

Colección Historia Económica
de Costa Rica en el siglo XX

Tomo IV

HISTORIA ECONÓMICA DE COSTA RICA EN EL SIGLO XX

EL COMERCIO Y LOS MERCADOS EN COSTA RICA



Jorge León Sáenz | Gertrud Peters Solórzano



HISTORIA ECONÓMICA
DE COSTA RICA EN EL SIGLO XX

TOMO IV

HISTORIA ECONÓMICA DE COSTA RICA EN EL SIGLO XX

EL COMERCIO Y LOS MERCADOS EN COSTA RICA

Jorge León Sáenz | Gertrud Peters Solórzano


EDITORIAL
UCR
2019

381.097.286

L579c León Sáenz, Jorge

El comercio y los mercados en Costa Rica: historia económica de Costa Rica en el siglo XX / Jorge León Sáenz, Gertrud Peters Solórzano. –1. edición– Costa Rica: Editorial UCR, 2019.

xvii, 576 páginas: ilustradas. (algunas col.), mapas. – (Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX; tomo IV)

ISBN 978-9968-46-683-7

1. COSTA RICA – COMERCIO – HISTORIA. 2. MERCADOS – HISTORIA – COSTA RICA. 3. COMERCIANTES – HISTORIA – COSTA RICA. 4. COMERCIO – FINANCIACIÓN – HISTORIA – COSTA RICA. 5. MERCADOS – HEREDIA (COSTA RICA) – HISTORIA. 6. HEREDIA (COSTA RICA) – COMERCIO – HISTORIA. 7. COSTA RICA – COMERCIO EXTERIOR – HISTORIA. 8. COSTA RICA – POLÍTICA ECONÓMICA. 9. MERCADO LABORAL – HISTORIA – COSTA RICA. I. Peters Solórzano, Gertrud, coautor. II. Título.

CIP/3225

CC/SIBDI.UCR

Edición aprobada por la Comisión Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Primera edición: 2019.

Editorial UCR es miembro del Sistema de Editoriales Universitarias de Centroamérica (SEDUCA), perteneciente al Consejo Superior Universitario Centroamericano (CSUCA).

Corrección filológica: *María Benavides G.* • Revisión de pruebas: *Ariana Alptzar L.* • Diseño de colección: *Priscilla Coto M.* Diagramación: *Daniela Hernández C.* • Ilustración de portada: "El comercio", pintura al óleo, autor Paolo Sierra, propiedad del Teatro Nacional, fotografiada por Isabel Monge M. • Imagen de contraportada: "Mercado de Heredia", fotografía: virado con móvil, autor Henry Jiménez J. • Control de calidad: *Raquel Fernández C.*

Se agradece al Teatro Nacional por su colaboración con el aporte de la imagen para la portada.

Al fotógrafo Henry Augusto Jiménez por la fotografía de la contraportada.

© Editorial de la Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. Costa Rica.

Apdo.: 11501-2060 • Tel.: 2511 5310 • Fax: 2511 5257 • administracion.siedin@ucr.ac.cr • www.editorial.ucr.ac.cr
Prohibida la reproducción total o parcial. Todos los derechos reservados. Hecho el depósito de ley.

Impreso bajo demanda en la Sección de Impresión del SIEDIN. Fecha de aparición: enero, 2019.
Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.



Contenido

PRESENTACIÓN xv

PARTE PRIMERA
La formación del mercado nacional, siglos XIX y XX

CAPÍTULO I
Origen del comercio y de los mercados en Costa Rica..... 6

1. El comercio en la historia 6

2. Conceptos sobre consumo, comercialización y mercados 15

3. El consumo y los mercados en Costa Rica..... 18

 Estimación de la evolución del consumo en la primera mitad del siglo XX... 19

 Cambios en la demanda agregada, 1950-2008 23

 Los precios en el mercado 26

4. La ubicación de los centros de comercio o mercados 27

5. Transporte y comunicaciones en relación con el comercio..... 32

 El transporte y los cambios en la dirección del comercio externo..... 33

 La construcción de la red vial (1840-1920)..... 34

Los ferrocarriles.....	36
El cabotaje y la integración de las zonas costeras después de 1900.....	39
La mejora de la red vial y de los medios de comunicación después de 1920...	40
La Carretera Interamericana y el cambio de eje del transporte terrestre.....	41
Otros hitos en el transporte y la comunicación.....	43

CAPÍTULO II

Los mercados de consumo interno, su origen y desarrollo.....	45
1. El mercado al finalizar la Colonia.....	46
2. Desarrollo de los mercados a inicios de la época republicana 1821-1880.....	49
Las primeras disposiciones sobre los mercados urbanos.....	50
Situación de los mercados hacia 1850.....	54
La evolución de los mercados durante la segunda mitad del siglo XIX.....	62
3. Evolución del tipo de comerciantes.....	63
4. Los mercados urbanos en la primera mitad del siglo XX.....	71
Mercado en Heredia hacia 1910.....	72
El mercado central de Cartago en la década de 1930.....	74
La función social y económica del mercado: Heredia.....	76
La integración del comercio: mercados centrales, almacenes y tiendas.....	77
5. Limón: un caso especial de desarrollo del mercado urbano y rural.....	79
6. Cambios en el consumo durante la primera mitad del siglo XX.....	85
Crecimiento de la población y cambio en el consumo y los mercados.....	86
Cambios en el consumo de bienes seleccionados.....	88
7. Precios y mercados.....	92
Consideraciones metodológicas respecto a los precios.....	93
Fuentes de los datos sobre precios entre 1850 y 1950.....	96
Evolución en los precios de bienes seleccionados (1847-1949).....	99
8. En síntesis.....	105

CAPÍTULO III

El desarrollo de los mercados internos 1950-2000.....	107
1. Aporte del sector comercio a la economía después de 1950.....	108
2. Población, empleo y migración interna: relación con el sector comercio.....	111
3. Cambios en la dimensión geográfica del mercado.....	115

4. El surgimiento de centros secundarios	117
5. La formación de mercados en zonas rurales dispersas	119
6. Complementación de las redes de comercio de alcance nacional.....	121
7. Surgimiento de nuevas formas de comercio y adaptación al cambio.....	125
Los mercados de alimentos al por mayor y al por menor.....	132
El comercio minorista de alimentos.....	133
El comercio mayorista de alimentos	137
El mercado de mayoreo.....	138
Otras innovaciones en comercialización.....	140
Evolución de los sistemas de comercialización en el último tercio del siglo ...	141
El fenómeno de los supermercados	142
8. Precios y mercado interno (1950-2000)	145
Precios libres y precios administrados	145
Políticas dirigidas a estabilizar el nivel de precios internos	148
Contradicciones inherentes al sistema de control de precios	153
9. En síntesis	155

CAPÍTULO IV

Los comerciantes y el financiamiento del comercio	157
1. Formación de la clase comerciante en Costa Rica	157
Los comerciantes del siglo XIX.....	159
Comerciantes en la primera mitad del siglo XIX	160
Los comerciantes en 1850-1900	163
Caracterización de los comerciantes en la primera mitad del siglo XX.....	166
El comercio mayor: los mayoristas importadores y exportadores	168
El muy pequeño comercio urbano y rural.....	170
2. Relaciones entre comerciantes y las redes mercantiles.....	171
Las relaciones en el comercio interno	173
Las relaciones en el comercio exterior.....	174
El caso de los exportadores de café 1896-1996.....	175
Los participantes en el comercio del café.....	175
La evolución en la cadena de comercialización de café: 1840 a 1938	176
Los principales comerciantes de café y su evolución ca. 1896 a 1940	180
3. El financiamiento del comercio	190
Las fuentes del capital invertido en comercio	191

Primeros cafetaleros y comerciantes 1840-1855	192
Los cafetaleros y los comerciantes a inicios del siglo XX, 1890-1930	193
Las fuentes de crédito formal e informal	194
Los instrumentos de crédito entre comerciantes	195
El crédito formal bancario y el comercio	196
4. En síntesis	198

PARTE SEGUNDA

El desarrollo de un mercado regional-local. Heredia 1880-2000

CAPÍTULO V

Interacción del comercio, industria y transportes en el desarrollo de mercados regionales y locales	204
1. Elementos para analizar un mercado regional	204
Antecedentes históricos	204
Definición de límites temporales y espaciales	206
Conceptos utilizados	207
Fundamentos del modelo de análisis	209
2. Delimitación geográfica de la región bajo estudio	213
3. La población de Heredia y sus cantones	214
4. Las vías de transporte entre 1840 y 2000 en Heredia	217
El sistema de transporte en la subregión de Heredia	217
Caminos y medios de transporte en Heredia	219
Los ferrocarriles en la subregión de Heredia	221
5. Formación del mercado regional-local en Heredia	222
Bases de un mercado regional: Heredia y cantones vecinos, 1885-1905	223
Tamaño del mercado regional hacia 1885-1905 y su proyección hasta 1915 ..	224
La demanda en el mercado de Heredia a inicios del siglo XX	226
La producción en Heredia hasta 1915 y el papel del café	229
Otra producción agrícola e industrial en la región	235
Cambios en la economía regional hacia 1905	237
Vías de comunicación e integración del mercado a inicios del siglo XX	239
Los cambios en el mercado regional de finales del siglo XIX	240

6. Subregión de Heredia hacia mediados del siglo XX: de 1925 a 1935	241
Cambios en el tamaño del mercado regional	241
7. La subregión en la segunda mitad del siglo XX: de 1960 a 1980	245
Tamaño del mercado regional.....	246
8. La subregión a finales del siglo XX: de 1990 a 2000.....	253
9. En síntesis	256

CAPÍTULO VI

El comercio al por mayor y al por menor en la ciudad de Heredia: 1880-1950 ... 258

1. Las empresas estudiadas y las fuentes de información.....	259
Las fuentes de información.....	260
Los propietarios de las empresas.....	261
2. Ubicando las empresas respecto a los eventos económicos	262
3. La empresa de J. M. Flores y Cía.....	264
J. M. Flores y la exportación de café 1888-1900.....	265
La relación con empresas consignatarias en el exterior.....	266
Comercio general con una tienda y truchas en los mercados.....	267
Compra de tierras y otros negocios.....	268
Las operaciones y el financiamiento de la empresa en el año 1890-1891.....	268
Financiamiento de las actividades	268
Participación en el negocio de exportación de café en 1890-1891.....	271
Financiamiento con consignatarios en el extranjero, 1890-1891.....	273
Créditos comerciales adquiridos y créditos pagados en Costa Rica.....	275
Otros préstamos y capital administrado en cuentas corrientes	277
Aporte de las tiendas de comercio	278
Balance al fin del año 1890-1891.....	279
La crisis de fin de siglo y la quiebra de la empresa.....	281
4. La empresa comercial de José J. Benavides (1907-1930).....	284
Actividades de comercio en general.....	284
Actividades de comercio en café.....	287
Operaciones de la empresa entre 1907 y 1930	291
5. Farmacia Moderna y Laboratorio MASES (1927-1953)	293
Origen y operaciones: 1937-1953	294
6. El comercio en Heredia hacia 1960	297
7. En síntesis	299

PARTE TERCERA
El comercio exterior de Costa Rica en el siglo XX: de 1880 a 2000

CAPÍTULO VII

Crecimiento del comercio exterior: de 1880 a 2000	305
1. Análisis aplicado a la historia del comercio exterior	306
Interacción entre la economía y el sector externo	306
La dimensión histórica y el comercio exterior	307
Comercio exterior e indicadores de su incidencia económica	308
Fuentes de información para la historia del comercio exterior	309
2. La economía y el sector externo: una visión de largo plazo	311
El comercio exterior antes de 1880	312
Periodización del comercio exterior durante el siglo XX: 1880-2000	314
Periodo hasta la Primera Guerra Mundial: de 1880 a 1914.....	315
Periodo de la Primera Guerra Mundial: 1914-1919	317
Periodo de posguerra de 1921 a 1929	320
Periodo de convulsiones externas e internas: de 1930 a 1948	322
La época de preguerra y la Segunda Guerra Mundial (de 1938 a 1946).....	326
Expansión económica y primera fase de diversificación: de 1948 a 1963	329
Periodo de sustitución de importaciones, de 1963 a 1983	335
La crisis del comercio exterior en la década de 1980	340
Crecimiento basado en exportaciones no tradicionales, 1984-2005	342
3. En síntesis	346

CAPÍTULO VIII

Políticas y otras características del comercio exterior	348
1. Políticas de comercio exterior y la apertura de la economía.....	348
Evolución de las políticas de comercio y sus instrumentos	348
Apertura de la economía y desarrollo de mercados	359
2. Crecimiento, balanza y términos de intercambio del comercio	363
Crecimiento de largo plazo del comercio y su relación con el PIB	364
La balanza comercial en el largo plazo	367
Términos de intercambio en el largo plazo.....	370

3. Temas especiales relacionados con las exportaciones.....	374
Cambios en la composición de exportaciones.....	374
Ciclos de exportación y diversificación de exportaciones	377
Destino de las exportaciones.....	379
4. Temas especiales relacionados con las importaciones.....	382
Importaciones por tipo de bien.....	382
Origen de las importaciones	385
5. En síntesis.....	388

PARTE CUARTA
El mercado laboral en Costa Rica, 1880-2000

CAPÍTULO IX

La demanda en el mercado laboral hasta 1900	403
1. La demanda de trabajo en el Valle Central (1864-1900).....	407
Oficios y profesiones de los trabajadores del Valle Central.....	411
2. La demanda de mano de obra en regiones fuera del Valle Central.....	415
Oficios y profesiones de los trabajadores en la región del Pacífico Norte	419
Oficios y profesiones de los trabajadores en la región Atlántica	421
3. Cambios en el salario: el caso del sector público durante la crisis de fin de siglo XIX.....	427
Los salarios en la crisis de fin de siglo XIX.....	428
4. Política laboral del Estado costarricense.....	431

CAPÍTULO X

La demanda en el mercado laboral, 1900-1950.....	434
1. Evolución de las actividades económicas por regiones.....	435
Contribución del transporte al desarrollo regional.....	439
Organización de la producción: tecnología versus mano de obra	442
Crecimiento de la población, inmigración y colonización agrícola.....	450
Migraciones internas	453
Educación formal en la oferta de la mano de obra.....	454

Características del empleo hacia la década 1920-1930	457
Actividades de los trabajadores en el campo y en la ciudad en el Valle Central, 1927.....	458
Actividades de los trabajadores fuera del Valle Central, 1927	460
Tendencias en la demanda laboral hasta 1950	464
2. Cambios en el salario y niveles de empleo	465
Crisis de 1914 a 1920	466
Crisis de 1930 a 1936	468
Política laboral del Estado costarricense, 1900-1950.....	473
Medidas respecto a trabajadores del sector privado	474
Medidas sobre empleados públicos y reos	475
Medidas de política complementarias sobre el trabajo.....	476
3. En síntesis	480
CAPÍTULO XI	
La demanda en el mercado laboral, 1950-1975	481
1. Evolución de las actividades económicas y sus repercusiones en el mercado laboral	482
Crecimiento de la población, migración y colonización	484
Migración interna y mano de obra.....	488
Educación formal y su efecto en la oferta de mano de obra.....	491
Transporte y medios de comunicación.....	492
Actividades de los trabajadores en el campo y en la ciudad	495
Ocupaciones de la población dentro y fuera del Valle Central, 1963.....	499
Cambios en el salario de los trabajadores.....	508
Cambios en la estructura de la masa salarial por sectores.....	512
2. En síntesis	514
EPÍLOGO	517
ANEXOS	527
BIBLIOGRAFÍA.....	533
ÍNDICE ANALÍTICO	553
ÍNDICE DE CUADROS.....	561
ÍNDICE DE FIGURAS.....	569
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	571
ACERCA DE LOS AUTORES	575



PARTE PRIMERA

LA FORMACIÓN DEL MERCADO
NACIONAL, SIGLOS XIX Y XX





Tratar de cubrir en este estudio todos los aspectos relacionados con la diversidad de temas que comprenden el comercio y los mercados, en un periodo extenso de poco más de un siglo, resulta una tarea demasiado ambiciosa de realizar con los recursos disponibles. Asimismo, al ser muchos de esos temas fundamentales para comprender la historia económica del país, fue necesario seleccionar para estudio un conjunto de ellos que ofreciera tanto una visión integral del comercio costarricense como otros que presentaran características de organización y funcionamiento de determinados mercados a nivel subnacional.

