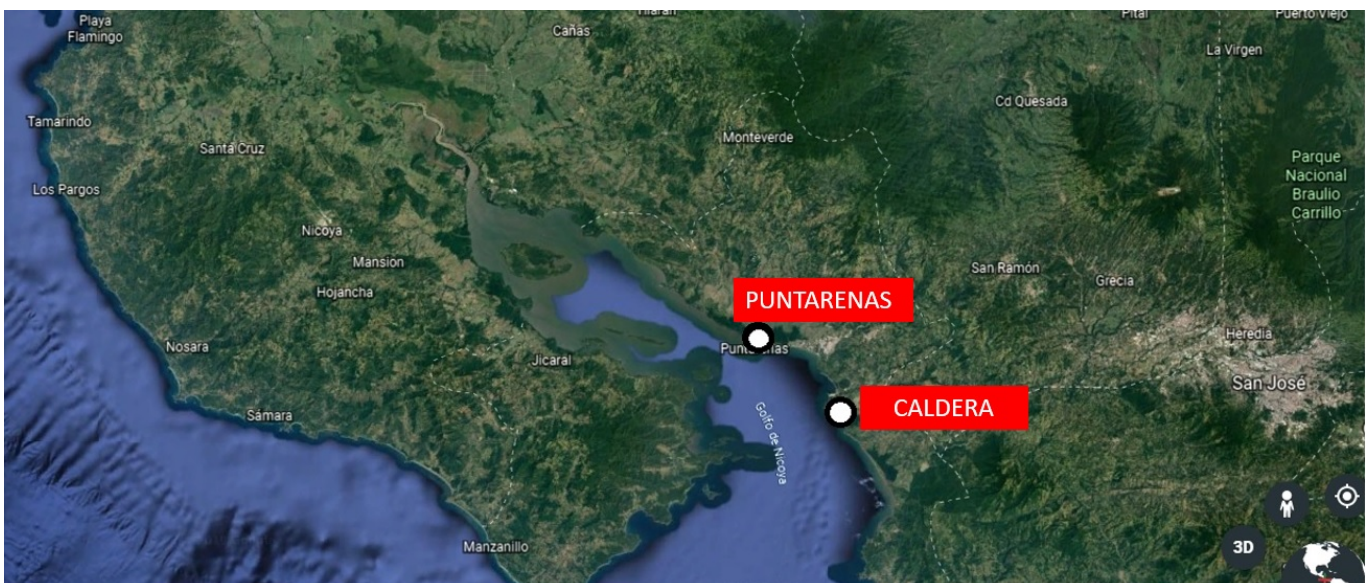


In 1814, Spain Crown decreed that the Port of Puntarenas was enabled (Zeledón 2017), with the aim of facilitating the export of agricultural products and the import of textiles and manufacturing that were so needed in the country; mainly, in order to facilitate the tobacco trade, which at that time began to gain importance in the emerging colonial economy (Idem).

By 1827, another decree from Spain Crown is established stating that the collection and administration corresponding to the maritime customs of Puntarenas should be in charge of the Treasury and Accounting Office of Tabacos del Estado (Idem p.16). Undoubtedly, this sought greater control over trade, and put an end to smuggling and fraud that had been identified.

Throughout history, Puntarenas customs were located in different places (Idibem p.38). Sometimes in Caldera; sometimes in Puntarenas. For example, in 1837, the Constitutional Assembly ordered the transfer of all public buildings to Caldera, including customs, for fear that the “tongue of Puntarenas” (the city of Puntarenas is based on a geomorphic sand process) will end submerged due to a tsunami. But three years later, another decree ordered everyone to return to Puntarenas (Ididem p.160). It was when a customs building was built, which should also function as a church, once a month; while rearranging civic and economic activities.



Map of Puntarenas with location points indicated.

The monthly celebration of the Mass did not guarantee the customs building any protection, nor an aura of spirituality, because only two years later, in 1842, the building was taken by more than 100 invaders under General Morazán, and on the other hand, robberies never stopped happening (Zeledón 2017).

