Fernández, 2003, pp. 321-326).

Además, un conjunto de factores políticos y económicos influyeron en la formación de un embrionario mercado doméstico enlazado por el Camino Real. La creación de corporaciones municipales implicó la conformación de asentamientos, dotados de tierras tanto para la explotación de recursos colectivos (suelos, bosques, pastos, canteras) como para la construcción de viviendas. Posteriormente, las autoridades reconocieron el absurdo empeño de los funcionarios coloniales para impedir la dispersión de los habitantes por los campos. Los gobiernos posteriores a la independencia fomentaron la ocupación de áreas vacías y otorgaron incentivos para acelerar este proceso.

En este contexto de colonización agrícola, los campesinos del Valle Central buscaron la colocación de sus productos agrícolas en el exterior y el intercambio con otros asentamientos del territorio. Por ejemplo, José Antonio Fernández (2015, pp. 136-137) argumenta que el partido de Nicoya poseía una importante demanda de productos alimenticios del Valle Central, especialmente la panela. Además, tal región adquirió mayor importancia como fuente para el suministro de ganado y sus derivados –queso, unto, cueros– como lo muestra un informe elevado al Congreso el 24 de febrero de 1825 sobre un proyecto de construcción de camino al Guanacaste (ANCR. Congreso 138, f. 2).

Los habitantes del Valle Central comprendieron la importancia de reparar regularmente la vía para llevar a cabo dichos intercambios. En mayo de 1813 el cabildo de Heredia reportó el desplome del puente sobre el río Grande, lo cual provocaría que

La mayor parte de esta provincia [quedaría] *sin salida* para el puerto de Punta de Arenas, Haciendas del Andecho [*sic*: de Landecho] y Bagaces y sin el comercio corriente con Nicoya y Nicaragua por ser como es la única salida el citado camino [cursivas añadidas] (ANCR. Municipal 452 (1813), f. 9v-10).

El 11 de septiembre de 1820, Santos Lombardo, procurador síndico del ayuntamiento de Cartago, informó a los otros municipios vinculados al Camino Real los desastres causados por la estación lluviosa en la zona cerca del puente sobre el río Grande. Indica que, al cerrarse la ruta,

[E]n muy corto tiempo se verá la provincia aislada, que aun los correos sería moralmente imposible su pasage... y por el perjuicio que desde luego sobrevendría a toda esta provincia como transito único para los algodones, ganado, y demás ingresos... [y] para la exportación de víveres que se conducen a Panamá por el Puerto de Punta de Arenas [subrayado añadido] (ANCR. Complementario colonial 3504, ff 18-18v).

En tales circunstancias, los ayuntamientos comúnmente debían coordinar las reparaciones durante los desastres provocados por la estación lluviosa (descritos en los informes citados). El decreto de 9 de setiembre de 1812 –emitido durante el gobierno de Juan de Dios de Ayala– estableció que “[l]as cargas públicas, como redificacion de casas municipales, composición de caminos, puentes y demás semejantes se distribuirán entre todos los vecinos de los pueblos de qualquier clace que sean” (ANCR. Complementario colonial 3504, f. 2). Esto implicaba que cada vecindario, guiado por su ayuntamiento, organizaría el aporte o contribución al mantenimiento del bien. Sin embargo, no existía penalización frente al oportunismo –v. g. si algún vecindario no contribuyera con su parte, aun beneficiándose de la vía–, por lo que el rol de vigilancia correspondía a los mismos ayuntamientos. En consecuencia, las corporaciones emplearon estrategias –cooperativas y oportunistas– en la distribución de los costos de las reparaciones durante este periodo.

Examínense los dos siguientes casos. Ante las gestiones hechas por el cura párroco de Alajuela, Joaquín Lizano y Baumont, en mayo de 1813, para el reintegro de los gastos hechos en la reparación de una sección del Camino Real –cuyo acuerdo con el gobernador se remonta a setiembre de 1812–, las corporaciones ofrecieron dictámenes a favor y en contra de los trabajos hechos

por el cura y sus cuadrillas. Dado que los ayuntamientos insatisfechos con la obra de Lizano rehusaron pagar su parte, el presbítero se embarcó en un litigio de casi dos años, del cual no se conoce resultado, más allá que el de la renuencia de los municipios a compensar al contratista (ANCR. Colonial Cartago 1044).

El segundo caso refiere a la consulta hecha el 23 de noviembre de 1820 por el gobernador Juan Manuel de Cañas a la Diputación Provincial de Nicaragua en nombre de los ayuntamientos. Las corporaciones solicitaron autorización para percibir contribuciones en cada vecindario a fin de colocar un nuevo puente sobre el río Grande. La demora en la respuesta apresuró al ayuntamiento de Cartago a proponer el 28 de mayo de 1821 otra forma de financiar las obras del puente con el producto de la venta de las tierras de Poás, cuyo reintegro se obtendría “con una moderada pencion en los que lo trafiquen” (Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia de Centro América 82).

Dado que un peaje sobre el puente del río Grande recaería sobre los comerciantes y transportistas, la propuesta desencadenó la respuesta de los ayuntamientos cuyos vecinos recibirían mayor perjuicio, principalmente los de San José y Heredia. El 23 de abril de 1821, la corporación josefina disputó la posición de su homóloga de Cartago respecto a la carencia de interés por parte de los otros ayuntamientos en cooperar con las reparaciones. Según los josefinos, el vecindario “[h]a estado de llano a coperar... al prollecto del puente en beneficio general de la provincia, lo que no susedería establesiéndose únicamente en beneficio exclusivo de los propios de la ciudad de Cartago” (ANCR. Municipal 485, f. 52v).

El cabildo de Heredia, en un tono más conciliatorio y acorde con el de San José, señaló el 25 de junio de 1821 las ventajas de distribuir el costo entre los vecindarios, guardando “el justo equilibrio que debe haver entre los pueblos que se comprenden en la provincia” (ANCR. Municipal 67, ff. 28-28v). Los trabajos fueron financiados por medio de un prorratio entre los vecindarios, según puede inferirse de la solicitud del ayuntamiento de Cartago de 13 de agosto de 1821 a los de San José y Barva para que entregasen la cantidad correspondiente a cada uno (ANCR. Municipal 64, f. 43).

Las estrategias de acción colectiva para la reparación del Camino Real durante el periodo colonial depararon una serie de desventajas para los traficantes. Tanto la convocatoria de los vecinos a la contribución de caminos, como la distribución de los costos entre los ayuntamientos, constituían soluciones a corto plazo a un problema crónico. Las autoridades carecieron de fondos para dar un mantenimiento continuo a las vías durante esta fase. Adicionalmente, las deliberaciones al interior de los vecindarios –precedidas de visitas y

exploraciones hechas por agentes de la corporación para determinar los daños y costos de las obras— postergaban la ejecución de los trabajos y aumentaban su deterioro, con los perjuicios que acompañaba a transportistas, correos y público en general. La independencia de la provincia en 1821 permitió que las corporaciones y distintas organizaciones de individuos se sometiesen un poder máximo conocido como Estado, el cual crearía y ejecutaría sistemas de reglas que mejorarían de forma notable el proceso de construcción de vías de comunicación.