El ámbito de análisis del comercio y los mercados es sumamente amplio, como se verá en los capítulos siguientes, pues comprende transacciones de compra y venta, tanto de bienes de consumo y productos como de factores de producción y servicios, donde intervienen múltiples actores que podemos definir de manera resumida como vendedores y compradores.

Es muy dispar la situación en cuanto a los estudios con que se cuenta sobre los fenómenos que se han dado históricamente en el comercio, tanto a nivel mundial como en particular sobre Costa Rica. Las relaciones comerciales que llevan a la compra y venta de productos son las mejor conocidas y tienen un número considerable de estudios ya realizados, aunque estos —en su mayoría— se han dirigido al análisis de las relaciones comerciales con el exterior, las cuales han estado mejor documentadas, por lo que existe más bien un faltante de estudios sobre el comercio interno y su evolución tanto en todo el país como de las regiones. Sin embargo, es con respecto al análisis de las transacciones en los mercados de factores de producción, como trabajo, capital, tierras y tecnologías, que los estudios históricos son bastante más escasos. Esta situación hizo necesario presentar la temática del comercio, abarcada en este tomo, en cuatro partes: la formación del mercado nacional, la caracterización de un mercado regional, la evolución de los mercados externos y el estudio del mercado de trabajo a nivel de regiones, como análisis de un caso de mercado de factores.

La parte I pretende ofrecer al lector una rápida ojeada al desarrollo del comercio en un contexto histórico, primero mundial y luego enfocado en Costa Rica, en particular sobre cómo evolucionó el comercio interno del país desde el siglo XIX. El análisis de este tema se continúa en la parte II, pero enfocado sobre el nivel subnacional, en este caso, sobre el comercio y mercados en Heredia, área seleccionada por la disponibilidad de información microeconómica. La parte III, en cambio, trata sobre la evolución del comercio externo



en los siglos XIX y XX. Finalmente, del tema del mercado de la mano de obra, como uno de los principales factores de producción en una perspectiva económico-social, se ocupa la parte IV, este se estudia con un enfoque según su distribución regional de 1880 a 1980.

La dificultad para obtener información cuantitativa y cualitativa adecuada para profundizar sobre las transacciones y los actores principales del proceso del comercio a nivel nacional impidió estudiar en mayor detalle la formación de los mercados internos de bienes y servicios de todo el país; por ello, se optó por focalizar el análisis en un área subnacional o subregión. Se actuó bajo el supuesto de que el estudio de una subregión particular podía aportar conocimientos sobre la manera general como operaron los mercados a nivel nacional. Después de esfuerzos por obtener información de las diversas fuentes, se decidió seleccionar la subregión de Heredia de la región Central para que fuera el foco del estudio en la parte II.

Con el estudio de la subregión de Heredia, se pretende explicitar el funcionamiento de un mercado interno de tamaño mediano y sus vínculos con el resto del mercado interno, así como con el mercado externo. Heredia, en todo caso, tuvo un mercado interno que reflejó la actividad económica tanto en lo urbano (comercio al por mayor y al por menor) como en lo rural (comercio agrícola); además, tuvo un papel importante en el comercio externo (exportación de café), es decir, formó un conjunto de mercados completo, el cual presenta la ventaja adicional de que, por sus reducidas dimensiones geográficas, facilita un análisis de conjunto. Mientras en el capítulo V, se describen los contextos poblacional y geográfico de esa subregión que ayudaron a formar el mercado subregional; en el capítulo VI, se ejemplifica con casos cómo se estructuró y operó el comercio mayorista y minorista, centrado en la ciudad de Heredia. Si bien algunos aspectos del mercado de la subregión no pudieron conocerse, se considera que el método desarrollado puede replicarse a futuro para otras zonas del país, y así obtener conclusiones más generales para explicar, según el desarrollo histórico de los mercados regionales y subregionales, cómo fue que se consolidaron a escala nacional.

Con la parte III, se completa el análisis de mercados de bienes al incorporar al estudio los mercados externos de exportación e importación en el siglo XX, como complemento indispensable a los mercados internos considerados en las partes I y II. En el capítulo VII, se analiza la historia del comercio



exterior durante el siglo XX, mientras que el capítulo VIII trata sobre políticas que fomentaron el comercio de exportaciones e importaciones, cómo evolucionaron estos rubros y la balanza comercial total, los términos de intercambio y también los efectos del transporte sobre el comercio externo.

La parte IV se diferencia de las anteriores al tratar sobre el mercado de uno de los factores de producción y no sobre bienes. El tema analiza cómo evolucionó el mercado laboral a lo largo del periodo 1880 a 1975, usando extensivamente datos censales. Así, en los capítulos IX, X y XI, se estudia la demanda de mano de obra a nivel nacional y regional, cubriendo, respectivamente, los periodos antes de 1900, de 1900 a 1950 y de 1950 a 1975. Al tratar sobre las relaciones entre seres humanos, el mercado laboral no funciona como una simple relación de oferta y demanda, sino que depende de aspectos demográficos (población total, población empleada, migraciones), de las condiciones económicas predominantes en un determinado momento, así como de las políticas del Gobierno sobre la oferta y demanda para su accionar. El estudio de este mercado laboral complementa, por lo tanto, las partes I a III e introduce otra forma de enfocar el tema de mercados, más allá de los de bienes.

El tema de la parte I trata, de manera general, sobre la historia del comercio y los aspectos conceptuales sobre consumo, mercados y su ubicación, lo cual constituye materia del capítulo I. Este se enfoca, luego, en la caracterización de los mercados nacionales de bienes y servicios, así como de los medios de transporte, actividad íntimamente relacionada con el comercio, empleando estudios y estadísticas disponibles sobre el comercio interno. A pesar de la trascendencia, para la economía nacional, del funcionamiento de los mercados internos como instrumento para suplir la demanda de la población, es relativamente escasa la información histórica de este tipo. Por ello, en el capítulo II se describe, de acuerdo con referencias históricas, cómo y dónde se establecieron los primeros mercados físicos en los cuales se transaron bienes de consumo entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX. El capítulo III da continuidad al estudio del desarrollo histórico de los mercados internos durante la segunda mitad del siglo XX; se plantea cómo se fueron formando redes de comercio a nivel nacional y se señalan los cambios que se introdujeron paulatinamente en la organización del comercio moderno. Para conocer quiénes fueron algunos de los comerciantes principales que participaron en el comercio interno y externo, en el capítulo IV se realiza una primera identificación de estos importantes protagonistas por el lado de la oferta. Los comerciantes mayoristas, en particular,



desempeñaron un papel histórico fundamental en establecer las redes de comercio internas, así como en fomentar relaciones con comerciantes intermediarios en el extranjero, esenciales para el desarrollo del comercio exterior. Para desarrollar actividades de comercio en los mercados, los comerciantes necesitaron de distintas formas de financiamiento, por lo tanto, se exploran los recursos y mecanismos de crédito utilizados para esos propósitos.



Origen del comercio y de los mercados en Costa Rica

1. El comercio en la historia

El comercio es una actividad económica que los seres humanos realizan desde los inicios de la civilización, como lo muestran evidencias arqueológicas. Desde el punto de vista histórico y antropológico, este es el resultado de una transacción entre personas cuando un individuo poseía bienes que otro necesitaba, dando lugar a un intercambio, en el cual participaban tanto personas como bienes. Para definir dicha transacción como una actividad de comercio, se establece que el intercambio tiene lugar en una determinada unidad sociocultural (un pueblo, ciudad o nación) que, a su vez, se ubica en un espacio geográfico definido (mercado). Esta definición permite, entonces, diferenciar entre el comercio que ocurre a lo interno de una unidad sociocultural (dentro de sus límites), y el comercio externo (de importación o exportación), efectuado entre ese pueblo, ciudad o nación, con otro ente similar que se encuentra fuera de esos límites¹.

1 Peyronel (2008), pp. 13-15.

El comercio interno entre habitantes de un mismo pueblo se produjo desde la formación de los primeros asentamientos humanos, y la investigación arqueológica ofrece evidencia de intercambio comercial externo desde la aparición de las primeras ciudades en el Medio Oriente hacia el IV milenio a. C. El comercio externo fue en continuo pero lento desarrollo a lo largo de los milenios sucesivos, al extenderse paulatinamente las redes de comercio terrestre, uniendo no solo las naciones de Medio Oriente, sino estas con Egipto y la península de la India. El comercio entre ciudades y naciones prosperó en la antigüedad con la creación del dinero, es decir, de medios de pago reconocidos y aceptados por compradores y vendedores, aún a grandes distancias de su lugar de emisión. Cuando la moneda metálica comenzó a utilizarse hacia el año 600 a. C. en Asia Menor² y luego su uso se extendió por todo el mundo antiguo, se convirtió en un factor fundamental para fomentar el comercio externo, ya que el valor de las monedas de oro y plata –salvo que se hicieran adulteraciones del contenido metálico– podía fácilmente intercambiarse. Así se explica por qué se han encontrado monedas griegas y romanas en lugares remotos como India y China.

El desarrollo de nuevos medios de transporte en la Edad Antigua fue otro factor que contribuyó notablemente al desarrollo del comercio, ya que los bienes ofrecidos debían ser llevados hasta el lugar físico o mercado, donde estaban los compradores. Lo anterior significaba que estos productos fueran conducidos desde los lugares de producción, primero a espalda de hombres, luego a lomo de animales, hasta que aparecieron los primeros carros de ruedas, hacia el 3000 a. C. Cada cambio significó un salto trascendental en la capacidad de transporte de bienes a un mercado determinado. Las facilidades de producción de los bienes –originalmente alimentos y artesanías– y el acceso favorable de transporte, convirtieron paulatinamente a ciertos pueblos en importantes mercados, originando las primeras ciudades.

Fue, sin embargo, con el desarrollo del comercio marítimo, que se logró expandir enormemente la capacidad de comerciar a grandes distancias. El uso de barcos para este fin, según la evidencia arqueológica, surgió hacia el año 1450 a. C., aunque ya desde siglos atrás existían embarcaciones que navegaban por ríos como el Nilo³. No obstante, fueron los fenicios, entre los años entre 1100 y 800 a. C., quienes extendieron más esta práctica con viajes desde sus puertos en lo que hoy es Líbano, primero, hasta el Mediterráneo Central y, hacia 850 a. C., hasta el Atlántico, donde fundaron la actual ciudad de Cádiz. En los siglos siguientes, otras naciones desarrollaron su propio comercio marítimo como Creta, Egipto, Cartago, Grecia y Roma, esta última llegó

2 Chacón (2006), p. 13.

3 Casson (1994), pp. 36-37.

a rivalizar comercialmente con Cartago, la sucesora de los fenicios a partir del siglo III a. C. Esta pugna concluyó en las guerras púnicas, que provocaron la destrucción de Cartago en el 146 a. C. y a la predominancia de Roma en el comercio y poder marítimo mediterráneo en los siguientes cinco siglos, es decir, ya entrada la era cristiana⁴.

Durante el primer milenio del comercio marítimo (1450 a 400 a. C.), este comprendía básicamente ciertos tipos de bienes de alto valor (incluyendo metales como hierro y cobre). El despegue del comercio en gran escala se dio al incluir productos de consumo masivo como granos, aceite, vino y algodón, situación que inició en el siglo IV a. C. En esa época, el trigo, por ejemplo, comenzó a producirse en grandes cantidades en la costa del Mar Negro, lo cual condujo a que mercaderes griegos lo adquirieran para transportarlo por mar a Grecia y otras naciones en el Mediterráneo⁵. La conquista de las ciudades griegas por los romanos en los siglos III y II a. C. resultó en que estos últimos asumieran un papel cada vez más protagónico en el comercio del mundo antiguo, respaldado por el poder del Imperio romano. La prosperidad del Imperio romano se construyó —entre otras razones— por el auge del comercio a lo largo y ancho del Mediterráneo e incluso del oeste de Europa. Su decadencia, sin embargo, ha sido atribuida a que las políticas económicas, a partir del siglo I d. C., comenzaron a ser ruinosas para las clases comerciantes, lo cual se agravó por la pérdida de provincias esenciales para el comercio, debido a las invasiones de los pueblos bárbaros⁶. El comercio externo, en particular, entró en una fase de declive durante los dos últimos siglos del Imperio romano, contribuyendo a una caída del comercio en las ciudades, primero en provincias como España, pero luego también en Italia que, al encontrarse debilitadas económicamente, fueron fácil presa de los invasores bárbaros que ocuparon las provincias occidentales del imperio, Galia, Hispania y la propia Italia en los siglos sucesivos.

Antes de la caída del Imperio romano de Occidente en el siglo III d. C., ya habían ocurrido hechos como el traslado de la capital del imperio a Constantinopla (274 d. C.) y el saqueo de la misma Roma en 410, los que presagiaban que también el comercio iría a entrar en grave crisis. Aunque el Imperio romano de Oriente o bizantino continuó con su base en Constantinopla, la hegemonía romana sobre el comercio del Mediterráneo se había roto y el comercio en la región disminuyó a lo largo de los siglos siguientes.

Mientras tanto, en el Lejano Oriente, el comercio de China, basado inicialmente en la extensa red de ríos y canales, desde inicios del siglo III a. C., ya se había extendido a países de la península Indochina e incluso al océano Índico,

4 Samhaber (1963), capítulo 2.

5 Samhaber (1963), capítulo 3.

6 Samhaber (1963), capítulo 4.

gracias al desarrollo de embarcaciones con mayor capacidad para navegar en alta mar. Más tarde, Japón, a partir del siglo VI d. C., también se inició en el comercio marítimo, especialmente con China y Corea. Aunque se conocen pocos detalles sobre este comercio, debió ser sustancial, ya que el Imperio chino estaba en expansión y constituía ya uno de los principales mercados del mundo; aunque, debido a su extensión territorial y variedad de zonas productoras, era en buena parte autosuficiente. Los Estados que ocupaban la península de India, igualmente establecieron un importante comercio marítimo al oriente con China, con Birmania y el archipiélago malayo, así como hacia el occidente a través del océano Índico con el Oriente Medio. Es decir, en la parte oriental del mundo, el comercio con otros países estaba ya ampliamente establecido desde al menos el inicio de la época cristiana⁷. El comercio generado con Oriente introdujo al mercado del mundo antiguo no solo productos de consumo de lujo, como especias y seda, sino todo un conjunto de productos manufacturados cuya tecnología de producción era desconocida en Occidente, como la porcelana, el papel, la pólvora y, además, contribuyó con un nuevo instrumento de pago, como fueron los billetes moneda, introducidos en China en el siglo IX.

El mercado de China, así como el de la India, era conocido en Europa desde antes de Cristo, y tanto griegos como romanos llegaron a obtener productos de alto valor de esos países, pero solo a través del transporte en caravanas terrestres, lo cual era lento e inseguro. Sin embargo, la gran demanda de Occidente por productos de Oriente, como especias, seda, papel y otros, llevó al surgimiento de una nueva economía comercial: la de los árabes, quienes, a partir del siglo VII, se asentaron en todo el Oriente Medio y el Norte de África. Al hallarse ubicados entre Europa y Asia Oriental, los comerciantes árabes, quienes pronto se convirtieron en expertos marinos, a partir del siglo VII d. C., lograron aumentar el transporte por mar de bienes de Oriente hacia el Mediterráneo y Europa. De esta manera, la oferta de bienes orientales aumentó e, igualmente, la demanda en Occidente, lo cual fortaleció el dominio de los árabes sobre este comercio en los siglos siguientes. Este control alcanzó su punto más alto con la captura en 1453 de Constantinopla, último reducto del otrora importante Imperio bizantino. Aunque formalmente fue el sucesor del Imperio romano, la decadencia progresiva de los bizantinos en el comercio había comenzado desde época temprana, al ceder una parte significativa del comercio marítimo del Mediterráneo oriental a una nueva potencia marítima, la de Venecia, que tuvo sus inicios en el siglo VI d. C.

