

**Oportunidades y limitaciones del  
transporte internacional de banano en el  
desarrollo socioeconómico local:  
el caso del Caribe costarricense**  
Aarón Mora Barahona

DOI: <http://doi.org/10.15517/ca.v21i2.62918>  
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/intercambio>

**¿Cómo citar este artículo?**

Mora Barahona, Aarón. (2024). Oportunidades y limitaciones del transporte internacional de banano en el desarrollo socioeconómico local: el caso del Caribe costarricense. *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*. 21(2), e62918. <http://doi.org/10.15517/ca.v21i2.62918>

**Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe**  
Vol. 21, No. 2, julio-diciembre, 2024



Nota aclaratoria: este PDF no corresponde a la diagramación final del texto, sin embargo, puede ser citado sin problema ya que cuenta con un DOI y paginación electrónica. Al cerrar el número en construcción se reemplazará este PDF por la versión final y se agregarán las otras galeradas (EPUB y HTML).

### **Artículos científicos (sección arbitrada)**

## **Oportunidades y limitaciones del transporte internacional de banano en el desarrollo socioeconómico local: el caso del Caribe costarricense<sup>1</sup>**

### **Opportunities and Constraints of International Banana Shipping in Local Socioeconomic Development: the Costa Rican Caribbean Case**

### **Oportunidades e limitações do transporte internacional de bananas no desenvolvimento socioeconômico local: o caso do Caribe Costarriquenho**

*Aarón Mora Barahona<sup>i</sup>*

*Universidad Nacional de Costa Rica, Heredia, Costa Rica*

aaron.mora.barahona@una.ac.cr

DOI: <http://doi.org/10.15517/ca.v21i2.62918>

Recepción: 11 de octubre de 2023

Aprobación: 19 de setiembre de 2024

#### **RESUMEN**

Este artículo tiene como propósito considerar las oportunidades y limitaciones del transporte internacional de banano en el desarrollo socioeconómico del Caribe costarricense desde una perspectiva histórica. Se trata de una investigación que combina el análisis de fuentes secundarias y el mapeo de actores. Se expone el potencial de la provincia de Limón para dinamizar su economía mediante la exportación de banano, pero también se plantean las dificultades estructurales que han impedido un pleno desarrollo de esta región. Para ello se realizó una comparación entre las circunstancias de su fundación con respecto a la situación actual y así identificar los factores socioeconómicos heredados y las problemáticas irresueltas. El principal hallazgo arroja que la cadena

---

<sup>1</sup> Para este trabajo se reconocen los aportes realizados por los académicos Dra. Cynthia Mora Izaguirre y el Lic. Jason Hernández Murillo, quienes formaron parte del equipo investigador durante las visitas de campo.

productiva de banano se desarrolla en espacios de frontera donde se vuelve necesario integrar los planes de acción local con esfuerzos transfronterizos e interinstitucionales para generar, así, verdaderas oportunidades que mejoren las condiciones de vida de los habitantes del Caribe costarricense.

**Palabras clave:** Exportaciones, historia, puertos, transporte marítimo, concesión.

### **ABSTRACT**

The purpose of this article is to consider the opportunities and limitations of the international transport of bananas in the socioeconomic development of the Costa Rican Caribbean from a historical perspective. This is bibliographical research based on the analysis of secondary sources. The province of Limón's potential to boost its economy through banana exports is exposed. Still, structural difficulties that have prevented the full development of this region have also been raised. To do this, the conditions of its foundation are compared to its current situation to identify the inherited socioeconomic factors and the unresolved problems. The main finding is that the banana production chain develops in border areas where it becomes necessary to integrate local action plans with cross-border and inter-institutional efforts to generate real opportunities that improve the living conditions of the inhabitants of the Costa Rican Caribbean.

**Key Words:** Exports, history, ports, maritime transport, concession.

### **RESUMO**

O objetivo deste artigo é considerar as oportunidades e limitações do transporte internacional de bananas no desenvolvimento socioeconômico do Caribe costarricense a partir de uma perspectiva histórica. Trata-se de uma pesquisa bibliográfica baseada na análise de fontes secundárias. Fica exposto o potencial da província de Limón para impulsionar a sua economia através da exportação de bananas, mas também são levantadas as dificuldades estruturais que têm impedido o pleno desenvolvimento desta região. Para isso, foi feita uma comparação entre as circunstâncias de sua fundação com relação à situação atual para identificar os fatores socioeconômicos herdados e os problemas não resolvidos. A principal constatação é que a cadeia produtiva da banana se desenvolve em zonas fronteiriças onde se torna necessário integrar planos de ação locais com esforços transfronteiriços e interinstitucionais para gerar oportunidades reais que melhorem as condições de vida dos habitantes do Caribe costarricense.

**Palavras chave:** Exportação, história, portos, transporte marítimo, concessão.

### **Introducción**

El transporte internacional de mercancías ha constituido un inmenso desafío civilizatorio y, en ocasiones, una hazaña de dimensiones épicas para el ser humano. Supone el intercambio de productos a nivel mundial y, dada la naturaleza de la transacción, implica seguir una trayectoria que tiene lugar

en espacios que trascienden las fronteras de los países. Según datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), predomina el transporte marítimo en un 80 % del volumen, mientras que el aéreo le sigue en importancia (OMC, 2024). Desde la antigüedad, ha sido considerado como fuente de desarrollo y dinamismo socioeconómico para los pueblos involucrados.

El presente artículo expone las oportunidades y limitaciones del transporte internacional de banano como estrategia de desarrollo socioeconómico en el Caribe costarricense. Enfatiza las principales transformaciones geográficas, históricas, sociales, económicas y culturales que posicionaron a la provincia de Limón y a la comunidad de Moín como el principal puerto y la terminal de exportación más importante del país.

La primera parte ofrece un panorama histórico de la actividad humana en la costa caribeña de Costa Rica desde su ocupación. Un segmento revisa las evidencias más antiguas de los primeros puertos. Para ello, se citan algunos hechos claves del período colonial y se pone énfasis en las transformaciones socioeconómicas de la región. Otra subsección analiza la importancia del ferrocarril como factor de integración en el proyecto de Estado-nación costarricense, pero también como elemento determinante para el eventual desarrollo portuario limonense y su incorporación en el comercio internacional.

La segunda parte también se divide en dos apartados. Por un lado, se presenta un breve mapeo de los actores involucrados en la actividad portuaria para comprender su papel en la dinámica socioeconómica de la región caribeña de Costa Rica. Por otro lado, se analiza tanto el modelo concesionario que rige, actualmente, en la terminal portuaria de Moín como el impacto generado por la construcción de la Nueva Terminal de Contenedores adjudicada a la empresa APM Terminals.

