

Una ciudad-puerto: el largo proceso de formación del puerto de Limón, Costa Rica, 1820-1910

A CITY-PORT: THE LONG PROCESS OF FORMATION OF THE PORT
OF LIMÓN, COSTA RICA, 1820-1910

Esteban Corella Ovares

Universidad de Costa Rica-Escuela, San José, Costa Rica

<https://orcid.org/0009-0008-1923-3097>

esteban.corellaovares@ucr.ac.cr

RESUMEN: Este trabajo analiza el proceso que llevó a la fundación de la ciudad-puerto de Limón a finales del siglo XIX. El mismo se divide en tres partes: la primera de ellas examina las razones por las que las autoridades costarricenses necesitaban la fundación de una ciudad en el Caribe; la segunda describe las condiciones que existían en la región entre finales del siglo XVIII y el establecimiento de la ciudad en 1870; la tercera analiza el proceso de fundación de la ciudad-puerto y el crecimiento de este durante sus primeras décadas de funcionamiento. Se describirá la elección del emplazamiento y las primeras obras llevadas a cabo para dotar de la infraestructura necesaria al puerto, a partir de fuentes primarias.

PALABRAS CLAVE: Limón, fundación, colonización, Caribe, Puerto.

ABSTRACT: This paper analyses the process that led to the founding of the port city of Limón at the end of the 19th century. It is divided into three parts. The first examines the reasons of why the Costa Rican authorities needed

to found a city in the Caribbean. The second describes the conditions that existed in the region between the end of the 18th century and the establishment of the city in 1870. The third analyses the process of founding the port city and its growth during its first decades of operation. The choice of the site and the first works carried out to provide the necessary infrastructure for the port will be described based on primary sources.

KEYWORDS: Limón, foundation, colonization, Caribbean, port.

INTRODUCCIÓN: UN PUERTO EN EL CARIBE

A principios del siglo XIX, el coronel Tomás Acosta, gobernador de la provincia de Costa Rica, informaba al ministro universal de Hacienda las dificultades de la provincia para establecer relaciones comerciales por la falta de buenos puertos en el Mar del Norte. El gobernador se quejaba de los defectos de los puertos de Matina y Moín: el primero se encontraba desabrigado de los vientos que lo abatían la mayor parte del año y el mareaje dificultaba el anclaje de los barcos; el segundo contaba con buen abrigo y fondeadero, sin embargo, su estrecha entrada solo permitía el paso de pequeños botes (González y Cartín 41-43).

La inquietud del gobernador Acosta se mantuvo a lo largo del siglo XIX, constantemente los distintos gobiernos hicieron esfuerzos por establecer un control efectivo de la costa, establecer un puerto comercial y consolidar caminos que condujeran desde el interior. Esto ocurría porque durante buena parte del periodo colonial amplios sectores de esta área quedaron prácticamente fuera del control de las autoridades establecidas en Cartago.

Pero esto ocurrió también porque durante el siglo XVIII la actividad cacaotera perdió importancia económica y, asimismo, diversos rivales del imperio español tuvieron la capacidad de instalarse en el Caribe y disputarles a espacios geoestratégicos importantes. A esto se suma que el ciclo del tabaco (Aldave) y el proceso de colonización de las tierras hacia el occidente del Valle Central (Molina) fomentaron la ausencia

de poblaciones de importancia en el Caribe y el poco tráfico comercial de la región registrado propiamente por el Estado.

A pesar de ello, durante las primeras cinco décadas posteriores a la independencia no se abandonó la pretensión de reclamar soberanía sobre los territorios de la costa caribeña, como lo prueban los proyectos para establecer caminos que conectaran a las poblaciones del centro del país con las costas del Caribe (Corella). Este interés creció a partir de la década de 1840, cuando el auge del cultivo del café hizo que se buscaran rutas más expeditas para conectar las zonas productoras del café –localizadas en el Valle Central– con los principales mercados europeos.

El principal puerto de embarque de café –y principal puerto del país– durante la primera mitad del siglo XIX fue Puntarenas, pero su ubicación en la costa Pacífica obligaba a las embarcaciones a hacer un largo viaje hacia el sur para rodear por el Cabo de Hornos y entrar en el Atlántico. Esto aumentaba los costos del café costarricense, por lo que la opción de “abrir” una ruta más directa para la exportación a través de un puerto en la costa caribeña se convirtió en una de las principales ambiciones de los comerciantes del Valle Central.

La ciudad portuaria, que empezó a crecer en 1870, fue el resultado de un proceso largo para consolidar el control de la costa desde el Valle Central, incorporando el territorio al Estado costarricense. Una ciudad no es solo un conjunto de edificaciones, es un centro de control territorial y social, utilizado desde el periodo colonial como centro de poder, nodo de comercio y espacio económico en donde se encuentran los centros administrativos, religiosos y culturales (Bernabéu y Varela 17). En ese sentido, el Estado costarricense seguía los pasos de otras unidades políticas. Por ejemplo, Herrera (31) explica cómo el ordenamiento del territorio y el establecimiento de poblaciones, aunque fueran pueblos rurales, fue importante para el control del Caribe neogranadino en el siglo XVIII.

En este artículo examinaremos la fundación de la ciudad de Limón no como un evento aislado, sino como la culminación de una serie de

procesos que se extendieron por décadas, permitiéndole al Estado de Costa Rica consolidar su soberanía sobre las costas caribeñas —aunque tuviera que compartirla con entidades transnacionales— al someter a poblaciones y recursos bajo su control.

El trabajo está dividido en tres partes. En la primera se describe las condiciones y poblaciones que habitaban el territorio del Caribe costarricense y que fueron, con el tiempo, incorporadas de maneras distintas al proyecto nacional. La segunda analiza los planes desarrollados por las autoridades costarricenses para controlar el Caribe como parte de la consolidación de su proyecto político y económico. Finalmente, la tercera parte examinará la fundación de la ciudad-puerto y su consolidación durante las primeras décadas de existencia.

MOSQUITOS, PESCA DE TORTUGAS Y EL AUGE DEL PUERTO DE MOÍN

Que las autoridades establecidas en el Valle Central no tuvieran mucho control sobre la zona o que no existieran centros de población grandes no significaba que la costa caribeña estuviera “vacía” o desconectada de circuitos comerciales. La costa caribeña de la actual Costa Rica se encontraba inmersa, desde la colonia, en una lógica de disputa y poder de las potencias imperiales, principalmente entre la Corona española, que reclamaba su derecho sobre el territorio, y la inglesa, que acrecentaba su influencia en la región a través del comercio de contrabando (Ollien).

Esa disputa geoestratégica no acabó con la independencia: se mantuvo a lo largo del siglo XIX. Ejemplo de ello es la queja de las autoridades costarricenses —fechada en abril de 1832— sobre la presencia de barcos ingleses que comerciaban de manera irregular en Matina (“Queja por comercio ilegal [1831]”). Los ingleses habían asegurado su presencia en la costa mediante su alianza con los miskitos; esta alianza les permitió a los miskitos mantener cierto nivel de autonomía y crear un reino independiente reconocido tácitamente por las

propias autoridades costarricenses. Carolyn Hall señala, a partir de documentos británicos, que aun a finales de la década de 1830, el gobierno de Costa Rica “no disputaba al rey de los Mosquitos sus derechos territoriales sobre la región Atlántico” (60).