The chronicles of the Puntarenas of that time, no doubt provide images of the context that the city was building. However, these vary so much that they easily pass from candor to malice. For example:

Llegó el año 1862, Puntarenas lucía semipoblada, con grandes extensiones sembradas de aromas, cardos, cocoteros e higuerones; sus calles amplias y arenosas, sembradas a ambos lados por hileras de mamones, icaros, almendros, mangos, papaturros, marañones y naranjos en flor que aromaban el ambiente yodado de su clima. Sus moradores vivían desconectados casi por completo del interior del país, pues no existían carreteras ni ferrocarril, sino veredas solitarias por donde transitaban bueyes con sus carretas, caballos y el peatón que hacía el servicio de carga y correo semanal. (Zeledón, 2018; p.16).

El puerto era centro de una población cosmopolita. Por él pululaban individuos de diferentes nacionalidades y como no se limitaba la inmigración a los elementos sanos nada más, resultó de ahí que la vagancia y la ratería crecieran; pero las autoridades se preocuparon grandemente por mantener la moralidad y lo lograron con penas severas...se dio en las esquinas de las calles del puerto, públicamente, azotes a los vecinos, del mal vivir. (Idem p.244).

... a falta de un edificio adecuado para guardar los presos convictos de hechos delictuosos, aún en 1850 se ocupaba un aposento de la antigua aduana para prisión. Pero como también se carecía de lugar apropiado para aislar los locos y los enfermos; locos enfermos y presos tenían que convivir bajo un mismo techo, aunque en distintos aposentos. (Idem p.245).

Historical documents that tell about situations in the customs of Puntarenas fulfill the important function of creating community memory, which, in contrast to real history, it is a living, unfinished, polymorphic process, which exposes as many versions as social groups exist. Without a doubt, the Puntarenas society has its particular way of constructing its memories, depending on a set of political and cultural variables, thus defining a specific relationship time way.

Among the well-documented memoirs on the customs of Puntarenas, there is a particular case dating from 1891 (National Archive doc.sig 34194). This is an open cause in the Criminal Court of Puntarenas, against a man named Rafael Montoya, for the theft of a cognac box in customs.

Mr. Montoya occupied the position of cape of cellar, although almost all his life he had worked as an agricultural laborer. The judicial file contains the correspondence of the parties, and it shows the struggle of this man to prove his innocence and free himself from such charges. In the end, it is proved that he was innocent, and it was the duty guard of customs who carried out the thefts.

The building of the Old Customs

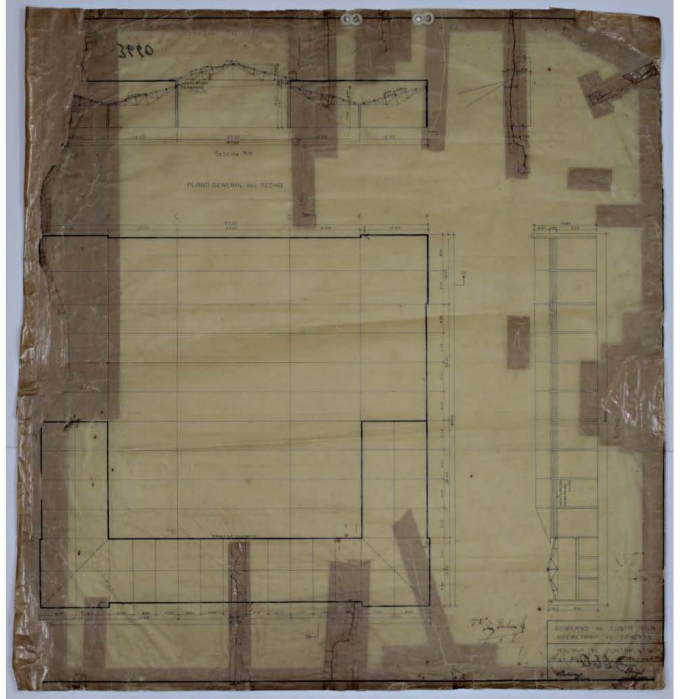
The building that today is known as the Customs Office of Puntarenas, was built in 1938, during President León Cortes Castro (1936-1940) administration (Ministry of Culture.s.f.).

