

FUENTES Y USO DE
DATOS DEL MOVIMIENTO MARITIMO Y COMERCIO EXTERIOR
DE COSTA RICA ENTRE 1821-1900 (*)

Abril 1994

Jorge León

(*) Publicado como: Leon, Jorge (1995) *Fuentes y uso de datos del movimiento marítimo y comercio exterior de Costa Rica entre 1821-1900*, San Pedro, Oficina de Publicaciones de la UCR. Centro de Investigaciones Historicas de America Central, Serie Trabajos de Metodología No. 5. 145 p.

Contenido

I. Introducción	1
II. Comercio exterior y movimiento marítimo de Costa Rica 1821-1900: Datos y Fuentes	3
Cuadro 1. Comercio exterior 1825-1900	12
Cuadro 2. Exportación por productos 1833-1900	14
Cuadro 3. Destino del comercio por el Pacífico 1833-1907	16
Cuadro 4. Resumen del movimiento por el Pacífico 1821-1901	17
Cuadro 5. Resumen del movimiento por el Atlántico 1867-1901	18
III. El uso de datos de movimiento marítimo para analizar las operaciones de una empresa naviera de la época	19
1. William Le Lacheur & Son en los registros del movimiento marítimo de Costa Rica y el exterior	19
2. Características técnicas de las naves empleadas	21
3. Relación detallada del movimiento de las naves de Le Lacheur	23
4. Usos de la información sobre el movimiento marítimo de la empresa	46
5. La rentabilidad de Le Lacheur en la exportación de café de Costa Rica	48
6. Conclusiones	50
Apéndice 1. Movimiento Marítimo por el Pacífico 1821-1901	
Apéndice 2. Movimiento Marítimo por el Atlántico 1872-1901	
Apéndice 3. Estimación de ingresos y gastos del transporte marítimo	

FUENTES Y USO DE DATOS DEL MOVIMIENTO MARÍTIMO Y COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA ENTRE 1821-1900

Capítulo I INTRODUCCION

El objetivo de este trabajo es el de discutir brevemente y poner a disposición de historiadores, economistas y otros interesados, datos detallados sobre el movimiento marítimo de Costa Rica de 1821 a 1900. Esta información es indispensable para analizar la evolución del comercio exterior del país durante el siglo XIX. La misma ha sido utilizada para elaborar un análisis extenso sobre la magnitud, composición y dirección del comercio exterior de Costa Rica en dicho período. (1)

La información aquí contenida y analizada se concentra en el movimiento de naves involucradas en el comercio exterior. Por ello, se prefiere utilizar el término "movimiento marítimo" que el de comercio exterior para describir los datos, ya que el primero se refiere al movimiento de naves individuales que transportan bienes de comercio, que en ciertos casos, pueden usarse para cuantificar el volúmen de lo transportado. El segundo, "comercio exterior", tiene un significado más preciso de medición del valor y volúmen de todos los bienes importados y exportados del país, para un período dado.

Si todos los datos de movimiento de naves de y hacia el país estuvieran disponibles e incluyeran un desglose de los bienes transportados, al ser sumados, por ejemplo, para un año dado, debería proveernos los datos totales del comercio exterior del país en ese año. Sin embargo, dichos datos en detalle no están disponibles. Los datos del movimiento de naves en ciertos casos indica los volúmenes de carga transportada, pero ni desglosa estos por productos (aunque en las exportaciones estos a veces si se presentan), ni indica los valores de estos. Las estadísticas de comercio exterior por otra parte, cuando estas son publicadas, son el producto de las agregaciones de exportaciones e importaciones hechas por funcionarios de aduana, pero normalmente no indican las naves que los transportaron.

Idealmente se debiera contar con ambas series de datos. Una agregada, con las cifras macroeconómicas de importación y exportación. Otra, a nivel

micro, de cada transporte de bienes, generada con datos de movimiento marítimo. Desafortunadamente esto no sucede en la práctica, pues las estadísticas históricas muestran graves deficiencias de continuidad, así como de comparabilidad, sean estas de datos de comercio exterior, como de movimiento marítimo.

Para el caso de Costa Rica, son bien conocidos estos problemas. Sin embargo, a nivel de cifras agregadas de importación y exportación, el trabajo reciente de Schoonover y Schoonover (1989-1991) (2), viene a subsanar algunas de las deficiencias más importantes, sobre las cifras entre 1843 y 1885. Dichas estadísticas de comercio exterior, son complementadas con aquellas incluidas en el presente documento y que fueron analizadas en el mencionado estudio de León (1994) sobre comercio exterior, en que se incluye cifras para varios años anteriores (1821-1842), así como cifras diferentes en ciertos años. Es de notar la existencia de estas discrepancias en algunos años entre ambas series, que se deben a diferencias de apreciación sobre la validez de las fuentes por una parte, y debido a la valoración asignada a las cifras, por otra, como se discutirá en el Capítulo II. Utilizadas en conjunto, sin embargo, permiten al analista conocer los ordenes de magnitud del comercio exterior, así como desarrollar una noción sobre la calidad de la información y los cuidados que deben tenerse en su uso.

La información sobre el movimiento marítimo durante el siglo XIX, por el contrario, se encuentra muy dispersa y no se ha publicado integralmente. Por el interés que tienen los datos referidos al movimiento anual de buques por los puertos, especialmente debido a que dicha información sólo comenzó a publicarse de mediados de la década de 1870 en adelante, se consideró necesario poner esta a disposición. Los datos se presentan en forma detallada para casi todos los años desde 1821 a 1893 para los puertos del Pacífico (Puntarenas fundamentalmente) en el Apéndice 1 así como un resumen para el período 1821-1901 (Cuadro 4). Para el puerto de Limón en el Atlántico, se presenta el Cuadro 5 resumiendo dicho movimiento para el período 1872-1901, y el Apéndice 2, con el movimiento marítimo para los años de 1882 a 1900. Los datos de 1882 en adelante, fueron publicados anualmente por la Oficina Nacional de Estadística, pero pareció oportuno incluirlos aquí para establecer continuidad de estos hasta final del siglo. Dicha información aún requiere completarse, para contar con datos para todos los años y puertos, pero aún en su estado incompleto, es valiosa para los investigadores

NOTAS

(1) León, J. (en prensa) **Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica: 1821-1900**, a ser publicado próximamente por la Universidad de Costa Rica.

(2) Schoonover, T. y E. Schoonover (1989, 1990 y 1991) "Statistics for an understanding of foreign intrusions into Central America from the 1820's to 1930, Parts II and III", en **Anuario de Estudios Centroamericanos**, Vol. 15:1 (1989), Vol 16:1 (1990) y 17:2 (1991).

Capítulo II

COMERCIO EXTERIOR Y MOVIMIENTO MARITIMO DE COSTA RICA 1821-1900: DATOS Y FUENTES

Como fue mencionado, la información cuantificada sobre el comercio exterior y el movimiento marítimo del país para el siglo XIX, se encuentra muy dispersa y no es completa. Un análisis del comercio exterior y del transporte marítimo reciente (1), implicó desde el inicio un trabajo arduo de recopilación de datos, de evaluarlos y de sistematizarlos, para tratar de formar series estadísticas comparables. Por coincidencia fueron publicados entre 1989 y 1991, la serie de datos sobre el comercio exterior y movimiento marítimo para los países centroamericanos elaborada por Schoonover y Schoonover (2), que fue muy útil para completar algunas cifras, y comparar y contrastar otras.

Para poner en su contexto ambas fuentes de datos, conviene establecer los propósitos de las mismas. El trabajo de Schoonover y Schoonover (1989-91) se inició a principios de la década de 1970, con el objetivo de hacer un estudio sobre el imperialismo en Centroamérica durante el siglo XIX. Dichos autores establecieron que la mayoría de los trabajos anteriores sobre el tema, descansaban en gran parte en análisis téóricos y en algunas cifras dispersas y poco confiables de comercio e inversión extranjeras. En todo caso:

"The unsatisfactory quantity of statistical data is very evident in economic matters. For some time periods, countries, classes or institutions, there appear to be ample works of good quality, for others the existing scholarship lacks either foundation in research or analysis (and occasionally both)".

Los datos recopilados fueron muy amplios, cubriendo los cinco países de Centroamérica (excluyendo Panamá), e incluían información sobre inversión extranjera, inmigración, empresas extranjeras, comercio exterior y movimiento marítimo para el período 1820-1930. En el caso del comercio exterior, se recavaron datos de exportación e importación de los cinco países, pero igualmente se buscaron datos de las respectivas importaciones de e exportaciones a Centroamérica, según eran registrados por sus principales socios comerciales en Europa y Estados Unidos.

Los resultados de esta amplia búsqueda de datos se presenta en tres entregas de la revista **Anuario de Estudios Centroamericanos**. Una primera

característica de este pormenorizado y amplio trabajo, es que la cobertura es de cinco países, y que por tanto no podía esperarse un análisis muy detallado de las cifras para cada uno, en cuanto a su comparabilidad y calidad. En este sentido, al contrastar los datos globales de valor de importación y exportación para Costa Rica, se encuentran discrepancias en algunos años con los datos recopilados y sistematizados para el estudio específico (León, en prensa) sobre el comercio y transporte marítimo de Costa Rica en el siglo XIX.

Las principales diferencias en cuanto a cifras de comercio exterior se indican en el Cuadro 1 adjunto, elaborado para el trabajo sobre Costa Rica ya mencionado, y en el cual se indican las fuentes de los datos. Los problemas con los datos dados por los Schoonover, se derivan de problemas con cifras que ellos aceptan de otras fuentes, que son de poca confiabilidad (3). Por ejemplo, dan un monto de valor de exportaciones para 1835 de \$ 660.000, monto tomado de datos del consul inglés Chatfield, que no parecen reales, aunque el consul hacía referencia a que la mitad correspondía a exportaciones ilegales de oro. Otros ejemplos, son los datos para 1846, 1851, 1873, que son difíciles de aceptar, y al menos para el último año, hay cifras muy distintas en fuentes oficiales. (4). Comparando las exportaciones de café, el principal producto comercializada durante el período, se encuentran diferencias muy importantes con los datos de Schoonover. Por ejemplo, sus series muestran variaciones muy altas de exportaciones en los años iniciales de 1840-1850, con datos demasiado altos para ser aceptables en 1841, 1846, 1847, 1848, 1849 y 1850.(5)

Una segunda área de diferencia, se refiere a que no indican datos de comercio para ciertos años en los que sí hay información. Así por ejemplo, en los cuadros de exportación por producto, no incluyen datos anteriores a 1843, aunque hay disponibles estos para 1833, 1839, 1841 y 1842 (6).

En cuanto a los datos sobre el movimiento marítimo, Schoonover los resume para naves llegadas a Costa Rica, que presenta en su Cuadro 82, para el período 1843-1885., por nacionalidad de buques y tonelaje. Dicha información concuerda de manera muy cercana con los datos del trabajo para Costa Rica, excepción hecha del año de inicio (1843), que parece muy alto. Probablemente se debe a la falta de datos para el período anterior 1821-1842 y para los años 1844-1847, que no permitió a esos autores obtener un panorama más completo del movimiento marítimo en los años iniciales. Se puede observar esto al comparar los Cuadros 4 y 5 del presente trabajo, que

cubren períodos más extensos que los de Schoonover.

Dos observaciones adicionales a los datos de movimiento marítimo que presenta Schoonover son: primero que los datos de tonelaje que presenta, para las naves que registra no deben confundirse con la carga de exportación e importación efectiva transportada en esas naves. Los datos de Schoonover son sólo del tonelaje bruto (capacidad) de los barcos, y no la carga efectivamente embarcada, que era de mucho menor volúmen.

Segundo, que la información la dan por nacionalidad de las naves, es decir por la bandera que usaban, pero esto no significa que la dirección del comercio seguía absolutamente la bandera. Es decir, que un barco fuera alemán o inglés, no significaba necesariamente que la dirección del comercio fuera con Alemania o Inglaterra, pues la carga podría estar destinada a o ser originada en terceros países. Es especialmente importante tener esto presente para los primeros años del período, en que mucho transporte marítimo era manejado en barcos de bandera chilena o peruana, pero en realidad conducían bienes para o de Inglaterra.

Este aspecto tiene también mucha relevancia en el período posterior a 1856, cuando se introduce el sistema de transporte en vapores de líneas norteamericanas. Tomando la información de Schoonover, se podría deducir que a partir de entonces los EEUU se vuelve el origen o destino principal del comercio, ya que predominan las naves de esa bandera. Sin embargo, esto no fue así, pues el comercio con Inglaterra fue más importante hasta el final del período analizado. Lo que sucedió fue que los vapores norteamericanos venían con regularidad a Puntarenas y llevaban pasaje y carga en pequeña escala (de 1870 en adelante en forma importante), llevándola a Panamá, de donde era enviada a Europa y EEUU. Al ser el número de entradas de estos vapores por año muy grande, ello afecta los datos presentados, introduciendo un sesgo si sólo se mira el número de buques entrados.