En medio de esa disputa, se desarrolló en la costa caribeña una importante red comercial, fomentada por la pesca y comercialización de tortugas verdes y de carey. Esto permitió que Moín se convirtiera en un punto de encuentro de comerciantes mosquitos, ingleses, neogranadinos, afrocaribeños, costarricenses y nicaragüenses e indígenas de Talamanca, al ser el punto de desembarque de comerciantes procedentes, quienes intercambiaban distintos productos en la costa (León 58). Esta dinámica comercial, como lo explica Payne, era propia de procesos que habían conectado diferentes puntos del Caribe desde épocas coloniales, como lo ejemplifica la importación de productos desde Portobelo a través del puerto de Matina a principios del siglo XVIII (83).

Esto es confirmado por documentos de la época, como el de Enrique Cooper, quien informó, en 1839, que los miskitos habían monopolizado el comercio de las tortugas en toda la costa del Norte, desde Belice hasta Bocas del Toro. Tanto la carne como el carey de las tortugas eran vendidos a los comerciantes europeos: los barcos que zarpaban de la región “siempre llevan algunas sobre la cubierta á Inglaterra i Francia para adornar las mesas de los ricos, las fondas públicas i Hoteles, i rara vez falta un caldo ó potaje de Tortuga.” (12).

Hasta la década de 1860, la vida en la costa caribeña de Costa Rica estuvo basada en el comercio de tortugas, zarzaparrilla y hule. Así lo describe el ingeniero Luis Wolfran, que en 1860 señalaba que la aldea de Moín contaba con 37 casas habitadas por una población de 200 personas, las cuales se ocupaban principalmente de la pesca de tortugas de Carey y la extracción de zarza y hule (Wolfran). La zarzaparrilla era un producto que los indígenas cambiaban en el puerto por vestimentas, fusiles de carga y herramientas para labrar la tierra (“Informe actividades en la costa [1862]”).

Este comercio fomentó la consolidación de Moín como un punto comercial importante, con la presencia de miskitos, nicaragüenses, costarricenses, neogranadinos, afrocaribeños y algunos pobladores de origen europeo. La significativa dinámica comercial del puerto —que se aleja del mito liberal de considerar la costa como vacía e improductiva— impulsó al establecimiento de población en la región (Cooper 13; “Informe de Moín” [1842]; “Informe Moín” [1861]; “Informe Moín” [1864]). La existencia de esa población y la necesidad de establecer el control sobre la misma llevaron a las autoridades costarricenses a legislar para ordenar Moín. Así, en 1849, intentaron impulsar el ordenamiento de la administración política y judicial del puerto y el establecimiento de barrios según conviniera (“Plan organización Moín” [1849]).

Estos intentos de organización son propios de proyectos económicos contruidos desde afuera de la región, con el objeto de ordenar el territorio, para que concuerde con esos intereses externos. Estas formas de organización del territorio continuaron ocurriendo, construyendo discursos sobre la provincia de Limón como una zona periférica y simplificando su complejidad como una forma de asegurar la extracción de recursos (Arguedas *et al.* 235).

A pesar de ello, la realidad de la costa caribeña durante la primera mitad del siglo XIX era que la zona estaba en disputa entre distintas unidades políticas que reclamaban el territorio como propio. La situación se fue aclarando hacia mediados del siglo XIX, cuando las autoridades costarricenses y nicaragüenses se hicieron con el control efectivo del territorio gracias al acuerdo alcanzado entre Estados Unidos e Inglaterra, en el que se definió el área de influencia de cada una de esas potencias (León 58).

Ese acuerdo condenó a los miskitos a perder la autonomía con la que contaron durante siglos. Por ello, no es de extrañar que todavía a mediados del siglo XIX se encuentren reclamos miskitos sobre territorios que el Estado costarricense tomó como propios. Por ejemplo, en 1844, el Comandante de Bluefields reclamó por la presencia de

particulares y autoridades de Costa Rica en el territorio de Salt Creek (Moín), argumentando que la presencia de esas personas estorbaba las actividades de pesca y comercio desarrolladas por los miskitos en el área (“Queja comandante Bluefields” [1844]). Hasta la década de 1850, las autoridades miskitas levantaban reclamos por la ocupación de territorios, ocasionando el desconcierto de la colonia alemana que había adquirido terrenos vendidos por el gobierno de Costa Rica (“Queja miskitos” [1853]).

Colombia estaba involucrada en la disputa por las costas del Caribe. Desde 1824, declaraba que desde el cabo de Gracias a Dios, la Costa de la Mosquitia, hasta el río Chagres, incluyendo la actual Costa Rica, constituían parte de su territorio (Sibaja 16-41). Todavía en 1862 se presentó una denuncia ante un oficial costarricense por la presencia de autoridades colombianas en la zona. Al parecer, los representantes colombianos habían hecho circular entre los indígenas de la región que sus quejas debían ser tramitadas por las autoridades de Bocas del Toro y no por las costarricenses (“Sobre la presencia de autoridades colombianas” [1862]).

Las autoridades costarricenses consideraban que la costa debía ser controlada, poblada y explotada siguiendo las políticas dictadas desde San José. Por ello, se tomaban muy en serio los reportes sobre la presencia de representantes de otras entidades políticas que aseguraban contar con soberanía sobre la costa. El mejor medio para combatir esa intromisión de otras entidades políticas era desarrollar proyectos de colonización y construcción de caminos.

Dentro de esa lógica se encuentran los constantes informes elaborados por enviados del gobierno costarricense; en ellos, como lo señalan diversas personas y autores, se fue construyendo un discurso sobre la región como una zona periférica, pero llena de recursos. Esto ayuda a explicar los diversos proyectos de construcción de infraestructura que se examinarán en el próximo apartado.

EN BUSCA DE UN CAMINO Y UN PUERTO

En 1852, el ingeniero Francisco Kurtze describía Moín como un pueblo miserable e insalubre, donde descargaban pescadores de tortugas y los indígenas llegaban a comercializar zarzaparrilla, bajo el control de una sola persona (Kurtze s/p). Catorce años después, el mismo ingeniero describía Moín como una aldea de quinientos habitantes, con un activo tráfico de hule, tortugas, palos de tinte, drogas y cocos (González y Cartín 121). Las expediciones y los informes que se encuentran a lo largo de la década de 1850 y principios de 1860 tienen como objetivo primordial establecer la mejor ruta para un camino y el mejor lugar para establecer un puerto.