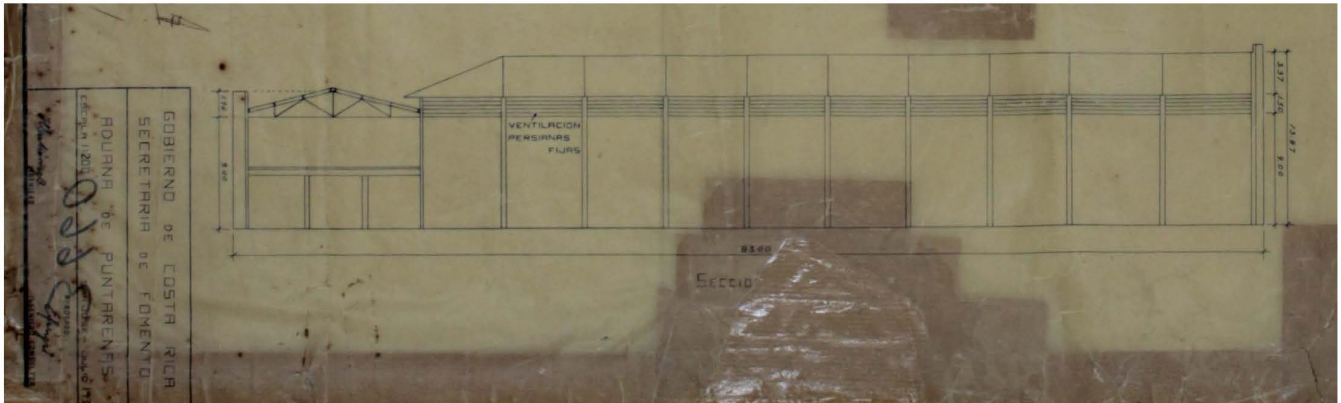


Customs building.

It is located between Avenue 4th and Street 1st of Puntarenas city. It was built under the name of South Customs Office, to fulfill the function of industrial building. The following materials were used in its construction: reinforced concrete with metal structure and galvanized iron roof.

The building has an architectural influence of Art Deco, which was very common between 1920 and 1939. The main characteristic is the hard lines and the solidity of the forms, as well as its monumentality and strong presence in the area. The engineer who designed it was Hernán Gutiérrez Braun.





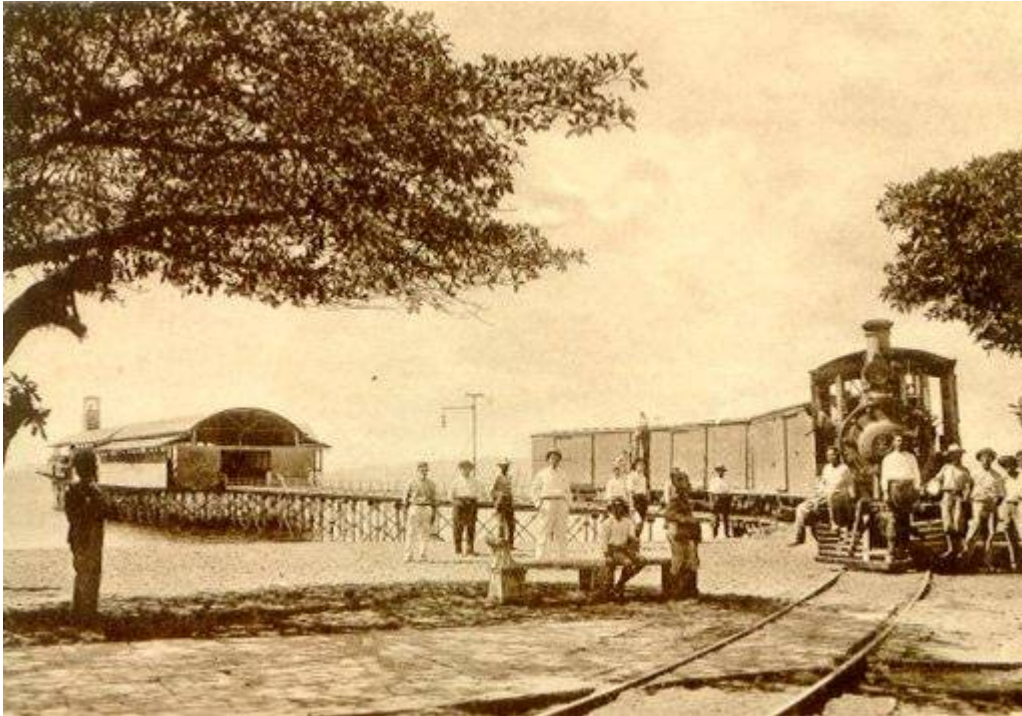
Construction plans.