Se plantea el puerto como espacio de frontera, es decir, un lugar de experimentación, pero también de control y relaciones de poder, en donde se depositan propósitos de desarrollo, se visualizan oportunidades socioeconómicas y surgen contradicciones. Las conclusiones están orientadas a plantear la necesidad de un accionar interinstitucional y transfronterizo para integrar y conciliar tanto las aspiraciones como los intereses de los diferentes actores involucrados, en el sentido material y humano.

Según la visión clásica de Frederick Jackson Turner “cada frontera deja su huella” (1987, p. 189). Significa que la frontera es más que un límite geográfico, porque lo que ocurre en ella tiene una profunda repercusión social al convertirse en punto de encuentro e intercambio entre los grupos humanos. Puede marcar la separación entre dos territorios, pero al mismo tiempo proyectarse como el horizonte que hace posible expandir la actividad económica y política hacia nuevos espacios. Al respecto, el autor señala “mientras exista tierra libre, existirá también la oportunidad de competencia, y el poder económico asegura el poder político” (p. 203).

David Harvey (2005), por su parte, explica esta dinámica geopolítica del espacio como el resultado característico de la evolución histórica del capitalismo. Argumenta que la etapa imperialista dio paso a la conformación de centros de acumulación de capital bajo una lógica extractiva y depredadora de los territorios colonizados, la cual se repite cada cierto tiempo bajo nuevas condiciones. Una de las formas en que estos centros hegemónicos reinsertan sus excedentes es mediante desplazamientos espaciales a través de la apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades productivas y nuevas posibilidades de recursos y de trabajo en otros lugares. En la actualidad, el desfase ocurre cuando la inversión para activar esos nuevos sitios exige un fuerte endeudamiento o un proceso de privatización parcial, e incluso, total de activos que fueron previamente públicos.

En el caso específico del transporte internacional de banano y la actividad portuaria en el Caribe costarricense, muchas veces se ha resaltado su potencial para generar riqueza y bienestar en la población local; sin embargo, prevalece la dinámica que Harvey denomina “acumulación por desposesión” (2005). Este artículo se propone mostrar evidencias de una tónica en la que las ganancias se han concentrado en beneficio del capital extranjero, mientras los habitantes de la provincia de Limón son despojados de recursos naturales, materias primas, activos y garantías sociales. Ante esta situación es válido preguntarse: ¿cuáles son las oportunidades y las limitaciones históricas que ha presentado el transporte internacional de banano como estrategia de desarrollo en el Caribe costarricense?

Para averiguarlo, la metodología empleada combina la revisión bibliográfica de fuentes secundarias y un mapeo de actores realizado a partir de dos visitas de campo entre febrero y mayo de 2023. Para ello, se recurrió al apoyo de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y del Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA y Afines Portuarios (SINTRAJAP). La elección de acercarse a estas dos instancias responde a que gozan de un espectro muy amplio de acción en la provincia de Limón. Aparte de ser la autoridad portuaria, tienen más de 60 años de experiencia, han sido promotores del desarrollo socioeconómico local y conocen de primera mano la situación de los habitantes de la región. Parte de los resultados aquí expuestos derivan de la actividad académica titulada “Condiciones laborales de personas trabajadoras en muelles de Limón ligadas al envío de banano” del Instituto de Estudios Sociales en Población (IDESPO) de la Universidad Nacional de Costa Rica.

## **Antecedentes**

Son pocos los estudios que se han publicado sobre el transporte internacional de banano y su relación con el desarrollo portuario en el Caribe costarricense. Un primer conjunto de trabajos es de naturaleza histórica. Destacan los libros *Reseña histórica de Limón* (1976) de Jaime Granados Chacón y Ligia

Estrada Molina, y *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón* (1999), compilado por Fernando González Vásquez y Elías Zeledón Cartín. Ambas obras trazan una línea de tiempo de los acontecimientos más generales y transformadores de la historia local. Asimismo, abordan, aunque solo de manera referencial, la importancia de los puertos y la exportación de banano.

Es pionero, el aporte de Carmen Murillo Chaverri en *Identidades de hierro y humo. La construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (1995), porque permite comprender con rigurosidad la dinámica socioeconómica y cultural que originó un nuevo medio de transporte: el ferrocarril. En esa misma línea, se encuentra el artículo de Guillermo Carvajal Alvarado y Ana María Botey Sobrado intitulado *Historia del ferrocarril al Atlántico: cien años del primer recorrido de una locomotora entre San José y Limón. 1890-1990* (1991). Ronny Viales, en *La coyuntura bananera, los productos “complementarios” y la dinámica productiva empresarial para la exportación de la United Fruit Company en el Caribe costarricense. 1883-1934* (2001), es probablemente el primer autor en preguntarse sobre la dinámica productiva empresarial ligada a la exportación de banano. No obstante, el análisis llega hasta 1934. Todas las publicaciones anteriores comparten esta limitante: el período de estudio no aporta luces sobre las transformaciones más actuales.

En otros documentos más recientes se ha indagado, en menor o mayor medida, acerca de la relación entre exportación bananera, actividad portuaria y desarrollo socioeconómico. Por su parte, la Corporación Bananera Nacional (2021) se encarga de publicar periódicamente tanto las estadísticas de exportación bananera como los resultados científicos para la mejora de los cultivos. Este tipo de acercamientos más técnicos también han sido divulgados por instituciones del Estado como el Ministerio de Planificación, la Oficina de la Presidencia (MIDEPLAN) y el Programa Estado de la Nación (PEN). Competitividad, ordenamiento territorial, situación socioeconómica regional, capacidad portuaria y logística, son parte de los aspectos tratados. Tienen un carácter descriptivo y prospectivo sin una problematización profunda que haga un balance entre alcances y desafíos. Únicamente dos artículos comparten este último enfoque con la presente investigación. Se trata del Informe Final intitulado *Desarrollo portuario y transformación productiva en Costa Rica: Los casos de Puerto Moín y Puerto Caldera* (2017), de Rafael Arias, Luis Vargas y Alejandro Madrigal, el cual documenta comparativamente el crecimiento que han tenido los dos principales puertos del país. Por último, el texto *Nueva terminal de Moín: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón* (2016), de Edgar Robles Cordero, es el que más se asemeja a nuestra propuesta. Sin embargo, consiste en un balance muy temprano, pues la Nueva Terminal aún no estaba en pleno funcionamiento.