Estrategias de acción colectiva en la conformación de la red vial a partir de la independencia

La independencia de la provincia, en octubre de 1821, puso en marcha una transformación de las estructuras políticas, económicas y sociales a las cuales estaban acostumbrados los habitantes de la provincia de Costa Rica. La sociedad resultante de la separación de España estaba constituida por grupos con sus propios conjuntos de reglas —tales como las órdenes y otras organizaciones religiosas, las corporaciones municipales y las milicias locales. Estos se aglutinaron en torno a un poder máximo conocido como Estado, cuya función principal es asegurar el cumplimiento de los acuerdos, leyes y contratos que rigen para todos estos grupos por medio de un gobierno.

Un primitivo sistema electoral concedió a las corporaciones municipales la atribución de nombrar de forma indirecta a aquellos representantes que gobernarían por medio de tres ramos: legislativo, ejecutivo y judicial. Este gobierno ahora asumía todas aquellas funciones que estaban reservadas a los funcionarios de la monarquía española sobre una jurisdicción territorial propia. Este poseía la capacidad para definir y defender sus fronteras, establecer acuerdos comerciales con otras naciones, percibir contribuciones para el sostenimiento de sus operaciones y, en general, asegurar un conjunto de libertades y derechos a sus habitantes, a la vez, demandar de ellos un conjunto de obligaciones.

La construcción y el mantenimiento de una red vial constituyeron funciones indispensables entre el conjunto de retos de la organización de un Estado. Había una dimensión estratégica inmediata que consistía en facilitar la movilización de tropas ante eventuales ataques o en la represión de movimientos insurgentes. A largo plazo, las vías de comunicación formaban parte de la dimensión económica de la organización estatal: facilitar la acumulación de riqueza entre los habitantes, a fin de cobrar impuestos. Así lo

expresó de forma elocuente el jefe de Estado Juan Mora Fernández en el informe de su gestión al Congreso el 1.º de marzo de 1829:

[Es] un axioma bien conocido en la economía que los caminos de ambos puertos deben ser los primeros canales para crear y estender nuestro comercio y agricultura, y que cuanto más espeditos y fáciles sean aquellos, serán tanto mayores los progresos y aumentos de los ramos y elementos que han de formar nuestra prosperidad (ANCR. Congreso 827, ff. 3-3v).

Como en todo bien colectivo, la construcción y reparación de vías de comunicación demandaba la cooperación de la mayoría de los usuarios. El compromiso de los ayuntamientos de contribuir al mantenimiento del Camino Real y sus puentes resultó ser engorroso, poco eficiente y practicable únicamente durante periodos críticos. Cuando se trataba de obtener los medios para suministrar un mantenimiento regular a las vías de comunicación, el Estado recurrió a la creación de instituciones que asegurasen la acción colectiva de la mayor parte de los usuarios. La recolección de fondos para el pago de materiales, técnicos y operarios dependió de contribuciones hechas por dos tipos de usuarios.

Los caminos generales. El primer tipo consistía en quienes frecuentaban los denominados “caminos generales”, aquellos que comunicaban el Valle Central con los puertos en el Pacífico y el Caribe, así como el camino que conducía a la frontera con Nicaragua y el antiguo Camino de las Mulas hacia Panamá. Para financiar el mantenimiento de estas vías, los primeros órganos gubernativos debatieron la naturaleza de las contribuciones y del contribuyente. La discusión del primer impuesto decretado por el Congreso para dicho fin, el 17 de julio de 1827, asignó esta obligación a los traficantes de bienes y ganado “conciderando que tales ventajas refluyen más de cerca en favor suyo y que convensido[s] de ellas no les será gravoso cualesquiera derecho que se les imponga de piage” (ANCR. Congreso 582, f. 1-1v). Esto sentó un precedente en el modo de financiar las obras durante gran parte del siglo XIX, como se verá a continuación.

Con la independencia, el Estado tomó posesión de las rentas reales, tales como los monopolios en la siembra y comercialización del tabaco y la producción y distribución del aguardiente. Adicionalmente, la élite gobernante tomó ventaja de la posición de Estado libre para adueñarse de los puestos aduaneros en medio de una coyuntura comercial favorable. El arribo de barcos a Puntarenas durante la década 1821-1830 se volvió más frecuente según las estimaciones de León Sáenz (1995, p. 16). Esto implicó que el gobierno dispondría de los ingresos derivados del comercio, denominados “rentas marítimas”.

El historiador Víctor Bulmer-Thomas (2010, pp. 50-52) argumenta que a pesar de la pretensión de los grupos comerciantes por eliminar las restricciones coloniales al tráfico comercial y abrazar la doctrina del *laissez-faire*, los nuevos Estados aumentaron la dependencia de los impuestos al comercio con el fin de maximizar el ingreso. La pertenencia a la República Federal de Centroamérica limitó durante las primeras décadas el acceso a estos ingresos, los cuales se adjudicó junto con otras importantes fuentes como la renta del tabaco. No obstante, Costa Rica asumió aquellas reservadas por la Federación en varias ocasiones bajo la justificación de que los conflictos internos entre Estados habían quebrantado la unidad y el pacto federal, con lo que declaraba su soberanía mientras se zanjaban las disputas al interior de la Federación, extendiéndola a la administración de la Hacienda (Rico Aldave, 2014, pp. 185-195).

Costa Rica se insertó de forma paulatina en los mercados externos durante las dos primeras décadas independientes. La formación de una conexión con Europa y los Estados Unidos a través de los puertos de Callao y Valparaíso permitió una afluencia de embarcaciones sobre la costa del océano Pacífico que frecuentaron Puntarenas y, en menor medida, La Caldera. Las primeras exportaciones estaban compuestas de metales, productos agropecuarios – carnes, víveres, panela– y maderas de tinte tales como el palo de Brasil y el campeche, cuya explotación era cercana a la costa. El cultivo del café fue el vínculo definitivo entre Costa Rica y el mercado internacional –primero a través de consignatarios en Chile y luego de forma directa con el mercado inglés–, con un crecimiento continuo en el volumen exportado y los precios a partir de la década de 1840 (León Sáenz, 2003, pp. 43-81). Al mismo tiempo, la riqueza que generó la exportación del grano aumentó las importaciones.

Los ingresos derivados de los impuestos a la actividad comercial financiaron en gran medida las operaciones del Estado en las décadas posteriores a la independencia. En contraste con el periodo colonial, el gobierno dispuso de recursos permanentes para las reparaciones del Camino a Puntarenas –parte del antiguo Camino Real– derivados de una porción de las rentas marítimas. El primer recurso conocido para las reparaciones del Camino a Puntarenas, denominado consulado municipal, comprendía un dos por ciento de los bienes importados. Los primeros órganos gubernativos provisionales durante la coyuntura de la independencia adjudicaron en varias ocasiones el producto de este impuesto a la composición de la vía al Pacífico, tanto del camino como de los puentes sobre los ríos más importantes (Virilla, Grande y Barranca) (Iglesias, 1899, p. 131; Iglesias, 1900, pp. 218, 263-274).