Con las salvedades anotadas, los datos de Schoonover son muy valiosos y llenan un gran vacío en información de comercio exterior y movimiento marítimo, así como sobre las demás áreas que cubren. Su utilidad al permitir comparaciones entre países de la región es muy grande. Debe tenerse presente sin embargo, que algunos de los defectos anotados para los datos referidos a Costa Rica, también son válidos para los otros países. (7)

La segunda fuente de datos de comercio y movimiento marítimo, se

refiere al período 1821-1901 (1), y que se han aprovechado en este trabajo para divulgarlos a un público más amplio. Sin entrar en detalles mayores, estos datos se obtuvieron entre 1975 y 1993, con base en información de: documentos oficiales existentes en los Archivos Nacionales; periódicos de la época (**Mentor Costarricense, Paz y Progreso, Gaceta del Gobierno, Boletín Oficial, Crónica de Costa Rica, y Gaceta Oficial**); Memorias e Informes de los Ministerios de Hacienda y de Guerra y Marina; y para los años 1883-1893, se utilizaron los Informes Anuales y los Resúmenes Estadísticos de la Oficina Nacional de Estadística.

La información así obtenida, fue sistematizada en dos tipos de cuadros. Unos de datos agregados del comercio exterior por producto y por destino. Un ejemplo de este tipo de información lo suministran los Cuadros 1, 2 y 3 que se adjuntan. Esta información así sistematizada, ha permitido establecer series para el comercio exterior complementarias a las ya mencionadas de los Schoonover, con las cuales pueden ser comparadas. Estas primeras series estadísticas son además más extensas, correspondiendo al período 1825 a 1900, mientras las de Schoonover cubren de 1843 a 1885.

El segundo tipo de cuadros generados, son aquellos muy detallados (ver Apéndices 1 y 2), que identifican año por año, la entrada de naves a los puertos nacionales, fundamentalmente a los del Pacífico, respecto a los cuales hay pocos datos publicados a pesar de que fueran prácticamente la única entrada y salida del comercio exterior del país entre 1840 y 1880.

La información de los apéndices se presenta en detalle, pues contiene información que puede ser de mucha utilidad para el analista del transporte marítimo y del comercio exterior. En ella se presenta información para cada año a partir de 1821, especificando en secuencia: (a) el tipo y nombre de cada buque que entró y/o salió de puertos nacionales; (b) el tonelaje de registro de la nave y su nacionalidad; (c) el destinatario y tipo de carga; (d) la procedencia y destino de la nave; y (e) en varios casos, el número de días de mar, es decir la duración del viaje desde el puerto que procede, así como el nombre del capitán. Las fuentes para elaborar los cuadros entre 1821 y 1843, fueron documentos de los Archivos Nacionales, indicándose las citas pertinentes al pie del cuadro correspondiente. Para el período 1844-1882, las fuentes principales fueron los periódicos, aunque de 1874 en adelante, este tipo de datos se incluyó en las Memorias de la Secretaría de Guerra y Marina.

Un ejemplo del uso que se puede dar a este tipo de datos, se presenta en

el Capítulo III, obteniéndose en este caso una descripción detallada de las operaciones de una empresa marítima durante el siglo XIX.

Aparte de los dos trabajos ya analizados que presentan estadísticas en detalle, existen para Costa Rica, otras fuentes de información sobre comercio exterior y movimiento marítimo, aunque no son tan completas en cuanto a cobertura en el tiempo.

Para la primera mitad del siglo XIX, se cuenta con el trabajo de Naylor (1988) (8), referido a las relaciones comerciales entre Centroamérica y Gran Bretaña, las predominantes en esa época. Este contiene un anexo con información detallada por producto exportado o importado de Centroamérica hacia Gran Bretaña y viceversa, desde 1821 hasta 1851. Los datos provienen de los registros de aduana británicos y no de cifras de los países centroamericanos. Esto tiene dos desventajas. Primero, para efectos de los registros británicos de la época, Centroamérica era un sólo país (a veces llamado "Guatemala"), y por tanto no hay desglose de lo exportado o importado a cada país del Istmo. En segundo lugar, durante las décadas de 1820 a 1840, una parte importante del comercio entre Gran Bretaña y Centroamérica, se realizaba a través de puertos intermediarios, colonias inglesas como Jamaica y Belize, o puertos sudamericanos donde los ingleses tenían asentadas sus casas comerciales y de donde re-exportaban hacia y de Centro América. Por tanto es problemático -como lo señala Naylor- establecer el flujo real de productos. En todo caso, para efectos de la información relevante a Costa Rica, esta es difícil de individualizarla en los totales regionales.

Así, por ejemplo, sólo de manera muy imperfecta y rudimentaria, puede atribuirse a Costa Rica el total de la exportación de café centroamericano (que en la época hasta 1851, provenía efectivamente de Costa Rica). Pero aún así los datos de importación a Gran Bretaña, adolecen de que no registra café importado sino hasta 1840, cuando esta (en forma directa y por intermedio de Chile), se realizaba desde 1838, al menos. Los volúmenes de exportación registrados por Costa Rica, tampoco coinciden con los reportados como recibidos en Gran Bretaña, aunque esto no es raro, debido a las diferencias en cuanto al momento de anotación de los datos y sistemas de registro distintos. Más problemático es la cuantificación de valores de las importaciones de café que presenta Naylor para Inglaterra, pues estas no muestran fluctuaciones de año a año, sino que fueron estimadas utilizando un sólo precio para el café en todos los años, lo cual obviamente no es correcto.

Si bien los datos de Naylor sugieren las tendencias que siguió el comercio exterior centroamericano, no permiten cuantificar este para Costa Rica. Mucho más útil y sugestivo es el artículo de Obregón (1982) (9), que da información sobre el movimiento marítimo de 1829 hasta 1849, incluyendo información sobre la carga ingresada y exportada del país. Además contiene información sobre las exportaciones de café de 1840 a 1849.

Dicho artículo es el primero en dar una verdadera pauta de lo que debería hacerse en cuanto al análisis del movimiento marítimo y el comercio exterior. Si bien los datos del Apéndice 1 del presente estudio, amplían la cobertura en el tiempo, y añaden un número sustancial de buques registrados a los que aparecen en Obregón, no alteran las conclusiones de la autora.

Para los años posteriores a 1851, se cuentan con trabajos como el de Quesada Monge (1985)(10), que cubre el período 1851-1915, pero con el problema ya mencionado para el trabajo de Naylor, de que se basan en las cifras generadas en Gran Bretaña solamente, y estas no desglosaban el comercio de Centroamérica para cada uno de los diferentes países.

Mayor detalle para la última parte del siglo, lo proveen tres estudios sobre el comercio de finales de siglo. El primero es el artículo de Hernández Alarcón (1977)(11), en el que se hace una descripción del comercio exterior y movimiento marítimo de Costa Rica durante la década de 1880 a 1890, así como de la influencia del capital extranjero en el desarrollo económico de la época. Debe tenerse cuidado con la información que presenta, debido a que durante la década ocurrió una fuerte devaluación del peso de plata, moneda en que se cuantificaba el comercio exterior, por lo que el crecimiento en términos de valor, fue mucho más reducido que lo que plantea el autor. Las cifras de comercio para el período 1883 en adelante, se deben tomar en términos de pesos oro, como las revaluó años después la propia Oficina Nacional de Estadística. El análisis por lo demás combina en forma útil información del comercio exterior, movimiento marítimo y de las empresas de exportación y transporte marítimo de la época.

Un segundo estudio, presenta informes de los cónsules de EEUU en Costa Rica, sobre el movimiento comercial entre ambos países y de Costa Rica con países de Europa, entre 1880 y 1901. Este trabajo contiene una introducción a los informes (12), y luego transcribe la información de estos, sin intentar resumirla o sistematizarla. Los datos son similares a aquellos ya contenidos

en los informes de la Oficina Nacional de Estadística, pero los comentarios de los cónsules agregan información importante para el analista.

La principal fuente oficial de datos sobre el comercio exterior y el movimiento marítimo, son los ya mencionados publicados por la Oficina Nacional de Estadística en sus Informes Anuales. Si bien desde su fundación en 1864, dicha Oficina había comenzado a recolectar estadísticas sobre estos temas, no lo hacía en forma sistemática y no era publicada excepto como cuadros estadísticos aislados en la **Gaceta Oficial** o en los Informes Anuales y Memorias ministeriales. Los resúmenes de los datos de comercio exterior, publicados para 1883-1893 y 1883-1910 (13) son particularmente útiles.

Datos (no siempre completos), anteriores a 1883, pueden obtenerse en las Memorias de la Secretaría de Hacienda o de Guerra y Marina. En estos se basaron, por ejemplo, series como las que publicó Soley y Guell (14), en relación a la exportación de café a partir de 1855. Dichas Memorias pueden hallarse en su mayoría en las bibliotecas Nacional, de la Asamblea Legislativa y del Banco Central.

El tercer trabajo establece precisamente como punto de partida, el año 1883, debido a que en dicha fecha inició la publicación de datos la ONE. Este es la tesis de Román Trigo (15). Se analiza en ésta en detalle el movimiento comercial y marítimo de Costa Rica para el período 1883 a 1930.

Las series estadísticas del siglo XIX a que nos hemos referido, pueden empatarse (guardando los cuidados del caso), con las del siglo XX, utilizando trabajos como los de Albarracín y Pérez (de 1907 a 1946) o el de Bulmer-Thomas (de 1920 a 1984) (16).

Como se ha visto anteriormente, existen dos generadores principales de datos sobre comercio exterior y movimiento marítimo: el país importador y el país exportador. Difícilmente, como lo ha mostrado Morgenstern (17), es posible lograr que estos coincidan, debido a serias deficiencias en la manera como se registran los datos en cada país y a los distintos momentos en que se registran. Esta es una área de investigación que en el campo de historia económica, sería interesante desarrollar para tratar de hacer converger y explicar las diferencias principales entre las estadísticas de exportación registradas por el país y las cifras de importaciones de Costa Rica registradas en los países destinatarios. Algo similar, aunque más difícil, al menos para el siglo XIX, sería tratar de comparar las cifras de exportación de países europeos

y los EEUU, con las cifras de importación de Costa Rica. Las fuentes externas, por lo menos para EEUU y Gran Bretaña están identificadas (18). Sólo el diseño e implementación de proyectos en este campo esperan.

En relación con las cifras de comercio exterior y movimiento marítimo del siglo XIX, hace falta un último comentario, y este se refiere a la disponibilidad de información similar, que podría utilizarse para hacer análisis comparativos entre países, sobre la evolución de sus respectivas cifras de comercio exterior y movimiento marítimo. Primero, respecto a la región centroamericana, los trabajos existentes (ver notas 2 y 7 para los principales), están referidos por lo general al total de exportaciones e importaciones, aunque ocasionalmente desglosan un producto importante (añil, cochinilla, café). Con la excepción de Schoonover, por lo general se ignora el tema de movimiento marítimo en estos trabajos. No se conoce en detalle quiénes ni cómo se transportaban los bienes del comercio exterior de Centroamérica.

Para el caso de países vecinos, sólo se ha identificado un trabajo para México, que detalla a nivel similar al expuesto aquí, las estadísticas tanto de comercio exterior como especialmente de movimiento marítimo. El mencionado estudio, elaborado por Herrera (1980) (19), aunque cubre sólo algunos años del período 1821-1875, podría servir para establecer comparaciones en el movimiento marítimo de México y de Costa Rica y Centroamérica. La posibilidad de realizar estudios comparativos, con equipos de distintos países participando, debe ser evaluada y si encontrada factible, llevada adelante.

NOTAS:

(1) León (en prensa), op. cit.

(2) Schoonover, T. y E. Schoonover (1989, 1990 y 1991), op. cit.

(3) Schoonover, op. cit. Vol. 15:1, Cuadro 20.

(4) **Gaceta Oficial**, 23-6-1875.

(5) Comparar con León, op. cit. Cuadro 4 del Apéndice Estadístico.

(6) León op. cit. Cuadro 3-3. Basado en documentos del Archivo Nacional, Nos. AN HAC 6999 (1833); AN HAC 17469 (1839), AN HAC 9116 (1841), AN HAC 9326 y 10780 (1842).

(7) Así al comparar los datos de Schoonover con los de autores que han recopilado datos de comercio exterior de otros países de la Región, se encuentran diferencias -aunque no muy importantes-. Puede compararse Schoonover por ejemplo, con: (a) Lois, Telésforo. (1877). **Comercio de Centroamérica. Su Importancia**, recogido parcialmente en Dutrenit, Silvia, **El Salvador**, Textos de la Historia de Centroamérica y el Caribe. Ed. Nueva Imagen. México. D.F. (1989); (b) Rubio Sánchez, Manuel.(1977) "Historia del comercio de café en Guatemala. Siglos XVIII y XIX", en **Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala**, Tres partes: Tomos L, LI y LII (1977-1979); (c) McCreery, David (1981). **Desarrollo Económico y Política Nacional**, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, también sobre el caso de Guatemala; y (d) Lanuza, Alberto (1983). "La formación del Estado Nacional en Nicaragua: Las bases económicas, comerciales y financieras entre 1821-1873", en **Economía y Sociedad en la construcción del Estado en Nicaragua**. ICAP. San José.