Es importante señalar que, a pesar de ese interés, las autoridades no consideraban que Moín pudiera ser un puerto importante. Ya desde 1850 se buscaba la forma de habilitar otro espacio en una zona cercana a Moín, conocida como “Limón”. Un decreto emitido por el Congreso en 1850 autorizaba la formación de la Sociedad Itineraria del Norte, que debía abrir un camino carretero hacia el puerto de Moín o al “del Limón”, y construir las barcas y puentes necesarios en los ríos que atraviesa la línea del camino (“Decreto de creación Sociedad Itineraria del Norte” [1850]). De tal manera se iniciaba un lento proceso de pérdida de hegemonía de Moín ante los intentos de habilitar el punto “del Limón” para el comercio internacional.

Los informes y proyectos tienen un fin claro: dominar la naturaleza. Como veremos, los intentos de conocer el territorio, plantear proyectos de infraestructura y atraer a la población necesaria, todos tenían ese objetivo. Y, como lo propone Durán, sería la construcción del ferrocarril el proyecto que finalmente lo consiguió, al conectar territorios articulados gracias a una actividad agroexportadora (140). Este argumento se complementa con lo planteado por Montero, quien explica cómo, junto con el ferrocarril, se fueron consolidando los espacios jurídicos y administrativos de Limón (11-15).

Con estos elementos en mente podemos leer los informes como ejemplos de ese proceso por el control de la naturaleza, ordenándola según las necesidades del proyecto económico y político. Ejemplo de ello es el informe de la expedición de Enrique Cooper en 1839, donde los expedicionarios prefirieron la situación que presenta “el Limón”. Cooper consideraba los materiales con los que contaba Moín y la fertilidad de sus terrenos y, no obstante, insistía en que en “el Limón” existían mejores condiciones para la navegación y el desembarco de los buques. El autor afirmaba que:

Un americano marino me ha asegurado que en todos tiempos hai buen anclaje sin peligro alguno [...] Es el mejor Puerto entre San Juan i Boca del Toro; i cuando los Buques no pueden quedarse en Moín van á fondear al Puerto del Limon (Cooper 15-16).

El informe de Cooper resalta las supuestas ventajas de Limón como puerto, señalando que, desde antes de su veredicto, los marineros lo preferían sobre el puerto oficial. En las décadas de 1850 y 1860, cuando se reactivan los intereses por construir un camino hacia el Atlántico —en beneficio del comercio nacional y de la colonización efectiva del territorio—, el alemán Francisco Kurtze aseguraba —en 1852— que “el Limón” era mucho mejor puerto que Moín, debido a que se encontraba protegido de los vientos y contaba con suficiente calado para barcos grandes (Kurtze s/p).

Diez años después, encontramos una opinión similar, expresada por otro de los expertos contratados por el gobierno costarricense para buscar el mejor emplazamiento para un puerto. Luis Wolfran estimaba que el puerto podía recibir la visita de buques de hasta seiscientas toneladas y descargar sin complicaciones (González y Cartín 89-90). En 1864, Juan Mechan describió el Puerto “del Limón” como abrigado contra los vientos y las olas del mar, por su misma costa y la línea de arrecifes (1-2). Kurtze, por su parte, también se refirió al beneficio que presentaban los arrecifes de coral, debido a

que funcionaban como una defensa contra los vientos y las fuertes corrientes (Kurtze s/p).

Al analizar los reportes, parece que la protección contra las corrientes y vientos fue uno de los aspectos que pesaron para definir a Limón como el lugar de emplazamiento del puerto. Según varios de ellos la existencia de la Isla Uvita —como es nombrada en las fuentes de la época— fue fundamental para determinar el emplazamiento del futuro puerto, ya que se esperaba poder utilizar la isla para establecer en ella el faro del puerto, baterías para la defensa, cárceles y un hospital marítimo (“Informe sobre Limón” [1865]).

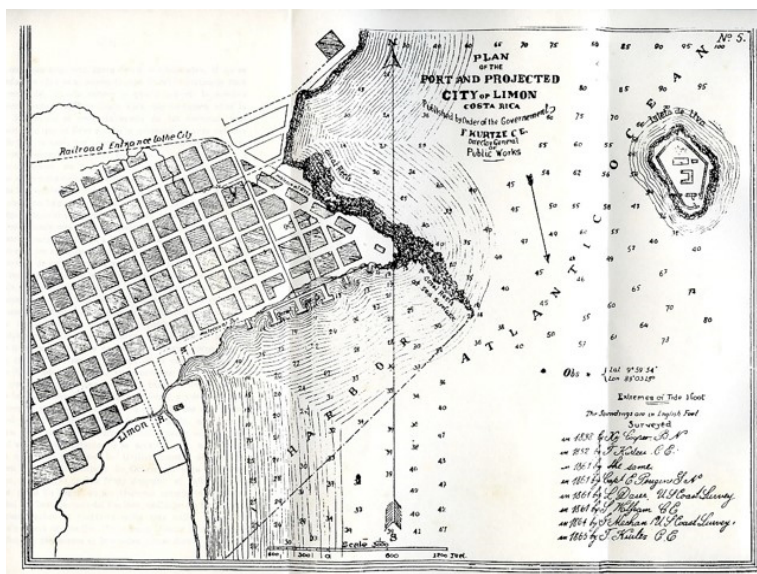
La propuesta de establecer en Limón el puerto se puede rastrear hasta mediados del siglo XIX, así la década de 1850, cuando Francisco Kurtze proponía el traslado del puerto y la población de Moín al “del Limón” (Kurtze s/p). En esa misma época, la Sociedad Itineraria del Norte y la Compañía Berlinesa de Colonización en Centroamérica —representada por el Barón Bülow y de la cual el mismo Kurtze formaba parte— establecieron un contrato y en octubre de 1852 el presidente de la República, Juan Rafael Mora Porras, habilitó para el comercio el Puerto “del Limón” con el fin de “favorecer la empresa de colonización alemana, cuyos primeros trabajos prometen ya los más felices resultados y de alentar los esfuerzos de la compañía del Norte para abrir una importante vía de comunicación con el Atlántico” (República de Costa Rica, “Decreto LXXXIV del 6 de octubre de 1852”).

Los miembros de la Compañía Berlinesa de Colonización exhortaban a las autoridades nacionales al establecimiento de una ciudad y puerto en “el Limón” y el mismo Kurtze diseñó los planos (ver plano 1) que proyectaban la distribución de la futura ciudad; planos que fueron aprobados por el gobierno de la República. En las comunicaciones enviadas por la Sociedad Itineraria y la de Colonización, se proyecta establecer una aduana en el puerto, construir un muelle de madera y la urgencia de enviar trabajadores que agilicen los trabajos de la apertura del camino (“Comunicaciones Sociedad Itineraria” [1851]).

Sin embargo, los proyectos no pasaron del papel en la década de 1850. Casi diez años después, el gobierno de Costa Rica denunció los contratos con la compañía berlinesa, acabando con sus compromisos con la misma, e inmediatamente después firmó nuevos acuerdos con Edmundo Pongin para continuar los trabajos del camino hacia el puerto “Limón” (República de Costa Rica, “Decreto XLI y XLIII del 12 de agosto de 1861”).