El Congreso decretó un primer impuesto el 7 de agosto de 1827, a pesar de las restricciones que imponía la Constitución Federal a la creación de contribuciones al comercio por los Estados (Asamblea Nacional Constituyente de la República Federal de Centro América 40). Este gravaba la entrada de cada bulto de mercadería con un real –a excepción de lo que se producían dentro del territorio– y la introducción de ganado mayor con medio real por cabeza.⁴ Tanto el consulado municipal como el pago de un real por cada bulto se mantuvieron durante todo este periodo como fuente de ingreso para la construcción y reparación de caminos.

Los primeros gobiernos procuraron no gravar el comercio de exportación cuando dicho sector apenas experimentaba con distintos productos. Sin embargo, el aumento explosivo de las exportaciones de café a partir de la década de 1840 requirió del uso de la carreta, la cual ya era utilizada a nivel local y cuyo empleo cada vez más frecuente para la exportación auguraba mayores costos de mantenimiento del camino al puerto. Así, el 6 de diciembre de 1841 el gobierno decretó el cobro de un real por cada quintal de café que fuera exportado a través del puerto de Puntarenas, fondo que sería destinado a la conservación del camino a ese puerto. Este fue elevado a un peso el 2 de agosto de 1854 y finalmente abolido el 10 de junio de 1868, dadas las pérdidas de productores y exportadores ocasionadas por la competencia de regiones en Brasil, Java y Ceilán.⁵

Los legisladores propusieron en un par de ocasiones la introducción de un gravamen a la posesión de carretas para el mismo fin, pero no fructificó debido a que creaba una especie de oligopolio, pues reduciría la oferta de transportistas a aquellos con los medios para cubrir el impuesto, e inevitablemente elevaría el precio de los fletes (Viquez Mora, 2020, pp. 205-206). La propuesta fue calificada de “antieconómica, inoportuna, peligrosa y aun ruinosa para el comercio y la agricultura” en un informe del Poder Ejecutivo de 11 de junio de 1851, el cual argumentaba que el impuesto podía utilizarse como “un resorte muy poderoso para mover el pueblo sin muchos esfuerzos” (ANCR. Congreso 7883, f. 16).

Otra importante fuente de ingresos para la construcción y reparación de la vía al Pacífico provenía de la introducción de ganado a través de la aduana del río Grande. La ocupación del partido de Nicoya en 1826 aseguró un mercado para

4 Decreto 137 de 7-8-1827 (República de Costa Rica, 1886, pp. 34-35).

5 En ese orden, Decreto XXVII de 6-12-1841 (República de Costa Rica, 1861, pp. 128-129); Decreto XLIII de 2-8-1854 (República de Costa Rica, 1871, pp. 66-67); Decreto IX de 10-6-1868 (República de Costa Rica, 1874, pp. 157-58). Sobre la competencia de otros mercados véase ANCR. Congreso 9274, ff. 9-10v.

la producción agrícola del Valle Central a cambio del suministro de ganado, por lo que se creó el gravamen de medio real por cabeza de ganado mencionado anteriormente. Aunque el decreto destinaría el producto del impuesto a las reparaciones del camino hacia Puntarenas y Nicaragua, los guanacastecos carecieron de una vía estable que les permitiera el tránsito de sus productos hacia el Valle Central y hacia Nicaragua, nación con la cual aún mantenían importantes vínculos.

La importancia que adquirió la comunicación expedita con el puerto de Puntarenas, durante la coyuntura de crecimiento en el volumen de las exportaciones de café, implicó el abandono de las comunicaciones hacia el departamento del Guanacaste. Esto quedó reflejado en la respuesta que ofreció la Sociedad Económica Itineraria, descrita más adelante, a la solicitud de 300 pesos hecha por el alcalde de Guanacaste el 18 de octubre de 1845 para reparar el camino entre su jurisdicción y parte del territorio nicaragüense. Los secretarios de la Sociedad respondieron, el 1.º de noviembre de 1845, que sus recursos eran “muy limitados para que puedan aplicarse a nuevos objetos, *distrayéndose del principal*, cual es la vía hacia el Pacífico” [cursivas añadidas] (ANCR. Gobernación 31464, ff. 2v-3). No obstante, el mejoramiento de las comunicaciones con la provincia de Guanacaste adquirió urgencia en el contexto de una economía que paulatinamente integraba otras regiones.

La ocupación de las fértiles tierras de la Meseta Central para la expansión de otros cultivos comerciales, como el café, la caña y los granos, desplazó la cría de ganado hacia las tierras del Guanacaste. Las transformaciones que produjo la caficultura sobre el mercado doméstico obligaron a las autoridades a prestar mayor atención a otras vías como el camino a esta región. Así pues, un decreto del 27 de junio de 1849 creó un fondo particular para el mantenimiento de la vereda que se extendía entre el río Barranca y el río La Flor –este último pertenece actualmente al Estado de Nicaragua– por medio de un gravamen de un peso por cabeza de ganado adulto.⁶

La introducción de este impuesto posiblemente respondió al aumento en el tráfico de ganado que fluyó desde las haciendas de Guanacaste y Nicaragua hacia el Valle Central. Considérese que en 1850 se reportó la introducción de 4336 reses por la aduana del río Grande, una cantidad que triplicó el número de las reses enviadas al mercado centroamericano durante el mejor año del periodo colonial (Fernández, 2015, p. 162). El impuesto fue finalmente abolido por la Ordenanza de Aduanas el 31 de agosto de 1854, posiblemente debido a

6 Decreto XXIII de 27-6-1849 (República de Costa Rica, 1865, pp. 66-68).

las presiones de los hacendados guanacastecos para proteger su mercado frente a la introducción del ganado del exterior (ANCR. Congreso 5277; Boletín Oficial, Oct. 1854, p. 170).

Dado el crecimiento del intercambio comercial durante el periodo, las autoridades enfrentaron el recurrente problema del comercio ilegal, lo cual implicaba que estas debían diseñar mecanismos para asegurar la cooperación de los comerciantes al mantenimiento de las vías. El Estado amplió el sistema de resguardos militares y guardas en puntos estratégicos como los puentes sobre los ríos Grande y Chacarita, así como en los puestos fronterizos.⁷ El resguardo volante permaneció como un mecanismo de vigilancia sobre los caminos por medio de la revisión de cargamentos y la requisición de las guías, documentación utilizada para verificar el pago de los impuestos correspondientes al tipo de cargamento.⁸ El Estado también creó la “policía volante” encargada de recorrer los caminos para la aprehensión de aquellos arrieros cuya carga no correspondiera con las guías que se le entregaban en la aduana o con los boletos expedidos por la Sociedad Económica Itineraria para el cobro de derechos de exportación de café. Asimismo, la recaudación de bienes por vía terrestre se llevó a cabo en las receptorías fronterizas.⁹

El registro de información sobre los comerciantes y sus bienes permitió que las autoridades mantuvieran un mayor control sobre las rentas marítimas. La Hacienda mantuvo parte de la organización del periodo colonial, que consistía en llevar uno o varios libros con el ingreso de mercaderías y los derechos correspondientes, cuyas cuentas pasarían a revisión por parte de un tribunal que determinaría los errores u omisiones en el cobro de los derechos. Con algunas modificaciones, este sistema estuvo vigente durante la mayor parte del siglo XIX.¹⁰ Conforme el comercio marítimo cobró importancia para

7 Acuerdo II de 18-12-1863 (República de Costa Rica, 1872, pp. 85-87).

8 La persecución del contrabando implicó incrementar el número de funcionarios dedicados al control sobre la entrada y salida de mercaderías. Véanse las distintas regulaciones en Decreto CVIII de 20-4-1846 (República de Costa Rica, 1862, pp. 377-400); Decreto XLIX de 24-9-1847 (República de Costa Rica, 1863, pp. 148-156); Decreto XL de 9-10-1862 (República de Costa Rica, 1872, pp. 241-258); Decreto XXXVII de 26-10-1866 (República de Costa Rica, 1866, pp. 187-212).