(8) Naylor, Robert (1988). **Influencia británica en el comercio centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia (1821-1851)**. Centro Regional de Investigaciones de Mesoamérica, Serie Monográfica 3. Antigua, Guatemala.

(9) Obregón, Clotilde (1982). "Inicio del comercio británico en Costa Rica", en **Revista de Ciencias Sociales**. 24.

(10) Quesada Monge, Rodrigo (1985). "El comercio entre Gran Bretaña y América Central (1851-1915)", en **Anuario de Estudios Centroamericanos**, Vol 11:2.

(11) Hernández Alarcón, Eduardo (1977). "Comercio y dependencia en Costa Rica durante los años 1880-1890". en **Anuario de Estudios Centroamericanos**. Vol 3.

(12) Murillo, Hugo (1987). "Las Relaciones comerciales entre Costa Rica y los Estados Unidos a través de los informes consulares, 1880-1901", en **Anuario de Estudios Centroamericanos**, Vol. 13:2.

(13) Costa Rica, Departamento Nacional de Estadística (1896). **Resúmenes Estadísticos. III Sección Comercial 1883-1893.** Imprenta Nacional. San José; y Oficina Nacional de Estadística (1912). **Resúmenes Estadísticos. Años 1883-1910. Comercio Agricultura, Industria.** Imprenta Nacional. San José.

(14) Román Trigo, Ana (1978). "El comercio exterior de Costa Rica (1883-1930)". Tesis Universidad de Costa Rica

(15) Soley y Guell, Tomás (1926) . **Historia Monetaria de Costa Rica.** Imprenta Nacional. San José. Página 283. Esta serie fue luego ampliada en: Lloyd Jones, Chester (1940). **La República de Costa Rica y la Civilización en el Caribe.** Editorial Borrásé, San José. Página 67.

(16) Albarracín, Patricia y Pérez Brignoli, Hector (1977). "Estadísticas del comercio exterior de Costa Rica (1907-1946)" Avance de Investigación. Proyecto de Historia Social y Económica de Costa Rica 1821-1945, Universidad de Costa Rica-Universidad Nacional; y Bulmer-Thomas, Victor (1987). **The Political Economy of Central America since 1920.** Cambridge.

(17) Morgenstern, Oscar (1970). **Sobre la Exactitud de las Observaciones Económicas.** Editorial Tecnos. Madrid. Capítulo XI.

(18) Peters, Gertrude (1979). "Fuentes para el estudio del comercio de los EEUU con Costa Rica: Siglos XIX y XX", en **Revista de Historia**, IV. No 8; y Naylor, Robert (1982). "Documentos sobre Centroamérica en los archivos de Gran Bretaña", en **Mesoamérica**, 3:4.

(19) Herrera Canales, Ines (1980). **Estadística del Comercio Exterior de Mexico (1821-1875).** Instituto de Antropología e Historia. No. 87 Colección Científica Fuentes (Historia Económica). Mexico D.F.

Capítulo III

EL USO DE DATOS DE MOVIMIENTO MARITIMO PARA ANALIZAR LAS OPERACIONES DE UNA EMPRESA NAVIERA DE LA EPOCA

Los datos del movimiento marítimo pueden ser utilizados tanto para conocer el origen y destino del comercio exterior del país, como también para hacer estudios sobre el funcionamiento y trayectoria de las empresas navieras y mercantiles que participan de dicho comercio.

En este Capítulo, se hace uso de dicha información para profundizar en el conocimiento de las operaciones navieras de la empresa William Le Lacheur & Son, en el período 1837 a 1886, cuando estuvo íntimamente ligada al desarrollo del comercio exterior de Costa Rica.

En el capítulo se enfocarán tres aspectos principales: (a) mostrar la utilidad de los datos de movimiento marítimo para el caso específico indicado, caracterizando en detalle las operaciones de transporte conocidas hasta ahora sólo parcialmente de la empresa, así como indicando cómo dicha información generó información adicional no conocida sobre las actividades de la empresa; (b) establecer las características técnicas de las naves utilizadas; y (c) poner en evidencia la rentabilidad de la empresa en el transporte del café de Costa Rica durante medio siglo de funcionamiento.

1. William Le Lacheur & Son en los registros del movimiento marítimo de Costa Rica y del exterior

Las fuentes de información son las mismas analizadas en el Capítulo II. Las principales utilizadas aquí fueron: (a) a nivel del país tres fueron las fuentes, primero, documentos de gobierno que se ubican en el Archivo Nacional, segundo los anuncios de llegadas y salidas de naves que aparecían en las publicaciones periódicas de la época, destacando **La Gaceta**, el periódico oficial como la fuente más sistemática; y por último, algunos estudios que hacen referencia a las actividades de la empresa en cuestión; y (b) a nivel de información del exterior, algunos números del **Lloyds List**, y especialmente del **Lloyds Register of Shipping**, ambas publicaciones especializadas en asuntos marítimos.

Los datos obtenidos de estas fuentes permitieron reconstruir la historia del movimiento de los buques de Le Lacheur, indicando para cada nave la fecha de entrada y salida del puerto de Puntarenas. Pero no sólo esto. Permitieron establecer además: la carga transportada de exportación, así como algún detalle de lo importado; el consignatario de la nave; los días de viaje tomados hasta llegar a Puntarenas, e incluso conocer las escalas de cada nave y por tanto los itinerarios seguidos por la empresa; el número de tripulantes y los capitanes a cuyo mando estuvieron las naves; y en ciertos casos, incidentes que tuvieron los buques.

Por la importancia que llegó a tener la empresa Le Lacheur, esta y sus naves recibieron abundante atención en el país. Sin embargo, los primeros datos concretos sobre el número, nombre y características técnicas de las naves, sólo se publicaron hacia 1933 (1). Estos, una vez confrontados con los datos de movimiento marítimo y los registros de naves, como se hace referencia más abajo, se encontró que fueron incompletos y que en algunos casos contenían información técnica errada. La información así mejorada y ampliada, viene a justificar la necesidad de este tipo de análisis.

Los documentos de los despachos de Hacienda y Guerra y Marina para 1839 a 1842 y luego periódicos a partir del **Mentor Costarricense** (1842-1846), **Paz y Progreso** (1847- 48) y **La Gaceta** (bajo varios nombres de 1850 en adelante), permitieron elaborar los registros de las naves de la empresa que se presentan abajo.

Es de notar que al inicio de la investigación, se aceptó como correcto que las naves de Le Lacheur habían sido sólo las doce que había identificado Gonzalez Flores en su señalamiento inicial de 1933. Revisando los números del **Lloyd's Register** (3) entre 1833 y 1883, se pudieron individualizar dos naves adicionales de Le Lacheur. Así, una revisión detallada de los documentos históricos permitió individuar que la primera presencia de Le Lacheur se produjo hacia 1839, cuando primero aparece registrada la nave **Halcyon**, que por medio del **Lloyd's Register**, se identificó como de copropiedad de Le Lacheur. Una segunda nave que resultó propiedad de la empresa, fue el **República**, activa entre 1866 y 1869. Además, analizando la información, se llegó a concluir que Le Lacheur también trabajó asociado en los primeros años con otros empresario naviero de Guernsey, de apellido Domaille, propietario de dos naves la **Sir Thomas Mansell** y la **Queen of the Isles**, que entre 1844 y 1850 realizaron viajes anuales a Costa Rica, para llevar café a Inglaterra.

Un tópico no investigado pero que podría producir nuevos resultados interesantes, es el de las relaciones entre familias de empresarios navieros y comerciantes de Guernsey, la pequeña isla en el Canal de la Mancha de donde ree nativo Le Lacheur. La información fragmentaria sobre William Le Lacheur indica que aparte de la relación comercial que sostuvo con Domaille, tuvo otras con Le Page (co-dueño del **Halcyon**), y fue casado con una Le Messurier, pariente sin duda de uno de sus capitanes.

2. Características técnicas de las naves empleadas

En el transcurso de las cinco décadas en que sirvió en la ruta Londres-Puntarenas-Londres, la empresa contó con catorce naves propias y dos adicionales de Domaille, empresario de Guernsey soció por unos años de Le Lacheur. Una somera descripción de estas naves se incluye abajo, indicando las características de cada una, su período de servicio, sus capitanes y otros datos relevantes. El Cuadro III-1 resume las principales características.

Es importante anotar algunas diferencias importantes entre las primeras naves de Le Lacheur y las de períodos posteriores. Ello fue consecuencia de la evolución que ocurrió en la construcción de naves de vela en el período 1840-1870, así como por cambios en las necesidades de la propia empresa.

Las primeras cinco naves corresponden al tipo de buques mercantes de tamaño pequeño a mediano de las primeras tres décadas del siglo XIX, construidos para llevar carga a largas distancias, pero que no eran particularmente veloces. Tres de las naves fueron goletas, una cuarta fue un bergantín y la quinta fue una barca, con tonelajes de registro desde 59 hasta 234 toneladas. Entre éstas se incluyen a las naves de Domaille, el empresario asociado a Le Lacheur entre aproximadamente 1844 y 1849.

Un segundo grupo de cinco naves, todas construidas para la empresa entre 1850 y 1854, fueron mucho más homogéneas. Cuatro fueron barcas de unas 300 a 400 toneladas de registro y el cuarto un bergantín de cerca de 220 toneladas. Estas naves fueron fabricadas considerando que una mayor capacidad era necesaria para transportar económicamente el café y que además, fueran más veloces, para que el tiempo de transporte fuera más reducido. En términos generales no fueron naves con características excepcionales para su época.

Fue en con tercer conjunto de naves, siete en total construidas entre 1861 y 1869, que la empresa obtuvo finalmente naves con características ideales para enfrentar la ruta servida. De dichos buques, cuatro fueron fragatas, dos fueron barcas y el séptimo fue un bergantín. En tamaño, fueron mucho más grandes que sus antecesores, alcanzando un tonelaje medio de 550 toneladas de registro.

Las tres últimas fragatas construidas, fueron hechas con las técnicas más avanzadas de su época, siendo fabricadas con una estructura combinada de madera y hierro ("composite") y forradas en madera. Todas fueron diseñadas para alcanzar una velocidad superior al promedio y recibieron la denominación de "coffee clippers", que indica que estaban consideradas entre la élite de los veleros de la época. (4) Los famosos "tea clippers", fueron los veloces barcos que habían ganado un gran renombre transportando té en la ruta de China a Europa. El hecho de que casi todas estas naves sirvieron el total de su vida útil (15 a 20 años) en la ruta Puntarenas-Londres, indica que fueron excelentemente construidas y mantenidas. Esto es reafirmado por la alta clasificación que siempre le otorgó la entidad aseguradora marina Lloyds a las naves de Le Lacheur.

En síntesis, la empresa realizó una fuerte inversión en naves de buenas características navieras, que se vió recompensada ampliamente por el uso que se les dió a los buques a lo largo de cuatro décadas. La empresa no sufrió pérdidas de naves (incidente bastante frecuente en la peligrosa ruta del Cabo de Hornos), tanto por la buena calidad de estas como por su buen manejo. Es notable que durante el período total, en las 14 naves, la empresa sólo utilizó unos 16 capitanes, lo que indica un alto grado de estabilidad de este personal, contribuyendo ello a la buena operación del servicio y a su seguridad.

3. Relación detallada del movimiento de las naves de Le Lacheur

3.1 Goleta Halcyon (1837)

Esta nave no aparece en las listas conocidas de buques pertenecientes a Le Lacheur. Sin embargo, esta goleta construida en Guernsey en 1837, propiedad de W. Le Lacheur y T. Le Page, fue la primera nave de la empresa que visitó Costa Rica, llegando inicialmente en 1839. En esa ocasión, salió

cargada con 2397 qq de café y con cueros. Esta probablemente fue la primera relación de la empresa con la exportación de café de Costa Rica, y no como se ha sostenido tradicionalmente, con la exportación en el **Monarch** en 1843. Con esta última fue que se inició el transporte regular y directo de café a Inglaterra, pero le correspondió al **Halcyon**, el primer embarque de café de la empresa, enviado por E. Wallerstein y G. Steipel.

Esta goleta tenía una capacidad de 138 toneladas de registro (1840), luego modificada a 151 toneladas (1851). En términos de capacidad real de carga, llevó 148 toneladas de café en 1846. No se le conocen tiempos de duración de los viajes realizados. Sólo hizo 7 travesías conocidas, en la ruta Inglaterra-Costa Rica, entre los años de 1839 y 1851. La **Halcyon** fue vendida a Domaille, empresa de Guernsey asociada Le Lacheur en 1851.

