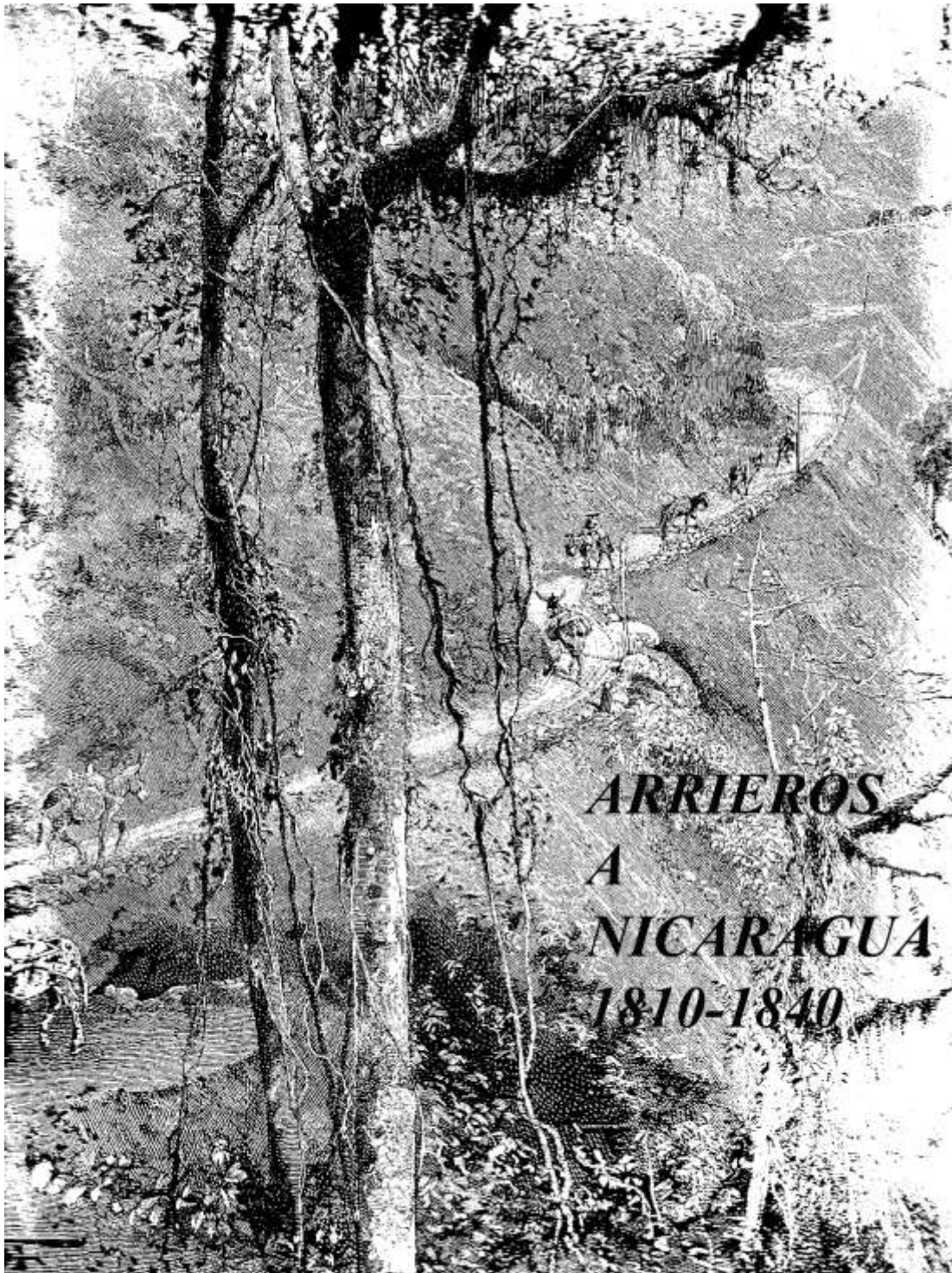


m



W. Curtis (1887), reproducido en J.C. Vargas, ed. Tropical Travel (2008)

JORGE LEÓN SÁENZ – Diciembre 2013

**¡ARRIEROS A NICARAGUA!
1780 – 1840¹**

Cuando finalizaba el siglo XVIII, Costa Rica encontró al fin, después de un letargo económico prolongado, un producto que le ofrecía una posibilidad real de generar ingresos y que le permitiera dar los primeros pasos hacia convertir su suelo en una fuente de riqueza. Este fue el tabaco.

Hacia 1760, el Gobierno Colonial español se encontraba a la búsqueda de mejorar la administración del imperio y para esto necesitaba dinero, lo cual en esa época significaba establecer impuestos. Una forma de resolver esa necesidad, fue la de crear monopolios del gobierno en la producción y distribución de ciertos productos que a la población le gustaba consumir. Así los gobiernos coloniales establecieron los llamados estancos o monopolios del estado para el aguardiente, los naipes, la pólvora y el principal de todos en esa época, para el tabaco.

En la Centroamérica de esos años, el Gobierno del Reyno de Guatemala formalmente estableció el estanco del tabaco en 1766, para lo cual estableció zonas de cultivo bien delimitadas, en donde se producía el tabaco bajo supervisión de las autoridades. También creó las llamadas factorías donde el tabaco era almacenado, seleccionado y empaquetado para enviarlo a las ciudades y pueblos, y era vendido a los ciudadanos por comisionistas llamados tercenistas. En el Reyno se establecieron factorías en Guatemala – la principal – así como en San Salvador, León de Nicaragua y en Costa Rica.

Debido a que el buen funcionamiento del monopolio del tabaco, requería impedir que los particulares lo produjeran y lo vendieran por su cuenta, se buscó restringir la siembra a sitios relativamente aislados y que pudieran ser controlados fácilmente, lejos de los centros más poblados. Costa Rica en esa época reunía esas características, al tener una población escasa y encontrarse muy lejos de los centros de población, que en ese entonces estaban concentrados en ciudades como Guatemala, San Salvador, Comayagua, Granada y León. Además la producción en Costa Rica se debía hacer no en las inmediaciones de Cartago, única villa -para no decir ciudad - del país en esa época, la cual por su clima y suelo no era apropiado para sembrar tabaco, sino en el valle de Barva al oeste, cuyo poblamiento era aún incipiente, y que poseía abundantes y ricos suelos para cultivar en un clima que favorecía el crecimiento del tabaco.