9 Decreto 146 de 5-10-1827 (República de Costa Rica, 1886, pp. 49-51); Decreto LXXXVII de 18-7-1838, (República de Costa Rica, 1859, pp. 253-258).

10 Decreto 191 de 5-6-1829 (República de Costa Rica, 1886, pp. 143-157); Decreto CVI de 27-3-1835 (República de Costa Rica, 1858, pp. 183-188); Decreto LXXIII de 2-5-1838 y Circular XV de 7-12-1838 (República de Costa Rica, 1859, pp. 221-224, pp. 292-294); Decreto XII de 10-12-1839, sección 2.º, inciso 2 (República de Costa Rica, 1860, pp. 200-203).

los Estados, las autoridades acondicionaron los puertos para el desembarque y almacenaje de mercancías, como ocurrió en el caso de Puntarenas.

La afluencia de embarcaciones y la preferencia de comerciantes y otros colonos por las condiciones del clima para el establecimiento de sus almacenes colocaron a Puntarenas por encima de la Caldera, a donde hubo intento de trasladar las autoridades portuarias durante la primera mitad del siglo XIX.¹¹ Una serie de normativas dictadas durante las tres décadas posteriores a la independencia asignaron al puerto de Puntarenas la función primordial de monitorear el intercambio comercial –en consecuencia la generación de las rentas marítimas– por medio del nombramiento de funcionarios (Zeledón Cartín, 2017, pp. 67-97).¹² Las autoridades y sus subalternos revisarían los cargamentos de acuerdo con los manifiestos de embarcación y vigilaría la conducción de las cargas a los almacenes. La capitanía del puerto exigiría los manifiestos de cada embarcación, con el fin de registrar la información del cargamento, número de pasajeros, destino y bandera (Nota 8).

En contraste con otras latitudes (Sanhueza Benavente, 2018), Costa Rica no poseía al momento de la independencia un departamento de caminos con la organización burocrática o el financiamiento apropiado para contratar los recursos material y humano necesario para la ejecución de las obras. Durante dicha etapa, estas funciones fueron delegadas comúnmente en un único funcionario –primero el jefe político superior, posteriormente un director de caminos– quien debía contratar el acopio de los materiales y organizar las cuadrillas de trabajadores para labores de mayor urgencia y el mantenimiento general del camino al Pacífico. Este empleaba sobrestantes, los cuales contrataban la extracción y transporte de materiales y la alimentación de las cuadrillas localmente.

El conocimiento instrumental lo aportaron “maestros” albañiles, luego fueron contratados ingenieros, en su mayoría extranjeros, con conocimientos técnicos y matemáticos necesarios para el diseño de las vías (Viquez Mora, 2020, pp. 210-220). Los antecedentes de un departamento de caminos pueden identificarse en la Sociedad Económica Itineraria –o Junta Itineraria– una organización voluntaria de productores cafetaleros y comerciantes que asumió la construcción y reparación del camino a Puntarenas durante el periodo 1843-1854, con apoyo de los ingresos producidos por la exportación de café y el

11 Orden II de 15-1-1839 (República de Costa Rica, 1860, p. 6).

12 También véase Decreto 146 de 5-10-1827 (República de Costa Rica, 1886, pp. 49-51); Decreto XIV de 26-2-1840 (República de Costa Rica, 1860, pp. 301-303); Decreto XCII de 25-2-1848 (República de Costa Rica, 1863, pp. 254-255).

comercio general. El mayor logro de la Junta consistió en la reunión de un importante recurso humano, compuesto por transportistas, ingenieros y oficiales experimentados en el quehacer burocrático y administrativo. Las disputas entre quienes promovían una ruta por el Pacífico y quienes favorecían el comercio por el Caribe, así como rencillas personales entre miembros y las dificultades financieras, culminaron en el cierre de la Junta, aunque su organización constituyó la base para la organización de los departamentos de caminos en administraciones posteriores (Viquez Mora, 2020).

Los caminos locales. Durante la colonización agrícola del territorio, los pequeños asentamientos rurales dependían de la acción colectiva voluntaria para la construcción de su infraestructura básica. Desde el periodo colonial existía cierta organización comunitaria para el suministro de los recursos necesarios para el levantamiento de los primeros edificios. El informe que rindió el gobernador Tomás de Acosta al capitán general Antonio González Saravia, el 12 de enero de 1803, ofrece testimonio de esta dinámica:

[El templo de Villa Vieja es] de cal y canto, de regular arquitectura y suficiente magnitud, que promete considerable duración, y todo a expensas y con beneplácito de sus vecinos. Hay así mismo una cárcel y casa que llaman de cabildo para las juntas del vecindario..., hechas de adobe... de modo que durarán muchos años [subrayado añadido] (Meléndez, p. 65).

Los primitivos asentamientos requerían de trochas y veredas rústicas que, en palabras del historiador Mario Samper (s. f., p. 32), reducían los costos de comercialización, tanto a grandes productores agrícolas como a pequeños campesinos. Asimismo, en un contexto de expansión de la frontera agrícola y de comercialización de la agricultura, los pobladores en los nacientes asentamientos tenían incentivos para el establecimiento de vínculos con las rutas de mayor tránsito, como la del Pacífico. En ausencia de una corporación municipal que suministrara recursos comunitarios para subsidiar estas incipientes vías, los vecinos recurrían a la participación voluntaria para su construcción.

Los vecindarios desarrollaron una institución informal denominada “detalle” para enfrentar los costos de ciertas obras de infraestructura local, tales como caminos, acueductos o cañerías. El origen y antigüedad de esta institución todavía son inciertos y su uso quedó mejor registrado con el advenimiento del Estado. El detalle consistía en la asignación del costo de una obra a los vecinos de forma proporcional al interés o “utilidad” que estos obtenían.

El concepto de “utilidad” refería al beneficio que el dueño de una finca, parcela u otra propiedad obtenía de una obra. Una “junta detalladora”, constituida

por vecinos reconocidos al interior de la comunidad, evaluaba la mejor ubicación de la obra, posibles costos de los materiales, así como la riqueza y potencial utilidad de los interesados en el camino.¹³ Los detallados podían contribuir con recursos pecuniarios, a través de su propio trabajo o por una combinación de ambos.

