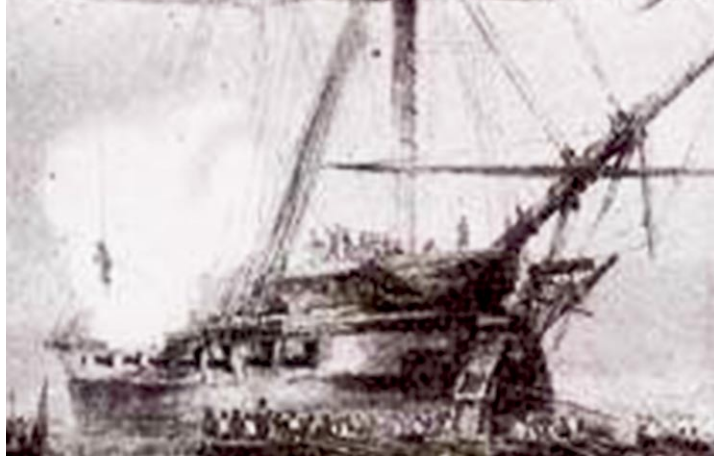


En el siglo XIX, el comercio europeo en el Pacífico Continental Americano se estructuró sobre las redes mercantiles iniciadas en el siglo XVI.



Marinos, comercio y poder en el siglo XIX

Roxana Grillo Rosanía
ygrillo@cariari.ucr.ac.cr

En los puertos del Pacífico centroamericano, los marinos sudamericanos y europeos que arribaron a la región y se establecieron durante las primeras tres décadas del siglo XIX, desempeñaron un papel clave en la estructuración de nuevas redes comerciales.

Estos marinos fueron los receptores iniciales del impacto que ocasionaron las transformaciones navales de la época, las generadas por el desarrollo de la industria naviera y el incremento de la actividad comercial internacional.

Este es uno de los aspectos tratados por el historiador nicaragüense y estudiante del Doctorado en Historia de la Universidad de Costa Rica, Miguel Ángel Herrera, en su estudio “Gentes de la Mar. Marinos y comerciantes en el Pacífico Central Mesoamericano, 1830-1860”.

COMERCIO

Herrera afirma que para la existencia de un comercio con Europa, fue necesaria la

constitución de redes comerciales, lo que solo fue posible mediante la constitución de redes de sociabilidad que los marinos sudamericanos, inicialmente, y los europeos y centroamericanos, posteriormente, lograron construir.

“Los marinos de la primera mitad del siglo XIX, junto a los carreteros en el Pacífico centroamericano, representan el elemento humano que moviliza la interacción existente en las economías centroamericanas y, entre el estímulo externo del mercado mundial y la respuesta interna de la producción de bienes”, señala el investigador.

Los lazos que desarrollan en su ámbito laboral, tales como puertos, embarcaciones y viajes, a partir de sus prácticas de vida, y

los códigos que construyen con su cultura de trabajo, contribuyen a crear el espacio necesario, en el que los “frutos del país” circulan y en el que también adquieren valor.

ANTECEDENTES

La navegación en el Pacífico americano tenía sus antecedentes en la colonia. La exportación de mano de obra esclava y de maderas al Perú, el comercio en el Pacífico transcontinental, por medio del galeón de Manila y el intercambio con Panamá, acumularon una serie de experiencias que pervivieron hasta el siglo XIX, principalmente en los navegantes del pacífico sudamericano.

Los avances en la industria química en Europa, durante la primera mitad

del siglo XIX, aún no desplazaban totalmente a los colorantes naturales, cuya materia prima se importaba directamente desde las costas del Pacífico centroamericano.

El café y el tabaco son otros de los rubros que presentan una dimensión mercantil poco tradicional.

La necesidad de satisfacer nuevas demandas, hasta entonces no conocidas, como el incremento del consumo doméstico del café, generó la dinamización de la producción y la creación de nuevos servicios.