Fue así que las primeras siembras se hicieron en tierras de las comunidades de Villa Vieja – hoy Heredia-, Curridabat, Aserrí y Villa Nueva- la futura San José. A partir de 1766 tomó entonces fuerza la producción de tabaco en esas poblaciones y –por estar más céntrica a todas las zonas de siembra, se colocaron en San José los almacenes de tabaco, en la llamada Factoría de Tabacos. Con el tiempo, el negocio de tabaco fue creciendo y la Factoría debió ampliarse varias veces, estando ubicada en la manzana donde hoy se encuentra el Banco Central.

¹ Jorge León Sáenz, diciembre 2013.

Pero el negocio del tabaco no era venderlo en Costa Rica, pues esta era la menos poblada de las provincias del Reyno. No, el negocio estaba en exportarlo y venderlo en Nicaragua, ya que en las ciudades de Granada y León así como en el resto de esa provincia había una gran demanda para consumirlo. En León se estableció la Factoría de ese país y era de allí donde se controlaba la venta para el resto de Nicaragua, pero la producción venía casi toda de Costa Rica, siendo indispensable entonces transportarlo a León.

Las siembras de tabaco en Heredia y San José crecieron bajo un fuerte control de la Factoría que cada año seleccionaba a los “cosecheros” que podían sembrar tabaco y que impedía se sembrara excepto en las condiciones que ella determinara. Las tierras debían ser comunales, no de propiedad del productor, para que no se le arraigara mucho la costumbre de sembrar tabaco, tampoco podía sembrarlo sólo, sino que se formaban cuadrillas de cultivadores, y cada quien se le indicaba el número total de plantas que debía sembrar. A pesar de las dificultades impuestas a los cosecheros, el estanco del tabaco, significó para Costa Rica el inicio de toda una nueva forma de desarrollar su economía, y sus efectos favorables continuaron hasta bien entrada la época republicana.

¿Y a qué queremos llegar con todo este largo cuento? Bueno, a que aunque algunos miembros de las familias probablemente fueron cosecheros, pero fue en la otra parte del negocio, el de conducir tabaco a Nicaragua, donde algunos antepasados tuvieron protagonismo. ¡Es decir fueron “arrieros”!

¿Y quiénes eran los arrieros? En la época colonial, Costa Rica por su posición central entre Panamá hacia el sureste y Nicaragua y Honduras al noroeste, se convirtió en un puente por el cual los dos últimos países enviaban miles de mulas todos los años a Panamá, donde había una gran demanda para estos animales de carga. Hay que acordarse de que durante un siglo y medio llegaron a la costa del Caribe de Panamá las llamadas “Armadas” de España que venían a recoger la plata y el oro de América para llevarla de vuelta a Europa, y dejaban a cambio toda clase de mercaderías que los colonizadores y colonizados demandaban y que no se producían en América. Para conducir esos bienes desde Nombre de Dios y luego de Portobelo al puerto y ciudad de Panamá en el Pacífico, se necesitaban miles de mulas.

Para llevar las mulas por tierra desde los criaderos en Nicaragua y Honduras, se abrió en el siglo XVII el llamado “Camino de las Mulas”. Este atravesaba Costa Rica de norte a sur entrando por Liberia y llegando al valle de Barva. Allí, las mulas eran puestas a pastar en potreros comunales y privados para recuperarse de su largo viaje y una vez reestablesidas partían al sur, cruzando las montañas al sur de San José, alcanzando la costa del Pacífico a la altura de Parrita, de donde -bordeando la costa y los ríos- llegaban después de muchas peripecias a Alanje en Panamá. Aunque una vez que la mayoría de las mulas pasaban a Panamá, lo único que dejaban era el pago de un impuesto a Costa Rica, en el arreo de las mulas, en su engorde y también en dejarse algún número de esos animales, recibía beneficios el país.

El negocio de las mulas a Panamá sin embargo, se terminó cuando después de 1740 las Armadas dejaron de llegar a Portobelo y la demanda de mulas de Panamá, aunque la hubo,

DOCUMENTOS E HISTORIAS FAMILIARES VIAJES A NICARAGUA 1810-1840

dejó de ser importante. Pero el camino a Nicaragua quedó abierto y de Cartago se enviaba cacao todos los años a Nicaragua en mulas, por lo que los arrieros tenían trabajo. Las principales zonas de potrero se encontraban como se dijo en el valle de Barva, que era como se llamaba en ese entonces a todo lo que hoy se conoce como el Valle Central, y la mayoría de dueños de mulas eran originarios de Villa Vieja y Barva, y en menor número de San José y Alajuela.

Así era la situación entonces a principios del 1800, cuando todos los años, al llegar la época seca o de verano, tocaba a los arrieros llevar tabaco a Nicaragua.

Camino del arreo de Cartago hasta León entre 1790 y 1840



Fuente: Goodes World Atlas y elaboración propia

Entre los arrieros se diferenciaban aquellos quienes físicamente hacían el viaje de aquellos que tenían los recursos para comprar los animales y mandaban a otros a hacer el arreo de las mulas, que al moverse en grupos numerosos eran conocidos como recuas.

Entre los segundos estaba un personaje familiar en Heredia al final de siglo XVIII–y que era además familia! – que fue el Presbítero Félix Alvarado, quien participó en el transporte de tabaco como en muchos otros negocios. Don Félix tenía además la ventaja que poseía potreros y mulas en la Pitahaya cerca de Heredia, y además tenía una hacienda en el camino a Nicaragua; la de La Palma al norte de Puntarenas. Entre 1802 y 1812 contrató servicios el buen cura, llevando cantidades sustanciales (35 cargas en 1802 a León y Rivas y 20 cargas a Granada en 1812). Con estos viajes sacaba en los fletes pagados por la Factoría de Tabaco entre 150 y 250 pesos que en esa época era una pequeña fortuna. Pero estos ingresos, aunque importantes, eran para un comerciante como el Presbítero, algo para aumentar su fortuna pero no vivía del arreo y tampoco se arriesgaba haciendo los viajes en compañía de las recuas de mulas hasta Nicaragua.