El cumplimiento de esta institución dependía de la existencia de compromisos creíbles, esto es, la seguridad de que los vecinos honrarían sus obligaciones bajo la coacción impuesta por el mismo vecindario. De esta manera, el detalle constituía una red de cooperación para el suministro de información, conocimiento, recursos materiales y trabajo colectivos, por lo que no estaba restringido a una contribución pecuniaria.

El detalle permaneció como medio para financiar las obras durante la etapa formativa de los asentamientos, cuando no existía apoyo corporativo o estatal. Sin embargo, con la asignación de autoridades municipales en dichos asentamientos, las juntas detalladoras obtuvieron el respaldo oficial para hacer cumplir la distribución de los detalles entre los vecinos. Así, en memorial de 12 de julio de 1876, un grupo de vecinos del barrio San Isidro de Heredia solicitó exención de un detalle para la construcción de un camino en el centro, argumentando que ya se les exigía una contribución anual –discutida más adelante– y que otras contribuciones no establecidas por el Congreso eran “un ataque a la propiedad” (ANCR. Policía 4865, sin número de folio). No obstante, el gobernador de la provincia, Juan Gutiérrez, denegó la petición de los vecinos el 27 de julio, al advertir que la cantidad fue señalada por una junta de vecinos nombrada por la “la generalidad de los vecinos de San Isidro”, con lo cual legitimó el proceder de la junta. El detalle finalmente fue codificado en la Ley de Caminos de 1898, la cual facultaba a las municipalidades para a) determinar los caminos de mayor interés (por abrir o reparar), b) cobrar un monto calculado de acuerdo con el uso que le diera cada vecino o el valor de la propiedad beneficiada y, finalmente, c) conformar “juntas itinerarias” locales con el fin de crear un presupuesto de las obras y repartir el detalle entre los interesados.¹⁴

Posterior a la independencia, las leyes encargaron la reparación de los caminos locales a las municipalidades, una función que previamente poseían. La Constitución de 1812 delegó en las corporaciones municipales la construcción y reparación de los caminos locales –definidos como aquellos que conectaban los barrios con sus pueblos y estos con otros–. No obstante, la Constitución no especificaba cómo las corporaciones debían organizar y ejecutar tal obligación.

13 Para una pormenorizada descripción del detalle, véase ANCR. Gobernación 8820, ff. 50-50v.

14 Decreto N.º 42 de 8-8-1898 (República de Costa Rica, 1898, pp. 268-272).

A partir de 1821, los gobiernos diseñaron un conjunto de instituciones con el fin de lograr la cooperación regular de los habitantes a la reparación y construcción de las vías que más les beneficiaban.

Los caminos locales fueron financiados directamente a través de una contribución anual obligatoria para los varones mayores de edad, denominada “itineraria” o “subsidiaria”. Con la eliminación de los privilegios que poseían ciertos grupos de la sociedad colonial por medio de las constituciones –federal y estatales– los habitantes adquirieron un conjunto de responsabilidades, entre ellas la cooperación al sostenimiento de proyectos de carácter colectivo. Sin embargo, los gobiernos impusieron algunos límites a la exacción de contribuciones de acuerdo con otras normas que formaban parte de la costumbre.

El decreto de 8 de abril de 1826 estableció que todo individuo entre los 15 y los 50 años debía aportar dos días de trabajo a la composición de caminos, excepto los enfermos, mujeres hijas de familia y miserables. Esta disposición fue complementada por la ordenanza de 2 octubre de 1826, la cual establecía los dos días de trabajo o el pago de medio peso a cambio de trabajo, y por el decreto de 30 noviembre de 1826 que excluía a las mujeres de dicha contribución y en su lugar señalaba a los “capitalistas” mayores de 50 años.¹⁵

En tanto que el decreto de 20 de mayo de 1831 modificó las disposiciones anteriores, al fijar la contribución de medio peso de plata –en dinero– a todos los individuos con el mismo rango de edad y al señalar un cuarto de peso para los jornaleros, los hijos de familia y los sirvientes domésticos.¹⁶ Con modificaciones menores, esta contribución se mantuvo en las décadas posteriores hasta la emisión de la Ley de Caminos de 1898.¹⁷

Dos mecanismos facilitaron la cooperación en el ámbito local. Por un lado, los vínculos característicos de la población nucleada que habitaba los asentamientos conectados por el Camino al Pacífico, tales como el parentesco, los espacios de sociabilidad y relaciones de carácter económico (transacciones inmobiliarias, contratación de jornaleros) facilitaron la acción colectiva en el suministro de bienes públicos, particularmente en la construcción de caminos y puentes.

15 Decreto LXXXVIII de 8-4-1826, Decreto CVI de 2-10-1826 y Decreto CVIII de 30-11-1826 (Estado Libre de Costa Rica, 1832, p. 271; pp. 307-312; pp. 329-30, respectivamente).

16 Decreto XXI de 20-5-1831 (República de Costa Rica, 1856, pp. 66-67).

17 Decreto CLXXIII 27-12-1848 (República de Costa Rica, 1863, 488-89); Decreto LXII de 19-12-1849 (República de Costa Rica, 1865, pp. 233-234); Decreto XCIV de 13-12-1852 (República de Costa Rica, 1868, pp. 207-210); Decreto XXXVIII de 4-11-1862 (República de Costa Rica, 1872, pp. 190-193); Decreto XX de 18-10-1867 (República de Costa Rica, 1874, pp. 94-96).

El 11 de julio de 1876, Manuel María Villalobos, vecino de San Isidro de Heredia, solicitó al gobernador de la provincia la exoneración de un detalle para un camino y puente en los cuales consideraba no tener interés. El 26 de julio el gobernador desestimó la petición a partir del criterio de la junta detalladora “nombrada por la generalidad de los vecinos de San Isidro, [la cual] al desempeñar su cometido, tuvo muy presente el haber de cada individuo” (ANCR. Policía 4866, f. 1-2v). El informe de la junta de 20 de febrero de 1877 le señaló al superintendente de la obra que, en su opinión, el detalle debía ejecutarse por la generalidad de los vecinos gravados, pues “son mui pocos los petentes [*sic.* peticionarios] que no sean interesados en el veneficio del agua del puente que debe reconstruirse, porque los que no les pasa por la propiedad, la toman y se venefician de ella” (ANCR. Municipal 12312, ff. 1-5).

De forma complementaria a los mecanismos de autovigilancia desarrollados por las comunidades, el Estado tomó ventaja de la autoridad local para hacer efectivo el cumplimiento de las leyes sobre caminos. En una nota de 29 de noviembre de 1836, el alcalde 2.º de la villa de Barva informó al jefe político superior sobre la queja presentada por Francisco Morales y otros vecinos, quienes fueron multados y enviados a prisión por no asistir a la composición de un camino en el que no tenían “interés”. El alcalde señaló que la queja era infundada, dado que Morales empleaba el camino para extraer leña y para el funcionamiento de un trapiche. Además, indicó que sus predecesores podían dar fe de que Morales era “el más insubordinado de su barrio” y dado al desorden en tiempos de revolución; que igualmente se negó a contribuir con víveres durante la invasión de Manuel Quijano y que se fue a esconder con su caballo para excusarse de todo servicio, “y bino apareser asta después de regresado el exercito” (ANCR. Gobernación 23684, 1v).

