

## CAPITULO 4

LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Costa Rica finalizó la época colonial en lamentable pobreza, con ausencia casi total de los elementos más esenciales para su progreso económico y social. Prácticamente no se efectuaba ningún comercio con el exterior, salvo el que, en muy pequeña escala, se hacía por tierra con las provincias vecinas.

No hubo mayores progresos en el transporte marítimo, ni en el que se realizaba por aguas interiores, durante la dominación española. Las características de este transporte se mantuvieron casi invariables en los primeros años de vida independiente, sólo que ahora se vislumbra al menos la posibilidad de que el movimiento experimentara un crecimiento, dada la constante preocupación de los primeros Jefes de Estado para abrir caminos hacia las costas.

Así, en el año 1834, se habilita el puerto de Caldera en el oeste y, en el año 1839, el de Matina en el norte, para el comercio internacional. En este último año, don Braulio Carrillo, en respuesta al gravamen al tonelaje impuesto por el Vice-Presidente de la Federación Centroamericana, don Diego Vigil, sobre los buques que procedentes de Costa Rica fondeasen en cualquier puerto de la Federación, libra del mismo gravamen a los buques que procedentes de los demás puertos de Centroamérica toquen en los de Costa Rica, porque, según decía del decreto correspondiente: "es disconforme a los principios que deben guiar una administración franca y liberal, multiplicar las trabas y los embarazos para el comercio de pueblos" y, "por ser perjudicial al bien público el uso de represalias y hostilidades". El mismo decreto reduce a un real por tonelada el derecho sobre los buques del exterior, exime del gravamen a todo buque que acredite haber pagado tonelaje en cualquier otro puerto de Centroamérica, así como a los que lleguen en arribada forzosa o a tomar agua, y a los que sólo vengan a cargar frutos de la tierra, y declara libre el tránsito, depósito y trasbordo de efectos extranjeros en Costa Rica.

Por lo mortífero de la costa de Caldera, en el año 1840 se rehabilita para el comercio marítimo el puerto de Puntarenas y, en el año siguiente, se construyen la aduana de ese puerto y la de La Garita, cerca de Atenas, punto obligado de la Carretera Nacional de Cartago a Puntarenas.

Más tarde, en el año 1844, se establece un servicio de canoas en cada uno de los ríos Pacuare y Reventazón, cobrándose en esos pasos un real por persona o por bulto transportado.

En el año 1847, el puerto de Puntarenas se declara franco para el comercio de todas las naciones. Esta franquicia fué ratificada por Ley N°23 del 4 de setiembre de ese mismo año y, luego de ser reglamentada pocos días después, se hizo extensiva al Departamento de Guanacaste. Tal franquicia aduanera, que duró hasta el 10 de julio de 1860, si bien fue económicamente beneficiosa para Puntarenas, no puede señalarse como única causa del progreso de éste, que llegó a ser el principal puerto del Pacífico. Puntarenas estaba en pleno período de desarrollo mercantil desde antes de la franquicia, según se deduce del decreto dictado apenas mes y medio después de la reglamentación del puerto, en el cual se revela que la población de ese puerto ha tenido un aumento "rápido y progresivo".

A partir del año 1849, el comercio exterior, que anteriormente sólo se efectuaba en buques ingleses y casi exclusivamente con Inglaterra, comienza a realizarse con California, debido a la relativa proximidad con el puerto de Puntarenas de esa región del oeste norteamericano, entonces en intenso proceso de colonización.

En el año de 1850, la ambición de nuevas comunicaciones inspiró un contrato entre el Plenipotenciario don Felipe Molina, y la compañía inglesa George Tyler, Juan Carmichael & Cía. para, entre otras cosas, la apertura de un canal interoceánico y el dragado del Río Sarapiquí. Sin embargo, este contrato nunca llegó a tener efecto.

En ese mismo año de 1850, se celebran contratos para la navegación de los ríos Sarapiquí y San Carlos y, posteriormente, se toman medidas tendientes a estimular el comercio internacional y las comunicaciones costeras y fluviales, tales como la construcción de obras portuarias y la concesión de subvenciones y franquicias a las compañías de navegación que tocaran en los puertos nacionales. Así, en el año 1852, se ordena la construcción de un faro para guía de navegantes en el Golfo de Nicoya y, poco después, el 1º de enero de 1853, se habilita el puerto de Limón para el comercio internacional.

Años más tarde, Puntarenas recibe nuevos alicientes para su progreso: La Pacific Mail establece en ese puerto una escala regular para el embarque de café a partir de 1856 y, dos años después, esa población recibe el título de ciudad. También el transporte marítimo de cabotaje es objeto de varias contrataciones que condujeron a fomentarlo. A don Salvador Lara se le concede un privilegio de diez años para poner un buque de vapor destinado al transporte entre Puntarenas y el Golfo de Nicoya, y en el año 1865 se celebra un contrato con don Francisco Sáenz para la navegación a vapor en el Río Pacuare y esteros de Moín. No obstante, cabe señalar que con anterioridad, en el año 1860, debido al escaso comercio legítimo y al exceso de contrabando, fue necesario clausurar los puertos de Moín y del Sarapiquí.