7 Orozco Vela (1962), pp. 19 y 23-24. Señala este autor que el comercio marítimo chino era, en parte, entre el sur del país, donde las zonas productoras de arroz eran extensas, y el norte, que carecía en esta época de suficiente producción de alimentos.

Venecia fue la primera de una serie de ciudades Estado en la península italiana, que llevaron al resurgimiento del comercio en el Mediterráneo durante la Edad Media, alcanzando su mayor desarrollo del siglo XI al XV. Además de Venecia, surgieron como potencias marítimas Amalfi, Pisa y Génova, y luego otras ciudades comerciales situadas tierra adentro, como Siena y Florencia. El comercio moderno puede decirse que inicia en Italia en el periodo señalado, debido a que fueron los comerciantes italianos quienes crearon muchos de los mecanismos que fomentaron el crecimiento comercial en los siglos posteriores y hasta el presente. La banca, los seguros marítimos, las letras de cambio, la contabilidad comercial, entre otros, se originaron en esas ciudades comerciales y su adopción paulatina en el comercio significó un fuerte impulso al intercambio, así como al surgimiento de empresarios que llegaron a dominar los mercados a través de su control de la banca.

El auge del comercio de las ciudades italianas se transmitió lentamente hacia el resto de Europa, pero, de manera progresiva, los instrumentos comerciales modernos fueron adoptados en el centro y norte europeos. Aquí, los comerciantes desempeñaron un papel muy relevante en el desarrollo económico a partir del siglo XV, sentando las bases para la gran revolución económica en Alemania, Francia, Inglaterra y Holanda del siglo XVII en adelante. La modalidad más común para establecer comercio en los países europeos fue la constitución de ferias comerciales en ciertas ciudades, donde compradores y vendedores se reunían regularmente a realizar sus transacciones. Las ferias en Europa existían desde al menos la época romana, se ubicaron tanto en pequeñas como grandes ciudades, estas actividades dieron origen a mercados donde se comercializaba al por mayor y al por menor. Con el tiempo, algunas de estas ferias se convirtieron en centros comerciales de alcance internacional que atraían a comerciantes de países vecinos e incluso del Medio Oriente, como las de Leipzig y Frankfurt en Alemania y Medina del Campo en España⁸.

Sin embargo, mientras las potencias comerciales mencionadas consolidaban su dominio del comercio internacional, se abrió un nuevo mundo, con excepcional posibilidad para el comercio, con los viajes de descubrimiento realizados, primero, por Portugal hacia la India en el siglo XV y luego, por España hacia América a partir de 1492, estos dos países se convirtieron en nuevos competidores en el comercio externo. Con la conquista de la mayor parte de América por los españoles en un periodo relativamente breve de unas cinco décadas, estos suplantaron a los grandes reinos autóctonos de los aztecas, incas y chibchas. El comercio limitado que existía entre estos pueblos, antes de la

8 Braudel (1984-1992), pp. 82-94. Este contiene una detallada descripción de la formación, desarrollo y eventual decadencia de las ferias en Europa.

llegada de los españoles⁹, fue sustituido rápidamente por métodos comerciales modernos, impuestos por los nuevos imperios de España y Portugal, en los que predominó la explotación de los recursos –especialmente minerales– en América. En los siglos de XVII al XIX, ya estos formaron parte importante del mercado mundial; exportaban no solo metales (plata, oro, cobre), sino, de manera creciente desde mediados del siglo XVIII, productos como azúcar, tabaco, tintes –añil, palo de brasil, cochinilla, bebidas– cacao, café y otros. A su vez, los países de América se habían convertido en importantes mercados para bienes manufacturados que, de manera creciente, eran producidos en Europa.

Productos como los mencionados pasaron a formar parte del comercio mundial, cuyo auge se dio a partir del siglo XVIII, cuando los productos manufacturados por la Revolución Industrial en Europa comenzaron a aumentar la oferta de manera antes desconocida y a alimentar una demanda hambrienta de telas manufacturadas de lana y algodón, de productos metálicos como herramientas y bienes de consumo del hogar. Este surgir del comercio exterior se dio inicialmente a través de rutas marítimas que cruzaban el Atlántico, pero después también se incorporaron los mercados y rutas marítimas ubicadas en el Pacífico.

Una vez establecidos los mercados mundiales a partir del siglo XVI, se debe tratar de ubicar con más precisión qué aconteció en cuanto al comercio en las regiones más cercanas a Centroamérica, con la finalidad de establecer un vínculo entre el proceso histórico de crecimiento del comercio mundial y el papel que desempeñó dicha región, más específicamente Costa Rica, en el desarrollo de estos mercados.

Para situarse en el contexto del comercio externo¹⁰ en los siglos XVIII y XIX, como se señaló, este acontecía principalmente por rutas que servían para los grandes mercados en las costas del Atlántico, donde las colonias o posesiones europeas en América abastecían a España, Portugal, Francia, Alemania, Holanda y otros países con minerales preciosos y alimentos, recibiendo manufacturas a cambio. Sin embargo, la característica más notable de este periodo fue la manera creciente en la cual Inglaterra fue asumiendo un fuerte liderazgo comercial. Esto se debió a su poderío marítimo y naval que le permitía controlar las principales rutas marítimas y, además, a que, en el siglo XVIII, estaba en proceso de convertirse en la primera potencia industrial, debido a su temprano desarrollo de industrias del hierro, acero y textiles, los productos que tenían mayor demanda en los mercados del mundo, incluyendo los de América.

9 Samhaber (1963, p. 19) considera, por ejemplo, que el intercambio efectuado entre los pueblos indígenas americanos no constituía comercio propiamente dicho, porque quienes realizaban esta actividad no estaban realmente dedicados a la compra y venta de bienes, pero esta posición es debatible.

10 Para mayores detalles sobre el comercio centroamericano a finales del periodo colonial, se recomienda ver: Acuña (1982), Fonseca *et al.* (2001), Solórzano (2001) y León (2001).

En el caso del imperio español, la política seguida en los territorios conquistados en América fue inicialmente la de explotar las grandes riquezas en metales preciosos, lo cual desencadenó un flujo de grandes proporciones de oro y especialmente de plata a España. Sin embargo, la mayor parte de estos metales llevados de Hispanoamérica y también de Brasil, solo pasó transitoriamente por los mercados de España y Portugal, ya que ambos países tenían muy escasa capacidad de producir los bienes que demandaban tanto sus respectivos mercados internos como sus mercados coloniales. Más bien, desde el siglo XVI, tuvo lugar un intercambio desigual en las plazas de Sevilla –más tarde Cádiz– y de Lisboa, donde la plata y oro remitidas de América pasaban rápidamente a manos de los comerciantes ingleses, holandeses, franceses y alemanes, quienes, al suministrar manufacturas, se habían convertido en acreedores de los comerciantes de la Península, así como de los gobiernos de esos dos Estados.

A lo largo de los siglos siguientes, fue en aumento ese singular intercambio, con lo cual se amplió el uso de los metales preciosos para incrementar la monetización europea, potenciando así el comercio e industria de los países del centro y norte europeos, dejando, en cambio, relativamente subdesarrollados los mercados ibéricos. Una parte muy considerable de los metales preciosos que entraron de América no quedaron en Europa tampoco, sino que fueron enviados a Asia, China e India principalmente, debido a que, hasta el pleno desarrollo de la Revolución Industrial a inicios del siglo XIX, los países europeos no contaban con bienes de comercio que fueran apetecidos en Oriente. La única manera de adquirir los bienes asiáticos demandados en Europa como las especias, las telas de seda y algodón, té, porcelanas y otros, era intercambiándolas por plata y oro, y estos podían ser obtenidos solo del comercio con Hispanoamérica y Brasil¹¹. Se estableció así un comercio triangular de metales preciosos de América por bienes manufacturados de Europa que, a su vez, adquiría bienes de consumo en Oriente, pagando en plata y oro que se atesoraba en India y China. El papel fundamental desempeñado por Hispanoamérica, en el intercambio comercial mundial en el periodo, se refleja en que fue el peso español, acuñado en su mayoría en Potosí, Lima y México, la moneda de comercio internacional más común, aceptada tanto en Europa como en Oriente, situación que se mantuvo hasta bien entrado el siglo XIX.

Las particulares características de la producción en las Antillas, especialmente entre finales del siglo XVIII y el siglo XIX, generaron otro tipo de comercio triangular, cuando el cultivo de caña de azúcar en esas islas tomó auge para

11 Hispanoamérica también participó directamente del comercio con Asia, enviando plata a las Filipinas, entonces posesión española, para que en el mercado de Manila esta se intercambiara por telas y otros objetos llevados a esa plaza por comerciantes de China. Los bienes chinos comprados eran luego enviados a Acapulco –por la ruta llamada del “Galeón de Manila”– de cuyo puerto eran distribuidos, la mayoría en forma de contrabando al resto de la América española. Ver Schurz (1939) y Benítez *et al.* (1992).

suplir a mercados de Europa y los EE. UU. En este caso, los países de la cuenca del Caribe, así como Brasil, exportaron azúcar a EE. UU. y Europa donde se compraba licor, que se exportaba a su vez a la costa oeste de África para cambiarlo por esclavos, quienes se habían convertido en la fuente de mano de obra barata para el cultivo de la caña, por ello este tráfico comercial funcionó como si se tratara de mercancía y no de seres humanos. Hacia mediados del siglo XIX, también por el Pacífico se formó un mercado de trabajadores contratados para haciendas cañeras en Perú, donde trabajadores chinos y de las islas de Polinesia fueron contratados en condiciones de explotación y sin libertad para decidir sobre su trabajo, pero en ese caso no se hacía como intercambio por otros bienes como ocurrió en el Atlántico.

En la América española misma, durante el periodo colonial, los mercados se encontraban muy segmentados entre aquellos que se habían constituido a partir de la extracción de metales preciosos –plata y oro– y los mercados que solo producían alimentos y materias primas. Los primeros comprendían la Nueva España (México), el Perú (incluyendo a Bolivia y Chile), la Nueva Granada (Colombia) y el Río de la Plata (Argentina y Uruguay), estos últimos eran productores de bienes de consumo para las minas del Alto Perú y, a partir del siglo XVIII, la ruta de salida de los metales producidos en esa zona hacia Europa.

El segundo conjunto de mercados, aquellos dirigidos en particular a producir y consumir alimentos y materias primas, se situaban primordialmente en la vertiente del Pacífico americano, como era el caso del Reino de Guatemala (Centroamérica), de Quito (Ecuador) y la costa de Perú y Chile, mientras otros, como Venezuela y Cuba, se ubicaban en el Caribe. Es sobre los mercados de bienes en la vertiente del Pacífico que se centra la atención, dado que este fue el contexto comercial en donde se encontraba inserta Centroamérica.

Para comenzar, es necesario indicar el patrón general del comercio marítimo por el Pacífico y así definir el papel del comercio con Centroamérica. Como se mencionó anteriormente, el comercio marítimo por el Pacífico en los siglos XVIII y XIX fue de importancia secundaria al comercio por el Atlántico, y se orientaba en su mayoría a conducir bienes manufacturados –textiles principalmente– de origen europeo, y aún chino, a los mercados ubicados a lo largo de la costa oeste de América, desde Chile hasta California. A cambio de estos, además de plata y oro, los países del Pacífico –o como se conocía entonces del Mar del Sur– ofrecían tintes (añil, palo de brasil y luego cochinilla) de Centroamérica, textiles y ropa fabricados localmente, como en Guatemala y Quito, y conocidos como “ropa de la tierra”; vinos y aguardientes de Perú y Chile; cerámica de México; productos de cobre, trigo y frutas secas de Chile, entre otros. En términos comparativos, el comercio por el Pacífico, en promedio, alcanzó unos 10 millones de pesos anuales que, aunque muy inferior al promedio de 67 millones de pesos

anuales estimados del comercio de España con América española, era un monto significativo y muy variado que comprendía unos 50 productos¹².

El relativo subdesarrollo de la economía centroamericana, durante la primera parte del periodo colonial¹³, llevó a que los mercados en la región cubierta por el Reino de Guatemala fueran de reducido tamaño, al igual que el comercio externo de la región. Los principales productos de comercio producidos en Centroamérica entre el siglo XVI y el XVII fueron el cacao y el añil. El primero tuvo su auge en la popularización de la bebida del chocolate en América y España a partir del siglo XVI, lo que resultó en una importante demanda por el cacao como materia prima de la bebida, con lo cual se favorece la región de Soconusco, entonces parte de Guatemala, así como Nicaragua. Sin embargo, Centroamérica no logró mantener su temprana ventaja y ya para el siglo XVII fue crecientemente desplazada por Venezuela, primero, y luego por Guayaquil como exportadoras de cacao a América y a Europa. Incluso el breve repunte, durante el siglo XVIII, de producción de cacao en Costa Rica (Matina) y en Nicaragua (Rivas) no fue suficiente para que la región volviera a convertirse en productor importante¹⁴.

Todavía en la primera mitad del siglo XVIII, el comercio centroamericano continuó deprimido, pero progresivamente fue en aumento, impulsado por el añil, el cual se convirtió en su principal fuente de exportaciones al encontrar una creciente demanda en el mercado europeo, en razón de la gran expansión de la industria de textiles por la Revolución Industrial que requería de cantidades cada vez mayores de tintes vegetales, de los cuales el añil era el de mayor calidad. Aunque también existía una demanda por el añil en los obrajes de Quito y de Cuzco, la mayor parte del producto centroamericano se dirigió a Europa a través de México. En las décadas de 1770 a 1810, se exportaron más de un millón de pesos anuales de añil, producido en El Salvador y Nicaragua, pero que era financiado y acopiado por comerciantes de la Ciudad de Guatemala, que así asumieron el dominio de ese lucrativo comercio¹⁵.

Sin embargo, exportar añil no fue suficiente para lograr la expansión en forma amplia de la economía centroamericana a inicios del siglo XIX. El desarrollo comercial de la región era aún muy reducido y se centraba, mayoritariamente, en la ciudad de Nueva Guatemala, capital de la región, donde habitaban

12 Ver León (2001) para un mayor detalle de las rutas y mercados americanos del comercio del Pacífico para los siglos XVIII y XIX, así como para los valores estimados de comercio marítimo.

13 La despoblación de Centroamérica debido a la conquista y en especial a las epidemias introducidas durante esta, fueron un factor fundamental del lento crecimiento económico antes del mediados del siglo XVIII. Ver MacLeod (1980-1990) para una detallada exposición sobre la economía y comercio centroamericanos en los siglos XVI a inicios del XVIII.

14 Para los casos de Matina y Rivas, ver, respectivamente, Roses (1982) y Zelaya (1965).

15 Ver en Fernández (2003), análisis del añil y su comercialización en Centroamérica entre 1750 y 1810.

los principales comerciantes. Con la llegada de la independencia de España en 1821, crecieron las posibilidades de expandir la economía, al declararse una mayor libertad de comercio por el Gobierno de la Federación Centroamericana, y surgieron nuevos productos, los cuales potenciaron tanto el comercio externo como los mercados internos. Ya a partir de la década de 1810-1820 había aparecido un nuevo producto en Guatemala, la grana cochinilla, otro tinte de alta demanda por las fábricas de textiles europeas, cuyo comercio creció en las décadas siguientes hasta 1870 –cuando comenzó a ser sustituido por tintes químicos sintéticos–; también, a partir de 1820 inició, esta vez en Costa Rica, el café, bebida que encontró un buen mercado en Europa y para 1840 se exportaba en cantidades significativas de manera directa a los mercados de consumo, extendiéndose su producción y exportación en las décadas de 1850, en adelante también a El Salvador, Guatemala y Nicaragua¹⁶.

Durante la segunda mitad del siglo XX, las economías centroamericanas impulsadas en el caso de Guatemala con la grana y en El Salvador con el añil y luego en ambos por el café, Honduras y Nicaragua por la producción de oro y plata¹⁷, y Costa Rica primero con el café y hacia finales del siglo también por el banano, se vincularon estrechamente con los mercados mundiales. Los mayores niveles de exportación produjeron una mayor demanda interna a través de economías más monetizadas y por la conversión de una proporción creciente de la mano de obra en empleados a sueldo de las empresas grandes y medianas, aumentando los ingresos monetarios disponibles para adquirir bienes manufacturados, así como los alimentos.