En su propuesta, Pongin se comprometía a llevar el camino hasta la bahía “del Limón” y construir la infraestructura necesaria para el embarque y desembarque de mercaderías. Para ello, se establecía una concesión por noventa años desde el momento de apertura del camino, mientras que el gobierno se comprometía a otorgar a la compañía una cantidad de terrenos a la orilla del mencionado camino y los necesarios para la construcción de la ciudad y puerto proyectados (“Propuesta Pongin” [1861]). El contrato firmado por el gobierno y Pongin respondía a una dinámica concesionaria ya practicada con anterioridad y comparte muchas de las características que tendría el contrato para la construcción del ferrocarril años después. Igualmente, se concretaba la idea de que el anhelado camino dirigiera a una nueva ciudad portuaria fijada en el punto “del Limón”.

En 1864, el informe de Juan Mehan llegaría a reafirmar las condiciones “del Limón” en contraposición a las dificultades del Puerto de Moín; sin embargo, el destino de Limón dependía totalmente de la evolución de los trabajos en el camino. En un informe de Francisco Kurtze, en 1865 –en ese momento director general de Obras Públicas–, advertía que, de no tener el paso listo hasta el Pacuare, no se podrían iniciar los trabajos en “el Limón” debido a la escasez de personal en las obras (“Informe de Francisco Kurtze” [1865]). Ese mismo año, en noviembre, se declaraba el “Limón” como el principal puerto del país en la costa atlántica, y se autorizaba al Poder Ejecutivo a abrirlo al comercio y establecer las autoridades competentes (República de Costa Rica, “Decreto XXXIII, noviembre de 1865”).



PLANO I. Proyección de la Ciudad-Puerto de Limón, elaborada por Francisco Kurtze [Fuente: Francisco Kurtze, *La ruta ferroviaria interoceánica de Costa Rica*, Imprenta Nacional, 1990, pp. 29-30].

El nacimiento del puerto y la ciudad de Limón propiamente dicha respondió a los intereses de conectar el Valle Central con el Caribe y, sobre todo, al hecho de que se presentaba como una promesa de negocio para distintos sectores, que esperaban no solo mejorar las conexiones comerciales con Europa, sino también explotar los recursos una vez conseguido el control de la naturaleza. Así, incluso al inicio de los trabajos en el punto “del Limón” se discutió la forma en la que se llevaría a cabo la distribución de los solares (“Informe trabajos en Limón” [1865]).

Para 1866, Kurtze anunciaba que ya se habían iniciado los trabajos en el puerto “del Limón”, con la presencia de doscientos peones que trabajaban en el desmonte del lugar, la siembra de maíz, caña de azúcar, frijoles y hortalizas, y el levantamiento de edificaciones. Para el ingeniero, los terrenos, el arrecife y la isla constituían elementos

perfectos para la erección del puerto, el cual prometía relanzar el comercio del país (González y Cartín 113-123).

Como se ha señalado, el elemento común aquí es la descripción de la naturaleza, para su posterior uso, de acuerdo con las necesidades de los proyectos económicos o políticos. La propia elección del lugar de la ciudad responde a ello, por eso se “escoge” el punto que permitía la llegada de barcos más grandes y la construcción de infraestructura para actividades económicas que no eran necesariamente las que habían desarrollado las poblaciones que ocuparon el espacio antes. Como veremos, la ciudad portuaria que surgió de este proceso respondió a esta dinámica durante los primeros años de existencia.

SURGIMIENTO DE UNA CIUDAD Y UN PUERTO (1870-1910)

Hasta este punto, se ha demostrado que el interés por la construcción de un puerto y una ciudad en la zona surgió de la necesidad de las autoridades del Valle Central por asegurarse el control del territorio y recursos sobre el que pesaban las pretensiones de Colombia y de los miskitos. La ciudad-puerto surgió como la culminación del proceso mediante el que se aseguró la soberanía costarricense, al establecer un centro administrativo, político, económico y cultural.

El emplazamiento moderno de la ciudad de Limón se escogió tomando en cuenta las condiciones más favorables para la construcción de un puerto. Por esa razón, a fines de 1871, la guarnición militar que se ubicaba en la cercana población de Moín se trasladó hacia el actual sitio. En octubre de ese año se ordenaba al comandante de Moín que, debido a que:

Las autoridades y guarniciones que deben establecerse en el Puerto de Limón se hace indispensable hacer barracas provisionales mientras llegan las casas que se pidieron de Estados Unidos, “el señor General Presidente ha dispuesto que usted pase [Fernández] inmediatamente á dicho puerto con el Señor

Temístocles Peñarada [...] para que entre ambos examinen aquel lugar y escogiendo el mejor punto hagan el desmonte necesario y levanten en él dos barracas provisionales con las maderas que se encuentran más cercanas (“Orden de traslado de guarnición a Limón” [1871]).

El traslado de la guarnición resulta importante porque marca el inicio del proceso de construcción de una ciudad moderna en la zona. Debemos señalar que en el lugar ya existían algunos pobladores, como se desprende del reporte del comandante y primer Gobernador de la Comarca, Federico Fernández, quien en diciembre de 1871 describió Moín en los siguientes términos:

Unas doce miserables casuchas, unas un poco mejor i otra grande i hermosa está abandonada i en mal estado. Su población casi en su totalidad se compone de extranjeros, jente de color que habla una jerga mezclada de ingles, sus costumbres son intensamente libres, i no labran la tierra, la vida que han acostumbrado llevar es ir errantes por los bosques en busca de hule i zarza i alguna vez pesca (Fernández).

El inicio de los trabajos de construcción del puerto y la ciudad de Limón estuvieron relacionados con la decisión del gobierno costarricense de construir una línea férrea entre el Valle Central y el mar Caribe. Como explica Soto, esta vía se convirtió pronto en un espacio simbólico que unía el territorio y al mismo tiempo creaba espacios racializados (319). En esto concuerdan varios autores, quienes señalan que el ferrocarril permitió la formación de Limón como un espacio periférico que al mismo tiempo era necesario para el desarrollo económico del país (Corrales y Pels). Esa construcción periférica llegó, incluso, a que la provincia de Limón tuviera casi las características de un gueto (Soto).

La llegada de trabajadores desde las Antillas permitió que la ciudad se constituyera como un espacio particular dentro del imaginario social e identitario de la nación costarricense, al concentrar una fuerte presencia de grupos afrodescendientes (Hutchinson 77-81). Esta población se asentó en la región, creando espacio de sociabilidad (Luna 199), redes

económicas y, en general, una cultura propia que caracteriza a la región hasta el día de hoy en rasgos como el idioma (Carranza 24).

La creación de la ciudad de Limón estuvo fuertemente ligada al proceso de apertura del puerto. Por lo tanto, algunos han situado la fecha de fundación de la ciudad a partir de los sucesivos decretos que abrieron el puerto de Limón al comercio. Sobre esto hay que señalar que estos decretos solo marcan el momento a partir del cual las autoridades del gobierno de Costa Rica se proponen habilitar ese punto de la costa como puerto, pues, como se ha demostrado, en la zona existieron centros poblados desde mucho tiempo atrás.