La existencia de la aduana de Puntarenas llegó a hacer innecesaria la de La Garita, en Río Grande de Atenas, por lo que esta última fue suprimida en el año 1863. Sin embargo, el puerto de Puntarenas carecía de muelle alguno para el atraque de los barcos, así como de instalaciones que facilitaran el transporte y el almacenamiento de la carga. Para el traslado del barco a tierra se utilizaban botes o lanchones y, en marea baja, los últimos cincuenta metros hasta la costa tenían que recorrerse a espaldas de trabajadores de la zona. Después de muchos estudios e indecisiones, no fue sino hasta en el año de 1870 que el Presidente Guardia celebró un arreglo con Adolfo Knöhr para la compra de un muelle, contratado meses antes por el Gobierno de don Jesús Jiménez con Benjamín Keeney, para explotarlo durante

veinte años. A pesar de que esta concesión tuvo que ser rescindida, el 4 de enero de 1871 se celebraron dos importantes contratos: uno con Peter Arley para la construcción de la aduana y el otro con el mismo Knóhr y Antonio Valleriestra para la construcción del muelle de hierro que sirvió hasta el año 1929, cuando fue sustituido por el actual.

En el caso del Atlántico, la bahía de Limón fue declarada en el año 1867 como Puerto Principal de la República en ese litoral y, además, se liberó de todo impuesto a las embarcaciones que en ella fondeasen. Tres años después, el tráfico de cabotaje en aumento de las embarcaciones pequeñas (de menos de 50 toneladas de capacidad) en ambas costas, obliga a su estricta reglamentación y a establecer penas a los infractores, para evitar el contrabando y la importación de artículos de comercio ilícito.

Como hecho histórico que confirma los derechos de Costa Rica en el canal interoceánico propuesto en la ruta del Río San Juan y Lago de Nicaragua, cabe anotar que, a principios de 1870, recibió ratificación legislativa el contrato para la excavación de ese canal, celebrado por Nicaragua con Miguel Chevalier, súbdito francés, estipulando una concesión por el término de 99 años, también se aprobó una convención entre las dos naciones, en la que se establecen los derechos y obligaciones que han de corresponder a Costa Rica, incluyéndose entre los primeros la quinta parte de las ganancias que el contratista pague anualmente a Nicaragua.

Con el objeto de facilitar los trabajos que se realizaban en el Atlántico relacionados con la construcción del ferrocarril, y también con el desarrollo de Limón, se declaró, en el año 1872, la exención de derechos sobre importaciones que se hicieran por este puerto de materiales de construcción, víveres, maquinaria y herramientas. Al mismo tiempo, se liberó de todo derecho portuario a los buques que tocasen en ese lugar, y se regalaron solares a quienes edificasen en aquella ciudad, siempre que lo hicieran dentro de cierto término.

El 7 de febrero de 1880 se llevó a cabo en el puerto de Limón el primer embarque de banano, 360 racimos, con destino a New York, Estados Unidos. Esto movió a numerosos finqueros nacionales a intensificar los cultivos de esa fruta, llegando a producir 420 mil racimos en 1884. En los siguientes años, los grandes capitales extranjeros, que visualizaron el porvenir de la industria bananera, se interesaron en su explotación e invirtieron elevadas sumas de dinero. Así se formaron varias compañías productoras de fruta, las cuales se unieron para constituir la Boston Fruit Co. Luego hizo aparición la Tropical Trading and Transport Co., ambas se unieron y formaron la United Fruit Co.

El 17 de abril de 1882 el Gobierno celebra un contrato con Minor C. Keith, para la construcción de un muelle de pino amarillo creosotado en Limón, recibiendo el contratista en compensación del costo la mitad de los derechos del muellaje. Al cabo de cinco años, el muelle pasaría a ser propiedad del Estado, sin indemnización alguna para el concesionario.

En ese mismo año de 1882 el faro de Puntarenas se encontraba en estado ruinoso, por lo que se establece un impuesto a las embarcaciones de cabotaje en el litoral del Pacífico, las lanchas que cargaban y descargaban los barcos del comercio exterior, y las lanchas menores que traficaban en El Estero y sus alrededores. El producto de este impuesto se destina, principalmente, a la construcción y mantenimiento del faro.

Para impulsar la llegada de vapores se exonera de derechos a varias compañías para que toquen una vez al mes, cuando menos, en Limón. A las Malas del Pacífico se le subvenciona para que en cada viaje mensual toquen, de ida y de vuelta, en Puntarenas con sus tres líneas.

Ya para esta época las comunicaciones de Costa Rica con el exterior habían aumentado en forma apreciable, pero comenzaron a experimentar un incremento verdaderamente considerable, desde el momento en que se inician en el año 1883 las exportaciones de banano y se aumentan rápidamente las del café. Esto provocó una intensificación del

tráfico portuario que obligó al Gobierno a decretar, en el año 1884, un "Reglamento de Gobierno y Policía de los Puertos de la República".