2. Conceptos sobre consumo, comercialización y mercados

Considerando los antecedentes históricos mencionados sobre la formación de mercados a nivel mundial y las teorías explicativas sobre cómo se ubican, que se verán en la sección 1.4, a continuación, se relacionan estos elementos con el desarrollo, a grandes rasgos, del consumo y el mercado nacional de Costa Rica entre finales del siglo XIX y el siglo XX. En esta sección, se busca ofrecer al lector una visión de conjunto de cuál fue el comportamiento del consumo

16 Para mayores detalles sobre la evolución del mercado regional centroamericano de exportación a finales del período colonial, se recomienda ver: Acuña (1982), Fonseca *et al.* (2001), Solórzano (2001) y León (2001).

17 Estudios sobre el comercio de estos productos incluyen Fernández (2003) para añil en El Salvador y Rubio Sánchez (1994) para la grana cochinilla en Guatemala. Para el caso de la minería, ver Taracena (1998) y Wells (1982) para Honduras y Lanuza (1983), pp. 57-65, para Nicaragua.

total a lo largo de siglo y medio, utilizando indicadores que permiten medir el consumo general del país, no producto por producto o mercado por mercado, aspectos que serán tratados en los capítulos posteriores, al analizar el desarrollo histórico de los mercados del país.

Sin embargo, antes de entrar propiamente en el análisis del surgimiento y crecimiento del consumo y los mercados en Costa Rica, es necesario establecer las definiciones de los conceptos de “consumo” y “mercados” que se utilizarán; asimismo, señalar algunas limitaciones que se enfrentan al realizar este tipo de análisis, el cual es de carácter multidimensional, al cubrir tanto una dimensión geográfica nacional (país) como una regional; una dimensión temporal extensa (casi dos siglos), y una dimensión de producción-consumo de bienes y servicios, que abarca al gran número de estos que son demandados por la población.

Por **consumo** se entiende la cantidad total de bienes y servicios comprados y utilizados por una población consumidora (nacional, regional o local), en un periodo determinado (por lo general, un año). Ante todo, conviene indicar que el análisis de comportamiento del consumo utilizado parte del enfoque económico, en el cual se postula que la población consumidora reacciona ante los cambios en las condiciones que ofrece el mercado, sea porque variaron los precios de los bienes que consume (si bajan, consume más y si suben consume menos) o porque variaron los ingresos del consumidor (si aumentó, consume más y si disminuyen, consume menos).

El consumo es un fenómeno complejo que puede ser analizado desde otras disciplinas como la Antropología, la Sociología y la Historia, donde el énfasis es diferente del económico. Mientras que la Economía busca respuestas al qué y cuánto se consume, las otras áreas agregan en su análisis otros elementos esenciales como por qué y para qué se consume un producto. Puede ser para satisfacer una necesidad básica, como la alimentación, o para llenar otro tipo de demanda como el consumo de bienes suntuarios, cuya finalidad es diferenciar a ese consumidor del resto de la población. El tipo de análisis que plantean las interrogaciones de otras disciplinas diferentes a la Economía es de gran importancia, pero aún son escasos los estudios realizados bajo esos enfoques, mientras que la existencia de una amplia gama de estudios económicos facilita aplicar los resultados de estos al presente trabajo. Para el lector interesado en conocer más sobre esas otras perspectivas de análisis, que indagan cómo los bienes (objetos) obtienen un valor social distinto del económico, se recomienda recurrir a estudios específicos con ese enfoque para Costa Rica y Centroamérica¹⁸.

18 Ver los trabajos muy sugerentes de Vega (2004), Vega (2008) y Viales (2008), en el libro *Tendencias del consumo en Centroamérica*.

Si bien el consumo es la actividad económica realizada por aquellos denominados como “consumidores”, varios otros actores igualmente importantes forman parte del complejo accionar de la demanda y oferta que se desarrolla en un mercado, como son los productores de los bienes y servicios comercializados, a través de la intervención de los comerciantes. La comercialización, a su vez, puede ser llevada a cabo en grandes cantidades –al mayoreo– o para atender individualmente a los consumidores –al detalle o menudeo–. Para un mejor entendimiento de conceptos sobre mercados y comercio utilizados en las secciones y los capítulos siguientes, se ofrecen definiciones de estos a continuación.

Mercado. Aunque a menudo se hace referencia a un mercado como un sitio físico en donde se realizan transacciones comerciales; en un sentido estricto, es más bien un grupo de compradores y vendedores que se reúnen para comerciar entre sí. Estos pueden reunirse en un lugar específicamente destinado al comercio o estar dispersos en una extensa área –el elemento de ubicación es incidental–. Para definir el mercado, resulta fundamental la existencia de compradores, vendedores y de aquellos servicios que permitan la comunicación entre las personas que lo constituyen¹⁹.

La concepción moderna de mercado va más allá de la simple estipulación de ‘un lugar físico’ donde se realizan las transacciones comerciales y considera más importante la relación y comunicación entre los agentes que intervienen en el proceso de compra y venta²⁰.

Comercialización. La actividad de comercialización comprende la compraventa, es decir, las actividades económicas involucradas en el movimiento de mercancías y servicios desde la producción hasta el consumo²¹.

Comercio al mayoreo. Incluye, en su sentido más amplio, la venta de todas las mercancías, excepto aquellas vendidas al menudeo. Los recuentos censales incluyen en esta categoría a todos los intermediarios, excepto a los detallistas. También abarca a los comerciantes mayoristas, las estaciones de servicio que manejan gasolina y aceite en grandes volúmenes, las empresas manufactureras con marcas reconocidas y sus agentes de venta, los almacenes grandes parte de una cadena, las bodegas, los compradores y acopiadores de productos agrícolas, los agentes y comisionistas²².

Comercio al menudeo. Constituye la etapa final de la distribución de bienes para la venta a consumidores. La forma más común de comercio al menudeo

19 Dowdy y Barnett (1970). *Diccionario de Economía agrícola y términos a fines*. México, AID Centro de Ayuda Técnica, p. 64.

20 Morales y Villalobos (1985). *Comercialización de productos agropecuarios*. San José, EUNED, p. 27.

21 Dowdy y Barnett (1970), p. 65.

22 Dowdy y Barnett (1970), p. 84.

es la tienda en la ciudad o pulperías urbanas y rurales, pero también incluye a los vendedores ambulantes, puestos fijos en los mercados (truchas), y a los supermercados y las cadenas de tiendas y de cooperativas de consumo, que en las últimas décadas han asumido un papel muy relevante en la comercialización al por menor²³.

Precio. Finalmente, la comercialización de los bienes en el mercado, en circunstancias corrientes, se rige según la oferta y demanda; pero se requiere de un instrumento que permita equiparar la una con la otra, que son los precios establecidos para cada bien. En teoría económica, una de las funciones principales desempeñadas por el precio es servir de mecanismo para racionar la oferta disponible entre los diferentes consumidores en el corto plazo. En el mediano o largo plazo, la oferta puede modificarse, si el precio del bien específico ofrece señales a los productores de aumentar la producción debido a que el precio sube o a reducirla si el precio tiende a la baja. Los cambios en los precios en el mercado, entonces, determinan si la demanda está siendo bien atendida por el mercado de ese bien en el corto plazo, por lo que las tendencias en los precios a largo plazo pueden utilizarse para medir el grado de eficiencia con el que funciona. Un precio estable o con tendencia a bajar estaría señalando que el mercado satisface la demanda, mientras que un precio con tendencia al alza indicaría o problemas para incrementar la producción o imperfecciones en ese mercado, las cuales generan que la demanda no sea satisfecha al precio existente. Lo mismo ocurre si el bien es importado, en que el precio estable o a la baja indicaría que el consumo se está satisfaciendo; pero si el precio sube, probablemente se debe a insuficiente producción o a limitaciones físicas a la importación del bien –por una guerra o por un arancel– o por otras razones.

3. El consumo y los mercados en Costa Rica

El término de “mercado nacional” es una abstracción porque ese mercado no existe como tal. Lo correcto es referirse a “los mercados del país”, pues estos son múltiples. De esta forma, el concepto incluye desde los mercados más básicos como los de víveres, a los de productos agrícolas de exportación, o de bienes manufacturados de consumo, tanto producidos en el país como importados, así como los servicios (educación, salud y servicios financieros) que los consumidores requieren para atender sus necesidades vitales. Otro tipo de mercados inscritos en esta categoría son aquellos donde se define el uso de factores de producción como tierras, mano de obra, capital y tecnología.

23 Hanson (1974). *A Dictionary of Economics and Commerce*. Londres, Macdonald & Evans, Ltd., p. 411.

Es pertinente considerar que la dispersión del consumo nacional entre tantos mercados como los señalados, resulta en dificultades para medir los cambios en estos a lo largo del tiempo y, así, poder determinar cómo fue el comportamiento del consumo en el periodo de análisis. La escasez de datos y series de estos son otro problema para el analista, ya que la única medición oficial o indicador utilizable que abarca al conjunto de mercados mencionados es el concepto de “consumo nacional”, incluido en las estimaciones de cuentas nacionales, pero están disponibles solo a partir de 1957, cuando se inició la publicación de estos datos. Entonces, para el periodo anterior a ese año, no se cuenta con indicadores directos para medir el consumo y, por ende, el volumen de actividad de los mercados nacionales. Sin embargo, se ha considerado que los datos puntuales sobre el consumo y los precios antes de mediados del siglo XX, aunque insuficientes, pueden ofrecer una idea razonable sobre el comportamiento del mercado interno y por ello se han utilizado en el capítulo II, aunque con salvedades que allí se señalan. Bajo el supuesto de que existe una alta dependencia del consumo nacional de la importación de bienes, al existir datos de niveles de importación desde el siglo XIX, estos también pueden utilizarse como una aproximación a los cambios en el consumo global.

Estimación de la evolución del consumo en la primera mitad del siglo XX

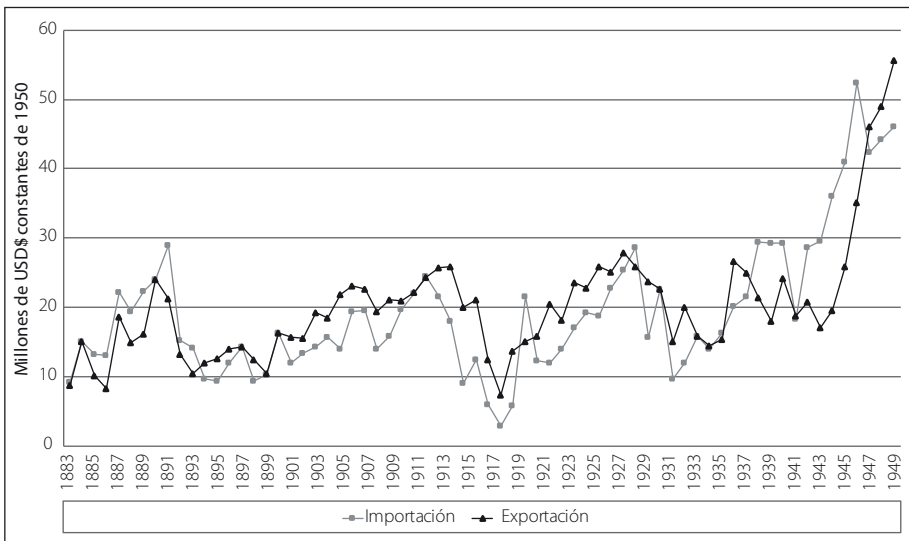
La estimación del cambio en el consumo, como se señaló anteriormente, se consideró para la primera mitad del siglo; se utilizaron los datos de exportaciones e importaciones como una estimación de los cambios en las tendencias del consumo, aunque no permiten fijar su valor total. El supuesto de que las variaciones en el comercio exterior de Costa Rica reflejen adecuadamente el consumo, se considera válido dada la apertura histórica de la economía al comercio externo como fuente de suministro de todo tipo de bienes, en razón del reducido tamaño de la economía y la imposibilidad de autoabastecerse en productos manufacturados, sino es por medio de importaciones, las cuales a su vez dependen de que se mantenga un nivel de exportación suficiente para obtener las divisas con qué pagar esas²⁴.

Bajo el supuesto de que las variaciones en el comercio exterior serían un indicador aproximado para el desempeño del consumo/demanda global durante

24 En un caso similar, Bulmer-Thomas (1987), Anexo Estadístico, utiliza el comercio exterior para medir el PIB a partir de 1920, aunque la relación no es constante (cuadro 310 de la Base de Datos del PHECR) ni es tan directa y muestra un descenso de la relación $X+M/PIB$ de 1920 a 1932 cuando estaba entre 63 y 90% para luego estabilizarse de 1932 a 1950 en entre 46 y 60%.

la primera parte del siglo XX, se construyó el gráfico 1.1, con base en datos de exportaciones e importaciones totales entre 1883 (año cuando se comenzaron a publicar regularmente estas cifras) y 1950²⁵. Los datos se han estimado en términos reales para reducir el efecto inflacionario de precios en ciertos momentos. En el gráfico 1.1 se observa claramente que si bien aumentó el comercio externo —y probablemente también el consumo—, este no lo hizo de manera constante. Al presentar los datos en dólares de EE. UU. constantes, se vislumbra que, al menos entre 1883 y 1940, el comportamiento del comercio externo fue más bien caracterizado por grandes oscilaciones, lo cual indicaría que la demanda o consumo nacional debieron ser igualmente inestables, afectando de manera negativa buena parte de una población en crecimiento a lo largo del periodo.

Gráfico 1.1
Evolución de la importación y exportación en dólares constantes (1883-1950)



Fuente: PHECR, Base de Datos, cuadro 317.

El periodo cubierto por el gráfico comenzó con un crecimiento fuerte de 1883 a 1891, pero luego tuvo una caída igualmente fuerte hasta 1900, cuando inició un repunte constante hasta 1914. El principal motivo de este primer ciclo de alzas y bajas fue la crisis de los precios internacionales del café que colapsaron en los años noventa del siglo XIX, lo cual afectó profundamente el comercio

25 Albarracín y Pérez-Brignoli (1977) ofrecen un mayor detalle del tipo de bienes importados (de consumo, de inversión, etc.) y exportados, lo que permite hacer un análisis más preciso del comportamiento de cada uno de estos, pero su serie es de 1907 a 1946, por lo que se prefirió usar la del PHECR.

externo. Aunque los precios de café no se repusieron sino después de 1907, el comercio externo repuntó a partir de 1900, debido a la mayor importancia adquirida por las exportaciones de banano²⁶.

Una segunda oscilación hacia abajo inició en 1914 con el estallido de la Primera Guerra Mundial, que cerró el mercado internacional de café del que tanto dependía el país. Finalizada la guerra en 1918, el comercio externo creció rápidamente hasta 1929-1930, cuando comenzó la gran crisis económica mundial de los años treinta que, de nuevo, hundió al comercio exterior como se observa en el gráfico 1.1. La tercera oscilación corresponde al periodo de recuperación económica a mediados de los años treinta, la cual duró solo hasta 1939-1940, cuando la Segunda Guerra Mundial de nuevo cerró los mercados europeos y cayó el comercio. Este ciclo, en su fase de caída, fue de más corta duración, debido a medidas económicas internas y externas que redujeron el impacto –aunque sí disminuyeron las importaciones de muchos bienes a los cuales la población ya se había acostumbrado a consumir–. Se completa la oscilación con una fase de muy rápido crecimiento a partir del final de la guerra en 1945, con el aumento sostenido de las exportaciones, aunque no fue igual en el caso de las importaciones que, a pesar de una gran demanda interna, debieron frenarse después de 1947 ante la escasez de divisas.