Esto inició a principios de la década de 1870, cuando se tomó la decisión de crear la comarca de Limón, abrir el puerto del mismo nombre al comercio y trasladar a las autoridades costarricenses establecidas en Moín al emplazamiento de la nueva ciudad. A cargo de este proceso se designó, a finales de 1871, a Federico Fernández, general del Ejército de Costa Rica, que asumió la posición de comandante de puerto y gobernador de comarca de Limón (“Orden de traslado de guarnición a Limón” [1871]; “Juramento Fernández” [1871]).

Gracias a sus reportes y los de otros individuos que vivieron en Limón o visitaron la zona en los primeros años de existencia de la ciudad, es posible describir el rápido proceso de crecimiento del puerto y la ciudad durante las primeras décadas de existencia de la población. Por ejemplo, a finales de 1871 —poco tiempo después de ser nombrado gobernador—, Fernández escribió un reporte para las autoridades de San José, en el que indicó que la situación era complicada, pues al parecer no existían ni siquiera edificios adecuados para albergar las oficinas, el clima era insalubre y se dependía de un comerciante de Bocas del Toro para conseguir alimentos. Además, la población de la zona era difícil de controlar. El comandante resume así la situación que se encuentra en 1872: “Vivimos sin mujeres y casi a la intemperie” (“Reporte del gobernador Limón” [1872]).

Treinta años después, la descripción es muy distinta, según un informe contenido en la memoria de gobernación del año 1900:

La bahía es visitada por un gran número de buques que traen viajeros de todas partes, quienes se admiran de hallar una ciudad moderna con anchas y rectas calles, bonitas construcciones y un precioso parquecito donde hace poco más o menos veinte años apenas existían unas cuantas casas edificadas sobre pantanos (“Memoria de la Secretaría de Gobernación y Fomento” 157).

Este rápido crecimiento puede explicarse siguiendo lo planteado por Bird, quien, como explica Borusso, desarrolló el modelo de Anypport para entender la forma en la que crecen las ciudades y puertos, estableciendo que conforme crece el comercio que pasa por los puertos crecen las ciudades, superando siempre el planeamiento urbano original (Borruso 128). En el caso particular de Limón, el crecimiento durante esta primera fase estuvo fuertemente influenciado por los elementos transnacionales. En 2008, Zapata y Meza ya señalaban la importancia de la presencia anglosajona en la formación de la ciudad y las actividades económicas que permitieron su crecimiento (2415).

Concuerda con esta posición el trabajo de Solano, Alemán y Ramírez, quienes argumentan que el desarrollo territorial del Caribe costarricense fue posible gracias a la unión del proyecto estatal con la presencia de la compañía bananera, que, actuando como un agente imperial, fomentó el particular crecimiento de la ciudad (Solano *et al.*). Esto se reflejó en la arquitectura propia de la ciudad, por lo menos en lo que se puede definir como el centro histórico, en el cual es evidente el desarrollo de una arquitectura con influencias caribeñas, reflejo de una sociedad multicultural (Flores 133). Pero antes de que se consolidara la ciudad-puerto, las autoridades debían resolver algunos problemas.

Uno de ellos fue el escaso personal. Por ello, una de las primeras acciones tomadas fue nombrar a personas en puestos de administración tanto civil como militar (“Reporte comandante Moín” [1872]). Además, las autoridades del Valle Central aumentaron su presencia en la zona, incrementando el número de soldados en la guarnición del nuevo puerto, que pasaron de ser menos de una decena a ser casi

cincuenta, la mitad de ellos enviados desde el Valle Central (“Envío de tropas a Limón” [1872]).

El aumento de la presencia militar tenía como objetivo asegurar el control de una zona que hasta hacía pocos años estaba en disputa con otras entidades políticas, pero además expresa el compromiso de las autoridades costarricenses a construir el puerto. Una prueba de ese compromiso se encuentra en los contratos que, casi inmediatamente, se firmaron con diferentes contratistas para la habilitación del terreno de la ciudad. Según algunos recuentos, en el proceso de “voltear monte” para abrir las calles y los solares de la proyectada ciudad trabajaron los propios soldados de la guarnición (“Reporte Gobernador Limón” [1872]).

Teniendo en cuenta que muchos de estos soldados provenían del Valle Central, se puede suponer que el trabajo resultaba bastante pesado para ellos, poco acostumbrados al clima de la zona (“Reporte de soldados enfermos” [1873]). De hecho, el propio comandante admitió que las condiciones para estos hombres hacían que solo se dedicaran a las labores de limpieza de los cuadrantes de la ciudad dos horas por día.

En 1874, se firmaron contratos con varias personas para que se encargaran de obras de vital importancia para la ciudad, como la apertura de las calles (“Contrato apertura de calles” [1874]) o el relleno del terreno sobre el cual se ubica la población (“Contrato para relleno y nivelación de las calles de Limón” [1874]).

Ese trabajo era necesario porque el terreno sobre el cual se construyó la ciudad era pantanoso y propenso a inundarse durante la prolongada estación lluviosa. Esa característica provocaba muchas de las enfermedades de las cuales se quejaban las autoridades en las comunicaciones de las últimas décadas del siglo XIX y que le ganaron a Limón la fama de un lugar insalubre para los habitantes del Valle Central. A pesar de los problemas de salud causados por el tipo de terreno en el cual se construyó la ciudad –que favorecía enfermedades como malaria, fiebre amarilla y otras enfermedades transmitidas por

mosquitos— la construcción del puerto en Limón y el inicio de los trabajos en el ferrocarril dinamizaron de tal forma la economía de la región que, para 1874, la zona de Limón había pasado de ser el asentamiento de algunos pocos cazadores de tortugas y huleros a ser una ciudad en pleno crecimiento. Las autoridades se aseguraron de atraer población otorgando solares en la ciudad a cualquiera que se comprometiera a:

Se darán gratis los solares del Puerto del Limón á todas las personas que lo soliciten ante el Director Jeneral de Obras Públicas siempre que se obliguen á construir en cada solar y dentro de dos años contados desde esta echa, una casa de habitación ó comercial que preste las comodidades necesarias para su objeto, y que por el lado de la calle tenga por lo menos cuatro varas de altura (“Acuerdo II del 11 de Mayo de 1872” 44).

Queda claro, entonces, que el auge económico derivado de la construcción del ferrocarril le dio vida a la nueva ciudad, lo que potenció los vínculos económicos y comerciales que ya conectaban la zona con el resto del Caribe desde la época colonial. Solo de esta forma se puede explicar el rápido crecimiento de la ciudad, protagonizado por trabajadores de todo el Caribe que se trasladaron a la nueva población, atraídos por las posibilidades de trabajo en el proceso de construcción del ferrocarril y posteriormente en las plantaciones bananeras (Murillo).

El crecimiento de la industria bananera en la zona y sus consecuencias han sido el objeto de estudio de numerosos trabajos; por tanto, no se concentrarán esfuerzos en explicar su desarrollo. Solo hay que recordar que el auge del cultivo de banano comenzó hacia la década de 1880, cuando el gobierno costarricense otorgó a Minor Keith una serie de privilegios como parte del contrato para la finalización de las obras del ferrocarril al Atlántico. Entre ellos, se encontraba la cesión de amplias extensiones de terreno en la zona (García; Viales).