El presente artículo se distingue de los trabajos anteriores por su enfoque crítico y la conceptualización del puerto como espacio de frontera. A diferencia de los estudios ya citados, nuestra posición es que las soluciones para garantizar una mejor distribución de los beneficios del transporte

internacional de banano no pueden provenir únicamente desde adentro. Las respuestas a una dinámica económica que se rige, en gran parte, por el comportamiento del comercio internacional demanda respuestas transfronterizas. Los responsables van más allá del Estado y las instituciones públicas. Es una realidad que compete a organismos internacionales y que trastoca la jurisdicción de otros gobiernos.

### **Genealogía de un puerto bananero como estrategia de desarrollo en el Caribe costarricense**

El Caribe costarricense fue habitado, aproximadamente, desde 1 500 a. C. por grupos autóctonos dedicados a la pesca, la agricultura y la recolección. Pasaron de sociedades tribales a la conformación de cacicazgos complejos, lo cual ha quedado evidenciado en la presencia de estructuras habitacionales, zonas de agricultura mixta (maíz, frijoles, pejibaye y tubérculos), elaboración de objetos de piedra, cerámica y oro (Corrales, 2000, pp. 33-36).

En 1502, las comunidades indígenas de Cariay, habitantes de la Isla Quiribí (Uvita), establecieron contacto con el almirante Cristóbal Colón y su tripulación durante su cuarto viaje (González Vásquez y Zeledón Cartín, 1999, p. 35). Para 1543, Diego de Gutiérrez y Toledo ya había fundado el primer cabildo español en la región. Se llamó Villa de Santiago, el cual fue ubicado cerca del río Parismina y en su desembocadura se estableció el puerto de Suerre (Granados Chacón y Estrada Molina, 1976, p. 23). Desde ese momento comenzaron a expandirse los enlaces comerciales con otras partes del mundo. El testimonio de Gregorio de Sandoval, del año 1636, relata la dinámica: “solían entrar y salir muchas fragatas de las ciudades de Cartagena y Puertobelo las cuales traían mercaderías y dineros que trocaban a géneros y frutos” (Granados Chacón y Estrada Molina, 1976, p. 58).

Luego, este lugar fue abandonado debido a una disminución en el caudal del río que impedía la entrada de las embarcaciones. Matina pasó a convertirse en el embarcadero más importante del Caribe a partir de 1637. Su papel como nuevo punto estratégico ocurrió, en gran medida, gracias al auge de la producción de cacao en la zona. Sin embargo, las condiciones de funcionamiento eran sumamente difíciles. La infraestructura portuaria en esta época solía ser casi nula y Matina fue constantemente asediada por los piratas (Fonseca Corrales et al., 2001, pp. 222-250).

Para 1712, la protección de la costa del Caribe apenas contaba con tres modestos puestos de vigilancia. Cabe señalar que, por entonces, se mencionó a Moín, por primera vez, como uno de los sitios claves en el transporte marítimo. En las desembocaduras de los ríos Matina y Suerre permanecían un cabo y tres soldados; en la barra del Reventazón, un cabo y dos soldados, y en Moín seis hombres; aunque estos solo eran contratados en forma ocasional. Durante los meses de marzo a setiembre (Fonseca Corrales et al., 2001, p. 224).

Los problemas estaban lejos de solucionarse. Por ejemplo, es especialmente recordado, el gran ataque de 1724 en Matina, donde más de cuatrocientos zambos mosquitos apoyados por embarcaciones inglesas saquearon toda la cosecha de cacao, robaron las herramientas, capturaron esclavos y tomaron a varios españoles como rehenes. Las autoridades intentaron tomar cartas en el asunto. Entre 1741 y 1742 se construyó el Fuerte de San Fernando como medida de vigilancia y protección de la costa, pero fue completamente destruido en 1747 (Fonseca Corrales et al., 2001, p. 224).

La ubicación del puerto en Boca de Matina se convirtió, a la postre, en su mayor limitante. Carecía de accidentes geográficos que lo protegieran tanto de los riesgos climáticos como de la piratería. Esto lo señaló el gobernador Tomás de Acosta en un informe de 1809:

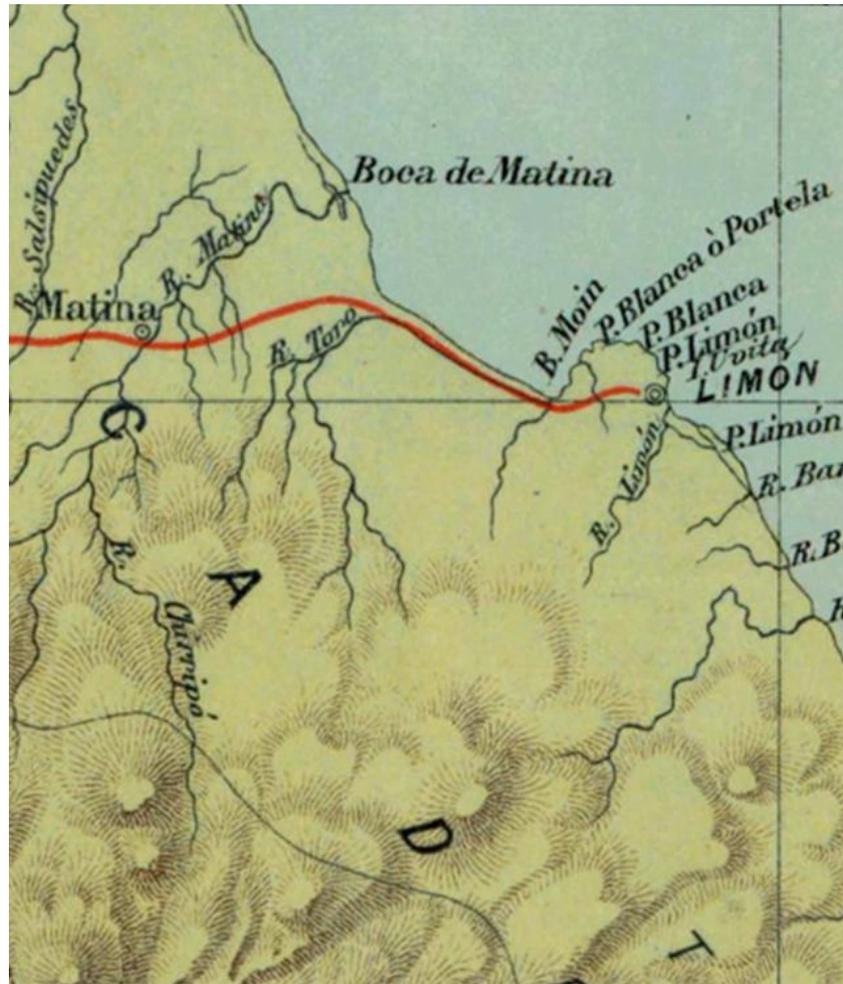
es una ensenada muy desabrigada, batida de los vientos del primer cuadrante que reinan lo más del año, donde se levanta una marejada tan fuerte que los barcos no pueden mantenerse al ancla, y el que no se hace a la vela perece (González Vásquez y Zeledón Cartín, 1999, p. 41).