Entry and exit of cargo in this new building continued to be rustic, although there was already more technology and equipment. The railroad was the means of transport responsible for mobilizing merchandise at the docks. This one arrived until the docking station, to be located linearly to the side of the ship, from where the gangs of dockers of earth proceeded to unload, manually, the railroad wagons.

El trabajo se realizaba en parejas, tanto en tierra como a bordo, uno de los cuales tomaba un saco y lo tiraba, y luego otra ubicada frente a la puerta del vagón, lo recibía y lo acomodaba en las lingas, especie de red de mecate, de forma tal que las mercaderías se protegieran. Cuando se descargaban bobinas de hierro, u otros materiales pesados, los

trabajadores colocaban cables a la grúa del barco, alrededor de la bobina para sujetarla y colocarla en los carros planos del ferrocarril o en la superficie del Muelle. El mismo proceso se realizaba con las mercaderías de importación: sacos, fardos, barriles, cajas de madera y cartón, solo que este se iniciaba en las escotillas de los barcos, desde donde salían las mercaderías para ser enviadas a la plataforma del muelle o al interior de los carros planos del ferrocarril. Las mercaderías eran estibadas dentro de los carros del ferrocarril por la cuadrilla de tierra, para ser transportadas a las bodegas de la Aduana. En la Aduana funcionaban otras cuadrillas de estibadores responsables de estibar o sacar la mercadería que se importaba o exportaba. A la Aduana llegaron los primeros montacargas en la década de 1960, sustituyeron al carretillo y a las denominadas “perras” -especie de montacarga manual-controladas por la fuerza bruta del trabajador. (Botey, 2006; p.16).

Emergent Costa Rican industry since was supplied with raw materials that arrived at this customs. Customs records included storage documents for products such as: sulfuric acid (importing from Hong Kong), 400 kilos of lead ingots, carpet manufacturing dyes, glass jars (for the famous Lizano sauce), nipples rubber for plastic bottles and other supplies. Almost all of these products were exempted with up to 90% of taxes, by the Ministry of Economy and Finance, covered by a Law on Protection and Industrial Development (National Archive doc.sig. 3515).



Train leaving the pier of Puntarenas, 1922. (Source: INCOP)

One of the former dockers in this port commented: “in those days it was very easy to know who was new working on the dock, you just had to see who was going to the bathroom repeatedly” (Aponte). This is explained because the new workers were always testing the foods that were imported, they were many novelties for these boys, who besides being poor people, they were also very curious.

At the end of the seventies, the Caldera port was enabled, and with it, there was the abandonment of port activities in Puntarenas, leaving customs abandoned (Nacional s.f).

By these same dates, a technical training educational center was created in Puntarenas, known as the University College of Puntarenas (CUP), which began to use the headquarters of the old customs office. Their careers were directed towards industrial and tourism development, agricultural resources and the sea.

