It is night and it is hot, even the sea breeze feels hot.

I'm sitting on the dock in Quepos, thinking about the history of this infrastructure and the changes that are announced. From here, the Marina Pez Vela is bright and cheerful, with its shops and restaurants packed with foreign and national tourists: the great majority, attracted by the Manuel Antonio National Park, the most beautiful in the country.

I have no doubt about the development capacity of this city. Surely, the renovation of the port infrastructure will bring unprecedented social and economic dynamics.

The project consists of a cruise terminal, with customs and migration services, docking areas for mega yachts, promotion of recreational and cultural spaces, interconnectivity and the emergence of new industries linked to the services of a port hub.

Definitely, it is a perspective that excites. But perhaps most importantly, this renovation of the port will be an important and fine articulated part of the city's investment plan, which projects the development of new residential, commercial and recreational areas.

A drop of sweat runs across my forehead, the sea is very calm, and I can even hear some fish jumping near the tender.



The port, the city and the waterfront of Quespos. (Source: Alcaldía de Quepos)

Historical review

This pier had its moment of glory in the middle of the last century. It was built in 1938, for the export of bananas; an activity that marked the beginning of Quepos modern history.

The banana plantations had been only on the Caribbean side, but the affectations by leaf blight caused the banana company, through intermediaries, to start buying land on the Pacific coast. Near Quepos, a German migrant, Aghatón Lutz, established the Pirris Farm and Trading Company, the first banana plantation in the

Pacific to export bananas to San Francisco (USA), Vancouver (Canada) and, shortly after, to Europe (Monge 2007).

In 1937, the United Fruit Company bought the shares from Pirris, and assumed the production of bananas in this area of the country. In 1938, this company signed the Cortés-Chittenden contract, the most important for the government of that time, establishing the construction of a dock in Quepos, a railroad and a series of complementary infrastructure.

Between 1938 and 1945, there was the period of greatest banana production, with export volumes exceeding 3 million bunches per year, and generating 1,200 jobs, mainly occupied by people “outside” Quepos, given the scarce local population. Banana activity generated a migratory wave estimated at 10 thousand people, according to the Population Census data of 1950, which led to the first revolution in local employment.

In 1956, the last shipment of bananas was made, but by that time, there was already a productive diversification, in which another crop stood out: the planting of African palm.

From a sociological perspective, several consequences left by this banana enclave economy can be identified. One of them is the symbolic hierarchical segmentation of the city, which defined areas of lower and higher value. For example, in the “American zone”, banana company managers and senior officials lived, with unusual comforts for the standard of living of the great majority of workers. And others less favored where built workshops and works of lower category as wherein railway employees lived (Cordero, 2002).

Social polarization was expressed politically in the emergence of workers’ organizations (some of which are Socialist trade union affiliations).

On the other hand, as Quepos, for a long time it did not have a highway or airport, the dock also worked for cabotage activities between Golfito and Puntarenas. The

administration of the pier was taken by several hands, first the Compañía Bananera until 1970, and between that year and 1972, it remained inactive. Subsequently, Costa Rican State assumed the administration, through an Administrative Board, appointed by the Ministry of Transport. Finally, in 1993, it was transferred it to the Costa Rican Institute of Ports of the Pacific (known in Spanish as INCOP).

Current situation

Quepos pier is a metallic type jetty, with a length of 140 m long and 15 m wide, a bridge 50 m long and 13 m wide. It has a depth of 7 m in low tide and 12 m in high tide. Given that the characteristics of this infrastructure do not respond to the needs of the current economic activities of tourism and fishing (in small boats), a floating platform, 18 m long and 3 m wide, has been adapted, what complemented with aluminum ramps, allows users entry and exit.





A port view of Quepos and the dock detail. (Source: INCOP)

Currently talking on Quepos is talking about a complex society, with strengths and weaknesses, where social problems such as unemployment, school dropout, sex tourism, teenage pregnancy, drug consumption and others, coexist with a positive view side of the city, which shows improvements in the quality of life, access to services, emergence of new companies and job opportunities, growth and development.

The investment and development proposals that promise to shape Quepos, as a port city of the 21st century, require dynamic participation of local government, private sector, foreign investors, and many public institutions, in particular, from the Port Authority.