Hacia la mitad de la década de 1880 el país no solamente contaba con un puerto en pleno funcionamiento en Limón, en la costa del Atlántico, sino que, además, disponía de los almacenes, aduanas y muelle de Puntarenas que dieron un gran impulso al cabotaje en la costa del Pacífico, como se señaló antes. No hay duda que el comercio marítimo con el exterior se vio favorecido con la construcción de los ferrocarriles al Atlántico en Costa Rica e Interoceánico en Panamá, que pusieron fin al largo y costoso viaje a través del Estrecho de Magallanes. Desde entonces, el puerto de Puntarenas comenzó a ser visitado con frecuencia por vapores que recogían en Panamá la carga que, procedente de Europa y Estados Unidos, se remitía al Pacífico americano a través del istmo.

En el Gobierno de don Bernardo Soto (1885-1889) y en años posteriores, se refuerza la política para lograr que los barcos hicieran escala en el puerto de Limón o en el de Puntarenas, alentando mediante contratos y subvenciones especiales a las compañías de vapores. Se perseguía, de este modo, mejorar las comunicaciones en los dos mares e incrementar la producción que podría exportar el país, con lo cual, a su vez, se generaba una mayor importación. Para incentivar los servicios de cabotaje en el Pacífico, el mismo Gobierno de don Bernardo derogó el impuesto que pesaba sobre las embarcaciones menores.

La situación de monopolio en las comunicaciones con el exterior de que disfrutaba la compañía concesionaria del ferrocarril al Atlántico, fue en gran parte eliminada al concluirse la construcción del ferrocarril al Pacífico e incrementarse, por lo tanto, el movimiento marítimo en Puntarenas.

En el año 1895 se autorizó a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica la construcción de un muelle sobre pilotes de hierro forjado, que hasta hoy se conoce con el nombre de Muelle Metálico de Limón.

Esta obra quedó terminada en 1901, fue la primera instalación portuaria de verdadera importancia en el país, y consistía entonces de dos atracaderos para barcos grandes, uno exterior de 700 pies (213 metros) de largo y otro interior de 450 pies (137 metros) de largo. Posteriormente, en el año 1904, se empezó hacia el norte una ampliación de 350 pies (107 metros) que se concluyó al año siguiente, la que proporcionó espacio en el atracadero exterior para dos barcos grandes.

Al inicio del Gobierno de don Ascensión Esquivel, mediante Ley N°22 del 3 de julio de 1902, se concedió a la Northern Railway Co., subsidiaria de la United Fruit Co., derecho para construir por su cuenta otro muelle de pino amarillo creosotado, en el mismo lugar que ocupaba el muelle de madera construido veinte años antes. La misma ley dispuso que el nuevo muelle tuviera por lo menos 300 metros de largo, 15 metros de ancho, una separación de 50 metros del Muelle Metálico, y que dispusiera de dos atracaderos. Una vez concluido este muelle, que estaría techado y cubierto en los costados con láminas de hierro galvanizado, sería de propiedad nacional y todo el público podría servirse de él, con el compromiso de la compañía de conservarlo en buen estado de servicio durante el término de la concesión (Contrato Pacheco-Pacheco).

La compañía del Ferrocarril de Costa Rica, al no poder impedir la construcción de este muelle, conocido como Muelle Nacional, procedió a realizar la ampliación de su Muelle Metálico antes citada, con lo cual obligó a la Northern a desviar la dirección del muelle, dándole el extraño ángulo que caracterizó la forma del antiguo Muelle Nacional, inaugurado en el año 1904.

La fuerte rivalidad entre ambas compañías ferroviarias, por el negocio que significaban las actividades del puerto de Limón, cesó con el convenio celebrado en el año 1905, que se mencionó en el Capítulo 3.

En la misma zona atlántica, el incremento de las importaciones procedentes de Panamá obligó al Gobierno, en el año 1913, a establecer una aduana en Sixaola, pero poco tiempo después este comercio se redujo en forma considerable principalmente a consecuencia de la

Primera Guerra Mundial. Asimismo, en el año 1924, fué necesario crear una aduana en Colorado, para atender el aumento del intercambio comercial con Nicaragua en la frontera de la costa atlántica.

En el litoral del Pacífico, se organiza en esa época el servicio de lanchas nacionales hasta las zonas fronterizas. El establecimiento de este servicio en manos del Estado no tenía propósitos fiscales, sino que su finalidad era más bien de servicio público y de desarrollo económico del Guanacaste, que en ese entonces carecía de medios adecuados de comunicación terrestre con el interior.

Como incentivo para que la actividad privada participara en el desarrollo del cabotaje, se dictó un decreto en el año 1925 que concede franquicia de todo impuesto y de todo derecho de puerto, a las naves que presten este tipo de servicio, exclusivamente a lo largo de las costas de Centroamérica, siempre que navegaran con bandera de cualquiera de las cinco repúblicas.

A mediados de la década de 1920, ya se hacía necesaria la sustitución del pequeño atracadero para lanchas y lanchones que, como se mencionó antes, se encontraba en servicio desde principios de la década de 1870, en el puerto de Puntarenas. Para permitir el atraque de buques de altura en ese lugar, con base en estudios realizados por ingenieros de la Zona del Canal de Panamá, el Gobierno comenzó a construir un nuevo muelle en enero de 1927, siguiendo recomendaciones formuladas por el ingeniero alemán Walter Sprung. Finalmente, en marzo de 1929, se inauguró la estructura metálica actualmente en servicio, de tipo espigón con dos atracaderos de 140 y 110 metros de longitud. Este muelle quedó adscrito al ferrocarril al Pacífico, y servido por sus líneas cuya electrificación se completó un año más tarde.