Gracias al desarrollo de una red ferroviaria en la zona y a las ventajas otorgadas para el transporte, Keith pudo desarrollar un lucrativo negocio de exportación de banano que, para finales del siglo XIX, se había convertido en una de las primeras transnacionales del mundo. La importancia del enclave bananero en la economía de la región y en el desarrollo de la ciudad se puede notar en la cantidad de racimos de banano exportados desde el puerto de Limón durante las primeras décadas de existencia de ese puerto.

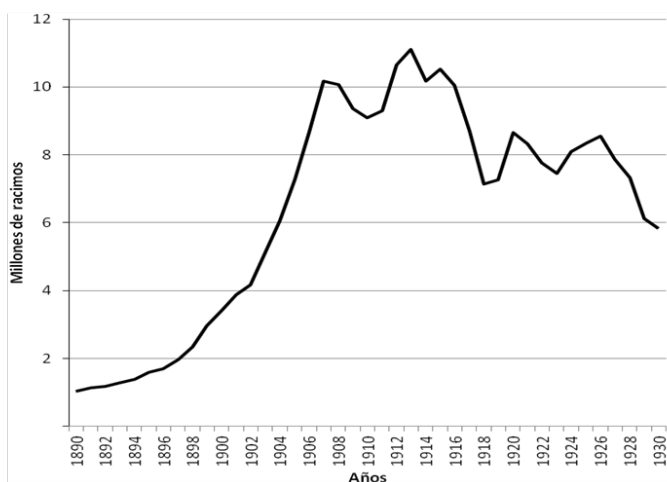


FIGURA 1. Exportación total de racimos de bananos de Costa Rica, 1890-1930. [Elaboración propia a partir de Reinaldo Carcanholo, "Sobre la evolución de las actividades bananeras en Costa Rica". *Estudios Sociales Centroamericanos*, n.º 19, enero-abril, 1978, pp. 145-146].

Como se aprecia en la figura 1, para principios de la década de 1890 ya se exportaban cerca de un millón de racimos de bananos desde el puerto de Limón, llegando a su pico máximo en 1914, cuando por el puerto de Limón salieron cerca de diez millones de racimos. Ahora bien, la exportación de bananos era una de las actividades más importantes de la zona, pero no era la única. Los trabajos del ferrocarril y la creación del puerto de Limón crearon una vía de

comunicación más rápida entre los productores del Valle Central y los mercados europeos y norteamericanos.

Con la apertura del puerto y vías de comunicación –más o menos confiables–, el puerto de Limón desplazó rápidamente a Puntarenas como el principal puerto del país. Así lo revelan los datos de Jorge León sobre el comercio exterior de Costa Rica y también los datos presentados en las memorias de fomento de finales del siglo XIX, en las cuales se consignaba que las importaciones del puerto de Limón superaban ampliamente a las que salían por el Puerto de Puntarenas. Por ejemplo, en 1892 las importaciones por el Puerto de Limón alcanzaron la suma de 13.583.694 pesos, mientras que en Puntarenas solo se reportaron 2.265.932 pesos (“Informe de importaciones y exportaciones” [1892]).

Como ya se ha mencionado, otro de los problemas fue la falta de infraestructura para sostener el crecimiento de la ciudad. Por esa razón, a partir de la década de 1890, se iniciaron proyectos de construcción. Entre ellos destacan las obras del tajamar, las cañerías de la ciudad, obras de relleno de la ciudad y nuevos muelles en el puerto.

La mayoría de estas obras fueron adjudicadas al empresario norteamericano Minor Keith, quien asumió el compromiso de construir mucha de la infraestructura de la ciudad, en tanto que la realización de esas obras le resultaba necesaria para el crecimiento del enclave bananero que estaba desarrollando en el país¹. Prueba de que el desarrollo de la ciudad fue un proyecto conjunto entre el gobierno nacional y los intereses de actores transnacionales.

No obstante, esa relación no fue siempre armoniosa; hubo, por ejemplo, algunas quejas sobre trabajos que se efectuaban de manera inadecuada. Por otra parte, cabe resaltar que las obras del tajamar y el relleno del terreno en la ciudad (“Contrato construcción tajamar” [1896]) eran parte de las obras de saneamiento de la población,

¹ Por eso, dentro de esos contratos se incluyó la construcción de un muelle, que se inauguró en 1901.

que para principios del siglo XX sufría de problemas provocados por haber construido parte de la ciudad sobre terrenos pantanosos (“Costo de obras de relleno de la ciudad” [1900]). En ocasiones, las quejas provenían de personas comunes y corrientes. Por ejemplo, en 1894, Benito Beltrán se quejó porque los trabajos de construcción de desagües estaban siendo mal ejecutados, lo cual causaba –según él– que las construcciones se falsearan (“Queja por obras públicas en Limón” [1894]).

A pesar de estas quejas, durante ese periodo de la historia de la ciudad (1890-1910) y bajo la supervisión del gobernador de la comarca de Limón, Balvanero Vargas –gobernador entre 1893 y 1905– se llevaron a cabo muchas de las obras que le darán forma al puerto. Entre esas obras destacan muchos de los edificios que en la actualidad son considerados patrimonio histórico de la ciudad, como los edificios de la United Fruit Company, del antiguo correo o el tajamar.

Estos edificios comparten una serie de características estructurales propias del Caribe, lo que refleja la vinculación del puerto de Limón y la ciudad con el resto del Caribe (Fonseca y Garnier). De hecho, en algunos casos las estructuras eran compradas en el exterior y luego traídas hasta Limón, para ser armadas en el lugar. Un ejemplo de este tipo de estructuras fue la antigua –ya desaparecida– casa de cuarentena que se instaló en la Isla de Uvita hacia mediados de la década de 1880 (“Sobre casa de Cuarentena” [1887]).

CONSIDERACIONES FINALES

A grandes rasgos, es posible argumentar que para principios del siglo XX la ciudad de Limón se había consolidado como una de las poblaciones más importantes del país, debido a la importancia del puerto en la economía nacional. Esa importancia explica el rápido crecimiento demográfico de la ciudad y la llegada de diferentes grupos étnicos que hicieron de Limón su hogar durante la última parte del

siglo XIX. Por ejemplo, se estima que solo entre 1891 y 1911 cerca de 43.000 jamaicanos se trasladaron a la región caribeña de Costa Rica (Harpelle 25). Poco a poco, el asentamiento de estos grupos le fue dando a Limón parte de las características que hoy en día identifican a la ciudad y, en general, a la región caribeña costarricense.

Por lo tanto, en líneas generales se puede afirmar que para la década de 1910 la ciudad de Limón ya se había consolidado como una población estable, gracias a que su puerto se convirtió en la principal vía de comunicación y comercio de Costa Rica. También para ese momento ya se había creado mucha de la infraestructura que caracterizaría a la ciudad y se habían establecido en la región prácticamente todas las autoridades.