En 1855, el café ya aparece en la lista de artículos de consumo básico que publicaba el diario EL NICARAGÜENSE.

El estudio de Herrera afirma que resulta imposible cuantificar las exportaciones

de café de Costa Rica hacia la región centroamericana, ya que no siempre los informes de puerto describen los productos que son embarcados, con sus nombres específicos.

La misma situación se presenta con las exportaciones de tabaco costarricense desde Puntarenas hacia el puerto nicaragüense El Realejo, pero con las variantes de que, en algún momento, el Vice-Cónsul inglés John Foster, residente en este último puerto, recibía el tabaco como medio de pago de la deuda contraída por la República Federal con Inglaterra.

El historiador afirma que sin la actividad de intercambio y los lazos generados por los marinos sudamericanos, principalmente peruanos y ecuatorianos, esa

red comercial no se hubiese estructurado sobre una base firme y confiable.

PODER Y COTIDIANIDAD

Los puertos eran sitios donde había una significativa concentración del control estatal. En Costa Rica, sus capitanes tenían comunicación directa con el Jefe de Estado o el Presidente, y este debía ser informado del arribo y zarpe, destinos y procedencias de las embarcaciones, así como de los pasajeros que salían o ingresaban al país.

Las embarcaciones que surcaban el Pacífico centroamericano transportaban, además de las mercancías, a los actores de eventos políticos, a los propios comerciantes y, en ocasio-



nes, eran los anfitriones de personajes importantes en las relaciones internacionales.

Por lo tanto, reitera el historiador, debido a sus continuos viajes, las élites comerciales centroamericanas y los capitanes de barcos no eran desconocidos entre sí.

Como parte de la cotidianidad de los marineros, Herrera menciona eventos como los naufragios, los cuales eran motivo de duelos colectivos, sobre los cuales se tejían tradiciones orales, produciendo respuestas de los más variados tipos.

Los puertos centroamericanos tenían una característica común, la insalubridad que les rodeaba, y por lo tanto las epidemias eran frecuentes.

Las prácticas mágicas en los puertos eran muy comunes, como parte de las creencias de los marineros, y de estas participaba toda la comunidad: capitanes, tripulantes y pasajeros, entre otros.

Los compromisos que el capitán adquiría con los marineros, eran objeto de fiel cumplimiento y viceversa. La observación de su cumplimiento, unida a los riesgos de accidentes en el desempeño de sus tareas, generaba una cultura de subordinación y mando, en la que los capitanes tenían la última palabra.

“La disciplina también debía ser observada en tierra, en donde los capitanes o administradores de los puer-

tos eran quienes definían las reglas. Pero los marinos no aceptaron pasivamente la férrea disciplina que se les imponía; los puertos centroamericanos no fueron ajenos a los motines de marineros”.

En el campo de la política, el estudio indica que los viajes por barco ampliaron el patrón de movilización geográfica y con él también se ensanchó el universo social y político de la región.

El transporte marítimo contribuyó a afianzar los lazos de solidaridad entre las élites gobernantes centroamericanas.

El tiempo de navegación entre puertos de la región era compartido entre comerciantes-políticos y políticos-comerciantes. El transporte marítimo tam-

bién contribuyó a ensanchar el universo cultural de los actores políticos y económicos en la región.

Los viajes a través de la mar, también eran espacios de tiempo en los que la sociabilidad de los pasajeros posibilitaba transformar el ocio, en un espacio que permitía estar al día con los acontecimientos mundiales, por medio de las conversaciones entre los pasajeros.

La actividad de transporte de pasajeros que, en la primera mitad del siglo XIX llevaron a cabo las embarcaciones que surcaron el Pacífico centroamericano, contribuyó a la construcción de las redes sociales que impulsaron el comercio regional y exterior durante el período de 1830-1860, concluye Herrera.



Las rutas marítimas dependían de los procesos económicos que se producían en el continente americano. (Roberts, 1825)