El aumento que había experimentado el tráfico en el litoral del Pacífico y los peligros que para la navegación presentaban algunos puntos de la costa, obligaron a la construcción, en el año 1930, de faros en Puntarenas, Herradura, Punta Mala, Cabo Blanco, Chomes,

Manzanillo, Isla Yuca, Coyolar, Puerto Thiel y Puerto Cortés, así como a la colocación de boyas luminosas en El Estero de Puntarenas.

Con respaldo de un informe técnico del ingeniero Sprung antes citado, una ley emitida en el año 1928 autorizó al Poder Ejecutivo para obtener un préstamo, con capitalistas nacionales, por dos millones de colones que se dedicaría a "la ejecución de los trabajos para canalizar las lagunas de Tortuguero y Colorado y a la construcción de un puerto en Moín". Dos años después, también se autorizó al Poder Ejecutivo para negociar, con la garantía del impuesto a la exportación del banano, un empréstito interno o externo hasta por la suma de cinco millones de colones que se destinaría principalmente a la canalización de las lagunas de Tortuguero, habilitación del puerto de Moín y construcción de un ferrocarril al Guanacaste. Sin embargo, la grave crisis económica mundial que sobrevino pocos meses más tarde, no sólo hizo fracasar proyectos como estos, sino que inclusive obligó al Gobierno a encargarse a contratistas particulares servicios de cabotaje, como el que venía prestando el Estado por medio de sus lanchas entre Puntarenas y Puerto Soley.

En virtud de las contrataciones bananeras del año 1938, la Compañía Bananera de Costa Rica, subsidiaria de la United Fruit Co., construyó los muelles de Quepos y Golfito, que tan importante papel jugarían en la exportación del banano y el desarrollo de las fértiles regiones de la costa del Pacífico central y sur.

El puerto de Quepos quedó habilitado para el comercio de altura el 10 de agosto de 1939. En ese mismo año, el 24 de noviembre, Golfito empezó a operar provisionalmente como puerto, sujeto en lo fiscal a la aduana de Puntarenas. Posteriormente, al quedar concluida la construcción del muelle de Golfito, este puerto quedó habilitado para la navegación de altura a partir del 1° de agosto de 1941. Desde entonces el país contó con cuatro puertos para su comercio exterior: Limón, Puntarenas, Golfito y Quepos. Este último, sin embargo, comenzó a ser abandonado como tal a partir del año 1958, a consecuencia de la eliminación en esa zona del cultivo del banano por la Compañía

Bananera de Costa Rica.

A partir del 28 de diciembre de 1953, fecha en que se creó el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico (Ley N°1721), quedaron a cargo de esta institución del Estado la explotación, con criterio de servicio público, entre otras cosas, del muelle de Puntarenas, el Servicio de Lanchas Nacionales, y la atención de faros y boyas en el puerto de Puntarenas.

Para regular la navegación comercial entre dos puertos nacionales, costaneros o fluviales, de un mismo litoral, se promulgó en 1958 la Ley de Servicio de Cabotaje de la República (N°2220 del 16 de junio). Esta Ley, y su Reglamento (Decreto N°66 del 4 de noviembre de 1960), dejó a cargo del Ministerio de Seguridad Pública el control del transporte de cabotaje, la concesión de derechos de línea, y fijó las normas a que deben sujetarse las empresas que se dediquen a la explotación de este servicio público.

Con el transcurrir de los años, el tonelaje a movilizar en el muelle de Puntarenas llegó a incrementarse a tal grado, que la mayoría de los barcos que llegaban a ese puerto sufrían demoras en la descarga. Para aliviar este problema, se procede, en el año 1959, a la construcción de una plataforma adicional para facilitar la descarga de los barcos anclados en la bahía por medio de lanchones.

Para la canalización de las lagunas del Atlántico (conocidas como lagunas de Tortuguero), se contratan estudios en el año 1960 con la firma nacional Consultécnica Ltda., y un año más tarde se publica el informe preliminar de este proyecto, tan anhelado desde fines del Siglo XIX, que lo coloca en su verdadera magnitud e importancia confirmando su factibilidad.

Al acoger en parte recomendaciones de este informe, el 18 de febrero de 1963 se dictó la Ley N°3091 que creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), como ente autónomo del Estado encargado de construir y

administrar la canalización de las lagunas del Atlántico y el sistema portuario, administrar las tierras y bienes que esa ley le otorgó, y vigilar los contratos del Estado referentes a los servicios portuarios y ferroviarios, todo con el fin de asegurar un "desarrollo económico, rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica de Costa Rica".