Pero habían otros arrieros de condición más modesta, que son a quienes nos interesa seguir en su camino, arriando mulas hasta Nicaragua y de vuelta, que fueron parte de la familia.

Como se señaló anteriormente, entre finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, muchos de los arrieros de tabaco fueron heredianos y barbeños.

Hacia 1787, precisamente cuando estaba tomando auge el tabaco, se casaron en la Parroquia de Heredia –todavía no había sido construida la Iglesia de la Inmaculada que hoy conocemos – Antonio Eustaquio León y Ana María Coto. Esta pareja joven se estableció en Santo Domingo de Heredia –conocido entonces también bajo el nombre de Tierra de Tibas –y allí se dieron la tarea de crear familia y de formar fortuna.² En 1788 nació su primer hijo, Francisco, quien es protagonista principal en esta historia.

A don Antonio Eustaquio –que vivió de 1768 a 1826, y a doña Ana María, a pesar de un comienzo probablemente muy humilde, les fue bien en la vida, como lo atestiguan un par de hechos. Uno fue que en 1810 Eustaquio aparece comprando una finca de 12 manzanas en la parte noreste de Santo Domingo, “... al este un camino que va para La Quintana ... norte un yurro de agua que cae a La Bermúdez ...”.³ Al dar testamento en 1826 menciona que Eustaquio que es dueño de otro terreno en Cuascuá, sitio que don Edwin León identifica entre Las Cruces de San Pablo y San Francisco de San Isidro de Heredia. Como lo señala este mismo autor en 1813 se hace referencia a que la Calle Real de Santo Domingo, que quedaba al sur de la calle a La Quintana, era conocida como la calle Eustaquio León.⁴ Es decir don Eustaquio era reconocido en los años anteriores a la Independencia como un personaje importante en el barrio que surgía entonces de Santo Domingo.

Su hijo mayor Francisco, fue bautizado en la Parroquia de Heredia el 8 de mayo de 1788, afirmando el cura que lo bautizó a la usanza de la época de la colonia, que este era “mulato”, como también lo era su padre.

² León, E. (2002), Los progenitores de las familias León de Heredia, p. 221-223.

³ Índice de Protocolos de Heredia (1904), p. 392.

⁴ León, E. (2002), p. 222.

Las primeras noticias que se tienen de Francisco León,⁵ son que participó como arriero de la Factoría de Tabacos, llevando una recua de unas 25 mulas cargadas con 50 tercios de tabaco hasta León en el año 1810. Este dato en que aparece el nombre de Francisco junto con el de Pablo Sibaja como arrieros de esa carga, debe ser ponderado por el hecho de que son dos hombres jóvenes –Francisco de 22 años y Pablo de 18 años. Aun cuando en el siglo XIX los jóvenes asumían trabajos desde muy temprana edad, ninguno de estos dos muchachos habría tenido la capacidad económica para financiar una recua de mulas tan grande. Hay que considerar que una mula se valoraba entre unos 16 y 21 pesos que era un pequeño capital en esos tiempos, cuando una buena casa podía costar 500 pesos.⁶

Es muy probable entonces que estos dos arrieros, fueran quienes condujeran la carga de tabaco hasta Nicaragua, pero quienes financiaran el viaje, hayan sido dueños de mulas, que las aportaron para hacer el viaje. Este era una forma común de hacer negocios entre arrieros en diversas partes de América, de tal forma que se puede pensar que así ocurrió en 1810. Como don Eustaquio León ya era un hombre de medios, posiblemente fue uno de los que más mulas aportó a la recua, y es probable que también José Santiago Sibaja, padre de Pablo y vecino de Barva, fuera otro de los que aportó mulas para el viaje. Esto explicaría porqué aparecieron los dos mozos como arrieros en los registros de la Factoría de Tabaco.⁷

Según el registro de la Factoría en San José, la recua llevada por León y Sibaja fue la tercera en importancia enviada en ese año, ya que las 25 mulas cargadas que condujeron hasta León, solo fue superada por las de otros dos arrieros más veteranos. Cada carga representaba un flete de \$ 8 (pesos de plata españoles) pagado a su llegada a León por la Factoría de esa ciudad, por lo que el viaje les produjo unos \$ 200 en total. Una buena fortuna en si misma, con la que posiblemente compraron en León telas y otros productos que se importaban a Costa Rica, para ampliar venderlos a su regreso al país y así aumentar más sus ganancias.

Pero nos adelantamos al cuento, porque antes de obtener las ganancias, los dos muchachos debieron trabajar arduamente para llevar el cargamento a su destino sin daños al tabaco hasta León. Como el viaje era largo, debieron sus familias preparar anticipadamente en sus casas, la comida que podían llevar en el viaje, como carne seca, tortillas, dulce, maíz, etc, tanto para los arrieros principales como para sus asistentes –cuyos nombres no conocemos – pero que debieron haber sido al menos otros dos o tres arrieros. Solo entre 4 o 5 pudieron controlar las 25 mulas con tabaco, más otras que llevaban para montar y conducir víveres. Durante varios días hacia finales de diciembre de 1810, debieron entonces haber estado las mujeres de la familia, ocupadas preparando la comida a llevar, mientras los varones preparaban los demás aperos de viaje.

⁵ Hay un segundo Francisco León, nacido en 1808 y por tanto muy joven para haber sido el protagonista de este relato. Este aparece listado como viviendo en Barrio Mercedes de Heredia según el Padrón de Heredia de 1844. ANCR Congreso 5425.

⁶ Rico, Jesús (1985), “La Renta del Tabaco en Costa Rica...”, tesis UCR, p. 270

⁷ ANCR, CC 2168, “Factoría de Tabacos. Correspondencia Recibida de la Dirección General y otras Autoridades del Ramo en 1810, contestadas en enero 1811”, fl 20.