Lo anterior es un factor fundamental para comprender el despegue de Moín como uno de los emplazamientos predilectos para el intercambio comercial a partir del siglo XIX<sup>2</sup>. Como puede apreciarse en la Figura 1, una leve irregularidad de la costa en este sector lo posicionaba como un puerto mejor resguardado, aunque siempre tuvo el inconveniente de ser estrecho y, por lo tanto, de bajo calado (González Vásquez y Zeledón Cartín, 1999, p. 41). De todas formas, esto no significó un impedimento para que el Intendente General y Administrador de Aduanas solicitara a las autoridades, en el año 1832, que “considerase de necesidad plantar la Aduana en el mismo fondeadero de Moín” (Granados Chacón y Estrada Molina, 1976, p. 101).

---

<sup>2</sup> En la Figura 1 se aprecia “Boca de Matina”, el primer puerto permanente de la costa caribeña costarricense, también “Boca de Moín” en la misma zona donde se encuentra en la actualidad la Nueva Terminal de Contenedores y “Puerto Limón”, el otro foco de actividad portuaria más importante de la región.

**Figura 1**  
Mapa de la costa atlántica costarricense elaborado en 1889



Fuente: Faustino Montes de Oca (1889).

Por entonces, las operaciones portuarias se repartieron entre Moín y Puerto Limón, que fue habilitado y declarado puerto principal entre 1853 y 1857. No obstante, desde las primeras crónicas, los elogios a su posición estratégica y a su gran disponibilidad de recursos vienen acompañados de testimonios desgarradores sobre las dificultades en el acceso, las enfermedades y lo inhóspito de sus rincones (González Chacón y Zeledón Cartín, 1999, pp. 41-47; Murillo Chaverri, 1995, p. 101). En un relato histórico sobre el poblamiento de Limón, en el año 1871, la situación es descrita de la siguiente forma:

a pesar del esfuerzo desplegado, las cosas avanzaban muy despacio debido a las enfermedades como la fiebre amarilla y otras epidemias de la región. Todos los días fallecía alguien ... Puede decirse sin temor que Puerto Limón le costó a Costa Rica muchas vidas (González Vásquez y Zeledón Cartín, 1999, p. 226).

En el Decreto número 27 del 6 de junio de 1870, se creó oficialmente la Comarca de Limón y la población de Moín fue establecida como capital (Granados Chacón y Estrada Molina, 1976, pp. 106-111). Otro aspecto determinante que vino a dinamizar el desarrollo socioeconómico de la zona fue la construcción del ferrocarril al Atlántico, con lo cual dio inicio la actividad exportadora e impulsó una paulatina modernización del sistema portuario.

### **El desarrollo viene sobre rieles: la construcción del ferrocarril al Atlántico y su influencia en el transporte internacional de banano**

La incursión de Costa Rica en la exportación de productos, el negocio del café en pleno apogeo y el interés de los gobernantes liberales de incorporar al país en el mercado internacional fueron las principales motivaciones para impulsar su realización. El propósito era abaratar costos y aligerar el transporte del grano hacia Europa, que se perfiló como el principal mercado de destino. Después de varios intentos fallidos, la obra dio inicio en 1870 durante la administración de Tomás Guardia. Para ello se contrataron dos empréstitos en Inglaterra por un total de tres millones de libras esterlinas. Sin embargo, más de la mitad fue pagado en honorarios, lo que provocó una agobiante deuda externa y dejó incompleta la línea férrea (Carvajal Alvarado y Botey Sobrado, 1991, p. 136).

Cabe señalar que, desde un principio, la industria bananera y el ferrocarril se desarrollaron de manera paralela. El contrato de construcción del ferrocarril, firmado en agosto de 1871, fue asumido por Enrique Meiggs Keith, quien trajo a su hermano, Minor Cooper Keith, como colaborador. Este último estableció las primeras fincas bananeras y, a fin de cuentas, sería el encargado de concluir tan ambicioso proyecto (Carvajal Alvarado y Botey Sobrado, 1991, p. 138).

Debido a las inmensas dificultades que tuvo el gobierno para asumir la obra en términos financieros y operativos, este se vio obligado a firmar un nuevo contrato en 1884. La negociación fue liderada por el entonces secretario de Hacienda y Comercio Bernardo Soto Alfaro, razón por la cual pasó a conocerse como contrato Soto-Keith. El acuerdo final le otorgó a Minor C. Keith la administración de la vía férrea por un plazo de 99 años, 333 mil hectáreas (aproximadamente un 8 % del territorio nacional), que podían denunciarse en cualquier parte del país y la exención de impuestos sobre las tierras cedidas durante 20 años (Carvajal Alvarado y Botey Sobrado, 1991, p. 138).

La consecuencia inmediata de tan jugoso trato fue un acelerado proceso de monopolización del comercio de banano en la región, así como una dinámica de explotación indiscriminada tanto de las materias primas como de la fuerza laboral. El desarrollo socioeconómico de esta primera etapa se materializaba en los ámbitos donde la industria de transporte internacional del banano tenía presencia directa.

La compañía bananera se colocó como la piedra angular para el desarrollo de la región caribeña. Estuvo involucrada prácticamente en todos los ámbitos de la sociedad, desde la instalación del alumbrado público, la construcción del tajamar, el parque central Balvanero Vargas, el hospital y una buena cantidad de inmuebles comerciales y habitacionales, entre ellos, el primer muelle de madera en Limón (Granados Chacón y Estrada Molina, 1976, p. 121; Carvajal Alvarado y Botey Sobrado, 1991, p. 136). Impregnado de un aire cosmopolita, comienzan a levantarse los primeros edificios de estilo victoriano, la primera escuela en 1877 y el hospital, a partir de 1914.