Simultáneamente con la creación, el 5 de agosto de 1963, del Ministerio de Transportes (Ley N°3155), se organiza dentro de él una Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales, a cuyo cargo quedan la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los puertos de altura, los puertos de cabotaje y las vías fluviales. La administración de vías de aguas interiores se deja a cargo de entidades locales, y en el caso de existir instituciones especializadas en construcción y administración portuaria, a la misma Dirección se le encarga colaborar con tales instituciones para el cumplimiento de sus fines. Aunque en los puertos de Limón y Puntarenas se mantiene la situación jurídica, que entonces existía, en relación con los muelles, a la citada dependencia del Ministerio de Transportes se le encomienda interesarse en el estudio y solución de los problemas portuarios de ambos lugares.

Por decreto emitido por el Presidente Picado, en el año 1945, se modificó el Contrato Pacheco-Pacheco de 1902 sobre el Muelle Nacional, al autorizarse a la Northern Railway Co. para desmantelar los últimos 200 metros de la estructura pactada. Veinte años después se revocó ese decreto, por haber sido considerado ilegal, y se ordenó a la concesionaria presentar un programa para la restitución del muelle a su estado original. Ante la negativa de la compañía a hacerlo, el Gobierno del Presidente Orlich declaró la caducidad o resolución de la concesión, mediante Decreto N°7 del 29 de marzo de 1966, pasando desde entonces la administración del Muelle Nacional a JAPDEVA. Al intensificarse poco después la movilización de mercaderías en este muelle, se hizo necesario hacerlo más eficiente, para lo que se procedió a cambiar su piso de madera por uno de concreto, capacitado para la circulación tanto de equipo ferroviario como de llanta de hule. Un dato interesante es que en este muelle se instaló la primera plataforma para la

movilización de furgones cargados, la cual permitió iniciar en Costa Rica el sistema de transporte conocido como roll on-roll off, en setiembre de 1972.

Al fijar y regular la Administración Trejos, en el año 1969, las tarifas que se debían cobrar por servicios portuarios en los muelles de Limón, la Northern Railway Co. y el Ferrocarril de Costa Rica decidieron, 85 años después de firmado el Contrato Soto-Keith, adelantar la entrega del Muelle Metálico, libre de todo gravamen. Al aceptar el Poder Ejecutivo dicha entrega, por razones de conveniencia nacional, procedió a poner ese muelle y sus instalaciones bajo la administración de JAPDEVA, a partir del 25 de abril de 1969. Así, desde esta fecha, el mantenimiento, el mejoramiento y la explotación de todas las instalaciones portuarias de Limón quedaron a cargo del Estado, a través de JAPDEVA.

Como no se vislumbraba a corto plazo una solución definitiva al congestionamiento que ya se presentaba en ambos muelles de Limón el Gobierno del Presidente Trejos decidió, a finales de la década de 1960, contratar con la firma mexicana Protexa, S. A., el diseño, financiamiento y construcción de un nuevo muelle, entre el Muelle Metálico y la desembocadura del Río Cieneguita. Al principio esta obra se pensó destinarla provisionalmente a la exportación de banano, por lo que entonces se conoció como Muelle Bananero o Muelle Provisional, pero al dedicarse también a carga general se le denominó primero Muelle Mexicano y, finalmente, Muelle 70, por haber comenzado a funcionar prácticamente al terminar el año 1970. Consiste en un muelle de espigón, de 17 metros de ancho por 340 metros de largo, con tres puestos de atraque, construido entre 1969 y 1971 totalmente de concreto reforzado.

Las obras de canalización de las lagunas del Atlántico fueron iniciadas por el Ministerio de Transportes, a fines de 1963, con muy escasos recursos. Sin embargo, la última etapa de estos trabajos, que concluyó casi diez años después, se logró financiarla parcialmente con un crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica, incluyendo

la terminal para barcazas en Moín y atracaderos auxiliares en Pacua-re, Parismina, Tortuguero, Barra del Colorado y otros lugares a lo largo de esa ruta fluvial de 112 kilómetros. Finalmente, en mayo de 1974, al concluir la última administración del Presidente Figueres, se declaró inaugurado este sistema de canales y obras complementarias y se entregó su administración a JAPDEVA (Decreto N°3729-T del 3 de mayo de 1974). Algún tiempo después, el 25 de febrero de 1977, esta institución promulgó el "Reglamento para la Navegación en los Canales de la Vertiente Atlántica".

Para resolver los problemas portuarios que comenzaron a presentarse a finales de la década de 1940, tanto en la costa del Atlántico como en la del Pacífico, se realizaron numerosos estudios entre 1955 y 1970, tres de los cuales merecen citarse por su importancia. El primero fue una campaña de mediciones para el mejoramiento de las terminales portuarias de Puntarenas y Limón, efectuada en 1955 y 1956 por la Misión Neyrpic (Grenoble, Francia), que dio por resultado la recomendación de proseguir los estudios con el propósito de buscar un mejor emplazamiento, en ambos litorales, de instalaciones capaces de satisfacer eficientemente las demandas futuras del comercio exterior marítimo. Años después, en 1963 y 1964, la firma Transportation Consultants, Inc. (TCI, Washington D.C.), al llevar a cabo un estudio integral de los puertos y las vías relacionadas con ellos, recomendó, entre otras cosas, la construcción de un nuevo puerto en Moín (con cuatro atracaderos), mejoras en el puerto de Puntarenas, y la canalización de las lagunas del Atlántico. Posteriormente, al realizar estudios de factibilidad de los puertos, el consorcio TAMS (New York, U.S.A) DYPSA (San José, C.R.), entre 1968 y 1970, recomendó el desarrollo de un nuevo puerto en Cieneguita (con tres atracaderos) y la construcción de un nuevo muelle en Puntarenas (con dos atracaderos).