Una vez listos para el viaje, Francisco y Pablo debieron traer las mulas prestadas de los diversos dueños y reunir las, posiblemente en los potreros de don Eustaquio en Santo Domingo. Pablo que venía desde Barva, posiblemente debió quedarse en casa de su amigo Francisco. Una buena mañana, al amanecer partieron de Santo Domingo con sus mulas y asistentes, para pasar primero a San José a recoger el tabaco en la Factoría en el centro de la Villa Nueva. Como ya el tabaco lo tenían empacado en los almacenes de la Factoría en fardos, llamados “tercios” o “petacas”, cuyo envoltorio externo era un cuero de res debidamente cosido para hacerlo lo más impermeable posible al agua, la carga de las 25 mulas no debió tardar mucho tiempo. Cada tercio pesaba unas 120 libras y se colocaban sólo dos en cada mula para no sobre cargarlas. Se debe tener presente que el tabaco era un bien tan valioso, que se le cuidaba mucho para que no sufriera ningún daño en el viaje. Tal vez a medio día, ya habrían partido camino a Nicaragua y a su primera gran aventura, saliendo no solo del Valle Central, sino de Costa Rica, tal vez los primeros viajeros de la familia que salieron en búsqueda de nuevos horizontes!

Las tareas de los arrieros en la travesía eran arduas, porque todos los días durante su viaje debían:

“... reunir por la mañana sus acémilas (mulas) que se encuentran diseminadas (por el campo) las cargan y andan todo el día, o por lo menos gran parte del mismo detrás de las mulas y a cada paso tienen que desviarse del camino ... para que las bestias apartadas regresen a la vereda.”⁸

Salir de San José o Villa Nueva hacia 1810 debió llevarlos a través de un panorama muy distinto de lo que podemos imaginar hoy. La escasa población de la Villa – no más de 12,000 habitantes en toda la Parroquia, era poco mayor que la de Heredia en esa época, y en su conjunto en el Valle Central, la población total no llegaba a las 30,000 almas. Los campos en los alrededores de las Villas del Valle, eran comunales, para permitirle a los habitantes producir el maíz y trigo y la caña y los plátanos, que formaban la parte principal de la producción agrícola, cerca de sus casas.

El tabaco se sembraba en esos terrenos comunales y en ocasiones ocurrieron fuertes disputas con los agricultores, porque la Factoría buscaba que dichos terrenos se usaran sólo para tabaco, cosa que los vecinos adversaron. Más afuera de los terrenos comunales comenzaban las “chacras” o fincas de los agricultores, donde además de esos productos tenían los potreros para pastar los animales. En esos años el café no existía como cultivo en Costa Rica, así que las grandes extensiones de cafetales que hasta hace poco cubrían los terrenos entre las ciudades, eran cosa desconocida entonces. Incluso las zonas de bosque debieron ser aún comunes entre San José, Heredia y Alajuela, y eran sin duda lo que más se encontraba una vez pasada la Villa Hermosa o Alajuela.

⁸ Haefkens (1827), p. 25.



San José en la década de 1850. Fuente:

El camino iniciado en San José los llevó a pasar de vuelta por Heredia, cruzando el río “Elvirilla” como se le denominaba entonces, y donde no había aún un puente. De Heredia el camino llevaba a Alajuela y de allí seguía bordeando por la ribera sur del río Poas, donde en esa época se encontraban grandes extensiones de potreros, que llegaban hasta la confluencia con el río Grande. Parte de estas tierras habían sido adquiridas desde la década de 1780 en la zona de “Puas” como se le llamaba, por parte de varios heredianos, entre ellos los hermanos Porras, quienes formaron otra de las ramas de familia más viejas de Heredia y sobre la que se tratará en otro capítulo de las historias de la familia.

La primera etapa del viaje comprendía el trayecto de San José hasta Esparza y era una de las más arduas de todas. En aquellos tiempos las distancias se medían en “leguas” cada una de las cuales medía 5,000 varas, y esa etapa medía unas 24 leguas. Las primeras 9 leguas desde San José hasta el cruce del río Grande en el sitio conocido como La Garita, eran terrenos poco quebrados y el camino o más propiamente “sendero” por ser muy angosto, no representaba grandes dificultades. Posiblemente, el primer día de viaje de Francisco y Pablo, los llevó hasta las cercanías de La Garita, a donde debieron pasar la noche, una vez alimentadas las mulas y para descansar ellos de la primera jornada.

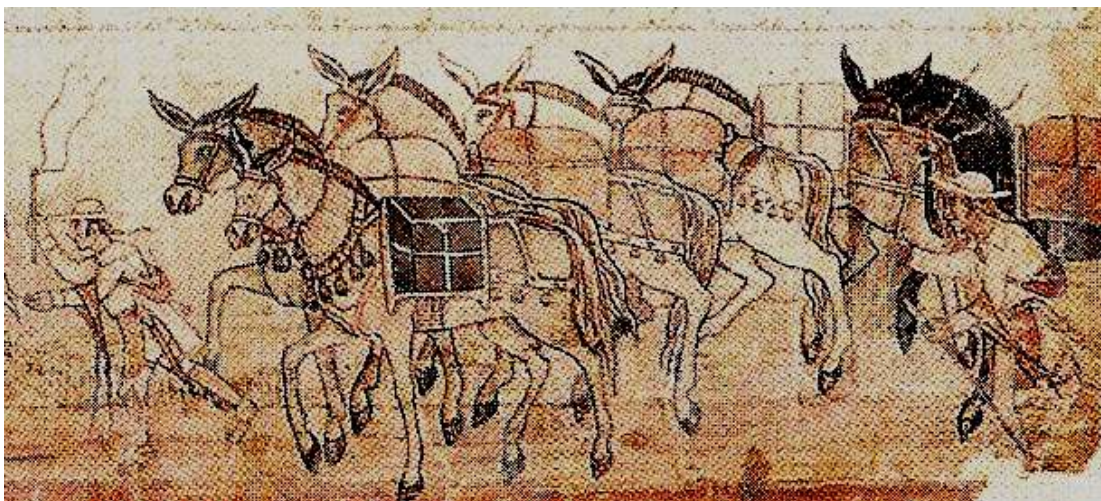
El ritmo de viaje por tierra en ese tiempo no había cambiado mucho respecto a 2000 años antes. Lo que determinaba la velocidad a que se movía la gente y los bienes dependía del

tipo de animal de carga utilizado y las mulas eran de las más utilizadas desde la antigüedad. Mucho más seguras para llevar carga que los caballos, cuando iban cargadas como estas con dos tercios de tabaco, podían andar una legua por hora en promedio,⁹ y caminaban 8, 9 o aún más horas al día.