Pero este “progreso” externo no resolvió las contradicciones ulteriores. De manera muy temprana emergieron luchas contra los abusos laborales que, al mismo tiempo, revelaron las condiciones precarias del grueso de la población. Primero fue la revuelta de los trabajadores chinos en 1874; luego, para 1875, el primer movimiento obrero desplegado por los afrocaribeños y, por último, una extensa huelga de italianos entre 1887 y 1889. Los trabajadores reclamaban la aplicación de jornadas extenuantes, maltratos físicos, bajos salarios y falta de atención médica (Murillo Chaverri, 1995, pp. 79-113).

De hecho, una infraestructura de tal magnitud demandó un gran contingente de mano de obra que el país fue incapaz de cubrir con trabajadores locales. En gran medida, la conclusión del ferrocarril y, posteriormente, el éxito de la industria bananera solo fue posible gracias a la presencia de trabajadores de origen europeo, chinos, jamaquinos e inmigrantes provenientes de diferentes partes de la Cuenca del Caribe. Según los datos de Carmen Murillo Chaverri, la rutina diaria se desenvolvía entre cantos a los muertos en lenguas haitianas y una mezcla de conversaciones en español, inglés y cantonés (1995, pp. 60-77). Esto hizo del Caribe costarricense un verdadero crisol cultural con un marcado componente identitario afrocaribeño (Duncan Moodie, 2013, pp. 39-40). Según el censo de 1927, un 54,3 % de la población limonense era negra (Viales Hurtado, 1998, pp. 50-51).

Pese a esa riqueza cultural y el potencial rentable para la provincia de Limón (ver Figura 2)<sup>3</sup>, el modelo de administración obedeció a la lógica del enclave, entendido este como una especie de concesión territorial y económica al capital extranjero, orientado al mercado externo, ajeno a la legislación nacional y altamente dependiente de la oferta y de la demanda global. Se basó en la explotación laboral con una significativa presencia de mano de obra extranjera, la cual fue segmentada por clase, etnia y género. Se caracterizó por monopolizar los canales de comercialización y ejercer un control muy estricto de los medios de comunicación. Incluso, podría afirmarse que llegó a influir de

---

<sup>3</sup> “Escultura multiétnica Monumento en homenaje al desarrollo de la provincia de Limón” es el título que figura en la placa de esta obra. Incorpora personajes de distintas edades, sexo y procedencia étnica. Posee elementos decorativos que son insignia de la economía y la cultura limonense como las vías férreas, los racimos de banano, frutos de cacao y un tambor. No detalla el nombre del artista. Fue realizada en la administración Laura Chinchilla (2010-2014).

manera decisiva en los hábitos cotidianos y la situación socioeconómica tanto de los trabajadores como de las poblaciones aledañas (Viales Hurtado, 2001, pp. 107-109; Murillo Chaverri, 1995, pp. 126-128).

**Figura 1**  
Escultura alusiva a la exportación de banano ubicada en el  
parque central Balvanero Vargas de Limón



Fuente: Archivo personal del autor, 18 de marzo del 2023.

Mientras tanto, los volúmenes de exportación se dispararon aceleradamente. En 10 años (1883-1893), Costa Rica pasó de un embarque de 110 801 racimos a 1 278 647 racimos. Para 1898, la producción casi se había duplicado alcanzando un total de 2 331 036 racimos (Prada Ortiz, 1987, p. 32). Datos de 1899 indican que solo en la “División Limón” ya existían poco más de cien mil hectáreas cultivadas en manos de la United Fruit Company (UFCo), propiedad del mismo Keith (Viales Hurtado, 2001, p. 63). Se calcula que para 1900, apenas un año después de su conformación, esta empresa ya acaparaba un 75 % de la fruta ingresada en Estados Unidos y Europa (Cano Sanchiz, 2017, p. 92). En 1913, el banano se había convertido en el primer producto de exportación nacional al punto de concentrar más del 50 % del mercado exportador. No obstante, el 55 % de la superficie que correspondía a fincas pertenecía a extranjeros, lo cual limitaba, en términos reales, los beneficios para la economía nacional (Viales Hurtado, 2001, p. 85).

Pero la “edad de oro” del banano representada en la escultura de la Figura 2, comenzó a sufrir sus primeros tropiezos con la Primera Guerra Mundial y, particularmente, como resultado de la crisis

económica de 1929. El valor de la producción bananera en 1926 sobrepasaba los seis millones de dólares. La cifra de 1931 descendió hasta los 3 174 000 dólares (Viales Hurtado, 2001, p. 78).

Un retiro paulatino de la UFCo tuvo lugar de 1929 en adelante. Junto al abandono de las plantaciones se iniciaron trabajos para el levantamiento de las líneas férreas. Según Viales Hurtado, esto contribuyó a “la materialización de graves contradicciones internas en la región Atlántica” (1998, p. 88). Una de ellas tuvo que ver con el aumento dramático del desempleo. Un grupo de legisladores visitó la zona en junio de 1930. El vecino Arturo Fernández Ríos expuso las difíciles condiciones en los siguientes términos: “Para cientos y cientos de hombres, NO HAY TRABAJO y sin él, no hay dinero y sin él, no hay pan” (1998, p. 102).

El deterioro en la calidad de vida de la población eventualmente derivaría en la primera gran huelga bananera durante el año de 1934. Más tarde, en 1938, la compañía firmó un nuevo contrato para trasladar sus operaciones a la zona sur del país. Sin embargo, y de acuerdo con Viales Hurtado, la empresa “nunca abandonó el Caribe de manera definitiva”. La United continuó sembrando bananos en la zona e incluso diversificó la producción con cultivos como la naranja, los limones, el cacao, el caucho y la piña (Viales Hurtado, 2001, pp. 94-103).

En cualquier caso, ninguna de estas alternativas vino a solucionar los crecientes niveles de pobreza y la falta de fuentes de trabajo en la zona, algo que persiste hasta la actualidad. Es cierto que a finales de la década de 1950 tiene lugar un resurgimiento de la producción bananera. Por entonces, se rompe el monopolio de la producción y exportación de banano gracias a la llegada de nuevas compañías como la Standard Fruit Company, en 1956, la cual se destaca por introducir nuevas variedades de plantas más resistentes a las plagas (Corporación Bananera Nacional [CORBANA], 2012, p. 8).

Adicionalmente, en el marco de un nuevo modelo de Estado más intervencionista, se crearon instituciones públicas para velar por aquellas áreas consideradas como prioritarias para el progreso nacional. Así, se originó en 1963 la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), encargada de vigilar los contratos del Estado sobre servicios portuarios y ferroviarios. Desde 1966, asumió la administración del Muelle Nacional. Tres años después, la Northern Railway Company le transfiere el Muelle Metálico. De manera simultánea, comienza a administrar el Muelle 70 y, en 1972, queda a cargo del ferrocarril (JAPDEVA, 2024). En el presente, esta institución juega un papel preponderante en la zona, ya que mantiene el manejo de la carga que no se mueve por contenedor, como por ejemplo: carga paletizada y metales pesados (Robles Cordero, 2016, p. 4).