Lamentablemente, las recomendaciones contradictorias contenidas en estudios como los mencionados, las discrepancias técnicas que entonces surgieron entre los expertos portuarios, así como las diversas corrientes de opinión pública y las fuertes presiones de tipo

local y político, en cuanto a la ubicación de las nuevas instalaciones requeridas, hicieron que el Gobierno atrasara peligrosamente la toma de decisiones en este campo. Mientras tanto, los problemas portuarios se agravaban, las esperas de los barcos para atracar en los muelles se hacían cada vez mayores, y el país tenía que incurrir en el pago a las compañías navieras de fuertes tasas por concepto de demoras.

En la costa del Atlántico, ante el convencimiento de que la construcción de la nueva terminal portuaria de todos modos demoraría varios años, se consideró necesario mejorar la utilización de los muelles existentes en el puerto de Limón, como solución de emergencia mientras se estudiaban y ejecutaban las obras definitivas. Para este fin se contrataron, en el año 1970, los servicios de la firma del Ing. Bodo Sellhorn (Hamburgo, Alemania). El informe correspondiente, que se recibe en octubre de ese mismo año, recomienda la construcción de un rompeolas al norte del Muelle Nacional, para proteger al Muelle Metálico y al Muelle 70 de las fuertes marejadas que frecuentemente impedían el atraque de los barcos. Como segunda etapa del proyecto el informe sugería la utilización de la parte interior del rompeolas para la instalación de atracaderos marginales, bodegas y vías de acceso, aprovechando terrenos recuperados mediante un relleno hidráulico.

El Gobierno del Presidente Figueres, al aceptar las recomendaciones del Ing. Sellhorn, decidió dar prioridad a la construcción del rompeolas y, para tal propósito, tramitó la Ley N°5170 del 25 de enero de 1973, la que declaró de emergencia nacional el diseño y la construcción de esa obra. Poco tiempo antes, el 14 de setiembre de 1972, don José Figueres había lanzado al mar la primera piedra del rompeolas, iniciándose así su construcción, la que primero estuvo a cargo del MOPT (hasta la aprobación de la citada ley), y luego bajo la responsabilidad de JAPDEVA (hasta la iniciación del llamado Proyecto Alemán). Esta última institución también construyó otro pequeño rompeolas, al sur de Boca de Cieneguita, para proteger los muelles del oleaje sur e interceptar el arrastre litoral reduciendo así la sedimentación.

En el año 1971 se iniciaron gestiones ante la Compañía Bananera de Costa Rica para que el muelle de Quepos, paralizado prácticamente al discontinuarse la explotación de banano en esa zona, pasara al Estado y se dedicara al servicio público. Al siguiente año, en ceremonia oficial celebrada el 12 de octubre, se logró concretar el traspaso de ese muelle. Para la administración, mantenimiento, dirección y operación de las instalaciones portuarias se creó la Junta Administrativa Portuaria de Quepos, dependiente directamente del MOPT, por Decreto N°2552-T del 27 de setiembre de 1972. Sin embargo, pocos años después, al negarse a recibir el Estado las instalaciones por considerar que no se encontraban en buenas condiciones, tuvo que llegarse a un convenio con la Bananera para que esta empresa realizara varios trabajos de reparación en el muelle, comprometiéndose el MOPT a la reconstrucción del rompeolas. Finalmente, el 12 de agosto de 1982 se promulgó el Decreto N°13793-T dando por recibidas, a entera satisfacción del MOPT, las obras de reparación efectuadas por la citada frutera en el muelle de Quepos.

Los resultados positivos de los estudios de viabilidad para establecer un servicio de transbordadores a través del Golfo de Nicoya, culminaron con la adjudicación de una línea entre El Estero de Puntarenas y Playa Naranjo en la Península de Nicoya. Esta ruta fue adjudicada a Transbordadores, S.A., empresa que inauguró el servicio, el 11 de abril de 1972, con su Ferry El Nicoyano. Durante varios años ese medio de transporte tuvo bastante aceptación y contribuyó al desarrollo de la Península de Nicoya hasta que, en el año 1978, se presentaron serias deficiencias en la calidad del servicio. Fue entonces necesario cancelar la concesión y, previo trámite de licitación pública, adjudicarla a COONAPROSAL, cooperativa que comenzó a servir la ruta, el 22 de diciembre de 1979, con su transbordador Salinero 1. Sin embargo, poco tiempo después el concesionario sufrió serios problemas financieros, originados en la devaluación monetaria y la crisis económica del país, que obligaron al MOPT a intervenirlo y asumir la prestación del servicio, con el propósito de darle continuidad y eficiencia (Decreto N°13982-T del 26 de octubre de 1982).