Obregón (1982), menciona una entrada del **Halcyon** en 1841, con carga desde Londres y consignado a G. Steipel. Existió entonces un vínculo entre Steipel y Le Lacheur desde fecha temprana, pues como se mencionó anteriormente ya en 1839 se había hecho una exportación de Steipel, y en la primera exportación regular hecha por La Lecheur en 1843, aparece un cargamento perteneciente a Steipel.

Los viajes registrados del **Halcyon** fueron:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Valparaiso?					
Puntarenas					
Puntarenas	(entró 2 veces)	?/?/39			2397 qq café, cueros
Londres					
Puntarenas	?/?/41				merc. ext./Steipel
Barn?					
Valparaiso				W. Allez	
Puntarenas	15/6/46			W. Allez	3 bultos /Le Lacheur
Puntarenas		25/6/46		W. Allez	3428 qq café
Londres					
		No vino en 1847			
Guernsey				W. Allez?	
Puntarenas	22/3/48			W. Allez?	Mercadería Extranj.
Puntarenas		17/4/48		W. Allez?	Con café
Guernsey					
Guernsey				W. Allez	
Puntarenas	17/3/49			W. Allez	En lastre
Puntarenas		7/4/49		W. Allez	Con café
Guernsey					

Guernsey			W. Allez?	
Puntarenas	12/3/50		W. Allez?	Mercadería extranj.
Puntarenas		5/4/50	W. Allez?	Con café
Guernsey				
Londres				
Puntarenas	8/5/51		W. Allez?	Mercadería extranj.
Puntarenas		20/5/51	W. Allez?	Con café

3.2 Barca Monarch (1841)

Esta barca es la más conocida de las naves de Le Lacheur, pues fue con ésta con la cual el capitán inició su servicio marítimo regular con Costa Rica. (5) Medía 234 toneladas de registro (medida que no indicaba la capacidad de carga real, sino una medida establecida para pagar los derechos del navío), y fue construida en 1841 en la Isla de Guernsey.

Su primer viaje a la costa del Pacífico de América Central, lo realizó al puerto de Realejo en 1842. A partir de ese viaje, realizó una travesía cada año entre 1843 y 1852, en la ruta Londres-Puntarenas-Londres. Usualmente la nave partía de Inglaterra en diciembre o enero, para voltear el Cabo de Hornos durante el verano austral, arribando a Puntarenas en marzo o abril. El retorno lo emprendía en abril o mayo, después de dos y cuatro semanas en Puntarenas, cargando café, llegando a Londres entre agosto y setiembre.

Los viajes conocidos del **Monarch** a Costa Rica fueron:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres ?				W. Le Lacheur	
Realejo		?/4/42		W. Le Lacheur	
Londres	22/9/42			W. Le Lacheur	añil
Londres		28/9/42		W. Le Lacheur	
Pernambuco				W. Le Lacheur	
Valparaíso		2/3/43		W. Le Lacheur	azúcar
Puntarenas		?/6/43		W. Le Lacheur	
Londres	10/10/43			W. Le Lacheur	5505 qq café
Londres		8/11/43		T. Le Page	
Puntarenas	16/4/44				
Puntarenas		30/4/44		T. Le Page	5250 qq café
Londres					
Londres					

Puntarenas	29/3/45		T. Le Page	Lastre + \$ 35 700
Puntarenas	9/5/45		T. Le Page	5599 qq café
Londres				
Valparaiso				
Puntarenas	18/4/46		J. Le Mesurier	5 bultos
Puntarenas	1/5/46		J. Le Mesurier	5167 qq café
Londres				
Londres				
Puntarenas				
Puntarenas	27/4/47			Café
Londres				
Londres				
Puntarenas	13/3/48			En lastre
Puntarenas	6/5/48			Café
Londres				
Londres				
Puntarenas	19/3/49		E. Andrews	Mercaderias
Puntarenas	7/4/49		E. Andrews	Café
Londres				
Guernsey				
Puntarenas	4/3/50	137 días	W. Allez	Mercaderias
Puntarenas			W. Allez	Café
Londres				
Londres				
Puntarenas	13/3/51		W. Allez?	Mercaderias
Puntarenas	7/4/51		W. Allez?	Café
Londres				
Londres				
Puntarenas	18/3/52		W. Allez	Mercaderias
Puntarenas	25/4/52		W. Allez	Café

—

La nave era de tres mástiles, todos con velas cuadradas y tenía una capacidad de carga de unos 5 600 quintales de café (cerca de 250 toneladas métricas). Su aparejo fue cambiado al de bergantín en 1848.

El único tiempo de travesía conocido del **Monarch** fue de 137 días desde Londres, el cual no es muy rápido. Tuvo varios capitanes, entre los cuales William Le Lacheur (1841-43), Thomas Le Page (1844-45), J. Le Mesurier (1846-47?), E. Andrews (1848?-49) y W. Allez (1850-52).

El **Monarch** se mantuvo en el **Lloyds Register** bajo el nombre de Le Lacheur hasta 1852, pero sin clasificación, ya que la categoría recibida de 8-A1 en 1842, venció en 1850. Después de 1852, desapareció del **Lloyds Register**, lo que indicaría que probablemente fue vendido en ese año.

3.3 Goleta Sir Thomas Mansell (1841)

Esta pequeña goleta de 59 toneladas de registro, construida en Guernsey, no perteneció a Le Lacheur, sino a su socio Domaille. De hecho, sólo un viaje hizo y luego no volvió a Costa Rica. La goleta continuó operando bajo Domaille, al menos hasta 1851, transportando fruta y otros productos entre Málaga y Guernsey. El **Sir Thomas** era una goleta de bajo tonelaje y no debió ser muy satisfactoria para el transporte de café desde Puntarenas hasta Europa, ni por el volumen de carga ni por su capacidad de navegación alrededor del Cabo. En su único viaje, llegó de Inglaterra el 16 de abril de 1844, e inició el retorno el 30 de ese mes, transportando 72 toneladas métricas de café.

3.4 Bergantín Queen of the Isles -Reina de las Islas-(1842?)

Esta nave propiedad de Domaille, socio de Le Lacheur viajó entre 1845 y 1850. Su capacidad de acarreo era de 190 toneladas.

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Guernsey			120 días	H.Domaille	SGF
Puntarenas	18/3/45	8/4/45		H.Domaille	4800 qq café
Londres					
Buenavista?			98 días	H.Domaille	1579b. merc. ext.
Puntarenas	22/1/46	26/3/46		H.Domaille	4879 qq café
Inglaterra					
Puntarenas	?/?/47	26/2/47			
Liverpool					
Guernsey				H.Domaille	Merc. ext
Puntarenas	13/1/48	26/3/48		H.Domaille	Café, concha, cuero
Guernsey					
		No vino en 1849			
Panamá					Lastre
Puntarenas	29/4/50	9/5/50			Café
Guernsey					

3.5 Goleta Lavinia (1840)

Esta goleta mediana fue construida en Guernsey y perteneció a Le Lacheur desde tiempo antes de iniciar los viajes de comercio con Costa Rica. El buque era del porte de 111 toneladas según el **Lloyds Register** de 1844 y así aparece en las estadísticas nacionales de entradas y salidas de naves

para 1845. Cierta confusión se genera porque la nave fue posteriormente sometida a una remeida de su capacidad, asignándosele entonces un porte de 157 toneladas con el cual aparece en el **Lloyds Register** de 1851. Considerando la carga de café transportada (115 toneladas en 1845 y 1846), una capacidad de 111 toneladas, parece ser más realista. No fue una nave rápida, pues duró 145 días de Inglaterra a Puntarenas en 1846.

El **Lavinia** llegó por primera vez en diciembre de 1844, haciendo cinco viajes entre Inglaterra y Costa Rica en los seis años siguientes. Después de 1850 no regresó, siendo sustituido por el **Costa Rica**. En sus varios viajes al país fue siempre comandado por el capitán John Le Lacheur. En 1851 fue vendida a Mansell de Guernsey, que la operó entre esa isla y el Pacífico.

Las travesías del **Lavinia** se indican en el cuadro siguiente:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres?					
Puntarenas	?/12/44			J. Le Lacheur	
Puntarenas		20/2/45		J. Le Lacheur	2532 qq café
Londres					
Guernsey					
Puntarenas	18/1/46		145 días	J. Le Lacheur	1217 bultos
mercad.					
Puntarenas		2/3/46		J. Le Lacheur	2535 qq café
Londres					
			En 1847 no vino		
Guernsey				J. Le Lacheur	
Puntarenas	12/5/48			J. Le Lacheur	En lastre
Puntarenas		29/5/48		J. Le Lacheur	Con café
Londres					
Guernsey					
Puntarenas	15/3/49			J. Le Lacheur	En lastre
Puntarenas		1/5/49		J. Le Lacheur	Con café
Londres					
Panamá				J. Le Lacheur	
Puntarenas	1/4/50			J. Le Lacheur	Pasajeros
Puntarenas		19/4/50		J. Le Lacheur	Con café
Guernsey					

3.6 Barca Costa Rica (1850)

El éxito del comercio del café para la empresa, lo refleja el nombre de esta nave botada en 1850 . De 299 toneladas de registro, fue una barca de tres palos con velas cuadradas, construida en Guernsey. Sus dimensiones fueron 32 metros (106 pies) de eslora, 6.8 metros (22.6 pies) de manga y 4.7 metros (15.6 pies) de calado respectivamente. A esta barca, Lloyds le otorgó la clasificación de 8 A-1, o sea de primera categoría durante 8 años. Los viajes realizados por el **Costa Rica** fueron:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Guernsey				E. Andrews	
Puntarenas	31/12/50			E. Andrews	Mercadería extranj.
Puntarenas		6/3/51		E. Andrews	Con café
Londres					
Londres?					
Puntarenas	?/4/52			E. Andrews	
Puntarenas		11/11/52		E. Andrews	Con café
Londres					
Puntarenas	?				
Puntarenas		17/3/53		E. Andrews	Con Café
Londres					
Londres					
Puntarenas	?/1/54				
Puntarenas		?		E. Andrews	Con café
Londres					
Londres					
Nueva York					
Puntarenas	25/3/55			J.Le Messurier	Merc. ext. tabaco
Puntarenas		22/4/55		J.Le Messurier	Con café
Londres					
Londres			118 días	J.LeMessurier	
Puntarenas	9/2/56			J.LeMessurier	Merc. extranj.
Puntarenas		?		J.Le Messurier	Con café
Londres?					
Londres			129 días	J.LeMessurier	
Puntarenas	16/2/57			J.LeMessurier	Merc. extranj.
Puntarenas		18/3/57		J.LeMessurier	Con café
Londres					
Londres			119 días	J.LeMessurier	
Puntarenas	19/2/58			J.LeMessurier	Merc. extranj.
Puntarenas		?		J.LeMessurier	Con café
Londres?					
La Unión				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	10/3/59			J.H.LeVesconte	Merc. extranj.
Puntarenas		30/4/59		J.H.LeVesconte	Con café
Londres					
Londres				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	3/3/60			J.H.LeVesconte	Merc. extranj.

La **Costa Rica** realizó en forma regular el recorrido Londres-Puntarenas-Londres, entre 1850 y 1860. En estos once años, el promedio de sus travesías fue de 122 días en dirección oeste, lo cual es sustancialmente mejor que los tiempos conocidos del **Monarch** y del **Lavinia**.

El nombre **Costa Rica**, fue compartido con otras naves incluyendo otra de Le Lacheur, el **Costa Rica Packet**, así como con una barca francesa del mismo nombre, que visitó Puntarenas regularmente entre 1865 y 1873, transportando café a Burdeos.

La barca fue comandada por tres capitanes: E. Andrews (1850-54), J. Le Messurier (1855-58) y finalmente J. H. Le Vesconte (1859-60). Aunque no regresó después de 1860 cuando fue vendida por la empresa, la nave siguió navegando, por muchos años más con el mismo nombre. En 1866 era propiedad de A. Thompson y B. Lyon de Londres, que posteriormente la vendieron a navieros suecos, que todavía mantenían la nave en operación en 1883, según el **Lloyds Register**.

3.7 Bergantín Esperanza (1851)

Fue el segundo buque de la nueva serie de barcos que construyó Le Lacheur en la década de 1850. Era un bergantín de 219 toneladas de registro, construido en Guernsey, y ciertamente fabricado con materiales de primera clase, pues recibió una clasificación de 13 A-1 de Lloyd's. Realizó su primer viaje entre Inglaterra y Puntarenas en 1852, bajo el mando del capitán John Le Lacheur, quien hizo un segundo viaje y luego pasó a manos del capitán William Allez, quien con sólo una interrupción lo condujo hasta 1860 o 1861.

Los viajes realizados por el **Esperanza** se indican en la página siguiente.