En cuanto a los arrieros, una caracterización muy precisa de ellos hecha solo unos pocos años después de el viaje que se estaba iniciando, retrata muy bien como vestían y qué comían en sus largos viajes:

“Una especie de camiseta corta o pechera, que suele ser de género de lana... cuelga sobre el pantalón generalmente de pana...muchos incluso llevan un pantalón abierto por los costados,.... un mandil de cuero, partido por la mitad de arriba a bajo cubre las piernas y caites protegen los pies, mientras que un gran sombrero de paja de alta copa y ala ancha abriga la cabeza de los rayos del sol, así como de los aguaceros. Así trajeado, machete en mano, tanto para su defensa como para cortar ramas y malezas que obstruyen el camino, el arriero atraviesa bosques, montes y selvas, mientras que la mísera tortilla con algunos bananos (sic), chile y sal, a veces también un trocito de carne secada al sol, constituye un parco alimento.”¹⁰

La ilustración que se acompaña, realizada por José María Figueroa e incluida en su famoso “Album”, presenta a arrieros con sus recuas llevando carga por un camino, verifica la descripción anterior, mostrando a dos arrieros detrás de sus mulas, vestidos de manera similar a como se describió arriba.



Arrieros, Fuente Álbum de Figueroa, ANCR.

Con el segundo día de viaje correspondía la parte más dura del viaje, al tener que subir una abrupta cuesta desde el río Grande hasta la cima de los Montes del Aguacate, y luego iniciar el descenso hacia la llanura costera, para llegar a Esparza. Un famoso Obispo, que

⁹ Ver Mentor Costarricense No. 42, p.133 de 1844, donde se señala que una legua por hora es el paso normal del arriero.

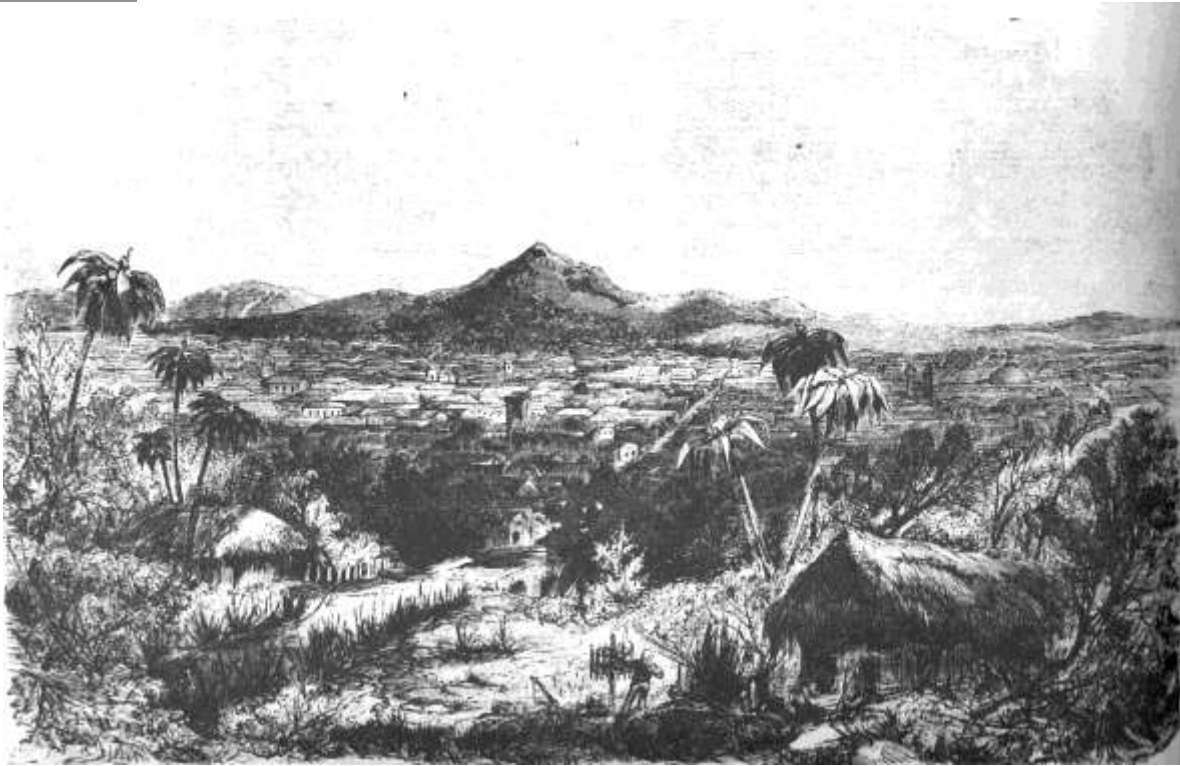
¹⁰ Haefkens, p. 25

pasó por ese sitio unos 60 años antes relató que las escasas cuatro leguas que comprendía el paso por el Aguacate tomaba todo un día. Como el camino en 1810 no había mejorado en esa sección, posiblemente cruzar la montaña les llevó todo la jornada, y recién fue hasta al tercer día de viaje que pudieron alcanzar Esparza, pequeño y pobre pueblo entonces, pero que tuvo su importancia para Costa Rica en los siglos anteriores, antes de ser abandonado en razón de continuos ataques piratas hacia finales del siglo XVII.