Al año siguiente de establecido el servicio de transbordadores en el Golfo de Nicoya, se suscribió un contrato concesión para iniciar otro servicio, el 14 de noviembre de 1973, en la desembocadura del Río Tempisque, entre Puerto Moreno y la margen izquierda del mismo río (Puerto Alegre). La adjudicataria de este servicio fue Tempisque Ferry Boat S.A., empresa que desde el año 1975 funciona como subsidiaria de CODESA.

Como se señaló antes en el Capítulo 3, con fecha 21 de marzo de 1972 entró en vigencia la Ley N°4964 que sustituyó el Instituto Autónomo del Ferrocarril al Pacífico por un Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP). Esta nueva institución asumió desde entonces las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de suministrar eficientes servicios en los puertos e instalaciones conexas de la vertiente del Pacífico. Entre las funciones que se asignaron a la citada entidad destacan la planificación específica de las obras portuarias que se requieran, para el desarrollo económico del país en el litoral del Pacífico, de conformidad con la planificación general y la política de desarrollo portuario que determine el Poder Ejecutivo, y construir las obras que se necesiten para un eficiente servicio portuario, previa autorización del MOPT, así como mejorar, mantener, operar y administrar las instalaciones a su cargo.

Algunos meses después, el 27 de agosto de 1973, entró en vigencia la Ley N°5337 que reformó la de creación de JAPDEVA, dándole el carácter de empresa de utilidad pública, también con las prerrogativas de autoridad portuaria. Como tal le correspondieron funciones similares a las que se asignaron al INCOP, pero en relación con el litoral del Atlántico.

En ese mismo año de 1973, con el propósito de ayudar a descongestionar el viejo muelle de Puntarenas, se llegó a un convenio con la Liga Agrícola Industrial de la Caña de Azúcar (LAICA) para la instalación de una faja transportadora, destinada a la exportación de azúcar,

en Punta Morales, sobre el Golfo de Nicoya. El proyecto, además de la faja de 270 metros de largo, incluyó la construcción de duques de alba, bodegas de gran capacidad y carreteras de acceso para asegurar una mayor eficiencia en la exportación del mencionado producto a granel. Estas instalaciones entraron en funcionamiento en 1975 y, desde entonces, su administración se encuentra bajo la autoridad de LAICA, de conformidad con el reglamento que emitió el Poder Ejecutivo, por medio del Decreto N°3652-T del 29 de marzo de 1974.

Ante la complejidad de los problemas portuarios que debía resolver el país, el Presidente Trejos consideró conveniente aunar y coordinar los esfuerzos de los sectores público y privado, con los propósitos de encontrar y recomendar las mejores soluciones en ese campo. Para ello dictó el Decreto N°17 del 29 de marzo de 1969, que dio origen a la Comisión Asesora sobre Instalaciones Portuarias, presidida entonces por el Ministro o Viceministro de Transportes y, a partir de 1979, por el Director General de Obras Portuarias. También, con la misión de centralizar responsabilidades y coordinar programas de trabajo dirigidos a obtener una mayor eficiencia en las actividades portuarias, el Presidente Carazo, mediante Decreto N°9118-T del 12 de setiembre de 1978, creó el Consejo Portuario Nacional, presidido por el titular del MOPT e integrado por los presidentes ejecutivos de las instituciones públicas involucradas en esas actividades (JAPDEVA, INCOP, FECOSA y RECOPE). Posteriormente, al constituirse el Consejo Nacional del Sector Transportes y Obras Públicas, el 21 de marzo de 1983, y al asumir este último las funciones del Consejo Portuario Nacional, el Presidente Monge dispuso suprimirlo por Decreto N°14794-T del 30 de agosto de 1983.

Para la planificación, regulación y control del transporte por agua se creó, adscrito al MOPT, primero un Departamento de Transporte Marítimo (Decreto N°9137-T del 21 de setiembre de 1978) sustituido, poco después, por una Dirección General de Transporte por Agua (Decreto N°11147-T del 6 de febrero de 1980). A esta dependencia de la División de Transporte se asignó la regulación del transporte por agua y por tubería, incluyendo las actividades relacionadas con la

navegación de todo tipo de embarcaciones. Al crearse esa Dirección, se dispuso la promoción y desarrollo de una oficina encargada de buscar oportunidades óptimas de fletamento de buques para el transporte de cargas del Estado y del sector privado nacional, la que se constituyó el 10 de julio de 1980, con personería jurídica propia, como subsidiaria de CODESA, bajo el nombre de Oficina de Fletamento Marítimo, S.A. (FLEMAR).

En la costa del Pacífico, al iniciarse la década de 1970, existían diversas alternativas para la localización de las nuevas instalaciones portuarias que se requerían: Puntarenas, El Estero, Caldera, Tivives, Herradura, Punta Morales, etc. Entonces, para llegar a una adecuada pero urgente solución, el Presidente Figueres solicitó a principios del año 1972, la asistencia del Gobierno de Japón, el cual de inmediato se hizo cargo de los estudios y organizó una Misión integrada por expertos de su Ministerio de Transportes y presidida por Shigeo Marimoto. En febrero de 1973, esa Misión rindió su informe recomendando la bahía de Caldera como el mejor sitio para el desarrollo del nuevo puerto (la segunda mejor alternativa fue Punta Morales). La primera etapa del proyecto recomendado por la Misión Japonesa y aceptado por el Gobierno de Costa Rica, incluyó la construcción de un muelle marginal de tres atracaderos de 490 metros, en la parte sur de la bahía de Caldera, un rompeolas de 250 metros, una rampa para barcos roll on-roll off, áreas de almacenamiento, patio para contenedores y obras conexas.