Esto coincide perfectamente con el modelo de Anyport propuesto por Bird: el puerto como nodo de comunicación había resultado exitoso y las autoridades costarricenses habían conseguido establecer el control sobre la costa, aunque para ello habían tenido que transar con actores transnacionales que, a cambio de su colaboración en el desarrollo de la infraestructura, habían establecido un modelo de enclave para la producción y exportación de un producto tropical hacia los mercados del Atlántico norte.

Esa convivencia también permitió la construcción de la infraestructura de la ciudad. Las principales obras fueron encargadas a los mismos empresarios relacionados con la exportación del banano. Esto era el resultado de un largo proceso histórico que pretendía civilizar el territorio, cuya conclusión lógica fue la construcción de una ciudad-puerto con una “infraestructura moderna”, reflejo del progreso y orden. De allí la necesidad de trasladar a la población establecida a otros espacios como Moín, al tiempo que se imponían normas para la construcción en la nueva ciudad.

Como nodo que conectaba a las poblaciones del Valle Central con los mercados internacionales, el puerto de Limón creció rápidamente. En cuestión de un par de décadas, la ciudad tomó forma, se construyó gran parte de la infraestructura necesaria e incluso se desarrolló un

centro urbano con características arquitectónicas propias, que hasta el día de hoy son identificables en el país.

Además, para la primera década del siglo XX ya se encuentran asentados en la ciudad prácticamente todos los grupos étnicos que le dieron a la región caribeña costarricense, en general, y a la ciudad de Limón, en particular, sus rasgos culturales y sociales característicos. Miles de personas, de distintos orígenes, se dirigieron a la comarca de Limón, atraídas por las obras en el puerto o las plantaciones de banano que prosperaban en las tierras del Caribe costarricense. Estas poblaciones construyeron una cultura propia en estos territorios, que a pesar de ser marginada por mucho tiempo, pudo consolidarse como parte de la sociedad costarricense.

No obstante, el éxito de la ciudad-puerto durante esas primeras décadas también fue la causa de algunos de sus problemas posteriores. Siguiendo el modelo de Bird, la actividad portuaria marcó, durante las décadas siguientes, el ritmo de crecimiento de la ciudad, en muchos casos superando su capacidad para suplir necesidades básicas de la población como vivienda o infraestructura sanitaria. A su vez, el volumen de las actividades económicas y la prosperidad general de la población de la ciudad ha estado ligado históricamente al éxito del puerto.

REFERENCIAS

“Acuerdo II del 11 de mayo de 1872”. *Colección de leyes y decretos*. Imprenta de la Paz, San José, 1874.

ALDAVE, JESÚS. *La renta del tabaco en Costa Rica y su influencia en el desarrollo del campesinado del Valle Central Occidental (1766-1825)*. Tesis de maestría en Historia. Universidad de Costa Rica, 1988.

ARGUEDAS, ALBERTO GUTIÉRREZ, ANDRÉS JIMÉNEZ CORRALES Y LUIS CARLOS MARTÍNEZ SOLANO. “Construcción geográfica

de la provincia de Limón, Costa Rica: Poder, cultura y territorio”. *Anuario Centro de Investigación y Estudios Políticos*, vol. 4, 2013, pp. 228-245.

BORRUSO, GIUSEPPE. “Port-City relationship in the era of hybridization. A development model”. *J-Reading-Journal of Research and Didactics In Geography*, vol. 11, n. ° 2, 2022, pp. 125-137.

CARRANZA, LUZ MARINA VÁSQUEZ. “El criollo limonense: evidencia de su vitalidad dentro y fuera de la provincia de Limón”. *Revista Rupturas*, vol. 15, n. ° 1, 2025, pp. 19-37.

“Comunicaciones Sociedad Itineraria”. Fondo: Fomento, signatura: 4467, folios: 20-24. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1851.

“Contrato de apertura de calles”. Fondo: Congreso, Signatura: 8230. Folio: 44. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1874.

“Contrato de construcción tajamar”. Fondo: Congreso, signatura: 21398. Folios: 214-219. Manuscrito. Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1896.

“Contrato para relleno y nivelación de las calles de Limón”. Fondo: Gobernación, signatura: 29502, folios: 16-18. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1874.

COOPER, ENRIQUE. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del Norte*. Tipografía Nacional, Costa Rica, 1896 [1839].

CORELLA OVARES, ESTEBAN. “La ruta a un nuevo puerto en el Caribe: el proyecto del camino entre el Valle Central y Moín (1864-1870)”. *Vínculos*, vol. 37, n. ° 1-2, 2016, pp. 23-52.

CORRALES, ANDRÉS JIMÉNEZ Y MATTHÍAS PELZ SEYFARTH. “Políticas de espacio en Limón, Costa Rica: articulación y materialización de un desarrollo geográfico desigual”. *Études caribéennes*, vol. 59, 2024. Edición en línea. Disponible en: <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/33123#quotation>

- “Costo de obras de relleno de la ciudad”. Fondo: Congreso, signatura: 2635. Folio: 11-13. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1900.
- “Decreto de creación de la Sociedad Itineraria del Norte”. Fondo: Congreso, signatura: 5298. Manuscrito. Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1850.
- “Envío de tropas a Limón”. Fondo: Gobernación, signatura: 3509. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1872.
- FERNÁNDEZ, FEDERICO. Informe del gobernador Limón, 1871. Fondo: Gobernación, signatura: 28463. Folio 38. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- FLORES, LAURA CHAVERRI. “Centro Histórico de Puerto Limón, transformaciones sociales que han contribuido a su patrimonización”. *Trama, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, vol. 8, n. ° 1, 2019, pp. 107-149.
- FONSECA CORRALES, ELIZABETH Y JOSÉ ENRIQUE GARNIER (EDS.). *Historia de la arquitectura en Costa Rica*. Fundación Museos del Banco Central/Centro de Investigaciones Históricas de América Central, Universidad de Costa Rica, 1998.
- GARCÍA BUCHARD, ETHEL. *Sociedad, política y enclave bananero. Un estudio comparativo: Costa Rica (1884-1938) y Honduras (1902-1958)*. Tesis de maestría. Universidad de Costa Rica, 1992.
- GONZÁLEZ, FERNANDO Y ELÍAS ZELEDÓN. *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*. MCJD, San José, CR, 1999.
- HALL, CAROLYN. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José, Editorial Costa Rica y Universidad Nacional, 1976.
- HARPELLE, RONALD. *West Indians of Costa Rica: Race, Class, and the Integration of Ethnic minority*. Montreal, McGill University Press, 2001.
- HERRERA BALGARRY, EUGENIO. *Los alemanes y el estado cafetalero*. San José, EUNED, 1988.

HUTCHINSON MILLER, CARMEN. *The Providence and Port of Limón: Metaphors for Afro-Costa Rican Black Identity*. San José, Universidad Nacional, 2015.

“Informe actividades en la costa”. Fondo: Policía, signatura: 4622, folios: 5-11. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1862.