These interests have favored the emergence of spaces for meeting and dialogue, which undoubtedly require a name, a form, a definition of those responsible and deadlines for execution. In this sense, I want to propose the creation of a Port-City Coordination Council for Quepos.

The National Planning System of Costa Rica has various instances of regional coordination, but none comprehends an integral manner of port city dynamics. However, among all of instances there is a structure with greater flexibility than others: the Cantonal Council of Interinstitutional Coordination (called in Spanish as CCCI). Its flexibility lies in the coordination exerted by the Mayor, and from here, in particular, in Quepos city, where that Council of Coordination Port city or CCPC could be born.



The city of Quepos, the surroundings and the access roads. (Source: Alcaldía de Quepos)

The PROCIP – UNED, as an academic entity for study, research and management of

the port cities of Costa Rica, is currently working on the preparation of an instrument for decision making from the local government of Quepos, where it considers the CCPC, as an instance that will seek the harmonic development between the port and the city, taking special care of the urban environment, access roads, productive linkages and the environment; among others.

In addition, the proposal intends to be integrated with the Master Plan of the Ministry of Transport, to look for the planning of the growth platforms of the port areas, in tune with the tourist and communal development, in a way that ensures integration of the port terminals with city development.

Head Image: Pez Vela marina and Quespos dock. (Source: Alcaldía de Quepos)

Quepos: el muelle y la ciudad

Es de noche y hace calor, hasta la brisa marina se siente caliente.

Estoy sentado en el muelle de Quepos, pensando en la historia de esta infraestructura y, en los cambios que se le anuncian. Desde aquí se ve luminosa y alegre la Marina Pez Vela, con sus tiendas y restaurantes abarrotados de turistas extranjeros y nacionales; la gran mayoría, atraídos por el parque nacional Manuel Antonio, el más bello del país.

No tengo ninguna duda sobre la capacidad de desarrollo que tiene esta ciudad. Seguramente, la renovación de la infraestructura portuaria traerá dinámicas sociales y económicas sin precedentes.

El proyecto consiste en una terminal de cruceros, con servicios de aduana y migración, áreas de atraque para mega yates, promoción de espacios recreativos y culturales, interconectividad y, surgimiento de nuevas industrias ligadas a los servicios de un *hub* portuario.

Definitivamente, es una perspectiva que ilusiona. Pero quizá lo más importante, es que ésta renovación del puerto será una pieza importante y bien articulada del plan de inversión de la ciudad, que proyecta el desarrollo de nuevas áreas residenciales, comerciales y recreativas.

Una gota de sudor recorre mi frente, el mar está muy tranquilo, y hasta puedo escuchar algunos peces que saltan cerca del *tender*.

El puerto, la ciudad y el frente de agua de Quespos. (Fuente: Alcaldía de Quepos)

Reseña histórica

Este muelle tuvo su momento de gloria a mediados del siglo pasado. Fue construido en 1938, para la exportación de banano; una actividad que marcó el inicio de la historia moderna de Quepos.

Las plantaciones de banano habían estado sólo del lado Caribe, pero las afectaciones por el tizón foliar hicieron que la compañía bananera, a través de intermediarios, empezara a comprar tierras en la costa del Pacífico. Cerca de Quepos, un migrante alemán, Aghatón Lutz, estableció la *Pirrís Farm and Trading Company*, la primera finca bananera del Pacífico en exportar banano a San Francisco (U.S.A.), Vancouver (Canadá) y, poco después, a Europa, (Monge 2007).

En 1937, la *United Fruit Company* le compró las acciones a *Pirris*, y asumió la producción de banano en esta zona del país. En 1938, esta empresa firmó el contrato Cortés-Chittenden, el más importante para el gobierno de entonces, estableciendo la construcción de un muelle en Quepos, un ferrocarril y una serie de obras complementarias.

Entre 1938 y 1945, se dio el período de mayor producción bananera, con volúmenes de exportación superiores de 3 millones de racimos por año, y generando 1.200 empleos, ocupados principalmente por personas de “afuera” de Quepos, dada la escasa población local. La actividad bananera generó una ola

migratoria calculada en unas 10 mil personas, según los datos del Censo de Población del año 1950, lo que provocó, la primera revolución en el empleo local.

En 1956, se hizo el último embarque de banano, pero para ese momento, ya existía una diversificación productiva, en la que destacaba otro cultivo: la siembra de palma africana.