Subsequently, in the middle of the 2000s first decade, the country's need for quality technical education at university level was linked to the world of work. This led to the creation of a National Technical University (in Spanish known as UTN), merging various technical training institutions scattered throughout the country.

In January 2009, the UTN began lessons, through the opening of 33 diploma courses, at its different locations and on September 25, 2014 (Executive Decree No. 38570-C), the President of the Republic Luis Guillermo Solís and the Minister of Culture and Youth, Elizabeth Fonseca Corrales, declared the Customs building finally the Pacific headquarters of the UTN and historical-architectural and cultural heritage of Costa Rica.

Among the responsibilities acquired by the UTN for this declaration is the preservation, preservation and maintenance of the property, allowing the examination and study by researchers (upon reasoned request and endorsed by the Research and Conservation of Cultural Heritage Center), in addition to requesting authorization from this specialized Center before repairing, building, restoring, rehabilitating or executing any kind of work that affects the building or its appearance.

This is how today, the customs building is located within the tourist area of Puntarenas, known as "Paseo de los Turistas": a wide street that exposes abundant gastronomic and cultural offer and, which, in addition, is complemented by a modern and dynamic urban landscape.

In front of the customs building, the Chinese government built a theater called "The Acoustic Shell" where live music, folk dances and other cultural events are presented. In addition, diagonal to Customs building there is a newly built photographic hostel: a multicolored sculpture of great dimension and images alluding Puntarenas culture, which attracts tourism, beautifies the landscape and generates a new dimension of use of public space.

References

Abarca Hernandez, Oriester y otros (2010) "De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821 - 2007" Ed. Alma Mater ISBN 978-9968-9514-6-3.

Archivo Nacional de Costa Rica, Sig. 34194, Sig. 3515 Sig. 2870.

Interview with José Aponte, former docker in Puntarenas,

Botey Sobrado, Ana María: 2006 "El Muelle Grande de Puntarenas, sus hombres y los procesos de trabajo (1929-1981) inter.c.a.mbio, año 3, n. 4 (2006), 65-86 [ISSN: 1659-0139].

Banco Mundial (2014) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2010.

Cartín, Maritza (2018). Arquitectura, Historia costarricense. Antigua Aduana de Puntarenas <https://micostaricadeantano.com/2018/03/12/antigua-aduana-de-puntarenas/>

Ministerio de Cultura, Centro de Conservación Patrimonio Cultural (2014) Antigua Aduana <http://www.patrimonio.go.cr/busqueda/Inmueble.aspx>

Universidad Técnica Nacional, Reseña Histórica (2012) <https://www.utn.ac.cr/content/rese%C3%B1a-hist%C3%B3rica-de-la-universidad-t%C3%A9cnica-nacional>

Valverde Espinoza, Arabela (2008) "La ciudad de Puntarenas, una aproximación a su historia económica y social 1858 - 1930" Universidad de Costa Rica ISBN978-9977-15-169-4.

Zeledón Cartín, Elías (2017) "El nacimiento de la ciudad de Puntarenas" Ed. UNED ISBN 978-9968-48-332-2.

Head image: Panoramic view of Puntarenas.

Edificio de la Aduana de Puntarenas, Costa Rica

En 1814, por un decreto del Rey de España (Zeledón 2017), se habilitó el Puerto de Puntarenas, con el objetivo de facilitar la exportación de productos agrícolas y la importación de textiles y manufactura que tanto se necesitaban en el país; principalmente, con el fin de facilitar el comercio del tabaco, que por aquella época empezaba a cobrar importancia en la incipiente economía colonial (Idem).

Para 1827, sale otro decreto estableciendo que la recaudación y administración correspondiente a la aduana marítima de Puntarenas debía estar a cargo de la Tesorería y Contaduría de Tabacos del Estado (Idem p.16). Sin duda, esto buscaba un mayor control sobre el comercio, y ponerle fin al contrabando y los fraudes que se habían identificado.