Otro esfuerzo por estimular el negocio agroexportador se tradujo en la creación de la Asociación Bananera Nacional (ASBANA) en 1971, que tiempo después pasó a llamarse Corporación

Bananera Nacional (CORBANA). Como ente rector de la actividad bananera en el país, CORBANA dirige programas de investigación, asesora en la comercialización de la fruta, facilita líneas de crédito para la operación y recuperación de las plantaciones e incorpora estrategias de capacitación con la meta de fomentar prácticas productivas más amigables con el ambiente (CORBANA, 2012, p. 1). Estas transformaciones son el punto de partida para una segunda etapa del transporte internacional de banano en el Caribe costarricense donde se entremezclan instituciones públicas, empresas transnacionales, organismos mundiales y locales. A continuación, se presenta un mapeo de estos actores, que tiene como propósito mostrar esos escenarios de convergencia y divergencia socioeconómica.

### **Escenario socioeconómico del transporte internacional de banano en el Caribe costarricense: un mapeo de los actores clave**

Limón es la provincia número siete de Costa Rica. Está compuesta por seis cantones (Limón, Pococí, Siquirres, Talamanca, Matina y Guácimo) y veintisiete distritos. Tiene una extensión territorial de 9 188 kilómetros cuadrados y su población total es de 386 862 habitantes (Ministerio de Planificación [MIDEPLAN], 2014, p. 15). Los datos socioeconómicos develan un escenario de contrastes y profundos desafíos; es la región con menores índices de desarrollo humano. Nuestra área de estudio, ubicada en el cantón central de Limón, ocupa el puesto setenta y tres de los ochenta y cuatro cantones que conforman el territorio nacional y se ubica en el puesto sesenta, en cuanto al índice de competitividad (Ministerio de Educación Pública [MEP], 2019, p. 33; MIDEPLAN, 2014, pp. 19-21). Un 26,7 % de los hogares en la región caribeña sufren de pobreza (Román Forastelli y Morales Aguilar, 2018, pp. 5-12).

Sumado a ello, la escolaridad promedio es de 7,7 años, la segunda menor del país. Cifras del 2017 revelan que la región Huetar Caribe tiene la mayor tasa de desempleo en el país, 9,2 %, casi dos puntos por encima del promedio nacional, con una mayor incidencia en la población femenina (Román Forastelli y Morales Aguilar, 2018, p. 7). Ahora bien, en términos de oportunidades y limitaciones ¿cómo puede el transporte internacional de banano ser un estímulo para revertir estos índices negativos? ¿Quiénes son los actores responsables de que los beneficios de este sector productivo puedan traducirse en mejores condiciones de vida para la población limonense? La información que se presenta a continuación se obtuvo por medio de dos visitas de campo a la provincia de Limón entre febrero y mayo del año 2023. Específicamente, recibimos datos provenientes del Departamento de Recursos Humanos de JAPDEVA, SINTRAJAP y trabajadores portuarios.

### 1. Fincas bananeras y empresas multinacionales

Las principales empresas bananeras internacionales, como Dole Food Company (anteriormente Standard Fruit Company), Chiquita Brands International (anteriormente United Fruit Company), Del Monte y la empresa irlandesa FYFFES, no solo compran, sino que también poseen plantaciones de banano. Dole, que es el mayor comprador de bananos de Costa Rica también obtiene productos de fincas más pequeñas. Además, existen exportadores nacionales como Grupo Acón, Grupo Calinda y Grupo Aproveco, entre otros.

### 2. Transportistas terrestres

El transporte desde las plantaciones bananeras y la carga a los buques frigoríficos, o portacontenedores, se realiza en la terminal portuaria de APM Terminals, principalmente, por dos compañías navieras que también prestan servicios de transporte terrestre: Crowley Lyner Services y Seaboard Marine. Además, existen otras cinco empresas de transporte terrestre contratadas por JAPDEVA, entre ellas la Empresa Centroamericana de Transporte S.A. (ECATRANS) y Transporte Portuario Metro Caribe S.A. Maersk Sealand tiene a cargo el transporte marítimo de APM Terminals y opera mediante una filial conocida como RADA.

### 3. Líneas navieras

El banano es transportado desde Moín por Maersk, Hapag Lloyd, MSC y CMA CGM. Estas empresas firman contratos anuales o estacionales para igualar las compras de fruta, que también son anuales. Las navieras ofrecen sus servicios para la exportación, no solo de banano, sino también de otros bienes. Empresas como Dole poseen embarcaciones propias.

### 4. Operadores portuarios

JAPDEVA es una entidad pública gubernamental fundada en 1963. Sus actividades se dividen en dos áreas principales. En primer lugar, la administración portuaria, que involucra todas las operaciones y el desarrollo portuario. En segundo, es responsable de promover el desarrollo económico a través de la implementación de proyectos que fomenten el desarrollo de las comunidades de la región Huetar Caribe (JAPDEVA, 2024). Esta empresa pasó de tener alrededor de mil cuatrocientos trabajadores, entre 2018 y 2019, a 293 colaboradores en 2023.

La institución tiene la obligación, por ley, de apoyar el desarrollo comunitario en los seis cantones de la provincia de Limón. A partir de febrero del 2019, JAPDEVA recibe de APM Terminals un canon por la explotación de la concesión del muelle de Moín (5 % de los ingresos brutos, sin incluir cargos por servicio eléctrico por contenedor refrigerado), el cual será destinado, en su totalidad, al desarrollo regional.

APM Terminals es una empresa concesionaria con capital procedente de Países Bajos. Inició operaciones en el 2019 en la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) y ocupa un área de cuarenta hectáreas en una isla creada artificialmente, con capacidad para manejar 8 500 TEU (unidad equivalente a veinte pies, es decir, 6 096 metros). La nómina de APM Terminals está compuesta por cerca de 1 000 empleados (APM Terminals, 4 de marzo de 2020).

## 5. Cooperativas y estibadores portuarios

Las cooperativas son empresas que prestan servicios tercerizados de estibadores portuarios a entidades como JAPDEVA y APM Terminals. Algunas cooperativas identificadas son: Servinave, Carga y Descarga de Costa Rica S.A. (CADESA), Cooperativa Autogestionaria de Trabajadores de Servicios Portuarios de Carga, Descarga y Afines (COOPEUNITRAP), Cooperativa de Multiservicios Logísticos Marítimos y Portuarios (COOPESERPOLI) y Cooperativa Autogestionada de Trabajadores Automotrices, Puerto Limón (COOPETRAUTO).