Los alcaldes pedáneos y de cuartel, así como los jueces de policía –vestigio de los gobiernos corporativos de Antiguo Régimen– representaban la autoridad en jurisdicciones menores como los barrios y caseríos, ejerciendo vigilancia y guardando el orden de acuerdo con las instituciones vigentes. Otra de las atribuciones de estos agentes consistía en obtener información variada sobre los habitantes de su jurisdicción con el fin de facilitar el gobierno local.

El decreto de 2 de octubre de 1826 estableció que cada municipalidad formaría un padrón, similar a los utilizados en el periodo colonial, que clasificaría a los vecinos según el tipo de contribución: dinero y trabajo. Los padrones registraban el nombre, aporte y residencia de los vecinos de acuerdo con el conocimiento de los habitantes de su jurisdicción. Posteriormente, el decreto 31 de mayo de 1827 ordenó el nombramiento de una comisión en la cual

participaría el alcalde pedáneo de cada barrio para la “calificación” o señalamiento de los contribuyentes.¹⁸ Asimismo, según los distintos decretos (véase nota 17), las autoridades locales tenían la obligación de ejecutar el cobro en sus jurisdicciones y de sancionar a los evasores por medio de una multa que correspondía al doble de la contribución. La autoridad local poseía el conocimiento tanto del estado de la riqueza en su territorio, como de los individuos que obedecían las leyes y de aquellos proclives a la evasión.

Según la teoría de la elección racional, los casos descritos anteriormente evidencian cómo el reducido tamaño de la comunidad y la cercanía entre sus integrantes facilitan las predicciones en torno al comportamiento de sus miembros, tal como la proclividad a la cooperación o al oportunismo, lo cual queda cristalizado en el refrán español que reza “en pueblo chico, infierno grande”.

Al respecto, la historiadora Elizabeth Poveda argumenta que un rasgo característico de la dinámica social en las poblaciones costarricenses del siglo XIX era la constante vigilancia mutua sobre las prácticas de los vecinos en espacios como la misa, la taquilla y los festejos cívicos y religiosos. En este entorno, la denuncia de las conductas individuales ante las autoridades civiles y religiosas provenía del mismo vecindario, dentro del cual circulaba tal información.

Discusión de resultados

El estudio de los transportes en Costa Rica ha permanecido dentro del dominio de la historia económica. Los análisis históricos más relevantes mostraron la importancia estratégica de la ruta por el Pacífico en el establecimiento de los primeros vínculos comerciales de la provincia de Costa Rica y su posterior vinculación al mercado internacional. El estudio más reciente de León y Arroyo sobre los transportes y las comunicaciones en Costa Rica a largo plazo, basado en un importante acervo de fuentes primarias y secundarias, ha continuado la tendencia de abordar el transporte como fenómeno económico: el ordenamiento del espacio en la formación de mercados, con miras a la planificación económica.

En contraste, este artículo optó por un abordaje aun sin explorar por la historia económica, el cual consiste en examinar el proceso de toma de decisiones y el comportamiento de los actores sociales en la organización del modelo económico. El estudio de las vías de comunicación desde el enfoque de los bienes públicos

18 Decreto 131 de 31-5-1827 (República de Costa Rica, 1886, p. 27).

permitió la incursión en las formas de acción colectiva al explorar los vínculos horizontales entre los miembros de las comunidades durante la construcción de los caminos y puentes necesarios para el despegue económico.

Al presente, la historiografía ha ofrecido sugerentes explicaciones al problema de cuál fue el impacto de las vías de comunicación sobre el despegue económico del país. Por un lado, los caminos y puentes permitieron la vinculación entre las zonas de frontera agrícola, suplidoras de alimentos y otras materias primas al corazón de la actividad cafetalera, articulando un mercado doméstico embrionario. Por otra parte, el acondicionamiento de la principal vía, el camino a Puntarenas, permitió el transporte de mayores volúmenes del “grano de oro” por medio del uso de la carreta. Este artículo plantea (o responde) una pregunta quizá menos ambiciosa, pero de igual trascendencia para la comprensión de la organización económica: ¿quiénes construyeron los caminos y puentes y cómo hicieron para pagarlo?

La teoría de grupos clásica tenía una respuesta única: mientras prevalezca el interés común, los individuos forman coaliciones para alcanzar un fin colectivo. Sin embargo, dicha teoría no tomaba en cuenta dos factores que motivan la participación de distintos actores sociales en el diseño de sistemas de reglas, o instituciones, con el fin de abordarlos. Por un lado, los individuos necesitan de incentivos económicos y sociales para participar de forma colectiva. El creciente contacto del campesinado vallecentralino con mercados regionales (Nicaragua, Panamá, Suramérica), a través de la costa pacífica al finalizar el siglo XVIII e inicios del siguiente, estimuló la organización de los vecinos por medio de la contribución colonial y de la coordinación entre corporaciones municipales para ejecutar las reparaciones o construir nuevos tramos.

En respuesta a la creciente demanda de café en los mercados internacionales, las autoridades estatales diseñaron mecanismos para elevar la recaudación de ingresos que serían reinvertidos en el mejoramiento del camino a Puntarenas, la ruta de mayor importancia comercial. Por otra parte, los individuos son oportunistas por naturaleza, de modo que tomarán ventaja de la participación de otros para evadir su responsabilidad.

Tanto el gobierno colonial como los oficiales estatales después de la independencia diseñaron formas de registrar las contribuciones que serían destinadas a la composición de caminos, a fin de asegurar la participación colectiva. Al interior de las comunidades, los diferentes lazos que unían a los vecinos permitieron la circulación de información en torno al comportamiento de sus pares, reduciendo el oportunismo en casos de participación colectiva

(reparación de caminos, construcción de obras de infraestructura, pago de ejidos u otras formas de usufructo de recursos).

El abordaje histórico a través de los principios de la elección racional y de los bienes públicos plantea algunas interrogantes, cuyas respuestas nos acercarían aún más a la comprensión de la organización social, política y económica de Costa Rica durante la transición entre las últimas décadas del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX. Mientras que la historiografía refiere a la temprana privatización de las tierras comunales, aún queda por analizar a profundidad la organización de “comunales” tales como el “Potrero de las Pavas” o el “Común de Patarrá”, ambos creados bajo el principio de conservación de bienes comunes como pastos, bosques y vetas de minerales durante el proceso de expansión de la caficultura. Al mismo tiempo, estos ejemplos confirman la importancia que poseen los incentivos en el proceso de acción colectiva: si los propietarios transformaban sus propiedades en cafetales ante el boom exportador, ¿cuál estímulo provocó la formación de estos comunales?