El **Esperanza** desempeñó un papel en la historia nacional, pues fue éste el buque que trajo en 1855 la artillería y municiones que luego fueron de gran utilidad para la Campaña de 1856. El bergantín entró a Puntarenas, el 9 de enero de 1855 con dos baterías de campaña y dos cañones mayores

de sitio. Poco después, el 15 de febrero, llegó la barca **América** a Puntarenas, cargada con el resto del armamento pedido a Inglaterra por el Gobierno de Costa Rica.

La nave fue vendida en 1861 a J. Sebire, constructor y empresario marino de Guernsey. Bajo este dueño, el **Esperanza** continuó navegando al menos hasta 1866 en la ruta entre Liverpool y las Islas Malvinas (Falklands).

3.8 Barca América (1853)

Esta nave fue construida en Guernsey en 1853. Para efectos de registro, su capacidad era de 392 toneladas, siendo este el mayor buque que había construido Le Lacheur a esa fecha. Tenía tres mástiles, con velas cuadradas en el mayor y en el trinquete y vela de cangreja en el mástil de mesana. En sus bodegas transportaba hasta 10.600 quintales de café (unas 482 toneladas métricas).

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres			120 días	J.LeLacheur	
Puntarenas	16/2/52			J.LeLacheur	Mercadería extranj.
Puntarenas		15/3/52		J.LeLacheur	Con café
Londres					
Londres?				J.LeLacheur?	
Puntarenas	?/2/53			J.LeLacheur?	
Puntarenas		?/?/53		J.LeLacheur?	
Londres					
Londres				W. Allez?	
Puntarenas	?/?/54			W. Allez?	
Puntarenas		?/?/54		W. Allez?	
Londres					
Londres				W. Allez	
Puntarenas	9/1/55			W. Allez	Mercad. armamento
Puntarenas		?/?/55		W. Allez	Con café ?
Londres					
Londres				W. Allez	
Puntarenas	10/3/56			W.Allez	Mercadería extranj.
Puntarenas		11/4/56		W.Allez	Con café
Londres					
Londres			131 días	W. Allez	
Puntarenas	11/3/57			W. Allez	Mercadería extranj.
Puntarenas		?/?/57		W. Allez	Con café?
Londres					

en 1858 no vino a CostaRica

Londres			J.Robertson	
Guatemala			J.Robertson	Carbón
Puntarenas	22/2/59		J.Robertson	Con Café?
Puntarenas		?/3/59		
Londres				
Londres			W.Allez	
Puntarenas	23/3/60		W.Allez	Lastre
Puntarenas		?/4/60	W.Allez	Con café ?
Londres				

Faltan datos para 1861

Su construcción debió hacerse con materiales un poco inferiores a los del **Esperanza**, pues su clasificación de LLOYD'S fue sólo de 10 A-1. En todo caso, el **América** se desempeñó satisfactoriamente en los once años durante los cuales realizó la travesía Inglaterra-Puntarenas-Inglaterra. En relación con el **Esperanza**, el **América** resultó ser un velero más veloz, con un promedio de unos 120 días en la travesía hacia el oeste, es decir de Londres a Puntarenas, mientras que el tiempo promedio del primero fue de 126 días.

El buque sin embargo, no siempre tuvo suerte, pues en el viaje que hizo de Inglaterra a Puntarenas en 1858, murió a bordo su capitán, John Le Lacheur. Este había tomado la nave cuando estaba recién construida y la comandó en cinco viajes, pereciendo en el último, antes de llegar a Puntarenas. El resto del quinto viaje fue completado por el piloto J. H. LeVesconte. Al capitán Le Lacheur, le sucedió durante dos viajes el capitán J. Le Messurier, que antes estuvo a cargo del **Costa Rica**. Posteriormente, la nave fue comandada por el capitán J.H. Le Vesconte por dos o tres viajes y por último tuvo como capitán a H.G. Le Lacheur. Los viajes realizados a Costa Rica por la **América** fueron:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres				J.LeLacheur	
Puntarenas	?/?/54			J.LeLacheur	?
Puntarenas		?/?/54		J.LeLacheur	
Londres					
Londres				J.LeLacheur	
Puntarenas	15/2/55			J.LeLacheur	Merc.
ex+armamento					
Puntarenas		23/3/55		J.LeLacheur	Con café
Londres					

Londres				J.LeLacheur	
Puntarenas	21/1/56			J.LeLacheur	Mercadería extranj.
Puntarenas	??/56			J.LeLacheur	Con café?
Londres					
Londres				J.LeLacheur	
Puntarenas	26/13/56		103 días	J.LeLacheur	Mercadería extranj.
Puntarenas	3/3/57			J.LeLacheur	Con café
Londres					
Londres				J.LeLacheur +	
Puntarenas	27/1/58			J.H.LeVescont	Mercadería extranj.
Puntarenas	??/58			J.H.LeVescont	Con café?
Londres					
Londres				J.LeMessurier	
Puntarenas	15/1/59		129 días	J.LeMessurier	Mercadería surtida
Puntarenas	??/59			J.Le Messurier	Con café?
Londres					
Londres				J.LeMessurier	
Puntarenas	22/1/60			J.LeMesuurier	Mercadería extranj.
Puntarenas	29/2/60			J.LeMessurier	Con café
Londres					
			Faltan datos de 1861		
Londres				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	4/1/62			J.H.LeVesconte	Mercadería
extranj.					
Puntarenas	12/4/62			J.H.LeVesconte	8500 sacos de
café					
Londres					
Londres			111 días	J.H.LeVesconte	
Puntarenas	16/1/63			J.H.LeVesconte	Mercadería
extranj.					
Puntarenas	??/63			J.H.LeVesconte	Con café?
Londres					
Londres			129 días	H.G.LeLacheur	
Puntarenas	29/2/64			H.G.LeLacheur	Mercadería extranj.
Puntarenas	7/4/64			H.G.LeLacheur	Con Café?
Londres					

Al llegar al final de su vida útil, el **América** fue vendido en 1864 por Le Lacheur a la empresa Hayward de Bristol, que destinó la nave a la ruta Glasgow-Indias Occidentales, donde se mantuvo al menos hasta 1866, según el **Lloyds Register**.

3.9 Barca Times (1854)

Esta nave realizó la travesía Londres-Puntarenas-Londres en forma regular durante doce años. Su primer comandante fue el capitán E. Andrews,

que antes había estado a cargo del **Costa Rica**. En el **Times**, Andrews hizo siete viajes, siendo sucedido primero por W. Allez para una travesía, y luego por el capitán W.C. Jones.

Con esta nave construida en 1854 en Guernsey, Le Lacheur buscó un barco de menor porte que el **América**, posiblemente por considerar difícil cargar completamente cuatro veleros con café de Costa Rica. De hecho en el año 1863, el **Times** tuvo que zarpar en lastre de Puntarenas, para buscar carga en San José de Guatemala, dado que no encontró suficiente café para llenar sus bodegas. En varios de sus otros viajes, el buque llevó flete a puertos intermedios antes de proseguir a Puntarenas a cargar café.

Su tonelaje de registro fue de 315 toneladas, pero usualmente cargaba hasta 375 toneladas métricas de café. Recibió una clasificación de 11 A-1 de cobertura de seguro marítima por parte de Lloyd's. Aunque no se conocen detalles de su construcción, la nave posiblemente tenía ciertas características técnicas especiales, pues Lloyd's, además de la categoría asignada ya mencionada, la marcó para revisiones especiales ("special survey"). El hecho que fuera una nave veloz, con un promedio de sólo 114 días en sus travesías en el trayecto hacia el Pacífico, puede estar relacionado con esta clasificación especial.

Un aspecto que llama la atención de este buque es su nombre, que viene a significar "Tiempos". Al contrario del resto de las naves del segundo y tercer grupo de Le Lacheur, que recibieron nombres muy relacionados con la actividad marítima en que se encontraba involucrada la empresa (por ejemplo, se les dió el nombre del país a dos naves, los demás fueron denominados de acuerdo con la "esperanza" del comercio, la república, el continente y cuatro sitios geográficos de Costa Rica, así como el fundador de la empresa). Fue vendido el **Times** al llegar al final de su vida útil, siendo comprado en 1866 por la empresa de J. Sebire de Guernsey, la cual lo destinó a la ruta Londres-Indias Occidentales. El resumen de viajes realizados por el **Times** en el comercio con Costa Rica fue el siguiente:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres				E.Andrews	

Panamá				E.Andrews	
Puntarenas	5/4/55			E.Andrews	Mercadería extranj.
Puntarenas		11/5/55		E. Andrews	Con café
Londres					
Londres			117 dias	E.Andrews	
Puntarenas	8/2/56			E.Andrews	Mercadería extranj.
Puntarenas		?/?/56		E.Andrews	Con café?
Londres					
Londres				E. Andrews	
San Francisco				E. Andrews	
Puntarenas	8/4/57			E. Andrews	Pasaje
Puntarenas		27/4/57		E. Andrews	Con café
Londres					
Londres				E.Andrews	
Guatemala				E.Andrews	
Puntarenas	6/4/58			E.Andrews	Mercad. ropa de
lana					
Puntarenas		?/?/58		E.Andrews	Con café?
Londres					
Londres				E.Andrews	
Puntarenas	6/2/59			E.Andrews	Mercadería extranj.
Puntarenas		30/3/59		E.Andrews	Con café
Londres					
Londres				E.Andrews	
Puntarenas	26/1/60			E.Andrews	Mercadería extranj.
Puntarenas		15/3/60		E. Andrews	Con café
Londres					
			No hay datos para 1861		
Londres				W.Allez	
Puntarenas	?/?/62			W.Allez	Mercad. extranj.?
Puntarenas		9/5/62		W.Allez	Con café
Londres					
Londres			110 dias	W.C.Jones	
Puntarenas	17/2/63			W.C.Jones	Mercadería extranj.
Puntarenas		21/3/63		W.C.Jones	En lastre
Guatemala					
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas	?/?/64			W.C.Jones	Mercad. extranj.?
Puntarenas		3/5/64		W.C.Jones	Con café y concha
Londres					
Londres				W.C.Jones	
Realejo				W.C.Jones	
Puntarenas	30/3/65			W.C.Jones	2706 bult. mercad.
Puntarenas		7/4/65		W.C.Jones	6500 sacos de café
Londres					
Londres				W.C.Jones?	
Quintero (Chile)				W.C.Jones?	
Puntarenas	13/4/66			W.C.Jones?	831 bult. mercad.
Puntarenas		2/5/66		W.C.Jones?	6612 sacos de café
Londres					

3.10 Bergantín Costa Rica Packet (1861)

Con esta nave se inició la construcción de la tercera y última serie de buques de LeLacheur. Fue construido en Guernsey, en el astillero de James Sebire en 1861, como sustituta del **Esperanza** y del **Costa Rica**, cuyas vidas útiles habían concluido. Su nombre se refiere a una larga tradición marítima de llamar "packets" o "paquetes" (como se castellanizó), a barcos rápidos, generalmente aquellos que llevaban correo y otra carga valiosa.

El **Costa Rica Packet**, con sus 531 toneladas de registro, fue un buque mucho más grande que todas las anteriores naves de Le Lacheur. Sus dimensiones eran: 49 metros (162 pies) de eslora, 8.7 metros (28.6 pies) de manga y 5.5 metros (17.7 pies) de calado. La relación entre eslora y manga de cerca de 5.6 a 1, indica gran longitud en relación a la manga (o anchura) de la nave, lo que muestra una preocupación en su diseño por obtener un buque veloz. Para efectos comparativos, el **Costa Rica** de 1850, tenía una relación de sólo 4.7 a 1 entre eslora y manga. El **Costa Rica Packet**, en cambio, fue un fiel reflejo de las prácticas de construcción de Inglaterra a inicios de los sesenta, cuando se buscaba obtener veleros más rápidos y de mayor tamaño, con la finalidad de poder competir en las largas travesías con los nuevos barcos de vapor.

Con su capacidad de cargar hasta 710 toneladas métricas (12 500 sacos) de café, la empresa obtuvo con el **Costa Rica Packet**, un buque con el doble de la capacidad de acarreo del **Esperanza** o del **Costa Rica**. Además era una nave mucho más rápida que aquellas, pues tuvo un promedio de 113 días en las travesías de Londres a Puntarenas, versus 126 y 122 días respectivamente de las otras dos naves.

Los capitanes que tuvieron a su cargo el **Costa Rica Packet**, fueron J. Le Messurier (1861-67); H.G. Le Lacheur (1868); R.K. Pope (1869-73?); y James Cory (1874-1880). En sus últimos años, el buque no hizo viajes todos los años a Costa Rica, desconociéndose sus ulteriores destinos en ese período.