“Informe de importaciones y exportaciones”. Fondo: Congreso, signatura: 3884, folio: 5. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1892.

“Informe de Moín”. Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, Gobernación, Signatura: 025298. Manuscrito, 1842.

“Informe Moín”. Fondo: Gobernación, signatura: 25212. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1861.

“Informe Moín”. Fondo: Gobernación, signatura: 25839. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1864.

“Informe sobre la costa”. Fondo: Fomento, Signatura: 1759. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1852.

“Informe sobre Limón”. Fondo: Hacienda, signatura: 17592. Folio: 2. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1865.

“Informe de trabajos en Limón”. Fondo: Fomento, signatura: 4474, folio 2. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1865.

“Juramento Fernández”. Fondo: Gobernación, signatura: 28463, folio: 13. Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1872.

KURTZE, FRANCISCO. “Informe de Francisco Kurtze”. Fondo: Fomento, signatura: 762. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1865.

LEÓN SÁENZ, JORGE. *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica: 1821-1900*. Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003.

- LUNA, AXEL ALVARADO. "Historia de la pocomía en Limón (Costa Rica) y Bocas del Toro (Panamá). De finales del siglo XIX a la actualidad". *REHMLAC. Revista de Estudios Históricos de la Masonería Latinoamericana y Caribeña*, vol. 8, n. ° 2, 2016, pp. 195-221.
- MECHAN, JUAN. "Informe de Juan Mechan". Fondo: Fomento, signatura: 1854, folios: 1-2. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1864.
- "Memoria de la Secretaría de Gobernación y Fomento". Fondo: Gobernación, signatura: 2638, folio: 157. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1900.
- MOLINA, IVÁN, *El país del café, génesis y consolidación del capitalismo agrario en Costa Rica. 1821-1890*. San José, Centro de Investigaciones Históricas, 1987.
- MONTERO MORA, ANDREA, *Club Alemán de Costa Rica: más de un siglo de historia*. San José, Litografía e Imprenta LIL, 2010.
- _____. "Entre la frontera nacional y transnacional. La expansión del banano en Costa Rica en el contexto de su comoditización (1899-1930)". *Historia Agraria de América Latina* 5.02 (2024): 1-28.
- MURILLO CHAVERRI, CARMEN. *Identidades de hierro y humo: la construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890*. San José, Editorial Provenir, 1995.
- OLIEN, MICHAEL D. "General, Governor, and Admiral: Three Miskito lines of succession". *Ethnohistory*, vol. 45, n. ° 2, 1998, pp. 277-318.
- "Orden de traslado de guarnición a Limón". Fondo: Guerra y Marina, signatura: 6890. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1871.
- "Orden de traslado de guarnición a Limón". Fondo: Gobernación, signatura: 28619. folios: 10-11. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1871.
- PAYNE IGLESIAS, E. *Robos, ultrajes y cautiverios: los puertos del Caribe de Costa Rica (siglos XVI al XIX)*. San José, Universidad de Costa Rica, CIHAC, 2022.

- “Plan de organización Moín”. Fondo: Congreso, Signatura: 5478, folios: 2-3, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1849.
- “Propuesta Pongin”. Fondo: Fomento, signatura: 863. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1861.
- “Queja comandante Bluefields”. Fondo: Congreso, signatura: 6342, folios: 1-3. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1844.
- “Queja miskitos”. Fondo: Hacienda, signatura: 6330. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1853.
- “Queja por comercio ilegal”. Fondo: Hacienda, signatura: 7990. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1831.
- “Queja por obras públicas en Limón”. Fondo: Fomento, signatura: 255, folio: 144. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1894.
- “Reporte del comandante Moín”. Fondo: Guerra y Marina, signatura: 6634, folio: 12. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1872.
- “Reporte de soldados enfermos”. Fondo: Guerra y Marina, Signatura: 8380, folio: 43. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1873.
- “Reporte del gobernador Limón”. Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, Gobernación, Signatura: 28463, folio: 38v. Manuscrito, 1872.
- “Reporte del Gobernador Limón”. Fondo: Gobernación, signatura: 28463, folio: 34. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1872.
- REPÚBLICA DE COSTA RICA. “Decreto LXXXIV del 6 de octubre de 1852”. Colección de Leyes y Decretos, 1852.
- _____. “Decreto XLI y XLIII del 12 de agosto de 1861”. Colección de Leyes y Decretos de los años 1861-1862. Imprenta de la Paz, 1872.

- _____. “Decreto XXXIII, noviembre de 1865”. Colección de Leyes y Decretos, Imprenta Nacional, 1865.
- SEGURA, LUIS DURÁN. “La dominación de la naturaleza.: El ferrocarril en la Costa Rica de finales del siglo XIX”. *Revista Ístmica*, vol. 30, 2022, pp. 139-156.
- SENIOR ANGULO, DIANA. “La conformación de Limón al margen del imaginario social e identidad nacional costarricense”. En Quince Duncan Moodie y Victorien Lavou Zoungbo (eds.), *Puerto Limón (Costa Rica)*, Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2012.
- SIBAJA CHACÓN, LUIS FERNANDO. “El límite sureste de Costa Rica. Reseña histórica desde el Laudo Loubet hasta su fijación definitiva”. Tesis de Licenciatura. Universidad de Costa Rica, 1968.
- “Sobre la casa de Cuarentena”. Fondo: Congreso, signatura: 9407, folio: 48. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1887.
- “Sobre la presencia de autoridades colombianas”. Fondo: Policía, signatura: 4622. Folios 5-11. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1862.
- SOLANO-MEZA, NATALIA, GUSTAVO ALEMÁN-CALERO Y VALERIA RAMÍREZ-MUÑOZ. “Agents of Territorial Transformation in the Costa Rican Caribbean: Imperial Relationships and Practices of Spatial Governance at the United Fruit Enclave, 1870-1940”. *Architectural Theory Review*, vol. 28, n. ° 3, 2025, pp. 380-400.
- SOTO QUIRÓS, RONALD. “Paisajes Racializados y Fronteras Identitarias en Costa Rica: Relatos de Viajeros y el Ferrocarril al Caribe (1885-1930)”. *Anuario de Historia Regional y de Las Fronteras*, vol. 26, n. ° 2, mayo de 2021, pp. 311-351.
- _____. “Desarrollo, etnia y marginalización: imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967)”. *Études caribéennes*, vol. 21, 2013, pp. 311-351.

VIALES HURTADO, RONNY. “La Región Atlántica costarricense y el enclave bananero: del esplendor a la crisis, 1927-1950”. Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 1993.

WOLFRAN, LUIS. “Informe de Luis Wolfran”. Fondo: Fomento, signatura: 848, folio 4. Manuscrito, Archivo Nacional de Costa Rica, San José, Costa Rica, 1860.

ZAPATA, ENRIQUE Y GERARDO MEZA. “La influencia anglosajona en el Caribe de Costa Rica” Finales S. XIX primera mitad S. XX”. *Diálogos. Revista Electrónica de Historia*, vol. 9, 2008, pp. 2410-2440.