Finalmente, el estudio de la acción colectiva en el campo político permitiría el desarrollo de una nueva interpretación en torno a los orígenes del Estado. En vista de que distintos grupos y actores sociales buscaron el modo de organizar diferentes aspectos como la defensa del territorio, la administración de justicia, y la adjudicación y protección de la propiedad (privada y colectiva) ante los retos impuestos por la separación del Imperio español, entonces los servicios como la protección ante amenazas por medio de la policía o el ejército, los juzgados o el registro catastral constituyen un conjunto de bienes sostenidos de forma colectiva a través de impuestos. La principal consecuencia de este razonamiento es que la organización política de un Estado debe considerarse como un bien público, en oposición a la más tradicional concepción hobbesiana del Estado.

Fuentes primarias

ANCR. Colonial Cartago 1044 (1813).
ANCR. Colonial Cartago 871 (1798).
ANCR. Complementario Colonial 1326 (1798)
ANCR. Complementario Colonial 2930 (1781).
ANCR. Complementario Colonial 3504 (1820).
ANCR. Complementario Colonial 4179 (1798).
ANCR. Congreso 138 (1825).
ANCR. Congreso 5277 (1850).
ANCR. Congreso 582 (1827).
ANCR. Congreso 7883 (1851).
ANCR. Congreso 827 (1829).
ANCR. Congreso 9274 (1868).
ANCR. Gobernación 23684 (1836).
ANCR. Gobernación 31464 (1845).
ANCR. Gobernación 8820 (1874).
ANCR. Municipal 12312 (1877).
ANCR. Municipal 452 (1813).
ANCR. Municipal 485 (1821).
ANCR. Municipal 64 (1821).
ANCR. Municipal 67 (1821).
ANCR. Policía 4866 (1876).

Fuentes impresas

Asamblea Nacional Constituyente de la República Federal de Centro América.
*Constitución de la República Federal de Centro-América dada por la Asamblea Nacional
Constituyente en 22 de noviembre de 1824.* Sin pie de imprenta, 1825.

- Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia de Centro América. *Actas del ayuntamiento de Cartago 1820-1823*. Imprenta Nacional, 1972.
- Fernández Guardia, Ricardo. *Colección de documentos para la Historia de Costa Rica recogidos por el Lic. D. León Fernández*. Tomo X, Imprenta Viuda de Luis Tasso, 1907.
- Iglesias, Francisco María. *Documentos relativos a la independencia. Actas de los Ayuntamientos desde fines de 1821 hasta diciembre de 1823*. Tomo I, Tipografía Nacional, 1899.
- Iglesias, Francisco María. *Documentos relativos a la independencia. Actas de la Junta Gubernativa y del Primer Congreso Constituyente-25 de octubre de 1821 al 29 de marzo de 1823*. Tomo II, Tipografía Nacional 1900.
- León Sáenz, Jorge. “¡Arrieros a Nicaragua! 1810-1840”. Documento inédito, propiedad del autor, 2009.
- Pérez de Soto (Comp.), Antonio. *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. 3ª ed., tomo 2º, Sin pie de imprenta, 1774.
- Estado Libre de Costa Rica. *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura desde el día 6 del mes de septiembre de 1824 hasta el 29 de diciembre de 1826*. Tomo I, Imprentas de la Paz y de la Libertad, 1832.
- República de Costa Rica. “Ordenanza de Aduana.” *Boletín Oficial*, 26 Oct. 1854, pp. 170-172.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa – Rica, en los años de 1831 y 1832*. Tomo III, Imprenta de la Paz, 1856.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1833, 1834, 1835 y 1836*. Tomo IV, Imprenta de la Paz, 1858.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa–Rica, en los años de 1837 y 1838*. Tomo V, Imprenta de la Paz, 1859.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa–Rica, en los años de 1839 y 1840*. Tomo VI, Imprenta de la Paz, 1860.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo, Conservador y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1841 y 1842*. Tomo VII, Imprenta de la Paz, 1861.

- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1845 y 1846*. Tomo IX, Imprenta de la Paz, 1862.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1847 y 1848*. Tomo X, Imprenta de la Paz, 1863.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1849 y 1850*. Tomo XI, Imprenta de la Paz, 1865.
- República de Costa Rica. *Colección de leyes del año 1866*. Imprenta Nacional, 1866.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1851, 1852 y 1853*. Tomo XII, Imprenta de la Paz, 1868.
- República de Costa Rica. *Colección de leyes del año 1869*. Imprenta Nacional, 1869.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1854 y 1855*. Tomo XIII, Imprenta de la Paz, 1871.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1861 y 1862*. Tomo XVII, Imprenta de la Paz, 1872.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1863 y 1864*. Tomo XVIII, Imprenta de la Paz, 1872.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica en los años de 1867 y 1868*. Tomo XVII, Imprenta de la Paz, 1874.
- República de Costa Rica. *Colección de los decretos y órdenes que ha expedido la Legislatura del Estado, desde el día 1° de marzo de 1827, hasta el 20 de diciembre de 1830*. II edición, Imprenta Nacional, 1886.
- República de Costa Rica. *Colección de las leyes y decretos emitidos en el año 1898*. Tipografía Nacional, 1898.
- República de Costa Rica. *Colección de las disposiciones legislativas y administrativas emitidas en el año 1884*. Imprenta Nacional, sin fecha de publicación.

Referencias

- Alvarenga, Patricia. (1986). *Campesinos y comerciantes en la transición hacia el capitalismo. Un estudio microeconómico de la región de Heredia, 1785-1850* (Tesis de maestría). San José, Universidad de Costa Rica.
- Amador, Victoria. (1976). Camino de mulas. *Revista de Costa Rica*, 11, 39-58.
- Amador, Victoria. (1978). El Camino de Mulas en Costa Rica y Panamá. *Revista Geográfica de América Central*, 1(7-8), 75-94.
- Barzel, Yoram. (2002). *A Theory of the State. Economic Rights, Legal Rights and the Scope of the State*. Cambridge UP.
- Bulmer-Thomas, Víctor. (2010). *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. Fondo de Cultura Económica.
- Churnside, Roger. (1979). *Aspectos económicos e hipótesis relacionados con la carreta costarricense (1846-1910)*. Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas.
- De Moor, Tine. (2008). The Silent Revolution: A New Perspective on the Emergence of Commons, Guilds, and Other Forms of Corporate Collective Action in Western Europe. *International Review of Social History*, 53(16), 179-212. <https://doi.org/10.1017/S0020859008003660>
- Fernández Molina, José Antonio. (2003). *Pintando el mundo de azul. El auge añilero y el mercado centroamericano (1750-1810)*. CONCULTURA.
- Fernández Molina, José Antonio. (2015). Los treinta y un meses. Contextos y procesos en la agregación del Partido de Nicoya a Costa Rica. *Revista del Archivo Nacional*, 79(1-12), 133-172.
- Goebel, William Anthony. (2007). *Naturaleza imaginada. Una aproximación a las representaciones sociales de la naturaleza en la Costa Rica decimonónica: un estudio de caso: los exploradores extranjeros, 1850-1905* (Tesis de maestría). San José, Universidad de Costa Rica.
- Hall, Carolyn. (1974). La jerarquía urbana de Costa Rica: Una consideración de la aplicación de modelos geográficos. *Revista Geográfica de América Central*, 1(1), 25-48.
- Hall, Carolyn. (1975). La expansión de los transportes en Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 2(3), 9-26.
- Hardin, Garret. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162(13), 1243-1248.
- Hilje, Luko. (2013). *Trópico agreste. La huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.