Utilizando la estimación del consumo nacional en términos absolutos, basado en el comercio externo, se puede caracterizar la evolución del primero como muy inestable en los casi setenta años de 1883 a 1950. Dado que la población mostró un crecimiento de 182.100 a 800.900 habitantes, o sea, de 4,4 veces, durante ese periodo, mientras que el comercio de importación, por ejemplo, creció en términos reales de unos USD\$12 millones en promedio para los años 1883-1885 a USD\$44 millones en 1950, es decir en 3,7 veces. Los datos estarían apuntando que entonces, en términos de consumo per cápita de las importaciones, habría ocurrido un deterioro a lo largo del periodo total. Esta conclusión debe matizarse por el alto nivel inicial de consumo en la época 1883-1897, cuando rigieron altos precios de café y el banano estaba en rápido crecimiento; en términos per cápita, estos niveles de importación no se volvieron a alcanzar en el medio siglo siguiente²⁷.

26 Para un análisis detallado de los efectos de la crisis, ver Peters Solórzano (2004), (2006) y Montero Mora (2011). El contexto más amplio en el que se enmarca esta época crítica puede verse en el tomo I (capítulo III) y tomo II (capítulo III), de esta serie de Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX.

27 Las importaciones en dólares constantes de 1950, promediaron en 1883-1885 USD\$65,9 per cápita; en 1891-1893 promediaron USD\$79,8 per cápita; mientras que después de la crisis de fin de siglo y de la Primera Guerra Mundial, en 1926-1928 alcanzaron solo USD\$42,3 per cápita. Incluso en 1950, después del periodo de recuperación posterior a la Segunda Guerra Mundial, las importaciones per cápita solo alcanzaron USD\$57,4. Estos cálculos se hicieron de acuerdo con la población reportada en los censos de 1883, 1892, 1927 y 1950, así como las importaciones en dólares constantes (cuadro 317, Base de Datos PHECR). Otro factor que debe tomarse en cuenta, pero para el cual no existen datos antes de 1950, es la distribución del ingreso. Es posible que en el periodo antes de la segunda guerra, el ingreso total haya estado concentrado

Empleando estos datos del comercio exterior que permiten aproximar los cambios en el consumo nacional, se observa que la situación enfrentada por los consumidores durante la primera mitad del siglo fue inestable, con periodos de alza seguidos de lapsos de baja, en el consumo nacional. Al interno del grupo de consumidores, es probable que aquellos con ingresos fijos, como peones y empleados públicos, enfrentaran mayores problemas que otros; sin embargo, la información para analizar esto resulta demasiado escasa para llegar a una conclusión firme al respecto²⁸.

Algunos estudios apuntan a que el consumo fue afectado. Así, a inicios de los años cuarenta, Facio señalaba con firmeza que la capacidad de consumo entre la población de menores ingresos –principalmente trabajadores del campo– era lamentable, debido tanto a bajos ingresos como a la escasa producción de alimentos nutritivos²⁹, lo cual refuerza la tesis de que el consumo no creció al ritmo esperado en el periodo y que existió un deterioro respecto al principio del siglo. Una década después, May *et al.*, en su estudio sobre el desarrollo económico del país, apuntaban a que la situación del consumo había mejorado, pero que estaba concentrado en gasto en alimentos y ropa, y que el costo era alto incluso en términos de precios internacionales, además de que había poca variedad en la oferta³⁰. La hipótesis sobre la crisis de consumo en la etapa es reforzada con las conclusiones de estudios recientes, los cuales indican, según el análisis de cambios en la producción nacional de alimentos y de las importaciones de artículos de primera necesidad, que efectivamente existió una crisis de subsistencia para los grupos de menores ingresos, al menos en el lapso por ellos estudiado entre 1905 y 1925³¹. Como se verá en la sección siguiente y en capítulos posteriores, fue solo en la segunda mitad del siglo que la situación del consumo evolucionó en general de manera favorable.

de manera más marcada en grupos de alto ingreso (cafetaleros, bananeros y comerciantes). De ser así, los efectos de la caída del comercio externo y del consumo en las décadas posteriores tal vez no fueron tan marcados como lo darían a entender los datos anteriores.

28 Sobre cambios en los salarios en esta época, ver el capítulo XI de este tomo.

29 Facio (1942), pp. 112-115.

30 May *et al.* (1952), pp. 46, 141, 304-305.

31 Ver Barrantes *et al.* (2011). Los autores se basaron en una amplia evidencia que comprendió cambios en las áreas sembradas en granos básicos y otros cultivos de consumo, las importaciones de bienes de consumo no duraderos y los niveles de sueldos y salarios. Señalan que el consumo vía importación de bienes de primera necesidad decreció en términos absolutos, especialmente durante la Primera Guerra Mundial, asunto que ocurrió en menor medida con los bienes suntuarios.

Cambios en la demanda agregada, 1950-2008

El consumo en la segunda mitad del siglo, como se mencionó, cuenta con un indicador mucho mejor que el utilizado antes, basado en la evolución del comercio exterior. En términos analíticos, la teoría macroeconómica plantea, de manera bastante sencilla, la existencia de una relación del “consumo” con el “Producto Interno Bruto”, concepto que se utiliza para valorar la producción total del país; tales conceptos se relacionan a través del vínculo establecido en los textos macroeconómicos entre una “oferta global” de bienes y servicios, con una “demanda global” de estos. Se presenta esa relación por medio de la identidad “oferta global” = “demanda global”, donde:

- a. Oferta global es igual al PIB + importaciones de bienes y servicios.
- b. Demanda global es igual al consumo final de hogares y empresas + consumo de gobierno + inversión bruta + aumento de existencias + exportaciones³².

Al relacionar estas variables, es posible contar con una medición cuantificable del “mercado nacional” que puede ser visto desde el lado de la oferta global y el de la demanda global. Es importante subrayar que en esta identidad se incluye la relación con el mercado mundial, a través de las importaciones y las exportaciones.

La evolución del “mercado nacional” puede entonces aproximarse al examinar la tendencia de las cuentas nacionales en las últimas seis décadas, particularmente siguiendo el comportamiento por el lado de la demanda global. Para el periodo de 1950 a 2008, no se dispone de una estimación intertemporal única de la demanda, debido a que modificaciones realizadas a lo largo del tiempo en los métodos de cálculo de las cuentas nacionales no permiten establecer una serie única. Por ello, la información sobre demanda global se presentará a precios constantes, pero en dos series: una a precios de 1966 que cubre de 1950 a 1998 y otra a precios de 1991, que cubre de 1991 al 2008³³.

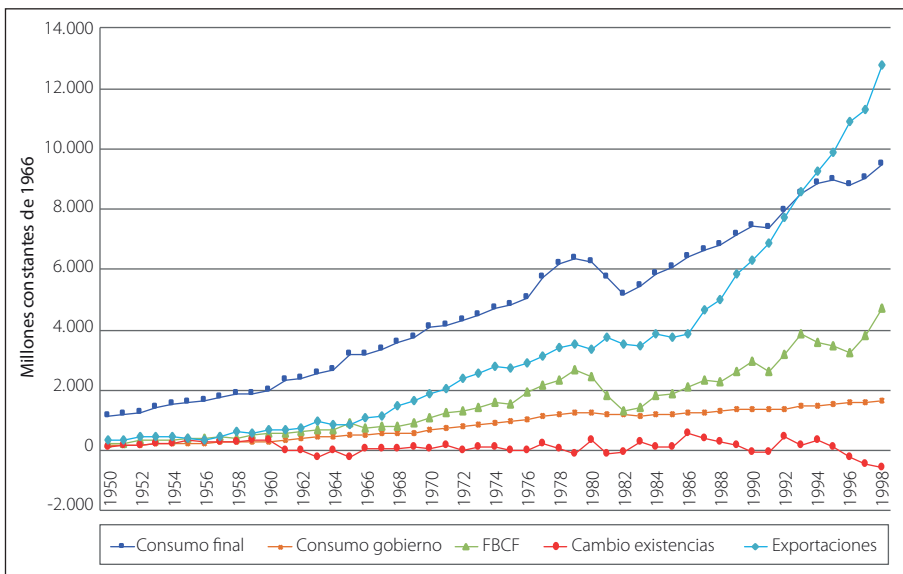
La evolución de la demanda global durante la segunda mitad del siglo XX se muestra en el gráfico 1.2. Dado que los datos se presentan en colones constantes, es decir, excluyen efectos por inflación, el aumento progresivo de los diversos componentes de la demanda interna (consumo final de hogares y empresas, consumo de Gobierno e inversión) muestra un crecimiento real

32 Estas dos identidades se expresan comúnmente como: $Y + M = C + G + I + \text{cambio de inventarios} + X$.

33 El cambio de metodología en cuentas nacionales tampoco permite utilizar las estimaciones a valores corrientes para valorar la demanda global para todo el periodo.

de estos en ese periodo, situación que, como se vio anteriormente, no ocurrió en la primera mitad del siglo. El incremento de la demanda interna es congruente con el desempeño de la economía nacional, la cual creció a una tasa alta durante la mayor parte del periodo. Un aumento en el gasto en consumo final, a su vez, apunta al creciente bienestar de la población en general. Lo más notable del gráfico, sin embargo, fue el acelerado crecimiento del componente de exportaciones (demanda externa), en particular después de 1986, aspecto a ser analizado más adelante.

Gráfico 1.2
Evolución de los componentes de la demanda global (1950-1998)



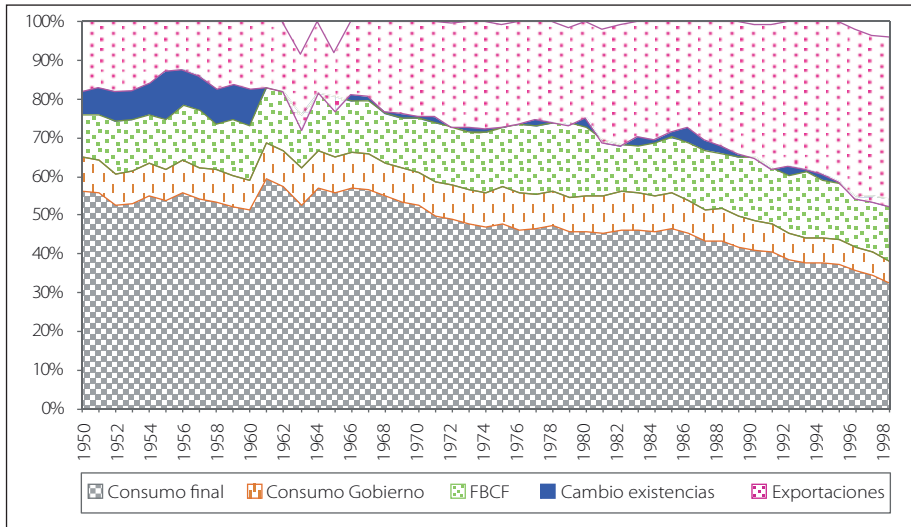
Fuente: PHECR, Base de Datos, cuadro 208.

Para efectos de evidenciar los cambios relativos entre los distintos componentes de la demanda, en el gráfico 1.3 se muestra la composición porcentual de la demanda global de 1950 a 1998. Se observa, de acuerdo con estos datos, que a lo largo de ese periodo ocurrió una variación significativa en la composición de la demanda global.

El rubro de consumo final, que engloba el consumo de hogares y empresas, fue el más importante, pero mostró una disminución gradual en su participación en la demanda global, pasando de cerca de un 55%, en 1950, hasta un 35% en 1998; mientras que el rubro de exportaciones mostró un crecimiento sostenido, pasando de menos de 20%, en 1950, a casi 45% en 1998. La inversión, medida por la formación bruta de capital fijo (FBCF), también aumentó

pasando de cerca de 10% a 15% en el periodo. El consumo de Gobierno, en cambio, se mantuvo bastante constante en poco menos de 10% a lo largo del periodo. El cambio de existencias, dato que se obtuvo como un residual, fue significativo solo durante la década de 1950, pero luego quedó reducido a un nivel muy pequeño.

Gráfico 1.3
Evolución de la demanda global 1950-1998 en colones de 1966

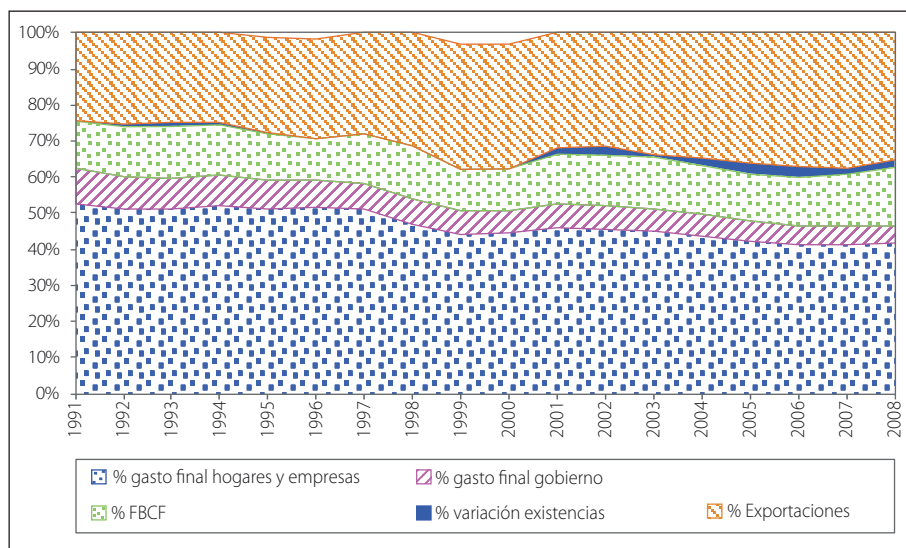


Fuente: PHECR, Base de Datos, cuadro 208. A partir de 1950-1973, BCCR (1976) 125 años en estadísticas económicas 1950-1974, pp. 53-54. 1974-1998, BCCR/MIDEPLAN Costa Rica en Cifras 1950-1998.

El efecto neto, entonces, al analizar la demanda global, es que, si bien ocurrió un aumento importante en su monto total en colones constantes entre 1950 y 1998, en términos proporcionales, el componente de demanda interna –consumo de hogares, empresas y Gobierno– fue reduciéndose (a excepción de la FBCF) durante ese periodo. El componente de exportaciones –demanda externa–, por el contrario, aumentó significativamente³⁴, como se señaló antes.

34 La manera como se construyen las cuentas nacionales en cuanto a demanda y oferta globales sitúan al componente de exportaciones en el lado de la demanda, ya que estas consumen recursos nacionales para generarse. Sin embargo, desde el punto de vista del consumo, el componente primordial son las importaciones, ya que estas aumentan la oferta de bienes para consumo e inversión. Por tanto, la referencia a las exportaciones en el gráfico 1.2 debe tomarse como una aproximación burda a las importaciones que, por razones de balanza de pagos, en el largo plazo no pueden diferir mucho de las exportaciones.

Gráfico 1.4
Evolución de la demanda global 1991-2008 en colones de 1991



Fuente: BCCR, cuadro 4. Producto Interno Bruto, Gasto de consumo final, formación bruta de capital, exportaciones e importaciones (Cálculo del PIB por el método del gasto).

Para el periodo más reciente (1991-2008), los datos sobre la evolución de la demanda global se presentan en porcentajes en el gráfico 1.4. Aunque estos datos difieren en la metodología de recolección de los presentados en el gráfico 1.3, como se señaló antes, lo importante es que las tendencias indicadas se mantienen en el gráfico 1.4. La demanda interna, formada por el consumo final de hogares y empresas y del Gobierno, continuó disminuyendo en términos relativos, pasando de poco más de 60% a cerca de 45% de la global. La demanda externa –exportaciones– igualmente continuó aumentando respecto a la demanda global, al pasar de un 24% a cerca de un 35%. Se puede concluir de lo anterior que, al contrario a lo ocurrido en la primera mitad del siglo, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y la primera década del XXI, la demanda total se caracterizó por un continuo crecimiento, pero con una creciente participación de la demanda externa respecto a la interna, relacionado con las políticas económicas seguidas que, con mayor o menor énfasis, priorizaron la apertura de la economía al mercado mundial a lo largo de este periodo.