Al enfrentar la empresa de Le Lacheur y Cia. la apertura de la nueva vía por el Atlántico, abierta en 1882 mediante una combinación de ferrocarril y carretera, decidió liquidar la mayoría de sus buques. Cuatro de estos fueron

Puntarenas	13/4/73		R.K.Pope	4883 bult. mercad.
Puntarenas		6/5/73	R.K.Pope	12051 sacos de
café				
Londres				
		No vino en 1874		
Londres			J.Cory	
		110 días		
Puntarenas	9/2/75		J.Cory	10919 bult.
mercad.				
Puntarenas		??/75	J.Cory	12000 sacos de
café				
Londres				
		No vino ni en 1876 ni en 1877		
Londres			J.Cory	
Puntarenas	25/3/78		J.Cory	3757 bult. mercad.
Puntarenas		14/5/78	J.Cory	11701 sacos de
café				
Londres				
Londres			J.Cory	
		120 días		
Puntarenas	25/2/79		J.Cory	Mercadería extranj?
Puntarenas		25/4/79	J.Cory	11701 sacos de
café				
Londres			J.Cory	
		120 días		
Puntarenas	12/2/80		J. Cory	7250 bult. mercad.
Londres		26/3/80	J.Cory	11700 sacos de
café				
		No vino en 1881 - 1882		

—

3.11 Fragata William Le Lacheur (1864)

Terminada en 1864, lleva el nombre del fundador de la empresa, fallecido el año anterior. Construida en Guernsey por James Sebire, esta hermosa fragata de tres mástiles se consideró un verdadero "coffee clipper". MacGregor (4), lo describe como un buque con casco de líneas finas, con altos mástiles, en cada uno de los cuales se cruzaban hasta tres vergas encima de la vela de gabia y la vela mayor. El **Le Lacheur** llevaba entonces cinco velas en cada mástil, alcanzando la cofa del mástil mayor la altura impresionante de más de 40 metros sobre la cubierta principal.

La gran extensión de velas llevadas y su casco alargado, hacían de éste una nave atractiva y veloz. Su coeficiente de tonelaje bajo cubierta de 0.60, era idéntico al de los famosos "clippers" que traían el té de China, como el **Ariel**, el **Sir Lancelot** y **Maitland**. Sus buenas cualidades como velero, se demuestran en que en su primer viaje de retorno de Puntarenas a Londres, hizo la travesía en sólo 97 días. Su promedio general en los viajes del Atlántico al Pacífico, fue de 111 días, pero esto se debe a que en sus años

postreros, los viajes fueron de mayor duración. Considerando los primeros diez años, el promedio de duración de sus viajes fue de tan sólo 100 días.

Contaba con un tonelaje de registro de 573 toneladas netas y sus dimensiones fueron de 50.2 metros (165.8 pies) de eslora, 9.2 metros (30.5 pies) de manga y 5.4 metros (17.7 pies) de calado. En sus bodegas, el **Le Lacheur** pudo cargar hasta 795 toneladas métricas de café, aunque su carga normal fue de cerca de 770 toneladas.

El primer comandante del buque fue J.H. LeVesconte, quien tomó éste recién botado en 1864, y continuó al mando hasta 1869, cuando asumió el mismo puesto en el nuevo **Barranca**. J. Lucas fue el segundo capitán del buque, entre 1870 y 1881, siendo sucedido por J. Cory en el último viaje registrado de la nave a Costa Rica en 1882.

El 21 de enero de 1869, estando el **William Le Lacheur** cargando café en Puntarenas, sufrió una explosión abordo, que causó daños tanto al buque como a la carga. La reparación de la nave motivó que esta saliera con retraso en ese año, partiendo para Londres hasta marzo.

Al liquidar Le Lacheur la mayoría de sus naves en 1883, según el **Lloyds Register**, fue vendido este buque al consorcio de A&J McIntyre y H.C. Reid & Co., de Melbourne, Australia.

La relación de los viajes del **Le Lacheur**, fue la siguiente.

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	?/?/65			J.H.LeVesconte	Mercad. extranj.?
Puntarenas		27/2/65	97 días	J.H.LeVesconte	Con café
Londres					
Londres				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	25/12/65			J.H.LeVesconte	Mercad. extranj.?
Puntarenas		12/3/66		J.H.LeVesconte	14000 sacos de café
Londres					
Londres			100 días	J.H.LeVesconte	
Puntarenas	27/12/66			J.H.LeVesconte	Mercadería
extranj.					
Puntarenas		27/2/67		J.H.LeVesconte	14000 sacos de

café					
Londres					
Londres			103	J.H.LeVesconte	
Puntarenas	26/12/67			J.H.LeVesconte	Mercad. extranj.?
Puntarenas		24/2/68		J.H.LeVesconte	13600 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.H.LeVesconte	
Puntarenas	2/1/69			J.H.LeVesconte	16018 bult.
mercad.					
Puntarenas		?/3/69		J.H.LeVesconte	13500 sacos de
café					
Londres					
			Faltan datos para 1870-1872		
Londres			98 dias	J.Lucas	
Puntarenas	12/1/73			J.Lucas	6518 bult. mercad.
Libertad		2/2/73		J.Lucas	Parte mercad.
Acajutla				J.Lucas	
Puntarenas	21/3/73		5 dias	J.Lucas	1363 bult.
mercade.					
Puntarenas		26/4/73		J.Lucas	13500 sacos de
café					
Londres					
Londres			114 dias	J.Lucas	
Puntarenas	5/1/74			J.Lucas	Mercadería extran.?
Puntarenas		23/3/74		J.Lucas	12500 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.Lucas	
Acapulco			9 dias	J.Lucas	
Puntarenas	19/4/75			J.Lucas	Mercadería extran.?
Puntarenas		15/5/75		J.Lucas	13404 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.Lucas	
Puntarenas	4/3/76			J.Lucas	8569 bult.
mercade.					
Puntarenas		12/5/76		J.Lucas	3920 sacos de
café+					
Burdeos					150 ton. palo
mora+					
Londres			138 dias	J.Lucas	
Puntarenas	13/4/77			J.Lucas	204ton
carbón+bult.					
Puntarenas		9/5/77		J.Lucas	13408 sacos de
café					
Londres					

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
--------	-------	-------	--------	---------	-------

Londres			111 días	J.Lucas		
Puntarenas	16/2/78			J.Lucas	14539	bult.
mercad.						
Puntarenas		8/4/78		J.Lucas	12502	sacos de
café						
Londres						
Londres			123 días	J.Lucas		
Puntarenas	27/1/79			J.Lucas	7165	bult. mercad.
Puntarenas		19/3/79		J.Lucas	12803	sacos de
café						
Londres			120 días	J.Lucas		
Puntarenas	21/1/80			J.Lucas	12799	bult.
mercad.						
Londres		7/3/80		J.Lucas	12813	sacos de
café						
Londres				J.Lucas		
Acajutla			8 días	J.Lucas		
Puntarenas	27/4/81			J.Lucas	En lastre	
Puntarenas		13/5/81		J.Lucas	13001	sacos de
café						
Londres						
Londres			55 días	J.Cory		
Montevideo				J.Cory	100 ton.	de sal
Puntarenas	17/3/82			J.Cory	13007	sacos de
Puntarenas		7/4/82		J.Cory		
café						
Londres						

—

3.12 Barca República (1865)

Esta nave de 385 toneladas de registro, fue construida en Sunderland en 1865 y realizó viajes para la empresa entre Londres y Puntarenas en los años de 1866 a 1869. La barca **República** no se ha incluido en listas anteriores de la empresa, pero formó parte de ésta como lo consigna el **Lloyds Registry**. Por razones desconocidas, la nave fue vendida cuando aún se encontraba relativamente nueva, cambiando su nombre a **Jeanne et Mathilda**, bajo bandera francesa.

Los viajes realizados por el **República** a Costa Rica, fueron:

— Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Jamestown				J.Guiffard	
Puntarenas	12/3/66			J.Guiffard	En lastre
Puntarenas		28/3/66		J.Guiffard	8810 sacos de café
Londres					

Londres				J.Guiffard	
Valparaiso			23 dias	J.Guiffard	
Puntarenas	9/4/67			J.Guiffard	En lastre
Puntarenas		5/5/67		J.Guiffard	9031 sacos de café
Londres					
Londres			112 dias	J.Lucas	
Puntarenas	27/2/68			J.Lucas	Mercad. extranj.?
Puntarenas		?/?/68		J.Lucas	Con café ?
Londres					
Londres				J.Lucas	
Valparaiso			26 dias	J.Lucas	
Puntarenas	8/4/69			J.Lucas	517 bult. mercade.
Puntarenas		7/4/69		J.Lucas	8065 sacos de café
Londres					

—

3. 13 Barca Irazú (1866)

El **Irazú** fue una nave de sólo 327 toneladas de registro, menor al resto de los buques de la empresa, que median entre 500 y 600 toneladas. Su menor tamaño relativo, posiblemente se debió a que se le había proyectado para comerciar con otros productos y puertos. Así, según el **Lloyds Register**, la nave había sido construida para viajar a las Islas Sandwich (hoy Hawai).

Fue construida por James Sebire en Guernsey en 1866 y su aparejo fue el de barca, con vela de cangreja en el mástil de mesana. Tenía una eslora de 40 metros (132 pies), manga de 8 metros (26.3 pies) y calado de 4.4 metros (14.6 pies). Su capacidad de acarreo fue de hasta 440 toneladas de café.

El **Irazú** realizó relativamente pocos viajes a Costa Rica. Su primer travesía de Londres a Puntarenas y retorno la realizó en 1867 al mando del capitán W.C.Jones; luego fue su capitán a J. Giffard hasta 1874 y finalmente el capitán W. Domaille en su último viaje a Puntarenas. Fue vendido a Fenwick & Co. en 1876, quien lo operó desde Londres con el mismo nombre y ésta lo vendió a nuevos dueños de Australia hacia 1883. Sus viajes fueron:

— Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres				W.C.Jones	
Honolulu			35 dias	W.C.Jones	

Puntarenas	6/4/67		W.C.Jones	En lastre
Puntarenas		25/4/67	W.C.Jones	7760 sacos de café
Londres				
Londres			J.Guiffard	
LaLibertad			J.Guiffard	
Puntarenas	7/3/68		J.Guiffard	En lastre?
Puntarenas		24/3/68	J.Guiffard	7646 sacos de café
Londres				
Londres			J.Guiffard	
Honolulu			J.Guiffard	
Puntarenas	7/4/69		J.Guiffard	En lastre?
Puntarenas		21/4/69	J.Guiffard	7603 sacos de café
Londres				
		Hacen falta datos para 1870-1872		
Londres			J.Giffard	
Panamá			J.Giffard	
Puntarenas	6/3/73		J.Giffard	5722 bult.
mercade.				
Puntarenas		31/3/73	J.Giffard	7500 sacos de café
Londres				
Londres			J.Giffard	
Puntarenas	10/1/74		J.Giffard	8017 bult.
mercade.				
Puntarenas		?/?/74	J.Giffard	Con café?
Londres				
Londres			J.Giffard	
Puntarenas	22/3/75		W.Domaille	
mercade.			W.Domaille	3175 bult.
Puntarenas		27/4/75	W.Domaille	7500 sacos de café
Londres				

—

3.14 Fragata Nicoya (1867)

Con el **Nicoya**, se introduce en la flota de Le Lacheur, una nueva nave, construida según las últimas técnicas de la arquitectura naval de la época. El buque fue producto del astillero de Alexander Hall en Aberdeen, Escocia, reconocido por la construcción de navíos veloces de alta calidad, de tipo "clipper". Sin embargo, fue por el tipo de construcción, que se diferenció al **Nicoya** de las naves anteriores de la empresa.

Efectivamente, los arquitectos navales habían realizado pruebas para encontrar la forma de construir un navío más fuerte y que llevara más carga, para un tamaño dado. Si bien se habían ya realizado con casco de hierro buques de guerra como el famoso **Warrior**, para mediados de los años cincuenta, esta técnica no era aún adecuada para naves mercantes debido a

su costo. Por otra parte, la construcción tradicional totalmente de madera, enfrentaba problemas debido a la escasez de materia prima de buena calidad, y a que los cascos de las naves eran pesados y las masivas cuadernas de ese material quitaban espacio para carga en las bodegas.

Los astilleros ingleses, los más adelantados de la época produjeron una solución intermedia interesante. Esta consistía en hacer la estructura (la quilla y las cuadernas) de hierro, impartándole gran solidez al casco, pero a la vez haciéndolo más liviano y relativamente más espacioso interiormente, al reducir el tamaño de los miembros estructurales. La estructura metálica era luego forrada exteriormente con madera, como en las naves tradicionales. Esta solución, una vez resueltos ciertos problemas con la corrosión de los pernos metálicos que unían el forro de madera a la estructura de hierro, fue rápidamente adoptada en la década de los sesenta. (4)

La mayor fortaleza del tipo de construcción compuesta hierro-madera, y la mayor capacidad de carga, sin duda indujeron a los responsables de la empresa Le Lacheur, a encargarse de sus nuevas naves en este sistema. En total tres fragatas de características similares fueron ordenadas a Alexander Hall & Sons. Estas recibieron los números de construcción 252 (el **Nicoya**), 260 (el **Herradura**) y 264 (el **Barranca**), siendo completados respectivamente en 1867, 1868 y 1869. (4)

De acuerdo con información publicada (MacGregor, 1988), dichos navíos le costaron a la empresa entre £. 11 500 y £. 11 900 cada uno. La inversión en los tres fue entonces del orden de unas £. 35 100, o unos \$ 175 500, una cantidad muy sustancial y que demuestra lo rentable que debió haber sido el negocio del transporte de café a Europa en el momento.