De Esparza, se cruzaba el río Barranca por un vado, y el Camino Real a Nicaragua tomaba hacia el norte –noroeste, bordeando el Golfo de Nicoya, camino a Bagaces. Esta segunda etapa era también de unas 24 leguas, pero el terreno llano y la época –era ya el verano – permitían una marcha más rápida y probablemente las recuas cubrieron ese trayecto en dos días más. La tercera y siguiente etapa también de dos jornadas y 24 leguas los llevaba de Bagaces hasta cerca de lo que hoy es La Cruz, que en esa época era ya en territorio nicaragüense, porque la frontera entre las dos provincias del Reyno era el río Salto, que se encontraba algunas leguas antes de llegar a lo que hoy es Liberia. La cuarta etapa dentro de territorio nicaragüense debió haber empezado con al menos una jornada de descanso para las pobres bestias de carga, antes de partir hacia la Villa de Nicaragua –hoy Rivas – que podía hacerse en día y medio –unas 18 leguas. Algunos arrieros de tabaco llegaban hasta esta Villa, entregando los tercios en la “tercena” o almacén de tabaco de esa, pero no era el caso de nuestros expedicionarios, quienes debían llevar su carga hasta León.

Después de un breve descanso en Rivas que además les debió llevar a visitar el Lago de Nicaragua, un gran mar interior que de seguro causó gran efecto en Francisco y Pablo y sus compañeros acostumbrados a las montañas alrededor de Heredia. Sin duda de lejos, desde el Monte del Aguacate debieron ver el Océano Pacífico, pero por la prisa del viaje, no debieron acercarse a la costa, así que hasta ahora pudieron ver un “mar” y su oleaje, que en esos meses de verano es particularmente fuerte sobre el Lago.

Dos días más de viaje debieron llevarlos hasta Masaya en una sexta etapa más tranquila en que cubrieron unas 22 leguas. Quedaba ya sólo una séptima y última etapa, que comprendía el trayecto de Masaya a León. Esta era una etapa más larga de unas 30 leguas, bordeando el Lago de Managua y dejando a la derecha el gran cono del Volcán Momotombo, hasta cruzar la llanura de León. Así por fin, después de unos tres días bajo el sol del verano, bordeando el lago de Managua –como se ve en la ilustración que acompaña - llegaron a su destino y entregaron el tabaco a la Factoría de León, después de unas 140 a 145 leguas y unas dos semanas de viaje!



León, Nicaragua hacia 1850.

Recibido los tercios de tabaco y pagados los fletes por el Factor de Tabacos en León, quedaba a Francisco y a Pablo, emprender el regreso. La Factoría era muy exigente con los arrieros que contrataba y los obligaba a regresar al poco tiempo, pues a menudo los enviaban de regreso con alguna carga propiedad de la Factoría para San José como eran los cueros vacíos para empaçar el próximo envío de tercios de tabaco.

Estando recién llegados a León, esta que era la segunda ciudad del Reyno, sólo superada en población por la ciudad de Guatemala, debió haber causado la intriga en los jóvenes arrieros de conocer algo de ella. Para ellos que venía de una provincia pequeña y remota, visitar una ciudad de esas dimensiones –tenía unos 30,000 habitantes a principios de ese siglo – con grandes edificios e iglesias, debió haber sido un gran acontecimiento. Sin duda un lugar que debieron visitar fue el mercado de León, donde los compañeros debieron adquirir telas y otros productos de comercio que les habían sido encargadas. Allí probablemente, llegaron a tutearse con las muchachas que vendían toda clase de mercadería allí, y además, después de tan largo viaje, tuvieran ganas de distraerse con los encantos de la ciudad. La ilustración que sigue corresponde al mercado de Granada en una época un poco posterior, pero similar a como debió ser el de León cuando lo visitaron nuestros viajantes.



Mercado de Granada, ca. 1850.

Este gozo sería cosa de pocos días y pronto tendrían que estar de vuelta en camino para Costa Rica, en donde llegarían de vuelta en menos tiempo que a la ida, ya que traerían poca carga. Así a grandes rasgos, podemos suponer fue este primer viaje de los jóvenes arrieros Francisco León y Pablo Sibaja a Nicaragua.

En octubre de 1811, algún tiempo después de su regreso de Nicaragua y a los 23 años se casó Francisco León con Luz Alvarado, hija de Reyes Alvarado y Manuela Barquero. Reyes Alvarado era otro arriero, pero más veterano, que también en el año de 1810 llevó 30 petacas de tabaco a Nicaragua, una parte hasta Rivas y otra hasta León. Es posible que parte del viaje lo hayan compartido ambos grupos de arrieros y luego se hayan visitado entre ellos al regreso a Costa Rica. En todo caso Francisco León conoció a Luz, hija de su conocido y se casó con ella.

Luz y Francisco vivieron en Santo Domingo y en San Isidro, y entre 1814 y 1838 criaron una numerosa familia: 7 varones y 4 mujeres.

Andando el tiempo, Pablo Sibaja también se casó en Barva, siendo su esposa Josefa Garita, y tuvieron por su parte a tres varones y una hija nacida en 1818; esta última, llamada Lorenza formaría una de las ramas de la familia como se verá adelante.

Para continuar con la historia de los arrieros, un par de años después de haber regresado de su viaje a Nicaragua y después del matrimonio de ambos compañeros, volvió a surgir en ellos la inquietud de hacer un nuevo viaje con tabaco. Así en 1813 nuevamente aparecen Pablo y Francisco en los libros de la Factoría, esta vez cada uno registrado por aparte, pero con números de guía para llevar tabaco en orden consecutivo, por lo que se puede suponer se registraron el mismo día, aunque a Francisco se le asignaron 36 tercios para conducirlos a Masaya, mientras que a Pablo se le asignaron 56 tercios para llevarlos a Managua.¹¹

Aunque para efectos de la Factoría eran envíos de tabaco por separado, podemos suponer que ambos condujeron sus recuas juntas, ya que prácticamente todo el camino era común para los dos, excepto que Francisco, que tenía como destino Managua, debía caminar un día adicional, después de dejar a Pablo entregando su tabaco en Masaya. En este segundo viaje a Nicaragua, la carga que conducían había aumentado bastante, pues entre ellos llevaban 46 mulas, en lugar de las 25 del primer viaje. Esto también significaba que las ganancias del viaje serían mayores, aunque la ruta se acortaba en un par de días, al ser necesario llegar hasta León.