Los precios en el mercado

Dada la función esencial de los precios de los bienes –y de los servicios que, de manera progresiva, han aumentado su participación en los mercados

nacionales—, el análisis de estos mecanismos debería representar un aspecto fundamental en la historia económica del país. Existe, sin embargo, el problema de que la información sobre precios de bienes y servicios, así como de factores de producción como tierra, capital y mano de obra, no se ha recolectado sistemáticamente, por tal razón solo existe para ciertos bienes y, a menudo, aún en estos casos, los datos solo comprenden unos pocos años y no todo el siglo XX. Los bienes para los cuales existen series de precios más largos, desde finales del siglo XIX, son los productos de exportación (como café y banano) o de ciertos bienes de consumo interno (como los granos), de los que se cuenta con series para la segunda mitad del siglo XX. Incluso en el caso de los salarios, que permiten una aproximación al precio de la mano de obra, la información histórica hasta mediados del siglo XX se refiere principalmente a aquellos pagados por el Estado a algunos tipos de trabajadores de cierta calificación. Con la recolección de datos de salarios a través de censos y las encuestas de hogares en el último tercio del siglo, su cantidad y calidad disponible ha permitido mejorar su análisis, como se verá en el capítulo XI.

Esta limitación en cuanto a series de precios, tanto por el corto periodo que a menudo cubren, como por la dificultad de establecer la comparabilidad entre los datos a lo largo del tiempo, es uno de los principales problemas enfrentados en este estudio. Las series que se han logrado construir forman parte de la Base de Datos del Proyecto de Historia Económica de Costa Rica y una parte de estos han sido incorporados en el análisis de los diferentes capítulos, como indicador importante del funcionamiento de los mercados de diversos productos y del factor mano de obra.

4. La ubicación de los centros de comercio o mercados

En las secciones previas, se ha visto primero la evolución del comercio y los mercados en una perspectiva histórica y luego cómo evolucionó la demanda global en Costa Rica, desde el punto de vista de la macroeconomía. Si bien estos dos enfoques ofrecen una dimensión temporal y económica al comercio, informan poco sobre dónde se ubican los mercados en los que se intercambian bienes y quiénes participan de ese intercambio. El estudio de la historia del comercio de manera empírica muestra que los mercados se encuentran establecidos en determinados sitios (ciudades y pueblos), pero que no se ubican en todas partes. El porqué de esta situación y cómo impacta en los usuarios de los mercados (vendedores y compradores) no solo lo determinan la historia y la economía locales, sino que depende de factores

geográficos como distribución de la población, la topografía y el transporte, que facilitan o dificultan establecer un mercado en un sitio específico. El análisis de cómo surgen los mercados y sus características es un aspecto que ha recibido atención de parte de geógrafos, historiadores y economistas; y los enfoques teóricos y conceptuales que han desarrollado se utilizarán en el estudio de los mercados nacionales en los capítulos siguientes.

Las bases del análisis fueron ya establecidas a inicios del siglo XIX por Von Thünen (1826), quien planteó su modelo del “estado aislado”, en el que hizo explícito cómo la distancia a los mercados influía sobre el uso de la tierra. En su teoría existía un “lugar central” o mercado único, donde se realizaban transacciones de bienes agrícolas provenientes de las zonas rurales del entorno, el cual visualizaba como una serie de círculos concéntricos al lugar central, cada uno especializado en aquellos bienes que eran rentables de acuerdo con los costos de transporte a ese mercado, que variaban de acuerdo a la distancia. Considerado como pionero en la teoría de la localización clásica, desarrolló *“un modelo para explicar la localización de los cultivos (agrícolas) en un espacio homogéneo alrededor de un mercado, representado por la ciudad”*³⁵.

Aportes posteriores extendieron este tipo de análisis teórico, como fue el concepto de “economías de aglomeración” de Weber (1929), que extendió el análisis para comprender la relación entre la concentración de las industrias y el desarrollo de ciudades y regiones en función de la ubicación de materias primas y de centros de consumo en las cercanías de esas. Dichos trabajos condujeron a la formulación de la “teoría de los lugares centrales” (Christaller, 1933; Losch, 1940) que generalizó el enfoque, en el sentido de que el desarrollo de sectores de actividad económica se hacía en ciertos sitios urbanos y rurales, los cuales, debido a la división de mercados y a la competencia, eran muy sensibles a los costos de transporte, lo que llevaba a formar aglomeraciones en unos puntos de producción en preferencia de otros³⁶.

El planteamiento teórico utilizado para analizar el “lugar central” es necesariamente simplificado respecto a las condiciones reales de la mayoría de los mercados³⁷. Los planteamientos teóricos utilizan solo dos bienes para hacer su análisis, puesto que, si fueran tres o más bienes, se requeriría de instrumentos matemáticos para desarrollarlos. En Sánchez *et al.*, se emplean el pan y los televisores para ejemplificar los bienes, los cuales son producidos bajo condiciones de economías de escala. Para el caso del pan, este se define como un bien que puede obtenerse de oferentes cercanos; pero los televisores

35 Sánchez *et al.* (2008), p. 7, citando a Fujita *et al.* (1999).

36 Christaller (1933), Losch (1940), Polese (1998), Fujita *et al.* (1999) y Brakman *et al.* (2001); citados en Sánchez *et al.* (2008).

37 El modelo original considera un área con población rural homogénea y con solo dos bienes transados.

solo se fabrican en ciertas localidades de mayor actividad económica, porque se producen con rendimientos crecientes a escala. Así:

*Entonces la economía puede soportar varias pequeñas ubicaciones (aldeas) donde los panaderos están activos en la producción de pan. En contraste, solo pueden existir pocas ubicaciones (lugares centrales) donde las empresas... vendan televisores, que son bienes que la gente compra menos frecuentemente*³⁸.

Los mercados, entonces, se constituyen con diferentes tamaños, dependiendo del tipo de bienes que se transan en cada uno, por tanto:

*... Los lugares centrales forman una jerarquía, de manera que existe un gran número de pueblos que fungen como mercado, a su vez cada grupo de estos pueblos se concentra en un centro administrativo más grande... la ciudad (que) puede desempeñar todas las funciones (vender panes y televisores) pero las aldeas únicamente desarrollan algunas funciones (vender pan)*³⁹.

Posteriormente, se ha llegado a incorporar al análisis el tema de la distribución de poder económico y social en los espacios geográficos considerados por estos enfoques teóricos. Es decir, se plantean, además, cuestiones alrededor de cuáles actores sociales obtienen beneficios o no de su ubicación en los lugares centrales y en la periferia⁴⁰. Como señala Valle (1991), se hace necesario incorporar de manera explícita en el análisis el importante papel de las zonas urbanas y de los actores económicos que se encuentran en estas, dado que son ellos quienes llegan a dominar el crecimiento económico, al controlar las ciudades que se convierten en un mecanismo fundamental para la producción capitalista, al crear condiciones para aumentar la concentración y eficiencia en el uso de capital, mejorando la productividad y la rentabilidad de las inversiones. Por tanto:

*Al ser la ciudad expresión de la construcción social del espacio y expresión física de las relaciones sociales que suceden en el mismo, se constituye en manifestación espacial del valor... Consecuentemente lo urbano no puede entenderse como algo autónomo. Al contrario, toda su lógica se encuentra sustentada en última instancia en las leyes del proceso de acumulación capitalista, proceso que requiere inevitablemente una creciente concentración de población y actividades (económicas)...*⁴¹.

38 Sánchez et al. (2008), p. 12.

39 Sánchez et al. (2008), p. 12.

40 Capel (1990).

41 Valle (1991), p. 89.

Un aporte teórico más reciente al tema de la localización espacial de la producción y mercados es el conocido como la “nueva geografía económica” (Krugman, 1991), que propone cómo analizar una de las preguntas básicas sobre la localización económica: ¿por qué la industria manufacturera tiende a concentrarse en unas pocas regiones, dejando otras relativamente sin desarrollo industrial?⁴² El trabajo de este autor es particularmente notable por ser obra de un economista, se analiza un aspecto de localización geográfica de gran importancia para la formulación de políticas económicas de desarrollo, que antes había recibido poca atención de los economistas. Krugman propone un modelo formal para explicar por qué algunas regiones crecen, incluso, absorben población y recursos de otras regiones, es decir, define un Estado en el que hay regiones económicas centrales y regiones periféricas. Siguiendo la tradición del análisis de la teoría de localización y del lugar central, este modelo económico plantea dos regiones y dos tipos de productos, agrícolas de rendimiento constante y manufactureros de rendimientos crecientes⁴³. Más recientemente, se han adicionado otros elementos a este modelo, tales como respuestas positivas de las empresas a rendimientos crecientes, debido a factores externos como el incremento en el conocimiento y el mercado de trabajo que permiten a estas aumentar la eficiencia productiva y las ganancias⁴⁴.

Para finalizar el repaso de los enfoques teóricos sobre la localización de los mercados, resulta indispensable considerar que las divisiones urbano/rural y agrícola/industrial, usadas por los analistas mencionados, no son necesariamente las mejores definiciones de las relaciones económico-sociales en un mercado. Valle llama la atención sobre esto al señalar que:

Bajo esta perspectiva, interesa destacar el hecho de que la división campo-ciudad aparece como un componente fundamental de la división del espacio. En esta relación dialéctica, la ciudad se presenta como núcleo dominante en la medida que el excedente que se produce en el campo se encamina hacia esta última. Esta relación de dominación de la ciudad sobre el campo se ha presentado como un antagonismo en el que la ciudad domina y explota al sector rural. Sin embargo, es importante anotar que este proceso de dominación de la ciudad sobre el campo es (más bien) un proceso de dominio de unos grupos sociales sobre otros... (se)... señala que lo que existe realmente son relaciones de explotación entre grupos sociales, unos localizados en el campo y otros en la ciudad; estas relaciones son en realidad muy complejas y determinan la distribución de los objetos (sic) sobre el territorio, produciendo los espacios sociales⁴⁵.

42 Krugman (1991), p. 484.

43 Krugman (1991), p. 487 y posteriores.

44 Henderson et al. (2001) y Glaeser (2003), citados en Sánchez et al. (2008).

45 Valle (1991), p. 89.

La manera como se establecieron los mercados cuenta entonces con un marco de teorías complementarias que lo respaldan.

La importancia de esta... teoría radica en que los modelos que utiliza son particularmente apropiados para comprender la localización de las actividades del comercio al menudeo, pero... también para cualquier sector de actividad para el que la proximidad del mercado (de consumo) sea determinante⁴⁶.

Para efectos de la aplicación de este marco teórico al contexto de los mercados en Costa Rica, es primordial señalar que ya se han realizado estudios en el país aplicando partes de la teoría de localización⁴⁷ y que los conceptos utilizados han resultado útiles para caracterizar el desarrollo de los mercados nacionales a lo largo del siglo XX. Por ejemplo, respecto a la relación entre comercio y las ciudades, la teoría indica que deben darse tres condiciones:

- 1. Un lugar central de mercado, donde vendedores y compradores puedan reunirse;*
- 2. Instalaciones de almacenamiento y distribución, para los bienes sujetos a venta, a recepción o a expedición;*
- 3. Costos de transporte entre las regiones lo suficientemente bajos para no anular las ganancias del comercio interregional⁴⁸.*

Estas condiciones son necesarias para que los actores económicos participantes en actividades comerciales –vendedores y compradores– puedan realizar las transacciones en el menor tiempo y costo posibles. La importancia de esto lo manifiesta Polèse en los siguientes términos:

Los consumidores como la sociedad en su conjunto, pueden realizar una economía de tiempo si pueden satisfacer varias de sus necesidades que implican desplazamiento, a partir de un solo lugar... En otros términos, el reagrupamiento de compras y transacciones (en un solo sitio) se traduce en una ganancia de productividad, pero desde el punto de vista del consumidor implica también una forma de economía de escala, puesto que permite arreglar gran número de asuntos en una misma unidad de tiempo⁴⁹.

46 Sánchez *et al.* (2008), p. 10.

47 Ver Waibel (1948) sobre la aplicación del concepto de "estado aislado" al caso de la Meseta Central de Costa Rica; y de Ratcliffe (1976) sobre la aplicación de la teoría del lugar central al caso de ciudades pequeñas en Costa Rica. También Nuhn (1978), quien aplicó la teoría mediante una amplia muestra que permitió mapear el consumo regional de bienes de tres niveles: bajo, medio y alto.

48 Polèse (1998), p. 77.

49 Polèse (1998), p. 72.

El mismo autor profundiza en las ventajas operativas de contar con mercados que cumplan las mencionadas condiciones, tanto por facilitar el comercio, como por allegar servicios complementarios:

La presencia de mayoristas y actividades afines de distribución cubre las dos funciones esenciales del comercio: 1. El reagrupamiento de la recepción y la expedición de las mercaderías; y 2. La reducción de la incertidumbre y del tiempo de búsqueda, en lo que se refiere al contacto entre compradores y vendedores... A la función de lugar de distribución de (bienes importados a la región) vienen a añadirse a menudo otras actividades económicas, principalmente financieras. Los viajes sobre grandes distancias, que implican riesgos de pérdida o de retrasos, originarían el nacimiento (en los sitios de mercados) de instituciones de crédito y seguros...⁵⁰.

Los conceptos teóricos expuestos sirven para explicar la ubicación y la evolución de los mercados nacionales durante el siglo XX. En el capítulo III, se plantearán y discutirán los resultados de algunos de los estudios geográficos realizados para Costa Rica, en los cuales dichos conceptos fueron aplicados al desarrollo del comercio y los mercados.

5. Transporte y comunicaciones en relación con el comercio

Se ha mencionado la importancia de los costos de transporte para la ubicación de mercados. La existencia de una red de transporte que permita expandir el comercio, tanto local y nacional como también a nivel internacional, es entonces un factor importante para fomentar comercio. En el caso de Costa Rica, durante el periodo en análisis (de 1885 a 2000), tuvo lugar una revolución en los sistemas de transporte terrestres y marítimos, así como en las comunicaciones a larga distancia, fuertemente influenciadas por mejoras en las tecnologías en el mundo. En el caso del transporte terrestre por carretera, pasó de estar basado en carretas impulsadas por tracción animal a camiones y automóviles con motores de combustión, lo cual implicó inversiones para cambiar el tipo de caminos de tierra a macadam y asfalto. En el caso de los ferrocarriles, estos se completaron hasta los puertos: se mejoró su capacidad de movilizar carga a grandes distancias, el tipo de combustible utilizado pasó de leña a carbón, de este a electricidad y, finalmente, a diésel. Las transformaciones en el transporte de comercio exterior se generaron, en particular, por la introducción

50 Polèse (1998), pp. 80-81.

de tecnologías marítimas que llevaron a la sustitución del transporte a vela, por el uso de vapores; y luego, con la introducción de motores diésel, se aumentó la velocidad de las naves, asegurando la llegada oportuna de los cargamentos. Igualmente, las grandes mejoras en telecomunicación y teledetección hicieron más seguro al transporte marítimo.

En términos de las comunicaciones internas y con el exterior, que de manera creciente influían sobre las decisiones de los participantes en los mercados regional, nacional y externo, estas también fueron transformándose, del uso de solo el correo y telégrafo, desarrollados en la segunda mitad del siglo XIX, a la introducción, en la primera mitad del siglo XX, de la radiotelegrafía internacional y al teléfono y telefax en comunicaciones locales y nacionales. Al facilitarse la comunicación de condiciones de mercado y precios, incluso de un país a otro, se favoreció el desarrollo del comercio.

Interesa, entonces, analizar la influencia del transporte desde dos puntos de vista: las inversiones hechas en infraestructura en el país a lo largo del último siglo y medio, y su distribución en las regiones que lo forman⁵¹; así como también, la manera en que los cambios en tecnología de transportes y comunicaciones contribuyeron a mejorar la capacidad de atender las necesidades de los mercados y el comercio a lo largo del tiempo.

El transporte y los cambios en la dirección del comercio externo

Como lo indica Hall (1983), la formación en Costa Rica del sistema de transporte terrestre, caminos y ferrocarriles, desde principios del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, estuvo orientada principalmente a servir al comercio externo, por lo que la red de transporte se desarrolló de manera intensiva en la región Central con prolongaciones hacia los dos puertos de Puntarenas y Limón⁵². Solo durante la segunda mitad del siglo XX, otras regiones periféricas como el Pacífico Norte, Pacífico Sur y la región Norte recibieron inversiones para mejorar el transporte y así desarrollar sus mercados, llevando progresivamente a constituirse una red vial que cubrió todo el territorio.