A lo largo de la historia, la aduana de Puntarenas se ubicó en distintos lugares (Idibem p.38). A veces en Caldera; a veces en Puntarenas. Por ejemplo, en 1837, la Asamblea Constitucional ordenó el traslado de todos los edificios públicos a Caldera, incluyendo la aduana, por temor de que la "lengüeta de Puntarenas" (la ciudad puntarenense tiene como base un proceso geomórfico de arena) terminara sumergida debido a un maremoto o tsunami. Pero tres años más tarde, otro decreto ordenó que regresaran todos a Puntarenas (Ididem p.160). En esa ocasión, mientras reordenaban las funciones cívicas y económicas, se construyó un edificio de aduana, que debía también funcionar como iglesia, una vez al mes.

Mapa de Puntarenas con puntos de ubicación señalados.

La celebración mensual de la misa no le garantizó al edificio de aduanas ninguna protección, ni tampoco un aura de espiritualidad, pues solo dos años más tarde, en 1842, el edificio fue tomado por más de 100 invasores a las órdenes del General Morazán, y por otra parte, los robos nunca dejaron de ocurrir (Zeledón 2017).

Las crónicas de la Puntarenas de aquella época, sin duda aportan imágenes del contexto el que el que se iba construyendo la ciudad. Sin embargo, éstas varían tanto que, fácilmente pasan de la candidez a la malicia. Por ejemplo:

Llegó el año 1862, Puntarenas lucía semipoblada, con grandes extensiones sembradas de aromas, cardos, cocoteros e higueros; sus calles amplias y arenosas, sembradas a ambos lados por hileras de mamones, icaros, almendros, mangos, papaturros, marañones y naranjos en flor que aromaban el ambiente yodado de su clima. Sus moradores vivían desconectados casi por completo del interior del país, pues no existían carreteras ni ferrocarril, sino veredas solitarias por donde transitaban bueyes con sus carretas, caballos y el peatón que hacía el servicio de carga y correo semanal. (Zeledón, 2018; p.16).

El puerto era centro de una población cosmopolita. Por él pululaban individuos de diferentes nacionalidades y como no se limitaba la inmigración a los elementos sanos nada más, resultó de ahí que la vagancia y la ratería crecieran; pero las autoridades se preocuparon grandemente por mantener la moralidad y lo lograron con penas severas...se dio en las esquinas de las calles del puerto, públicamente, azotes a los vecinos, del mal vivir. (Idem p.244).

... a falta de un edificio adecuado para guardar los presos convictos de hechos delictuosos, aún en 1850 se ocupaba un aposento de la antigua aduana para prisión. Pero como también se carecía de lugar apropiado para aislar los locos y los enfermos; locos enfermos y presos tenían que convivir bajo un mismo techo, aunque en distintos aposentos. (Idem p.245).

Los documentos históricos que cuentan sobre situaciones de la aduana de Puntarenas cumplen con la importante función de crear memoria, la cual, en contraste con la historia, es un proceso vivo, inconcluso, polimorfo, que expone tantas versiones como grupos sociales existen. Sin duda, la sociedad puntarenense tiene su forma particular de construir sus recuerdos, dependiendo de un conjunto de variables políticas y culturales, definiendo así, una manera específica de relacionarse con el tiempo.

Entre las memorias bien documentadas sobre la aduana de Puntarenas, existe un caso particular que data de 1891 (Archivo Nacional doc.sig 34194). Se trata de una causa abierta en el Juzgado del Crimen de Puntarenas, contra un señor llamado Rafael Montoya, por el hurto de una caja de cognac de la Aduana.

El señor Montoya ocupaba el puesto de cabo de bodega, aunque casi toda su vida se había desempeñado como peón agrícola. El expediente judicial contiene la correspondencia de las partes, y muestra la lucha de este hombre por demostrar su inocencia y liberarse de tales cargos. Al final, se demuestra que era inocente, y era el guarda de turno de la aduana quien realizaba los hurtos.