Los viajes del **Nicoya** se indican a continuación:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres			120	J.LeMessurier	
Puntarenas	4/2/68			J.LeMessurier	Mercadería extranj.
Puntarenas		12/3/68		J.LeMessurier	13400 sacos de café
Londres					
Londres				W.C.Jones	

Puntarenas	?/3/69			W.C.Jones	Mercad. extranj.?
Puntarenas		7/4/69		W.C.Jones	13200 sacos de
café					
Londres					
			Faltan datos para 1870-72		
Londres			133 dias	W.C.Jones	
Puntarenas	5/3/73			W.C.Jones	27065 bult.
mercad.					
Puntarenas		14/5/73		W.C.Jones	13000 sacos de
café					
Londres					
Londres			98 dias	W.C.Jones	
Puntarenas	6/1/74			W.C.Jones	12338 bult.
mercad.					
Puntarenas		9/4/74		W.C.Jones	11900 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.C.Sampson	
Valparaiso				J.C.Sampson	
Puntarenas	22/3/75		25 dias	J.C.Sampson	Mercadería extranj?
Puntarenas		14/4/75		J.C.Sampson	13002 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.C.Sampson	
Puntarenas	3/2/76			J.C.Sampson	13065 bult.
mercad.					
Puntarenas		10/5/76		J.C.Sampson	6046 s.
café+azucar					
Londres					
Londres				J.C.Sampson	
Puntarenas	18/3/77			J.C.Sampson	1246 bult.
mercade.					
Puntarenas		12/4/77		J.C.Sampson	13000 sacos de
café					
Londres					
Londres			117 dias	J.C.Sampson	
Puntarenas	14/1/78			J.C.Sampson	13075 bult.
mercad.					
Puntarenas		20/3/78		J.C.Sampson	12504 sacos de
café					
Londres					
Londres				J.C.Sampson	
Guatemala			10 dias	J.C.Sampson	
Puntarenas	3/4/79			J.C.Sampson	Mercadería?
Puntarenas		15/5/79		J.C.Sampson	12000 sacos de
café					
Londres					
Londres			120 dias	J.C.Sampson	
Puntarenas	14/3/80			J.C.Sampson	6900 bult.
mercade.					
Puntarenas		??/80		J.C.Sampson	
Londres					

Londres		114 días	J.C.Sampson		
Puntarenas	29/1/81		J.C.Sampson	10367	bult.
mercad.					
Puntarenas		16/3/81	J.C.Sampson	13002	sacos de
café					
Londres					
Londres			J.C.Sampson		
Puntarenas	27/1/82		J.C.Sampson	11088	bult.
mercad.					
Puntarenas		28/2/82	J.C.Sampson	13000	sacos de
café					

El **Nicoya** medía para registro, 593 toneladas, aunque su carga usual de 13 000 sacos equivalía a una capacidad real de unas 740 toneladas métricas. Las dimensiones eran 49 metros (162 pies) de eslora, 9 metros (30 pies) de manga y 5.4 metros (17.7 pies) de calado. Fue una nave rápida, con una duración media en las travesías de Londres a Puntarenas de 115 días. Por la caldad de su construcción, recibió la clasificación de 17 A-1 de parte del **Lloyds Register**.

Los comandantes del **Nicoya** fueron: J. Le Messurier, antes al mando del **Costa Rica**, del **America** y del **Costa Rica Packet**; W.C. Jones, antes del **Times** y del **Irazú**, y finalmente John Clark Sampson, quien fue su capitán a partir de 1875.

El **Nicoya** fue vendido en 1883 a A.&J. McIntyre y H.C. Reid & Co., quienes también habían adquirido en ese año al **William Le Lacheur**. Ambas naves tuvieron como nuevo puerto a Melbourne, por lo que continuaron navegando en las aguas del Pacífico.

3. 15 Fragata Herradura (1868)

La segunda de las naves construidas por Alexander Hall & Sons, fue poco más grande que el **Nicoya**. Su capacidad de registro fue de 612 toneladas, pero cargaba usualmente 13 000 sacos o sea unas 740 toneladas métricas de café. Esta nave tenía como dimensiones, 51.2 metros (169 pies) de eslora, 9.3 metros (30.6 pies) de manga y 5.3 metros (17.6 pies) de calado. Con su gran arboladura en tres mástiles, este veloz navío promedió 102 días en sus travesías del Atlántico al Pacífico. Incluso obtuvo la primacía en cuanto a velocidad, realizando la travesía más rápida entre Londrés y

Puntarenas registrada por las naves de Le Lacheur, que fue de 90 días en 1869. Su categoría en Lloyd's fue de 17 A-1.

Los capitanes que lo comandaron fueron: H.G.. Le Lacheur, W. Domaille, R. K. Pope y J.J. Davenport. El **Herradura** fue vendido en 1884, a la empresa de M.G. Skopinich.

Los viajes realizados por el **Herradura** a Costa Rica se indican a continuacion.

— Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres			90 días	H.G.LeLacheur	
Puntarenas	29/1/69			H.G.LeLacheur	628 bult. mercade.
Puntarenas		24/2/69		H.G.LeLacheur	13600 sacos de café
Londres			96 días	H.G.LeLacheur	
Londres				H.G.LeLacheur	16800 bult.
Puntarenas	27/12/69			H.G.LeLacheur	16800 bult.
Puntarenas		??/70		H.G.LeLacheur	Con café?
Faltan datos para 1870-72 G.H..LeLacheur (1871)					
Londres				W.Domaille	
Puntarenas	??/73			W.Domaille	Mercadería extranj?
Puntarenas		3/3/73		W.Domaille	12999 sacos de café
Londres			109 días	W.Domaille?	
Londres				W.Domaille?	Mercadería extranj?
Puntarenas	17/12/73			W. Domaille?	Con café?
Puntarenas		??/74			
Londres			108 días	R.K.Pope	
Londres				R.K.Pope	15000 bult.
Puntarenas	20/1/75			R.K.Pope	13000 sacos de café
Puntarenas		24/2/75		R.K.Pope	13000 sacos de café
Londres				R.K.Pope	
Londres				R.K.Pope	10426 bult.
Puntarenas	21/12/75			R.K.Pope	10426 bult.
Puntarenas		29/3/76		R.K.Pope	12674 sacos de café
Londres			114 días	R.K.Pope	
Londres				R.K.Pope	7222 bult.
Puntarenas	28/1/77			R.K.Pope	7222 bult.
Puntarenas		6/3/77		R.K.Pope	13000 sacos de café

café					
Londres					
		No vino en 1878			
Londres			103 días	JJ.Davenport	
Puntarenas	12/3/79			JJ.Davenport	6000 bult.
mercade.					
Puntarenas		8/7/79		JJ.Davenport	6565 s. café +otros
Londres					
Londres			99 días	JJ.Davenport	
Puntarenas	14/3/80			JJ.Davenport	1100 bult.
mercade.					
Puntarenas		??/80		JJ.Davenport	? sacos de café
Londres				JJ.Davenport	
Valparaiso			20 días	JJ.Davenport	
Puntarenas	23/3/81			JJ.Davenport	1415 bult.
mercade.					
Puntarenas		13/4/81		JJ.Davenport	13003 sacos de
café					
Londres					
Londres				JJ.Davenport	
Valparaiso			25 días	JJ.Davenport	
Puntarenas	27/3/82			JJ.Davenport	524 bult.
mercadería					
Puntarenas		4/5/82		JJ.Davenport	13000 sacos de
café					
Londres					
Londres				JJ.Davenport?	
Puntarenas	8/4/83			JJ.Davenport?	Mercadería extranj?
Puntarenas		15/5/83		JJ.Davenport?	Con café?

3.16 Fragata Barranca (1869)

Esta fue la última unidad construida para el tráfico directo entre Londres y Puntarenas. Con su capacidad de registro de 677 toneladas, fue el mayor buque de la empresa. Su capacidad real de carga fue de hasta 13 500 sacos de café o sean una 767 toneladas métricas.

La nave construida por Alexander Hall & Sons, tenía una eslora de 53.6 metros (177 pies), una manga de 9.5 metros (31.3 pies) y un calado de 5.4 metros (17.9 pies). Promedió sólo 107 días en los viaje al oeste. Recibió la clasificación de 17 A-1 en el **Lloyds Register**.

Sus comandantes fueron J.H. Le Vesconte de 1870 a 1874 y W.C. Jones,

de 1875 a 1886. Realizó el último viaje de los veleros de Le Lacheur en 1886.

Las travesías conocidas del **Barranca** son las siguientes:

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
—				J.H.LeVesconte (1871)	
		Faltan datos para 1870-1872			
Puntarenas		14/2/73		JH.Levesconte?	13552 sacos de
café					
Londres					
Londres			106 días	J.H.LeVesconte	
Puntarenas	14/12/73			J.H.LeVesconte	Mercadería
extranj?					
Puntarenas		23/2/74		J.H.LeVesconte	12500 sacos de
café					
Londres					
Londres			108 días	W.C.Jones	
Puntarenas	23/12/74			W.C.Jones	14065 bult.
mercad.					
Puntarenas		8/2/75		W.C.Jones	13500 sacos de
café					
Londres					
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas	20/12/75			W.C.Jones	14211 bult.
mercad.					
Puntarenas		7/3/76		W.C.Jones	13000 sacos de
café					
Londres					
Londres			120 días	W.C.Jones	
Puntarenas	1/1/77			W.C.Jones	15097 bult.
mercad.					
Puntarenas		17/2/77		W.C.Jones	13500 sacos de
café					
Londres					
Londres			116 días	W.C.Jones	
Puntarenas	20/12/77			W.C.Jones	18267 bult.
mercad.					
Puntarenas		27/2/78		W.C.Jones	13005 sacos de
café					
Londres					
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas	?/?/78			W.C.Jones	Mercadería extranj?
Puntarenas		25/2/79		W.C.Jones	12500 sacos de
café					
Londres					
Londres					
Puntarenas	?/12/79			W.C.Jones	

Puntarenas café	31/1/80			W.C.Jones	13000 sacos de
Londres			104 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas mercad.	16/12/80			W.C.Jones	15316 bult.
Puntarenas café		19/2/81		W.C.Jones	13500 sacos de
Londres			111 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas mercad.	20/12/81			W.C.Jones	14921 bult.
Puntarenas café		9/2/82		W.C.Jones	13500 sacos de

Puerto	Llegó	Salió	Tiempo	Capitán	Carga
Londres			98 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas mercad.	15/12/82			W.C.Jones	18265 bult.
Puntarenas café		19/3/83		W.C.Jones	12935 sacos de
Londres			101 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas t.carb+9411 bult	12/1/84			W.C.Jones	101
Puntarenas café		24/3/84		W.C.Jones	13516 sacos de
Londres			99 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas mercad.	7/1/85			W.C.Jones	14987 bult.
Puntarenas café		3/4/85		W.C.Jones	13500 sacos de
Londres			106 días	W.C.Jones	
Londres				W.C.Jones	
Puntarenas	16/1/86			W.C.Jones	
Puntarenas		19/4/86		W.C.Jones	Con café? Fue el último viaje de los veleros de Le Lacheur.

3.17 Pailebote Industria

Esta nave no aparece en las listas de naves de Le Lacheur, debido a que no se utilizaba para el transporte transoceánico. Su tarea era más modesta,

siendo pequeña nave fue empleada en Puntarenas por la empresa para la carga y descarga de las naves mayores que si hacían el transporte transoceánico. La falta de un muelle de altura en Puntarenas hacía necesario que las operaciones de carga y descarga se realizaran en la rada exterior, utilizándose en los primeros años sólo bongos y lanchones, pero luego de las ordenanzas de puerto de 1865, se comenzaron a usar embarcaciones más grandes. Estas probablemente fueron antiguas naves de cabotaje que ya no se utilizaban para ese propósito.

Hay poca información sobre el pailebote **Industria**. Poseía un tonelaje de registro de 21 toneladas, con capacidad máxima de transportar 426 quintales. Sus dimensiones eran de 42x10x5 pies. (6)

4. Usos de la información sobre el movimiento marítimo de la empresa

La información obtenida para cada buque, permite medir una serie de características de la empresa, tales como la regularidad de viajes, los puertos de origen y destino, y puertos intermedios si los hubo, el tipo de carga transportada, así como información sobre la tripulación y los capitanes.

Regularidad de navegación: Considerando que cada viaje de ida y retorno de Inglaterra a Puntarenas tenía una duración de 3 a 4 meses como mínimo, que el tiempo necesario para completar una carga en Puntarenas era entre 35 a 45 días, y que además era necesario hacer trabajos de mantenimiento de la nave cuando esta terminaba de descargar el café en Inglaterra, una nave podía hacer sólo un viaje completo por año.