El viaje realizado como el anterior al inicio del verano se habría realizado sin problemas, pues la Factoría no registró ningún inconveniente con la entrega. Sería un segundo viaje menos tenso que el primero cuando eran novatos en el camino, y sin duda debieron haber visitado los mercados en Masaya y Managua para comprar los encargos y tal vez algo más, para realizar comercio y obtener mayores ganancias que solo las obtenidas con los fletes del tabaco.

¹¹ ANCR CC 7049, fl 1-2, "Lista de los arrieros que han conducido tavaeos de esta Factoría a la del Departamento de León en el presente año de 1813", de fecha 9 de mayo de 1813-



Granada, calle a Masaya.

Pero puede haber sido sin embargo, que no solo regresaron con ellos las mulas y la mercadería comprada!

A manera de conjetura, pero basándose en una tradición familiar de la familia León de Barva, contada por don Tomás León Villegas, de que parte del origen de la familia era nicaragüense, es posible que en el viaje de regreso a Costa Rica, acompañara a los dos arrieros una muchacha llamada Margarita!

Como estos se debieron separar en Masaya, al tener Francisco que ir hasta Managua, podría especularse que después de entregar el tabaco en la tercena de Managua, pasó a los mercados de esa Villa a buscar mercaderías y a curiosear en el mercado. Los mercados siempre son un sitio donde se reúne toda clase de gente desde vendedores y compradores hasta otros que van solo a observar. Managua según un viajero posterior de mediados del siglo XIX, era un pueblo grande y se distinguía por la belleza de sus mujeres.¹² Algunos grabados con vistas de los mercados de Nicaragua, muestran efectivamente la gran actividad en estos y a muchas hermosas muchachas vendedoras.

¹² Squier, E.G. "Nicaragua An exploration from ocean to ocean", en Harper's New Monthly Magazine, LXV, octubre 1855, reproducido en Vargas, J.C.(ed), Tropical Travel, EUCR, p. 139.

¿Se habrá prendado Francisco de alguna de ellas? ¿O lo habrá seguido más bien ella, que no conocería que era casado? ¿Qué habrá pensado Pablo de su amigo, si este regresó a Masaya acompañado de una joven criatura? ¡Talvez incluso a lomo de mula los dos!



Costa Rica. Pareja en mula. Fuente Meagher (1859), p.30.

Especulación aparte, sabemos como hechos identificados por Edwin León en su libro sobre los orígenes de las familias León, que en 1815 nació un nuevo Francisco León, hijo natural de Margarita León, quien parece se había instalado en Heredia.

Mientras tanto Francisco León el arriero, había regresado a su familia en Santo Domingo, donde continuaron prosperando sus negocios como agricultor y ganadero, extendiendo sus tierras hasta lo que hoy es San Isidro de Heredia.¹³ Sí él fue el padre de Francisco el recién nacido de Margarita no se podrá saber con certeza. Sin embargo un par de hechos apuntan a esa posibilidad.

¹³ León, E. (2002), p.338, menciona la compra de un terreno por Francisco León en 1818 en tierras de Tibás, que era como se conocía la zona al norte del río Virilla, donde se encuentran Santo Domingo y San Isidro. Uno de los ríos que pasa por esa zona se llama todavía río Tibás, aunque la zona del Tibás moderno, queda en San José sobre la margen sur del río Virilla.

El primero es más anecdótico que otra cosa. Si bien Francisco León Coto tuvo con su esposa Luz siete hijos en los años siguientes, ninguno tomó el nombre de Francisco. ¿Lo habría reservado para el hijo de Margarita?

El segundo es mucho más interesante. Pablo Sibaja, el arriero barveño compañero de Francisco en al menos dos viajes a Nicaragua, y su esposa Josefa Garita, tuvieron en 1816 una única hija llamada Lorenza. Esta niña –un año mayor que Francisco el hijo de Margarita- pasado el tiempo se convertiría en la esposa de Francisco! Así el 21 de octubre de 1834, se casaron en la Parroquia de Heredia Francisco León hijo y Lorenza Sibaja Garita. Esta pareja es la que dio origen a la familia León en Barva! Ella era barveña, él era herediano.

Francisco hijo y Lorenza, según datos recavados por don Edwin León, tuvieron ocho hijos: Ramón María (1835), José Sotero (1837), Vicente María (1839), María de Jesús (1841), Marta (1844), Basilio (1846), María Dolores (1851) y Juana (1853). Francisco León murió relativamente joven a los 38 años en 1853, cuando su hija menor tenía sólo un mes de edad. Los primeros seis hijos fueron bautizados en Heredia, y solo las dos últimas en Barva, por lo que como señala don Edwin León, puede suponerse que sólo se trasladaron a vivir a Barva alrededor de 1850.¹⁴

En esta corta vida matrimonial sin embargo, Lorenza y Francisco lograron acumular para su familia un capital significativo. Además de una casa en la Villa de Barva con su solar, Francisco dejó según su testamento, un “cerco” dividido en cuatro partes en El Zapote en la salida de Heredia hacia Barva, una “cuadra” en Heredia y una finca de 11 manzanas en el “Llano de la Boca”. Poseía Francisco hijo al morir 100 pesos en dinero –que era cantidad importante- pero dejaba además 3 yuntas de bueyes que eran un pequeños capital en sí mismo, además de otros 10 vacunos, 4 caballos y potros y 4 mulas!

La muerte prematura de Francisco hijo en 1853, dejó a Lorenza con la gran tarea de crear a ocho hijos, unos de ellos apenas bebés. De estos se tiene información sobre tres de ellos: el mayor Ramón María que tenía solo 18 años en 1853, Basilio y Marta. De Ramón María y su regreso a Nicaragua en otras circunstancias¹⁵, tendremos ocasión de referirnos en un posterior trabajo.