El edificio de la Antigua Aduana

El edificio que hoy se conoce como la aduana de Puntarenas, se construyó en el año 1938, durante la administración del presidente León Cortes Castro (1936-1940) (Ministerio de Cultura.s.f.).

Edificio de la Aduana.

Está ubicado entre la avenida 4 y calle 1 de la ciudad puntarenense. Se construyó con el nombre de Aduana Principal del Sur, para cumplir la función de nave industrial. En su construcción se utilizaron los siguientes materiales: concreto armado con estructura de metal y cubierta de hierro galvanizado.

El edificio tiene una influencia arquitectónicamente del Art Deco, lo cual fue muy común entre 1920 y 1939. Lo característico son las líneas duras y la solidez de las formas, así como su monumentalidad y fuerte presencia en el área. El ingeniero que lo diseñó fue Hernán Gutiérrez Braun.

Planos constructivos.

El trabajo de ingreso y salida de carga en este nuevo edificio continuó siendo rustico, pese a que ya se contaba con mayor tecnología y equipos. El ferrocarril era el medio de transporte encargado de movilizar las mercaderías en los muelles. Éste llegaba hasta el puesto de atraque, para ubicarse linealmente al costado del barco, desde donde las cuadrillas de estibadores de tierra procedían a descargar, manualmente, los vagones del ferrocarril.

El trabajo se realizaba en parejas, tanto en tierra como a bordo, uno de los cuales tomaba

un saco y lo tiraba, y luego otra ubicada frente a la puerta del vagón, lo recibía y lo acomodaba en las lingas, especie de red de mecate, de forma tal que las mercaderías se protegieran. Cuando se descargaban bobinas de hierro, u otros materiales pesados, los trabajadores colocaban cables a la grúa del barco, alrededor de la bobina para sujetarla y colocarla en los carros planos del ferrocarril o en la superficie del Muelle. El mismo proceso se realizaba con las mercaderías de importación: sacos, fardos, barriles, cajas de madera y cartón, solo que este se iniciaba en las escotillas de los barcos, desde donde salían las mercaderías para ser enviadas a la plataforma del muelle o al interior de los carros planos del ferrocarril. Las mercaderías eran estibadas dentro de los carros del ferrocarril por la cuadrilla de tierra, para ser transportadas a las bodegas de la Aduana. En la Aduana funcionaban otras cuadrillas de estibadores responsables de estibar o sacar la mercadería que se importaba o exportaba. A la Aduana llegaron los primeros montacargas en la década de 1960, sustituyeron al carretillo y a las denominadas “perras” -especie de montacarga manual-controladas por la fuerza bruta del trabajador. (Botey, 2006; p.16).

La naciente industria costarricense se abastecía de materias primas que llegaban a esta aduana. En los registros aduanales se hallan documentos de des almacenaje para productos como: ácido sulfúrico (importando desde Hong Kong), 400 kilos de lingotes de plomo, colorantes para la fabricación de alfombras, frascos de vidrio (para la famosa salsa Lizano), pezones de goma para biberones plásticos y otros insumos. Casi todos estos productos estaban exonerados hasta con un 90% de los impuestos, por el Ministerio de Economía y Hacienda, amparado en una Ley de Protección y Desarrollo Industrial (Archivo Nacional doc. sig. 3515).

Tren saliendo del muelle de Puntarenas, 1922. (Fuente: INCOP)

Comenta uno de los ex estibadores de este puerto que, “en aquellos tiempos era muy fácil saber quien era nuevo trabajando en el muelle, nada más había que ver quien iba recurrentemente al baño” (Aponte). Esto se explica porque los estibadores nuevos siempre estaban probando los alimentos que se importaban, eran muchas novedades para estos muchachos, que además de escasos, también tenían mucha curiosidad.

Al final de los años setenta, se habilitó el puerto de Caldera, y con ello, se dio el abandono de las actividades portuarias en Puntarenas, quedando la aduana abandonada (Nacional s.f).