Desde una perspectiva sociológica, pueden identificarse varias consecuencias dejadas por esta economía bananera de enclave. Una de ellas es la segmentación simbólicamente jerarquizada de la ciudad, que definió áreas de menor y mayor valor. Por ejemplo, en la “zona americana”, vivieron los gerentes de la compañía bananera y altos funcionarios, con comodidades insólitas para el nivel de vida de las grandes mayorías obreras. Y otras menos favorecidas, donde vivían los empleados de ferrocarril, se construyeron talleres y obras de menor categoría (Cordero, 2002).

La polarización social se expresó políticamente en el surgimiento de organizaciones obreras (algunas de afiliación nacional sindical de izquierda).

Por otra parte, como Quepos, durante mucho tiempo no contó con carretera o aeropuerto, el muelle funcionó también para actividades de cabotaje entre Golfito y Puntarenas. La administración del muelle estuvo en varias manos, primero la Compañía Bananera hasta el año 1970, y entre ese año y 1972, permaneció inactivo. Posteriormente el Estado costarricense asumió la administración, por medio de una Junta Administrativa, nombrada por el Ministerio de Transportes, que en el año 1993, lo traslada al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico -INCOP.

Situación actual

El muelle de Quepos es metálico tipo espigón, con una longitud de 140 m de largo y 15 m de ancho, un puente de 50 m de largo y 13 m de ancho. Tiene una profundidad de 7 m., con marea baja y 12 m, con marea alta. Dado que las características de esta infraestructura no responden a las necesidades de las actuales actividades económicas de turismo y pesca (en embarcaciones pequeñas), se le ha adaptado una plataforma flotante (muelle *tender*), de 18 m de largo por 3 m de ancho que, complementado con rampas de aluminio, permite el ingreso y la salida de los usuarios.

Una vista del puerto de Quepos y el detalle del muelle. (Fuente: INCOP)

Actualmente hablar de Quepos es hablar de una sociedad compleja, con fortalezas y debilidades, donde los problemas sociales como el desempleo, la deserción escolar, el turismo sexual, el embarazo adolescente, el consumo de drogas y otros, conviven con una cara positiva de la ciudad, que muestra mejoras en la calidad de vida, acceso a servicios, surgimiento de nuevas empresas y oportunidades laborales, crecimiento y desarrollo.

Las propuestas de inversión y desarrollo que prometen moldear a Quepos, como una ciudad portuaria del siglo XXI, requieren de la participación dinámica del gobierno local, del sector privado, de inversionistas extranjeros, y de muchas instituciones públicas; en particular, de la Autoridad Portuaria.

Estos intereses han favorecido el surgimiento de espacios de encuentro y diálogo, que sin duda requieren de nombre, forma, definición de responsables y plazos de ejecución. Lo que quiero proponer es la conformación de un Consejo de Coordinación Puerto-Ciudad para Quepos.

El Sistema Nacional de Planificación de Costa Rica tiene diversas instancias de coordinación regional, pero ninguna comprende de manera integral las dinámicas de una ciudad portuaria. Sin embrago, entre todas ellas existe una estructura con mayor flexibilidad que las otras, la del Consejo Cantonal de Coordinación Interinstitucional – CCCI. Su flexibilidad radica en la figura de coordinación, que recae en el Alcalde o la Alcaldesa, y desde aquí, en particular, en la ciudad de Quepos, donde podría nacer ese Consejo de Coordinación Puerto-Ciudad – CCPC.

La ciudad de Quepos, el entorno y las vías de acceso. (Fuente: Alcaldía de Quepos)

El PROCIP – UNED, como entidad académica de estudio, investigación y gestión de las ciudades portuarias de Costa Rica, trabaja actualmente la elaboración de un instrumento, para la toma de decisiones desde el gobierno local de Quepos, en el que considera la figura del CCPC, como una instancia que buscará el desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso, los encadenamientos productivos y el medio ambiente; entre otros.

Además, la propuesta pretende integrarse con el Plan Maestro de Ministerio de Transporte, para buscar la planificación de las plataformas de crecimiento de las

áreas portuarias, en sintonía con el desarrollo turístico y comunal y, de forma que asegure la unión entre las terminales portuarias y el desarrollo de la ciudad.

Head Image: La marina Pez Vela y el muelle de Quespos. (Fuente: Alcaldía de Quepos)