- León Sáenz, Jorge. (1995). *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900*. CIHAC.
- León Sáenz, Jorge. (2003). *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- León Sáenz, Jorge y Arroyo Blanco, Nelson. (2021). *Transportes y comunicaciones en el desarrollo económico de Costa Rica*. Editorial UCR.
- León Sáenz, Jorge y Artavia, Luis Guillermo. (2016). Los puentes del Río Virilla entre San José y Heredia (Costa Rica). *Revista de Historia*, 74, 265-287.
- Leonard, Robert. (2010). *Von Neumann, Morgenstern, and the Creation of Game Theory. From Chess to Social Science, 1900-1960*. Cambridge UP.
- Meléndez Chaverri, Carlos. (1997). *Heredia: historia, tradiciones y vivencias*. Editorial de la Universidad Nacional.
- Molina, Carlos. (2005). *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX*. Editorial de la Universidad Estatal a Distancia.
- Molina, Iván. (1991). *Costa Rica (1800-1850). El legado colonial y la génesis del capitalismo*. Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- North, Douglas C. (1993). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. Fondo de Cultura Económica.
- North, Douglas C. (2005). *Understanding the Process of Economic Change*. Princeton UP.
- Nuhn, Helmut, Krieg, P. y Schlick, W. (1978). *Atlas preliminar de Costa Rica: información geográfico regional*. Instituto Geográfico Nacional.
- Olson, Mancur. (2002). *The Logic of Collective Action. Public Goods and Theory of Groups*. Harvard UP.
- Ostrom, Elinor. (2011). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. Fondo de Cultura Económica.
- Pérez Brignoli, Héctor. (2010). *La población de Costa Rica 1750-2000. Una historia experimental*. Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Peters, Gertrud. (2004). Exportadores y consignatarios del café costarricense a finales del siglo XIX. *Revista de Historia*, 49-50, 59-109.
- Popkin, Samuel. (1979). *The Rational Peasant: The Political Economy of Rural Society in Vietnam*. California P.
- Poveda Porras, Elizabeth. (1997). *Moral tradicional y religiosidad popular en Costa Rica (1880-1920)*. Euro Impresora Sofía.

- Ratcliffe, Jane E. (1976). La base funcional de ciudades pequeñas: (ejemplo costarricense). *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 2, 345-368.
- Rico Aldave, Jesús. (2014). *La Renta del tabaco en Costa Rica (1766-1860)*. Editorial de la Universidad Estatal a Distancia.
- Rodrigue, Jean Paul, Comtois, Claude y Slack, Brian. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.
- Samper, Mario. (1990). *Generations of Settlers. Rural Households and Markets on the Costa Rica Frontier, 1850-1935*. Westview Press.
- Samper, Mario. (s. f.). *¿Agricultor o jornalero? Algunos problemas de historia social agraria*. Mimeografía. Escuela de Historia, Universidad Nacional.
- Sandí Morales, José Aurelio. (s. f.). *Estado e Iglesia Católica en Costa Rica 1850-1920 en los procesos de control del espacio geográfico y la creación de un modelo costarricense*. Programa de Publicaciones de la Universidad Nacional.
- Sandner, Gerard. (1983). El concepto espacial y los sistemas funcionales en la colonización espontánea costarricense. *Revista Geográfica de América Central*, 15-16, 95-117.
- Sanhueza Benavente, María Carolina. (2018). *Por los caminos del Valle Central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. (1977). *Comercio exterior de la provincia de Costa Rica (1690-1760)* (Tesis de licenciatura). San José, Universidad de Costa Rica.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos. (1987). Comercio y regiones de actividad económica en Costa Rica colonial. *Geotismo*, 1(1), 93-110.
- Vallecillo, Rocío. (1997). *La dinámica del comercio en la provincia de Costa Rica* (Tesis de licenciatura). San José, Universidad de Costa Rica.
- Viquez Mora, Allan José. (2020). *Instituciones y organización económica. Análisis de la construcción de caminos y puentes hacia la costa pacífica de Costa Rica, 1760-1870* (Tesis de maestría). Universidad de Costa Rica.
- Yacher, Leon. (1998). *Henri François Pittier: Geographer, Natural Scientist and the Development of Geography in Costa Rica* (Tesis doctoral). Syracuse University.
- Zeledón Cartín, Elías. (2017). *El nacimiento de la ciudad de Puntarenas*. Editorial de la Universidad Estatal a Distancia.

Anuario de Estudios Centroamericanos

Equipo editorial/Editorial Team

Directora

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

Editora

Ariana Alpízar Lobo
Universidad de Costa Rica
ariana.alpizar@ucr.ac.cr

Consejo editorial/ Editorial Board

Dra. Eugenia Ibarra Rojas
Academia de Geografía e Historia de Costa Rica, Costa Rica
eugenia.ibarra68@gmail.com

Dr. Jorge Rovira Mas
Profesor Emérito,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
jroviramas@gmail.com

Msc. César Villegas
Escuela de Trabajo Social,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
cvillegash@gmail.com

Dra. Denia Román Solano
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
Escuela de Antropología,
denia_rs@yahoo.com

Dra. Tania Rodríguez Echavarría
Escuela de Geografía y Escuela de Ciencias Políticas,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
tania.rodriguezechavarria@ucr.ac.cr

Dr. Carlos Sandoval García
Escuela de Ciencias de la Comunicación Colectiva,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
carlos.sandoval@ucr.ac.cr

Dr. Ronald Alfaro Redondo
Escuela de Ciencias Políticas,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
ralfaro@estadonacion.or.cr

El **Anuario de Estudios Centroamericanos** (AECA), fundado en 1974, es una revista académica de acceso abierto, editada en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica. Es una publicación continua presentada en formato electrónico. En la actualidad es una de las pocas publicaciones que se realizan sobre América Central bajo una perspectiva regional. Así, el AECA cubre temas que se ocupan del análisis de la realidad histórica y presente de la región centroamericana y de las sociedades que la constituyen.

El Anuario es una publicación internacional. En sus páginas tienen cabida artículos, ensayos y reseñas que se realicen, en español e inglés, desde una perspectiva interdisciplinaria en el amplio espectro de las ciencias sociales y la cultura en general, tanto dentro como fuera de la región. El objetivo central es comprender las sociedades centroamericanas desde las más diversas perspectivas: económicas, sociales, políticas y culturales. De manera que se puedan obtener explicaciones científicas y académicas a las principales problemáticas que aquejan la región o que la caracterizan desde sus tradiciones, cultura material e inmaterial, poblaciones y grupos étnicos, género y ambiente, entre otros aspectos.

El AECA está dirigido a personas interesadas en la realidad actual e histórica de la región centroamericana. Actualmente, se encuentra en índices rigurosos como SciELO, Redalyc, Dialnet, DOAJ, Latindex, REDIB, entre otros.