Por estas mismas fechas se creó en Puntarenas, un centro educativo de formación técnica, conocido como el Colegio Universitario de Puntarenas (CUP), el cual empezó a utilizar como

sede a la antigua aduana. Sus carreras estaban dirigidas hacia el desarrollo industrial y turístico, los recursos agropecuarios y del mar.

Posteriormente, a mediados de la primera década de los 2000, se reconoció la necesidad que tenía el país, de una educación técnica de calidad, con nivel universitario, vinculada con el mundo del trabajo. Esto condujo a crear una Universidad Técnica Nacional (UTN), fusionando diversas instituciones de formación técnica dispersas en el país.

En enero de 2009, la UTN inició lecciones, mediante la apertura de 33 carreras de diplomado, en sus diferentes sedes y el 25 de septiembre del 2014 (Decreto Ejecutivo N° 38570-C), el presidente de la República Luis Guillermo Solís y la Ministra de Cultura y Juventud, Elizabeth Fonseca Corrales, declararon el edificio de la Aduana finalmente sede del Pacífico de la UTN y Patrimonio histórico-arquitectónico y cultural de Costa Rica.

Entre las responsabilidades que adquiere la UTN por esta declaratoria está el conservar, preservar y mantener adecuadamente el inmueble, permitir el examen y estudio por parte de investigadores (previa solicitud razonada y avalada por el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural de esta Cartera Ministerial), además de solicitar autorización al Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural de esta Cartera Ministerial antes de reparar, construir, restaurar, rehabilitar o ejecutar cualquier clase de obra que afecte la edificación o su aspecto.

Es así como en la actualidad, el edificio de la aduana se ubica dentro de la zona turística de Puntarenas, conocida como “Paseo de los Turistas”: una amplia calle que expone abundante oferta gastronómica y cultural y, que además, se complementa con un paisaje urbano moderno y dinámico.

Frente al edificio de la aduana, el gobierno de China construyó un anfiteatro llamado “La Concha Acústica” en donde se presenta música en vivo, danzas folclóricas y otros actos culturales. Además, diagonal a la aduana se ubica el recién construido parador fotográfico: una escultura multicolor de gran dimensión e imágenes alusivas a la cultura puntarenense, que atrae al turismo, embellece el paisaje y genera una nueva dimensión de uso del espacio público.

Referencias

Abarca Hernandez, Oriester y otros (2010) “De puerto a Región: El Pacífico Central y Sur de Costa Rica 1821 - 2007” Ed. Alma Mater ISBN 978-9968-9514-6-3.

Entrevista con José Aponte, ex estibador de Puntarenas,

Archivo Nacional de Costa Rica, Sig. 34194, Sig. 3515 Sig. 2870.

Botey Sobrado, Ana María: 2006 “El Muelle Grande de Puntarenas, sus hombres y los procesos de trabajo (1929-1981) *inter.c.a.mbio*, año 3, n. 4 (2006), 65-86 [ISSN: 1659-0139].

Banco Mundial (2014) *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2010*.

Cartín, Maritza (2018). *Arquitectura, Historia costarricense. Antigua Aduana de Puntarenas*
<https://micostaricadeantano.com/2018/03/12/antigua-aduana-de-puntarenas/>

Ministerio de Cultura, Centro de Conservación Patrimonio Cultural (2014) *Antigua Aduana*

<http://www.patrimonio.go.cr/busqueda/Inmueble.aspx>

Universidad Técnica Nacional, *Reseña Histórica* (2012)

Valverde Espinoza, Arabela (2008) “La ciudad de Puntarenas, una aproximación a su historia económica y social 1858 - 1930” Universidad de Costa Rica
ISBN978-9977-15-169-4.

Zeledón Cartín, Elías (2017) “El nacimiento de la ciudad de Puntarenas” Ed. UNED ISBN 978-9968-48-332-2.

Head Image: Vista panorámica de Puntarenas.