El periodo en el cual comienza el análisis –hacia 1885– ocurre justamente después de un cambio fundamental en la dirección del comercio externo de Costa Rica. La vía tradicional de envío de café a Europa y EE. UU., desde la

51 Para una discusión sobre el surgimiento y desarrollo de las regiones económicas nacionales, ver el tomo II, capítulo V, de esta serie de "Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX".

52 Hall (1983), p. 346.

década de 1830, se realizaba por el camino a Puntarenas en el Pacífico. De ese puerto, por barco, se enviaba el café al sur hasta doblar en el Cabo de Hornos y luego de allí rumbo al norte, por el Atlántico, hasta los mercados europeos. Una ruta más corta, pero mucho más difícil, era hacia la costa del Caribe. Se trató de establecer un camino transitable hacia Matina y Moín en varias ocasiones desde la década de 1820, pero sin éxito. Durante un lapso breve se utilizó la ruta de Sarapiquí, sin embargo, era impracticable para transportar mercaderías en cantidad importante; de tal manera, se utilizó más que todo para transportar el correo y un reducido número de pasajeros con destino al resto de América y Europa.

La construcción de la red vial (1840-1920)

Cuando la exportación de café comenzó a tomar auge a inicios de la década de 1840, el viejo camino de mulas a Puntarenas, abierto desde la época colonial, no dio abasto para transportar el volumen de carga creciente. La distancia desde San José y Heredia, las principales zonas productoras de café durante la primera mitad del siglo XIX, hasta el puerto de Puntarenas era de unos 120 kilómetros, trayecto que podía hacerse con mulas en dos días aproximadamente. Sin embargo, la capacidad máxima de carga de estos animales era de solo dos sacos por mula⁵³. El aumento en el café para exportación pronto excedió la capacidad de las mulas como se observa en el cuadro 1.1, donde se comparan, a lo largo del periodo, la demanda de transporte de café con la capacidad de conducirlo, según las modalidades disponibles.

Esta situación llevó a la necesidad de introducir un cambio en la modalidad de transporte, pasando de las mulas a usar carretas, que ya se utilizaban localmente en el Valle Central desde la Colonia. La falta de un camino carretero fue, sin duda, el primer obstáculo para conducir carretas a Puntarenas; pero el más importante, antes de 1840, era la poca carga que demandaba realizar el comercio exterior. Los principales productos exportados en esa época consistían en tabaco, que era liviano y era posible conducirlo con facilidad a loma de mula; oro que, aunque pesado, era de volumen muy reducido; algo de dulce que, por el bajo volumen, también se llevaba en mula; y, finalmente el palo de brasil, cuyo comercio se hacía directamente en las zonas costeras, sin necesitar transporte terrestre significativo⁵⁴.

53 Ferro (1994), p. 95. Aunque este libro trata sobre el uso de las mulas para el transporte de café y otros productos, en Antioquia, Colombia, ofrece una excelente descripción de esta modalidad de transporte.

54 Los productos exportados en las décadas de 1830 a 1840 pueden verse en León (1997), pp. 66-69.

Cuadro 1.1
Volumen de carga a puertos y demanda de carga equivalente

Periodo	Volumen de carga por transportar (considerando solo café de exportación)	Demanda de capacidad de carga equivalente (en mulas y carretas de bueyes)
Ca. 1830	50 Tm o 1.000 sacos	500 viajes de mulas
Ca. 1840	380 Tm o 8.000 sacos	4.000 viajes de mulas (estos llegaron a su tope de capacidad)
Ca. 1845	3.300 Tm o 66.000 sacos	6.600 carretadas
Ca. 1865-1865	5.000 Tm o 100.000 sacos	10.000 carretadas
Ca. 1865-1875	8-10.000 Tm o 180.000 sacos	18.000 carretadas (capacidad de estas estaba llegando a su tope)
Ca. 1875-1885	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
Ca. 1885-1895	11.000 Tm o 220.000 sacos	22.000 carretadas la mayoría por la Carretera de Carrillo y parte en tren al Atlántico hasta 1891; luego solo en tren
Ca. 1895-1930	15.000 Tm o 300.000 sacos	Por tren totalmente
Ca. 1930-1950	20.000 Tm o 400.000 sacos	Por tren casi totalmente

Fuente: Elaboración propia a partir de fuentes varias.

En el cuadro 1.1, se observa que la capacidad de carga de una carreta era cinco veces mayor a la de una mula⁵⁵ y la inversión en una carreta (incluidos la yunta de bueyes y sus aperos) hacia la década de 1840-1850 era de unos \$100 pesos⁵⁶; mientras que una sola mula costaba entre \$30 y \$50 pesos, y entre \$150 y \$250 pesos por una recua de cinco animales, es clara la ventaja en costos de utilizar carretas. Esta razón económica provocó que, para la década de 1850 en adelante, las carretas suplantaran a las mulas en todo lo que era carga de exportación e importación, aunque estas continuaron sirviendo para trasladar cargas pequeñas o a sitios no servidos por la carretera de Cartago a Puntarenas. Esta última fue por largo tiempo el eje central de transportes del país, con el tiempo se fueron uniendo varios otros caminos carreteros, casi todos ubicados en el Valle Central. Los caminos de herradura, es decir,

55 Las diferencias entre los parámetros de transporte para las modalidades de mulas y de carretas eran: la mula trasladaba una carga máxima sostenida de unos dos sacos de 125 libras o aproximadamente un quintal métrico (100 kg) a una velocidad de 4 a 5 kilómetros por hora. En cambio, una carreta transportaba diez sacos de café a una velocidad de 2 a 2,5 kilómetros por hora. Asimismo, mientras que la mula permitía recorrer la distancia del Valle Central a Puntarenas en día y medio, la carreta duraba 3 a 4 días; sin embargo, esta última era más segura en términos de protección de la carga, el costo de inversión para carga equivalente era menor.

56 Meagher (1858), en Fernández Guardia (1921-1970), p. 349.

para caballos y mulas, siguieron predominando en el resto del país, incluso hasta bien entrado el siglo XX.

El incremento gradual en la demanda por transporte de carga de café y de importación de bienes, así como la baja capacidad de carga por unidad de mulas y carretas, llevó a que un número creciente de personas se involucraran en este tipo de transporte durante el siglo XIX. En su mayoría, solo ejercían el oficio de transportistas durante la época de verano, cuando llegaban los barcos a llevar café y cuando los agricultores no estaban involucrados en las siembras y cuidado de plantaciones. Entonces, el servicio de transporte en carreta se convirtió en una segunda entrada de ingresos significativa para muchos pobladores que contaban con el capital mínimo para mantener una carreta y su yunta de bueyes. Después de 1890, cuando se completó el Ferrocarril al Atlántico, la demanda por el transporte de larga distancia a los puertos en carreta casi desapareció, pero estas continuaron siendo el medio de transporte principal de corta distancia por caminos entre pueblos y ciudades e incluso hacia las estaciones de ferrocarril a los centros de producción y consumo, hasta al menos la tercera década del siglo XX⁵⁷. Después de la década de 1920 a 1930, debido al rápido aumento en el uso de automóviles, camiones y autobuses, estos medios sustituyeron de manera paulatina a las carretas, aunque tuvieron un uso significativo hasta al menos la década de 1950.

Los ferrocarriles

La decisión de construir un ferrocarril de costa a costa se tomó hacia finales de la década de 1860, considerando que este medio tendría mayor capacidad de transportar productos de exportación e importación de manera más segura que con las carretas. El Ferrocarril al Atlántico fue construido entre 1871 y 1890 para acceder con mayor facilidad a los mercados de Europa y EE. UU., los principales socios comerciales de Costa Rica. El costo de inversión para construir esta vía férrea de unos 140 kilómetros de longitud y fue muy alto, debido tanto a problemas financieros que atrasaron casi en veinte años su terminación, así como a defectos en el diseño de la ruta.

La construcción del ferrocarril entre el Valle Central y el Caribe se inició en 1871. El costo fue mucho mayor a lo presupuestado y debió suspenderse en dos ocasiones (1874-1875 y 1882-1886). Sin embargo, aún sin haberse finalizado el ferrocarril, cuyo primer viaje directo de Limón a San José solo pudo

57 En el tomo II de esta "Historia Económica referido a la Economía Rural", en los capítulos tercero y cuarto, se presentan otros detalles sobre el desarrollo del sistema de transporte y su influencia sobre la economía.

realizarse a finales de 1890, la nueva vía tuvo un impacto fundamental que reorientó la mayoría del tráfico con el exterior de la ruta del Pacífico a la del Caribe/Atlántico. A partir de 1882, los constructores del ferrocarril abrieron un camino carretero entre San José y el final de la vía férrea construida por la vertiente del Caribe. Esta, conocida como la Carretera de Carrillo, unía la capital con el sitio denominado Carrillo en el río Sucio; con esta fue posible trasladar con rapidez y bastante seguridad los bienes importados y exportados del puerto de Limón al Valle Central. En poco tiempo, el uso del Camino Nacional a Puntarenas bajó sustancialmente, mientras que el tráfico por Carrillo aumentó y se hizo preponderante a partir de 1888.

El ferrocarril al Atlántico constituyó la empresa más importante del país en el siglo XIX, pero su construcción no fue un buen negocio para el Estado, pues debió ceder su operación a la Costa Rica Railway Company, formada por un consorcio inglés que financió la terminación del ferrocarril entre 1884 y 1890⁵⁸. El volumen del tráfico comercial entre el Valle Central y el puerto del Caribe no era suficiente para cubrir todos los gastos del ferrocarril, pero surgió a inicios de los años 1880 la producción de banano como un nuevo producto de exportación. El gran éxito comercial de producir y exportar banano se debió al ingenio y empuje del empresario Minor Keith, quien asumió la construcción del ferrocarril hacia 1876 y percibió lo útil que sería transportar productos de la costa Atlántica como el banano, desde las plantaciones al puerto. La empresa ferrocarrilera logró salir entonces adelante con el tráfico combinado de exportación de café del Valle Central y del banano de la costa del Atlántico, convirtiéndose este último en el mayor rubro de carga manejado por el ferrocarril.

Aunque en 1890 el ferrocarril al Atlántico fue completado, no se terminó el tema de los ferrocarriles en relación con la búsqueda de mejoras al transporte para el comercio exterior de la región Central. Dos factores influyeron en que el país retomara el asunto. Primero, cuando en 1870 se acordó construir el ferrocarril al Mar Caribe, esta vía se consideró solo un primer paso hacia la construcción de una vía interoceánica que eventualmente llegaría también hasta el Pacífico. Segundo, el hecho de que, en la vía al Atlántico, la Costa Rica Railway Co., al buscar maximizar ganancias, estableció fletes de transporte muy altos, especialmente para los productos importados y exportados cuyo destino y origen principal estaban en el Valle Central.

58 Descripción con mayores detalles sobre la construcción de la gran obra del ferrocarril al Atlántico se incluyen en Polakowsky (1876), Stewart (1967), Cassey (1976) y, en particular, Quesada Monge (1983) y la tesis de Macune (1963) que contiene el estudio más detallado de esa obra. Ver también el capítulo IX, del tomo V, de esta serie sobre "Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX".

Esto motivó, en 1888, la iniciativa de completar el ferrocarril al Pacífico⁵⁹ por parte del Estado y de los comerciantes, para contar con una ruta alterna que compitiera con el Ferrocarril al Atlántico y ofreciera fletes menores⁶⁰. No obstante, fue solo en 1897 que se contrató la vía entre San José y Tivives, la cual, para 1902, se había concluido hasta Orotina, pero la falta de recursos no permitió construir la vía hasta el puerto. Pasados unos años, se rectificó el trazado para seguir una ruta más apropiada y, bajo un nuevo contrato, se completó finalmente el ferrocarril hasta Puntarenas en 1910, treinta años después de iniciado.

Durante la primera mitad del siglo XX, los ferrocarriles desempeñaron una función trascendental, suministrando la principal vía de entrada y salida del comercio exterior, al comunicar los puertos de Limón y Puntarenas con la región Central, la región de mayor consumo. Los ferrocarriles, además de transportar bienes para el comercio exterior, también tuvieron un importante papel en el abastecimiento de los mercados internos. Así, por ejemplo, los vapores de cabotaje que servían a Guanacaste y a la península de Nicoya llevaban granos, así como ganado vacuno en pie, al puerto de Puntarenas; aquí eran cargados en trenes del ferrocarril al Pacífico que los trasladaban a los mercados principales en el Valle Central. Este ferrocarril también transportaba bienes de otras áreas de producción lejanas de la vía, como era el caso de granos producidos en la zona de Puriscal y Los Santos que eran conducidos en carreta por caminos de tierra hasta la estación del ferrocarril en Turrúcares; lugar donde se realizaba una feria semanal de granos, que era importante para el comercio, pues allí se establecían los precios de referencia para esos productos en el resto del país⁶¹. Este ferrocarril también conducía parte significativa del ganado en pie que se comercializaba en la feria de ganado semanal en Alajuela que, a finales de los años cuarenta, era el principal mercado del ganado de carne del país.

El ferrocarril al Atlántico, por su parte, además de trasladar la mayor parte del comercio exterior (café, bananos e importaciones), transportó maíz producido en la Línea Vieja para el consumo del Valle Central. Desempeñó, también, un papel fundamental en el traslado de bienes básicos de consumo a las poblaciones ubicadas a lo largo de la vía del ferrocarril entre Limón y Turrialba. Un papel similar cumplieron después de 1940, en las regiones del Pacífico Central

59 Para ampliar detalles sobre la construcción del ferrocarril al Pacífico, se recomienda consultar Ulloa (1997), *El Ferrocarril Costarricense al Pacífico. Construcción e incidencias 1897-1932* y Botey (1999), *El Ferrocarril al Pacífico: un ente de regulación y desarrollo la crisis permanente*.

60 Ver Botey (1999) y Ulloa (1997) sobre los perjuicios causados a exportadores por las altas tarifas que cobraba el ferrocarril al Atlántico.

61 Durante los años treinta y cuarenta, tanto el Centro Nacional de Agricultura como el Ministerio de Agricultura publicaron datos de las ferias semanales de granos de Turrúcares. Estas ferias comenzaron a disminuir en importancia, una vez que se construyó la carretera entre Puriscal y San José. Ver, por ejemplo, referencias a la feria en la *Revista del Centro Nacional de Agricultura*, entre 1937 y 1939.

y Pacífico Sur, los ferrocarriles de la Compañía Bananera de Costa Rica que servían los distritos bananeros de Quepos-Parrita y de Palmar-Golfito, cuya función principal era llevar el banano de las plantaciones a los puertos, pero también trasladaban bienes de consumo y ofrecían transporte de pasajeros a las poblaciones bananeras y no bananeras en su entorno.

Si bien los ferrocarriles tuvieron un papel en el desarrollo de los mercados internos, fue en el transporte de larga distancia a los puertos donde mostraron las mayores ventajas económicas a lo largo de la primera mitad del siglo XX. En la búsqueda de mayor eficiencia y velocidad de transporte, los ferrocarriles introdujeron, por ejemplo, desde 1915 el uso de petróleo en lugar de carbón en el Atlántico como fuente de energía para las locomotoras y el del Pacífico electrificó sus vías en 1928-1932. A pesar de estos cambios, fueron cediendo de manera paulatina en importancia respecto al medio de transporte por carretera, que adquirió cada vez más relevancia, especialmente en distancias cortas y medias, después de la década de 1920. Esto debido a los menores costos de inversión, así como a la mayor flexibilidad que ofrecía el uso de camiones y buses como forma para que las personas y bienes de consumo llegaran más rápidamente y a menor costo a los mercados.

El cabotaje y la integración de las zonas costeras después de 1900

Aunque el papel desempeñado por el cabotaje marítimo como medio de transporte es poco conocido, fue muy significativa su contribución para ayudar a abrir aquellas zonas del país próximas a las costas y a las cuales no era factible llegar por tierra durante la primera mitad del siglo XX⁶². Mientras que el comercio de cabotaje de larga distancia se vio disminuido por la competencia de las compañías de vapores, a lo largo de la costa y en los golfos de Nicoya y Dulce, se dio servicio útil a pueblos y sitios de desembarque con pequeños vapores y las llamadas “gasolinas”.