Alrededor de doscientos cuarenta estibadores atienden los buques correspondientes al puerto de JAPDEVA, mientras que en APM la cifra oscila entre ciento ochenta y trescientos cincuenta estibadores, lo que dependerá de la temporada (JAPDEVA, comunicación personal, 6 de setiembre de 2023; Bosque, 2017; Cordero Parra y Díaz Zeledón, 2020).

## 6. Sindicatos

El Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA y Afines Portuarios (SINTRAJAP) representa a los trabajadores del sector portuario e industrias afines en la provincia de Limón. SINTRAJAP fue fundado en 1971 mediante la sindicalización de los trabajadores de JAPDEVA. Actualmente, SINTRAJAP mantiene vigente una convención colectiva con JAPDEVA, y los afiliados que trabajan en la terminal de APM están realizando esfuerzos para lograr una negociación similar. SINTRAJAP está comprometido a defender los derechos laborales de los trabajadores portuarios y de las plantaciones frutícolas, en particular, en las industrias del banano y de la piña, brindándoles asesoramiento legal experto. Hay otros sindicatos en APM Terminals, como el Sindicato Costarricense

de la Industria del Transporte y Afines (SCITA). En general estas entidades cuentan con un amplio espectro político en el que los trabajadores portuarios encuentran un espacio para expresar sus demandas y desacuerdos.

## 7. Organismos relacionados con los derechos laborales

Costa Rica ingresó a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1920, apenas un año después de su creación. El país ha ratificado numerosos convenios de la OIT, incluso algunos de importancia adicional para los trabajadores portuarios, como el Convenio 81 para garantizar la inspección en los muelles y el Convenio 137 que promueve brindar a los trabajadores de este sector períodos mínimos de empleo.

En general, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) se encarga de hacer cumplir las leyes sobre salarios mínimos, horas extras y protección laboral. En las zonas rurales, esta labor se ha dificultado, en especial, donde hay muchos inmigrantes trabajando tanto en el sector formal como en el informal. La razón principal es que el número de inspectores de trabajo ha sido insuficiente para hacer cumplir la ley. Por ejemplo, en la región Huetar Atlántica, para cubrir un área de aproximadamente nueve mil kilómetros cuadrados con territorios de difícil acceso, el personal disponible es apenas de ocho personas (Dirección General de Inspección, 2023).

## 8. Instituciones público-privadas promotoras de la exportación de banano

Por un lado, se encuentra CORBANA, una entidad de capital mixto entre el gobierno y el sistema bancario nacional, creada por la Ley N.º 4895 en 1971. Su objetivo principal es promover el desarrollo de la industria y el sector bananero en Costa Rica a través de la investigación y servicios de asesoría a productores para fomentar la producción y comercialización de banano (CORBANA, 2021). Por otro lado, está la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER), una entidad pública financiada a través de un presupuesto proveniente de las declaraciones aduaneras e impuestos de importación y exportación. Fue creado por la Ley N.º 7638 en 1996. Su objetivo central es promocionar las exportaciones brindar apoyo y asesoría a los productores nacionales para vender sus productos en los mercados internacionales (PROCOMER, 2022).

## 9. Países compradores

Un 56 % de las exportaciones en Costa Rica se realizan por la vía marítima y de estas, un 42,4 % lo hacen por medio de los puertos del Caribe. La mayor cantidad de exportaciones se dirigen a Estados Unidos y a Europa. Entre 2014 y 2016, las frutas, hortalizas, legumbres y raíces concentraron un 70 % de las exportaciones (Arias et al., 2017, pp. 28-33). En el 2021, las relaciones comerciales con la Unión Europea (segundo socio comercial de Costa Rica) dejó como saldo, por concepto de exportaciones, un total de 2 619 millones de dólares. De nuevo, el banano se posiciona entre los primeros lugares de los productos exportados, al representar un 17 % de las transacciones hacia ese destino, por encima de mercancías como la piña, el café y el aceite de palma (PROCOMER, 2022).

Una visión sistémica de la cadena productiva del banano busca explorar diversas formas de intervención que faciliten el diálogo entre Estados, compradores, proveedores, sindicatos u otras organizaciones de trabajadores, con el fin de respetar la autonomía de los interlocutores sociales, brindar asistencia técnica a gobiernos o instituciones, y orientar a las empresas sobre la aplicación de las normas laborales e instarles a brindar información sobre la situación y legislación de los países. Un ejemplo de ello es la entrada en vigor de la Ley de Debida Diligencia en Alemania en enero del 2023. Asimismo, la Unión Europea ya está impulsando iniciativas en la misma dirección (Maihold et al., 2021).

### **Oportunidades y limitaciones del modelo concesionario: la llegada de APM Terminals**

Mediante una concesión de obra pública por treinta y tres años, el gobierno de Costa Rica adjudicó a la empresa APM Terminals los derechos de operación sobre la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). Esta empresa abrió sus puertas en el 2019 y su ejecución ameritó un despliegue infraestructural sin precedentes. Se construyó una isla artificial de cuarenta hectáreas, cuyo costo alcanzó los 992 millones de dólares. También, sobresale la instalación de megagrúas de última generación, capacitadas para barcos de hasta veintidós filas de contenedores. Para el año 2020, se estima que ya se habían atendido alrededor de 1 100 buques mercantiles (Avendaño Arce, 29 de octubre de 2018; Agence France Press, 2019; APM Terminals, 2020; Bosque, 2018; Mora P., 2019).