De los datos en los cuadros anteriores, se observa una gran regularidad en los viajes realizados por las naves de Le Lacheur. Sistemáticamente, año a año, cada nave salía durante el otoño tardío o el invierno temprano inglés y llegaba a Puntarenas entre diciembre y febrero o marzo. Las 14 naves (sin incluir las 2 de Domaille), pudieron hacer un total de unas 169 travesías anuales durante el tiempo que operaron bajo la bandera de Le Lacheur. De estas 155 fueron hechas en el trayecto Europa-Costa Rica-Europa, o sea el 92%. Esta regularidad es aún mucho mayor si se excluyen los viajes de la década de 1840, cuando la empresa se encontraba aún estableciendo su ruta. De excluirse los años cuarenta, la regularidad (viajes hechos a Costa Rica respecto al número de viajes posibles) fue de 95%.

Puertos de origen y destino: Los itinerarios, dada la altísima regularidad

de viajes a Costa Rica, fueron también monótonamente regulares, siendo casi todos ellos en el trayecto Londres-Puntarenas-Londres. De nuevo excluyendo la década de 1840, cuando se reportaban como zarpando de Puntarenas para Guernsey, que era el puerto de origen de Le Lacheur, a partir de entonces, es difícil encontrar desviaciones de la ruta Londres-Puntarenas-Londres.

En el trayecto Londres-Puntarenas, en que los buques salían muchas veces sólo parcialmente cargados, se producían a veces paradas en puertos intermedios. Las paradas más frecuentes fueron en otros puertos de Centroamérica (10 viajes) o de Chile (6 viajes); en menor medida ocurrieron viajes con paradas intermedias en San Francisco y Honolulu (2 viajes cada uno), o Nueva York, Acapulco y Montevideo (1 viaje cada uno). En los viajes de salida de Puntarenas, cuando las naves iban cargadas de café, sólo en dos ocasiones no se dirigieron los buques directamente a Londres; en un caso porque el destino del café fue Burdeos, y en un caso raro, porque en ese año (1863) no encontró suficiente café, una nave de Le Lacheur tuvo que salir en lastre a cargar a Guatemala.

Sólo una nave, el **Costa Rica Packet**, fue utilizada en otras rutas con cierta frecuencia. De unos 20 viajes posibles, en al menos 5 ocasiones tuvo destinos que no fueron Costa Rica.

Tipo de carga transportada: Los datos consignados anteriormente en los cuadros por nave, indican el tipo y volumen de carga de importación y de exportación. En general, lo importado consistía en numerosos bultos de carga general (por ejemplo, según datos para el **William Le Lacheur** en 1869, este trajo 16,000 bultos conteniendo varillas de hierro, bocinas y llantas para carreta, abarrotos, telas, sal, ladrillos de construcción, etc.).

En cambio, la carga de exportación era sólo de café, con ocasionalmente alguna cantidad de madera. Los buques salían cargados completamente a capacidad de café (al menos según los datos de 1865 en adelante que indican el número de sacos exportados en cada nave). En las naves menores, esta carga era por lo general de entre 5,000 y 8,000 sacos, mientras que en las naves mayores, fluctuaba entre 12,000 y 14,000 sacos.

Tripulación y capitanes: Los datos de tripulantes no se incluyen en los cuadros anteriores, pero esa información sí fue posible obtenerla de las fuentes originales. De acuerdo con las fuentes, las tripulaciones promedio

por nave fueron de unas 12 a 20 personas.

En cuanto a los capitanes de las naves, es notable la continuidad que mantuvo la empresa con estos durante toda su trayectoria. En las casi cinco décadas de operación y con un total de 14 naves realizando viajes transatlánticos, sólo empleó en total a una veintena de capitanes! Para mantener la lealtad de estos especialistas, tan importantes para asegurar la llegada segura de productos, la empresa debió haber ofrecido condiciones de trabajo muy buenas. El hecho que algunos capitanes fueran de la familia (el propio William Le Lacheur, su hermano John y otro familiar Hugh G. Le Lacheur) o emparentados (J. Le Messurier, W. Allez), sin duda fue un factor que facilitó mantener un excelente liderazgo técnico en el mar.

Como se observa de los análisis anteriores, los datos disponibles sobre movimiento marítimo, pueden ser de gran utilidad para caracterizar la operación de empresas marítimas, como se ha buscado demostrar para el caso de Le Lacheur & Son. Otras empresas, sean extranjeras (francesas sobre todo, danesas y alemanas), así como empresas marítimas nacionales, esperan ser investigadas en forma similar.

5. La rentabilidad de la empresa de Le Lacheur en la exportación de café de Costa Rica

Para finalizar el análisis de la empresa de Le Lacheur, como un caso útil de investigación, se presenta a continuación, un intento inicial de cuantificar sus actividades de transporte marítimo, buscando responder a la pregunta de que tan rentable fue dicha operación para la empresa.

Los costos e ingresos de las operaciones marítimas durante el siglo XIX, son poco conocidos, aún para el caso de países como Inglaterra y Francia, con su fuerte tradición de análisis de su comercio por mar. (7) Una excepción lo constituye un estudio reciente de la empresa inglesa de Michael Henley & Son (1770-1830) en el que se enfatiza la escasez de estudios de este tipo. (8) En el caso de Costa Rica hay un estudio muy interesante de Molina (1985), que utiliza datos de una mortual, para examinar la operación de un buque de comerciantes y marinos nacionales, pero que cubre sólo dos viajes en 1823-1824. (9)

Para el caso del transporte marítimo entre Costa Rica y Inglaterra realizado por la empresa Le Lacheur, no se cuenta con datos de los costos

e ingresos reales de ésta. Sin embargo, es posible hacer alguna aproximación a estos, utilizando datos aislados disponibles, sobre costos de inversión en naves, así como aproximaciones a los costos de operación de las mismas. Con ellos, se puede hacer un ejercicio de aproximación de los verdaderos costos e ingresos, aunque deben tenerse muy presente las limitaciones del análisis en cuanto a que está basado en parte en datos tomados de otras fuentes o incluso se han tenido que incluir cifras estimadas para permitir llegar a un cálculo agregado de rentabilidad.

Aun con las limitaciones anotadas, se consideró útil desarrollar un análisis de costo-beneficio financiero de la empresa, pues para hacerlo se requirió reunir datos muy variados, los que permiten ilustrar algunas características de la operación de la empresa. Estos se presentan en cuadros del Apéndice 3. Para tratar de acercar las cifras utilizadas lo más posible a la situación real, se usaron supuestos conservadores que se indican al pie de cada uno de los cuadros.

En forma breve, los resultados del análisis señalaron que en su conjunto la empresa fue altamente rentable. Si se divide en dos partes el período de aproximadamente 43 años en que operó en forma regular en el transporte de café a Europa, se nota que dicha rentabilidad fue menor en el primer período, durante la cual la empresa capitalizó parte importante de sus ganancias, haciendo fuertes inversiones en la compra de navíos. En el segundo período, cuyo inicio fue arbitrariamente seleccionado a partir de la muerte del fundador de la empresa, se realizaron en los primeros años inversiones importantes en la compra de nuevos barcos, pero posteriormente no se hizo ningún intento para renovar el capital invertido. El gran incremento en la capacidad de carga de las naves de la empresa, producto de esas inversiones, probablemente fue el factor que permitió que la rentabilidad de esta aumentara mucho durante el segundo período.

La no reposición del capital (los buques veleros) al final de su vida útil, llevó a la empresa a abandonar completa y abruptamente sus negocios de transporte marítimo, a partir de 1886. Esta decisión puede considerarse racional, especialmente si se le enmarca dentro de la evolución de las actividades marinas de la época. La larga competencia entre la navegación a vela y la navegación a vapor, mediante la cual se logró una baja considerable en los fletes marítimos que tuvo que pagar el comercio internacional en el siglo XIX, llegó a su culminación hacia la década de 1880, cuando ya era visible que los veleros sólo podían competir en el transporte

a larga distancia de productos de bajo precio, como granos o madera. En el caso concreto de Costa Rica, la inminente apertura del ferrocarril al Atlántico a fines de los ochenta, eliminaba totalmente la posibilidad de continuar utilizando veleros por la ruta del Cabo.

Por otra parte Le Lacheur no estuvo en condiciones de hacer un cambio drástico en su tecnología de transporte, incorporando a su flota navíos de vapor, y estableciendo con estos un servicio entre el nuevo puerto en el Atlántico y los mercados ingleses. Posiblemente la existencia de líneas de vapores que ya operaban en las rutas entre Inglaterra y el Caribe desde hacía muchos años, eran una competencia demasiado fuerte para la empresa. Tampoco debe olvidarse, que haber cambiado la ruta e incorporado vapores hubiera sido una labor muy riesgosa y de mucho esfuerzo. Posiblemente para mediados de los años ochenta, la firma de Le Lacheur ya no se encontraba en condiciones de emprender una empresa de tal envergadura.

Otra explicación es que se trasladó a realizar otro tipo de actividad económica más rentable. A partir de 1886 Le Lacheur & Son se dedicó exclusivamente al negocio de la venta de café en consignación, aspecto en el cual ya desde antes estuvo involucrado, como parte de su servicio de transporte de café. La empresa tuvo éxito en esta actividad comercial, tanto así que a fines de siglo y hasta 1920 fue la empresa que más café de Costa Rica recibió en consignación.

En todo caso, se consideró útil unir criterios de tipo histórico con instrumentos económicos de análisis de inversiones. Para efectos de hacer comparable las inversiones de Le Lacheur con otras inversiones analizadas históricamente, se estimó la rentabilidad tanto sobre la base del valor presente neto de la inversión (VPN), como sobre la base de una tasa interna de retorno (TIR). Para descontar los valores a los años iniciales de cada período se utilizó una tasa de interés de 10%. Esta tasa se consideró representativa de los niveles de rentabilidad esperados durante el siglo XIX. Al respecto, Ville (8), cita que tasas de entre 10 y 15%, eran consideradas como de rentabilidad normal en esa época. Algunos navieros de mediados del siglo estimaban como adecuadas rentabilidades de entre 10 y 12% anuales sobre la inversión.

Con base en los datos y supuestos indicados, se estimaron los flujos de costos de inversión y de operación, así como los ingresos de operación y de rescate de las inversiones. La rentabilidad expresada en términos de VPN

(valores en libras esterlinas) y TIR son las siguientes:

Período 1843-1864. VPN = £. 3,706 TIR = 14%

Período 1865-1886. VPN = £. 76,013 TIR = 38%

Es claro que se obtuvo una rentabilidad notablemente más alta en el segundo período. Estas tasas de rentabilidad elevadas, permitieron a la empresa, primero capitalizarse adquiriendo naves cada vez de mayor tamaño y mejores, y segundo, cuando progresivamente fue abandonando el negocio del transporte marítimo, le permitió financiar su nueva actividad comercial como consignatarios importantes de café en Londres.

6. Conclusiones

De un estudio de caso como el presentado para la empresa de Le Lacheur, es posible extraer información de mucha utilidad para el historiador y en particular para el historiador económico. Además de información sobre las exportaciones e importaciones, de los datos de movimiento marítimo, se puede obtener mucha información adicional de interés, que permite elaborar un perfil de las actividades empresariales involucradas. La información existe en periódicos, documentos oficiales y otras fuentes accesibles.

NOTAS

(1) Gonzalez Flores, Luis Felipe (1933). "El Café en el Desarrollo de Costa Rica", en Carranza Solis, **Monografía del Café**, San José.

(2) Obregón, Clotilde (1982) . "Inicio del comercio británico en Costa Rica", en **Revista de Historia**, No. 16, p. 35-52.

(3) Lloyds Register of Shipping. **Lloyds Register of British and Foreign Shipping**. Londres. Volúmenes correspondientes a 1833, 1840, 1844, 1846, 1851, 1854, 1856, 1864, 1869, 1871 y 1883

(4) MacGregor, David (1988). **Fast Sailing Ships: Their Design and Construction 1775-1875**. Conway Maritime Press. Londres. Páginas 227-228 y 278-279..

(5) Lloyds of London. **Lloyds List**. Londres. No. 9146 y 9230, 1843.

(6) **Gaceta Oficial**, 15-8-1866.

(7) F. Mauro. (1979) **La Expansión Europea (1660-1879)**. Serie Nueva Clio No. 27. Editorial Labor. Madrid. p. 219.

(8) S. P. Ville. (1987) **English Shipowning during the Industrial Revolution**. Michael Henley and Son, London Shipowners 1770-1830. Manchester University Press.

(9) Molina, Ivan. (1985) "Dos Viajes del 'Jesús María' a Panamá (1823-1824). Aporte del conocimiento del comercio exterior del Valle Central de Costa Rica en la época de la Independencia", en: **Revista de Ciencias Sociales**, Vol. 30.