La fortuna matrimonial ya mencionada, debió al menos aliviar algo las penas de Lorenza. Las propiedades y otros bienes que la formaron tuvieron origen en el trabajo de la pareja, pero también debieron ser en parte heredados, ya que en tan corto espacio de tiempo del matrimonio -19 años- era difícil en esas décadas de 1830 a 1850 acumular mucho capital en Costa Rica. Considerando que Francisco León y Pablo Sibaja fueron arrieros compadres que hicieron parte de su capital llevando tabaco a Nicaragua, muy probablemente ambos

¹⁴ León, E. (2002), p.341-344. Posiblemente esto se debió a que Pablo Sibaja y su mujer Josefa Garita padres de Lorenza eran quienes ocupaban la casa en Barva. Aunque ellos murieron antes de 1841, tal vez algún hermano de Lorenza quedó por un tiempo con la casa.

¹⁵ Ramón León formó parte del Ejército expedicionario a Nicaragua en 1856 y combatió en Rivas el 11 de abril.

debieron dejar a sus hijos, parte de esa fortuna en forma de tierras, reses y animales de trabajo. Este formaría la base para el desarrollo de la familia en las generaciones siguientes.

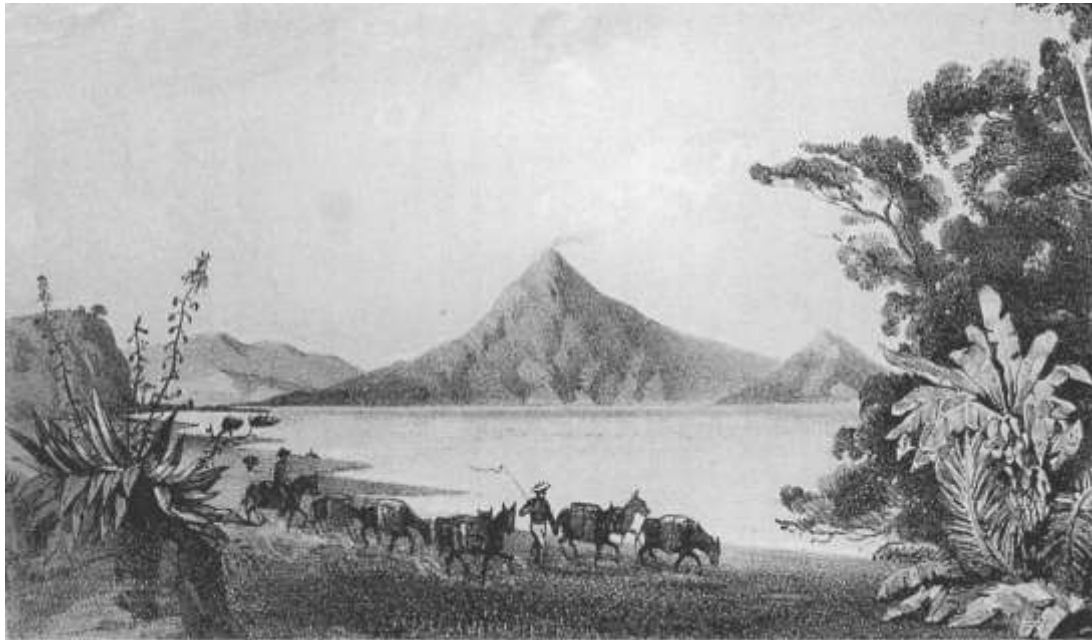
Queda claro con lo anterior que efectivamente las familias León y Sibaja tuvieron entonces un fuerte vínculo con Nicaragua a través del arreo del tabaco a ese país, y que de alguna ciudad nicaragüense es posible haya retornado una mujer joven que con el tiempo dio origen a “los León de Barva”. Como se tendrá oportunidad de observar en otro trabajo, esa relación con Nicaragua se vería renovada hacia mediados del siglo XIX, cuando por motivo de la Campaña Nacional contra los filibusteros, otros jóvenes debieron dirigirse a ese país, esta vez con una intención muy distinta a la que llevó a Francisco y a Pablo a hacer sus viajes cuatro décadas antes.

Acontecimientos posteriores

Mientras tanto, la actividad de los arrieros llevando tabaco a Nicaragua en los años posteriores al período 1810, continuó pero cada vez más enfrentaron la competencia de barcos que salían de Puntarenas para el puerto de Realejo cercano a León. El transporte por barco era más barato y permitía llevar grandes cantidades de petacas en un solo viaje, comparado con las recuas. Así poco a poco, fueron reduciéndose los viajes hasta Nicaragua, de manera que para antes de 1830, casi todo se transportaba por mar. Esto no significó el fin de los arrieros de ninguna manera, porque siempre era necesario transportarlo desde a Factoría de San José hasta el puerto de Puntarenas, y antes de 1844 no existió un camino que permitiera que se hiciera el transporte en carreta, así que las recuas continuaron siendo usadas, pero para una distancia mucho más corta de unas 24 leguas, la cual podía recorrerse por las mulas en un par de días.

El tabaco producido en Costa Rica mantuvo también su importancia para la economía nacional en las décadas siguientes, tanto como precursor del café, que fue el producto que a partir de 1830 comenzó a sustituirlo como generador de riqueza nacional, como por el hecho de que el tabaco después de la Independencia en 1821, fue la principal entrada que tuvo el nuevo gobierno del Estado de Costa Rica.¹⁶ Como producto de exportación fue disminuyendo, porque cada vez más tabaco era consumido en el país debido al fuerte aumento de población y que la costumbre de su consumo se extendió a todos los grupos sociales, sexos y edades, siendo así, que muchos visitantes extranjeros a mediados del siglo XIX comentaban sobre el amplio consumo incluso entre mujeres y niños!

¹⁶ Entre 45% y 65% de los ingresos del gobierno entre 1821 y 1825 fueron generados por el estanco de tabaco. Rico (1988), p. 307.



Arrieros bordeando a lo largo del Lago de Managua. Squier (1852), de Arellano 2005, p. 92.



Ejemplo de salvoconducto de la Factoría de Tabacos a un arriero de Villa Vieja en 1790. Leolibri.



**DOCUMENTOS E HISTORIAS FAMILIARES
VIAJES A NICARAGUA 1810-1840**