El cabotaje local se realizó en varios circuitos: el principal fue por el Pacífico en el Golfo de Nicoya y en la costa de la península homónima; un segundo circuito en el Pacífico unió Puntarenas con puertos del Pacífico Central y Sur⁶³; un tercero comprendió el Caribe, uniendo puerto Limón con desembarcaderos

62 Respecto al aporte al desarrollo de las economías rurales del Pacífico y el Caribe, ver León (2012), capítulos del III al VI.

63 Para ampliar sobre el papel del cabotaje en el desarrollo de mercados en las regiones costeras, se puede ver Marín y Núñez (2011a); sobre el Pacífico Norte, Marín y Núñez (2011b); y sobre el Pacífico Sur, ver Sánchez (2011), pp. 164-165.

tanto al norte como al sur de este. El cabotaje en el Golfo de Nicoya facilitó la apertura de Guanacaste, al abrir un medio de transporte a los productos de granos básicos y de ganadería que, conducidos a Puntarenas, podían luego ser trasladados por carretera o por ferrocarril a los mercados del Valle Central. La combinación de cabotaje y ferrocarril adquirió mayor importancia después de 1920, cuando esos productos comenzaron a enviarse en cantidades considerables a las ciudades del centro del país que concentraban la mayor población y, por tanto, consumo. Al facilitar el acceso a los mercados, el volumen de producción nacional aumentó, lo que contribuyó a reducir las importaciones de granos y carne.

La mejora de la red vial y de los medios de comunicación después de 1920

Previo a la importación de los primeros automóviles hacia 1907 y de camiones en 1912, el transporte de carga para los mercados internos, como se mencionó antes, se realizaba casi totalmente en carretas y los caminos por donde transitaban eran de tierra, recibían escaso mantenimiento por las municipalidades si eran caminos locales, o por el Gobierno si formaban parte de una carretera nacional. La principal de las carreteras nacionales fue la de Cartago a Puntarenas, construida entre 1842 y 1845, continuamente mejorada a lo largo del siglo XIX, y constituida en el eje central hacia el cual se dirigían los demás caminos. La concentración de la población en el Valle Central llevó a que fuera en este territorio donde se comenzara a establecer, para finales del siglo XIX, la más densa red de caminos de tierra que unía todos los pueblos de la región⁶⁴. Esta se fue ampliando con la progresiva colonización de nuevos territorios fuera del Valle Central, como Puriscal y Santa María de Dota al sur del Valle, de San Carlos y Sarapiquí al norte y de Turrialba al este, así se hizo necesario construir caminos para enlazar estas con la red de caminos del Valle Central. Para 1910, las rutas principales seguían teniendo como eje central la Carretera Nacional a Puntarenas, pero incluían caminos de tierra a San Carlos, Dota, Puriscal, Juan Viñas y San Ramón, entre otros.

Con la llegada de los primeros automotores, estos requirieron de vías lastreadas para circular, ya que en la época de lluvias no podían utilizar los caminos de tierra que formaban la red vial de entonces. La primera obra para atender al tráfico automotor dio inicio con la construcción, en 1914, de una carretera entre Cartago y Alajuela, la cual se hizo bajo el sistema “macadam” de piedra quebrada y compactada, y se completó hacia 1917⁶⁵. Con el inicio

64 Hall (1983), p. 346.

65 A partir de 1915, se utilizaron tractores y aplanadoras de vapor en la construcción de caminos.

de la Primera Guerra Mundial, se discontinuó la construcción de vías, pasado este acontecimiento, se retomó la reconstrucción y pavimentación de caminos existentes, así como la apertura de nuevas carreteras. En las provincias del Valle Central, el transporte fue favorecido con la “macadamización” de varias vías, entre la ciudad capital y las cabeceras de los cantones. La prosperidad posguerra permitió al Gobierno financiar obras públicas con préstamos externos, entre ellas varias carreteras como la de Alajuela-Grecia, San José-Puriscal, Heredia-San Isidro, San Ramón-Esparza, y además se reconstruyó y pavimentó, en 1927-1929, la carretera de Cartago a Alajuela⁶⁶.

Con la crisis económica de inicios de la década de los treinta, se suspendió por unos años el programa de construcción y mejora de caminos, que reinició en 1937, y en la década de 1940 se completaron carreteras lastradas del Valle Central a San Carlos, Turrialba y Puriscal, con lo que estas zonas quedaron integradas a la región y aumentaron su capacidad de acceder tanto al mercado interno como al externo. También, se construyeron nuevas vías como la de Cartago al volcán Irazú, Alajuela a Poás, San José a Coronado y otras. Así, entre las décadas de 1920 a 1940, el sistema de vías en el Valle Central y las conexiones hacia nuevas áreas de colonización quedaron establecidas, estimulando el desarrollo de los mercados y en particular el comercio interno.

La Carretera Interamericana y el cambio de eje del transporte terrestre

Debe destacarse como uno de los hechos más importantes para estimular el consumo nacional, la construcción de la Carretera Interamericana. La importancia de esta carretera radicó en que estableció una nueva columna vertebral vial de frontera a frontera para gran parte del país, incentivando la construcción de muchas otras carreteras y caminos alrededor de ese eje. En Costa Rica, la construcción de esta vía inició en 1937, aunque por diversas razones se detuvo la obra; pero debido a que en la Segunda Guerra Mundial, EE. UU. acordó financiar la mayor parte de su construcción, esta se reinició en 1941⁶⁷.

La importancia para el desarrollo de los mercados internos de la construcción de la Carretera Interamericana no puede subestimarse. Mientras que desde mediados del siglo XIX la orientación de las vías principales de transporte era de este a oeste, es decir, de puerto a puerto, pasando por el Valle Central, con la Carretera Interamericana, el eje predominante del transporte vial comenzó

66 Ministerio de Obras Públicas (1959) y Plan Vial, pp. 138-141.

67 UCR, Proyecto de Investigación sobre el Desarrollo Económico de Costa Rica (1962), pp. 9-10.

a cambiar de noroeste a sudeste. Con este cambio en la dirección, fue más fácil integrar a aquellas regiones, especialmente en la vertiente del Pacífico, que hasta entonces habían permanecido sin una vía directa de acceso a San José y los otros mercados del Valle Central, principales consumidores de productos nacionales. El avance de esta obra fue lento, pues, en 1949, se había terminado solo la vía entre Abangares en el norte y San Isidro de El General en el sur⁶⁸; sin embargo, para 1956 ya había llegado hasta Peñas Blancas en la frontera con Nicaragua y para 1963 se completó hasta Paso Canoas en la frontera con Panamá⁶⁹.

La Carretera Interamericana tuvo como uno de sus objetivos impulsar la integración con países vecinos, cuando se completa su sección Norte, esto coincidió con la entrada de Costa Rica al Mercado Común Centroamericano (MCCA) en 1963, por lo que rápidamente la vía logró cumplir con su objetivo, al permitir iniciar de inmediato el transporte de bienes industriales por vía terrestre hacia los países al norte, aumentando este tráfico con rapidez en las décadas siguientes, debido al auge del MCCA⁷⁰.

La red de carreteras nacionales se amplió en las décadas de 1960 y 1970, incluso, se puso en construcción un programa amplio de caminos vecinales financiado con recursos externos, que en ese lapso integró gran parte de las zonas rurales del país a los mercados. Solo algunas zonas más remotas en la Cordillera de Talamanca y en los confines fronterizos quedaban fuera de la red de caminos para 1980. La crisis económica y fiscal de los años ochenta redujo sensiblemente el ritmo de construcción de nuevas vías, pero, posteriormente, cuando las finanzas públicas se recuperaron en la década de 1990, varias vías ya construidas fueron mejoradas e incluso muchos caminos vecinales fueron pavimentados, reduciendo el tiempo y el costo del transporte a los mercados nacionales y locales. Los mercados regionales y locales, sin embargo, enfrentaban el problema para su crecimiento de la enorme concentración del comercio adquirido por la ciudad de San José y el área metropolitana circundante a lo largo del siglo, precisamente porque la red de transporte había potenciado su crecimiento al colocar a la ciudad capital en el centro de esa red⁷¹. San José, por tanto, a lo largo del siglo XX, fue el único mercado de primer orden que operó en el país, dado que las demás ciudades principales no lograron desarrollarse de igual manera, como se plantea en el capítulo III, y dicha predominancia en el comercio fue reforzada a su vez por el crecimiento de la red de transportes descrito anteriormente. La existencia de rutas de transporte, que unieran un lugar central

68 May (1952), p. 175.

69 A pesar de haberse completado como vía lastrada, no fue sino hasta 1974 que quedó pavimentada la sección Sur.

70 Sobre el proceso de integración de Costa Rica al MCC, ver el tomo III de esta serie de "Historia Económica".

71 Hall (1983), pp. 350-354.

con las demás poblaciones, fue fundamental también para permitir la formación de mercados regionales, como se verá en la parte II de este tomo.

Otros hitos en el transporte y la comunicación

Antes de finalizar el análisis sobre cómo los medios de transporte coadyuvaron al crecimiento directo del comercio en el país, al reducir los costos y tiempos para conducir bienes, es necesario señalar que la actividad comercial, especialmente aquella vinculada con los mercados externos, se vio favorecida por mejoras en las comunicaciones de larga distancia, así como en el transporte marítimo. Estas últimas comprendieron desde la sustitución de barcos de vela por barcos a vapor, ocurrida a inicios del siglo XX, hasta la puesta en operación del Canal de Panamá (1914), así como por la construcción de nuevos muelles en Puntarenas (1928), Quepos (1936) y Golfito (1940), infraestructuras que redujeron los tiempos y costos de utilizar el transporte por mar.

En cuanto a las telecomunicaciones, estas tuvieron, desde finales del siglo XIX, un efecto significativo sobre la expansión del comercio interno y externo, producto de la ampliación de las redes de telecomunicaciones a nivel nacional⁷², especialmente a través del telégrafo⁷³ y luego externas a través del establecimiento del cable internacional⁷⁴. Un primer sistema de teléfonos fue instalado en San José desde 1886, pero su expansión fue lenta en las décadas siguientes y su contribución al desarrollo del comercio fue escasa. Recién en 1962 comienza a expandirse la red telefónica a otras poblaciones importantes del país, con lo cual adquirió luego una cobertura creciente que permitió facilitar su uso para el comercio.

En síntesis, podría indicarse que la relación entre transporte, comunicaciones y comercio se fundamentó hasta 1950, con el desarrollo de vías que comunicaban el mercado nacional con los mercados internacionales, conformadas por los dos ferrocarriles, el del Atlántico, en particular, que transportaba la mayor parte del café a Europa y la costa este de los EE. UU. por el puerto de Limón; y el del Pacífico, que conducía café a través de Puntarenas para la costa oeste

72 El sistema telegráfico comenzó a instalarse en 1868 y el telefónico en 1886.

73 En 1904, se instaló un sistema de telégrafo inalámbrico que permitió la comunicación con barcos y otras estaciones a larga distancia, pero fue hasta 1922 que se contó con un servicio internacional más seguro, cuando se estableció la comunicación directa por cable submarino, servicio del que se dependía de Nicaragua hasta ese año.

74 El uso de los medios de telecomunicación accesibles al comercio, entre otros, puede observarse en que en 1902 se despacharon 284.500 telegramas y cables, y en 1911 se enviaron 485.000 mensajes, y aún en plena guerra en 1915 se despacharon 382.000 mensajes. Memoria de Gobernación (1902), p. 36. Memoria de Gobernación 1911, p. xvii; Anuario Estadístico (1915), p. 244.

de los EE. UU. Sin embargo, con la construcción de la Carretera Interamericana entre las décadas de 1940 a 1960, luego de la ampliación de la red de carreteras nacionales y de caminos vecinales, el transporte vial logró dar un nuevo impulso al comercio, el cual, aunque concentrado en San José, permitió gradualmente ampliarse en otras ciudades y pueblos de todo el país.

Finalmente, en el estudio de los mercados internos e internacionales –en los cuales la economía costarricense participó a lo largo de los últimos 150 años–, se debe tener presente que los precios desempeñaron un papel trascendental para estimular el consumo y la producción. Los mercados a los que se ha hecho referencia dependieron de precios para valorar los diversos bienes. Estos precios se formaban cada vez que vendedor y comprador negociaban y, por tanto, ocurrió una cantidad innumerable de veces a lo largo del periodo. Los precios de cada producto –a menos de que algún actor en el mercado fuera dominante, sea por su poder económico (monopolista o monopsonista) o por contar con prerrogativas legales (el Estado) para fijar ciertos precios– variaban de día en día. La gran mayoría de las veces, esos precios no quedaron registrados, al ser producto de negociaciones privadas. Sin embargo, por razones de política económica, en el caso de precios establecidos en los mercados internos, o porque de los precios dependían los impuestos al comercio exterior, una cierta cantidad fueron recogidos y publicados. Se recurrirá a estos datos de precios de manera selectiva a lo largo de los diversos capítulos, para ilustrar cómo interactuaron la oferta y la demanda y afectaron los precios, también para utilizar las variaciones de precios como una forma de medir la eficacia de los mercados.





Acerca de los autores

JORGE LEÓN SÁENZ

M. A. Economía y M. A. Administración para el Desarrollo. Economista especializado en desarrollo económico con énfasis en desarrollo rural. En el campo de la historia, ha investigado sobre la historia comercial y marítima de países del Pacífico del siglo XVIII al XX. Entre 2002 y 2013, coordinó un equipo de investigadores multidisciplinarios asociados al Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas y al Centro de Investigaciones Históricas de América Central para ejecutar el Proyecto de Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX. Entre sus publicaciones están: *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica: 1821-1900* (1997), y bajo la colección de Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX, el Tomo I, *Crecimiento y las políticas económicas* (2014), el Tomo II, *La economía rural* (2012) y el Tomo II (2016), *La industria en Costa Rica en el siglo XX*.

GERTRUD PETERS SOLÓRZANO

Licenciada en Historia por la Universidad de Costa Rica, de donde también cuenta con estudios de posgrado, y en la Universidad de Tulane (Nueva Orleans); además de una Maestría en Administración de Negocios por National University (San Diego, CA) con sede en Costa Rica.

En la investigación de la historia económica de Costa Rica, posee treinta años de experiencia, en especial en la historia agraria, monetaria y de grupos de poder económico nacionales y alemanes durante los siglos XIX y XX, cuyos resultados han sido publicados en diversos medios. Ha laborado durante estos años

en la Universidad Nacional y, en ocasiones, en la Universidad de Costa Rica. Su especialidad en la docencia se ha enfocado en los cursos de Metodología de la investigación, talleres de trabajos de investigación y en historia de Costa Rica durante los siglos XIX y XX.

Esta es una
muestra del libro
en la que se despliega
un número limitado de páginas.

Adquiera el libro completo en la
Librería UCR Virtual.

LIBRERÍA
UCR

VIRTUAL



En una primera parte trata de los orígenes del comercio en Costa Rica, se indican antecedentes sobre la evolución de estos en el mundo y en Latinoamérica; luego, se pasa al desarrollo de los mercados de consumo interno según periodos desde el siglo XIX hasta el año 2000, se destaca el papel de los comerciantes en el comercio al por mayor y al por menor a escala nacional. La segunda parte se refiere al análisis de un mercado regional, el de Heredia, a manera de estudio de caso que permite profundizar sobre la forma de organización y funcionamiento de los mercados subnacionales. El desempeño del comercio exterior, entre los años 1880 y 2000, y las políticas públicas asociadas a su fomento que han ocupado un papel principal en las políticas económicas del país son tratadas en la parte tercera. En la sección cuatro, el tema es el mercado laboral, el cual ha sido central para establecer la oferta y demanda de trabajo a nivel nacional; además, al vincularlo al desarrollo de las regiones ofrece una visión de cómo evolucionó el empleo regionalmente de 1880 a 1975. Los precios de productos y los salarios y sus cambios en el largo plazo se tratan en la medida en que la información sobre estos lo ha permitido.