El diseño y la construcción de la terminal portuaria de Caldera se financiaron parcialmente con créditos concedidos por el Banco de Exportación e Importación de Japón, aprobados por Leyes Nos. 5582 del 11 de octubre de 1974 y 6309 del 4 de enero de 1979. Es interesante recordar que la primera de estas leyes, por medio de la cual también se creó la zona reservada para los fines del nuevo complejo portuario fue aprobada después de un prolongado debate legislativo, caracterizado entonces por una fuerte oposición, similar a la acontecida un siglo antes, de los que pretendían seguir desarrollando el puerto de Puntarenas. Sin embargo, el 3 de diciembre de 1974, el Presidente

Oduber logró iniciar oficialmente los trabajos de construcción del nuevo puerto y, siete años más tarde, el 17 de diciembre de 1981, el Presidente Carazo procedió a inaugurarlos oficialmente. En los meses siguientes, sin embargo, se realizaron algunas otras inversiones, como complemento de las obras básicas y para dotar a este puerto del equipo necesario para su operación.

Mientras se llevaba a cabo la obra del rompeolas de Limón, fue surgiendo el llamado "Proyecto Alemán", que consistió básicamente en una modificación del citado "Proyecto Sellhorn", para la construcción, en el interior del mismo rompeolas de 725 metros, de dos atracaderos marginales de 420 metros, un puesto para barcos roll on-roll off, bodegas, patios para contenedores, y otras instalaciones conexas. Este proyecto también se conoce como "Muelle Alemán", tanto por su concepción, como porque se financió parcialmente con dos préstamos del Banco de Crédito y Desarrollo de Alemania Federal, aprobados por Leyes Nos. 5908 y 6532, del 2 de junio de 1976 y 23 de octubre de 1980, respectivamente. Los trabajos de construcción se iniciaron inmediatamente después de concluido el rompeolas, inaugurándose la terminal en forma oficial por el Presidente Carazo, el 10 de diciembre de 1981, quedando pendientes algunos trabajos complementarios, como la grúa de contenedores (inaugurada el 12 de febrero de 1984) y otros equipos.

La Refinadora Costarricense de Petróleo, S.A. (RECOPE) al establecerse en Moín, a mediados de la década de 1960, instaló una tubería submarina para la descarga de los barcos petroleros. Diez años más tarde, RECOPE determinó que esa tubería se encontraba muy deteriorada, ya que había llegado al término de su vida útil, razón por la cual decidió sustituirla por un muelle marginal para barcos petroleros, a construir en la misma bahía de Moín. Apenas iniciados los correspondientes trabajos de dragado, en abril de 1977, ante gestiones de las compañías exportadoras de banano y del Gobierno de don Daniel Oduber, RECOPE decidió agregar al proyecto otros dos muelles marginales para la atención de barcos bananeros y de carga general. Sin embargo, como en la realización de estos trabajos se presentaron muy serios

problemas de tipo legal, administrativo y técnico, al iniciarse la Administración Carazo, en mayo de 1978, se llegó a un acuerdo con RECOPE para que el MOPT asumiera la dirección de las obras portuarias de Moín. Los trabajos fueron reanudados tan pronto se comprobó, mediante un dictamen técnico rendido por consultores alemanes, dirigidos por la firma Rehin Ruhr Ing. GMBH, que las instalaciones portuarias de Moín podrán utilizarse en forma integrada y coordinada con las de Limón. Así, mediante Decreto N°9202-T del 16 de octubre de 1978 se ordenó a RECOPE financiar y ejecutar hasta su terminación el proyecto portuario de Moín, y al MOPT dirigir, inspeccionar y supervisar esos trabajos, vinculándolos a los del proyecto de ampliación del puerto de Limón, entonces también en ejecución. Poco tiempo después, el 1° de febrero de 1979 atracó en Moín el primer barco y, el 9 de noviembre de 1980, el Presidente Carazo inauguró oficialmente el muelle petrolero.

En noviembre de 1979, cuando se encontraban en plena ejecución las obras portuarias de Limón y Moín, a solicitud del MOPT, la Agencia Alemana de Cooperación Técnica, por medio de compañías consultoras encabezadas por la firma Rehin Ruhr Ing. GMBH, inició un estudio integral de los sistemas portuarios en la costa del Atlántico. Como resultado de esa labor, 20 meses después se produjo el documento "Plan Maestro Limón/Moín, Estudio Integrado de los Puertos de la Costa Atlántica". Al adoptar oficialmente este informe, el Gobierno de don Rodrigo Carazo dictó el Decreto N°12791-T, del 16 de julio de 1981, estableciendo que los lineamientos del mencionado Plan Maestro serán de obligatorio cumplimiento por parte de los organismos públicos, siempre que estén en armonía con las políticas del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan de Desarrollo del Sector Transporte.