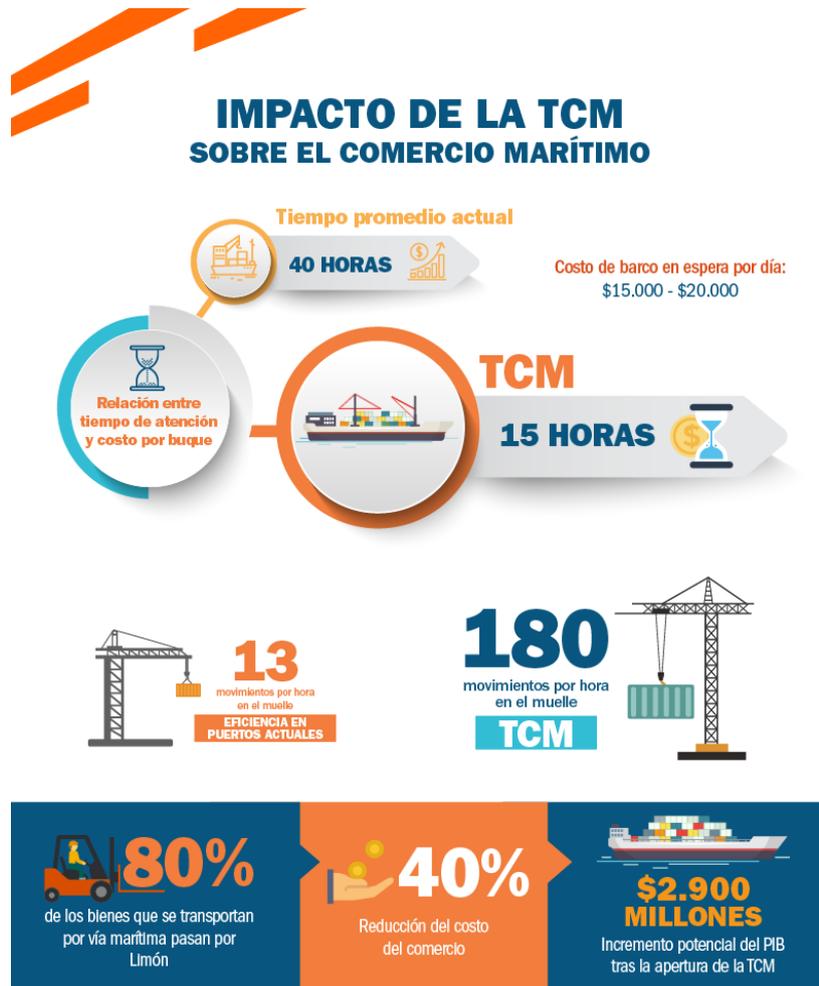
Tal como se aprecia en la Figura 3, la información divulgada sobre el proyecto buscaba resaltar sus bondades. Entre ellas, pusieron un acento particular en el mejoramiento de la eficiencia. Con la nueva terminal, no solo habría más capacidad para atender una mayor cantidad de embarcaciones, sino que también se lograría reducir el tiempo de atención a menos de la mitad, lo que significaría una disminución en los costos por barcos en espera. A su vez, agilizaría la operación portuaria instalando

más y mejores grúas. De trece movimientos se pasaría a ciento ochenta movimientos por hora. APM Terminals proyectó la generación de unos 147 000 empleos directos e indirectos, así como un crecimiento de 2 900 millones de dólares en la producción nacional durante los siguientes ocho años (Robles Cordero, 2016, p. 18).

En términos de optimizar y modernizar la logística, el modelo concesionario, luego de cinco años de funcionamiento, ha cumplido varias de las expectativas. Según datos de APM Terminals, pasaron de atender un millón de contenedores, en el 2019, a la cifra de 1 261 262, en el 2023 (APM, 2024). En el mismo año, se registró una reducción del 29,8 % en la estancia de los buques en puerto, y entre las seis grúas pórticas rondan los ciento sesenta movimientos por hora (Mundo Marítimo, 2023; APM, 2020). Las limitaciones de mayor incidencia han estado relacionadas con un aumento de los precios por el servicio, oscilaciones en los tiempos de espera, manifestaciones de descontento social –que impactan negativamente las operaciones portuarias– y el narcotráfico.

En el año 2023, el Consejo de Concesiones (CNC) notificó a la empresa por el cobro de una multa que asciende a los doscientos setenta mil dólares por incumplimientos en los tiempos de espera durante su primer año de operación (Rojas, 2023). APM Terminals proporciona una mejor infraestructura, pero implica un mayor costo para importadores y exportadores. El arancel de importación y exportación debe ajustarse a la inflación estadounidense, según el contrato de concesión; dicho indicador también ha tendido al alza (Hodge, 2022). En 2021 el incremento de la tarifa fue del 5,4 %, mientras que en 2022 aumentó un 9 % (Alvarado, 2022). En noviembre del año 2023, un grupo de transportistas protestaron mediante tortugismo para denunciar demoras de hasta quince horas para recibir un contenedor (Radio Monumental, 2023). Las mejoras en la atención de las embarcaciones se contradicen con deficiencias en la fase del transporte terrestre. Las evidencias en el decomiso de grandes cantidades de cocaína confirman que los grupos ligados al crimen organizado han aumentado su presencia en la región (Murillo, 2024).

**Figura 2**  
Proyección del impacto de la nueva terminal de contenedores de Moín<sup>4</sup>



Fuente: Esteban Arrieta (2019, 15 de febrero).

Otra cifra que avanza de manera lenta tiene que ver con el aumento en los niveles de empleabilidad del sector portuario. En una nota de marzo del año 2024, se calcula la generación de mil empleos entre personal directo y subcontratistas (APM, 2024). A ello, se suma el despido masivo de casi ochocientos funcionarios de JAPDEVA (Canales, 2021) y el cierre de dos fincas bananeras en la zona de Guápiles, que dejó sin trabajo a 523 personas (Muñoz Solano, 2024). Más allá de los cálculos numéricos, uno de los factores de mayor incertidumbre es la calidad del trabajo relacionado con el transporte internacional de banano y la falta de acuerdos colectivos para defender los derechos laborales.

<sup>4</sup> Esta infografía compara las operaciones portuarias antes y después de la llegada de APM Terminals. Resume, mediante cifras clave, los impactos positivos que tendría la entrada en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores en el comercio marítimo del Caribe costarricense.

La OIT observó con preocupación que el número de convenios colectivos en el sector privado sigue siendo bajo en comparación con el elevado número de acuerdos directos con empresas no sindicalizadas. Además, identificó una presencia mínima de sindicatos que operan en las zonas exportadoras del país y un ambiente hostil para las actividades sindicales, en general. Por su parte, los sindicatos advirtieron que los esfuerzos de los trabajadores de las zonas de exportación para sindicalizarse han topado con despidos ilegales, amenazas e intimidación, y que, incluso, algunos empleadores han mantenido listas negras de trabajadores identificados como activistas (Embajada de Estados Unidos en Costa Rica, 2022). Los incumplimientos laborales en las fincas bananeras van desde inconsistencias en el pago del seguro social, rebajos no autorizados por los trabajadores, no reconocimiento de los días feriados, cobro ilegal de comisiones para retirar el pago cuando no poseen una cuenta bancaria y desacato en cuanto al pago de horas extra, aguinaldo y vacaciones (Surcos Digital, 2023).

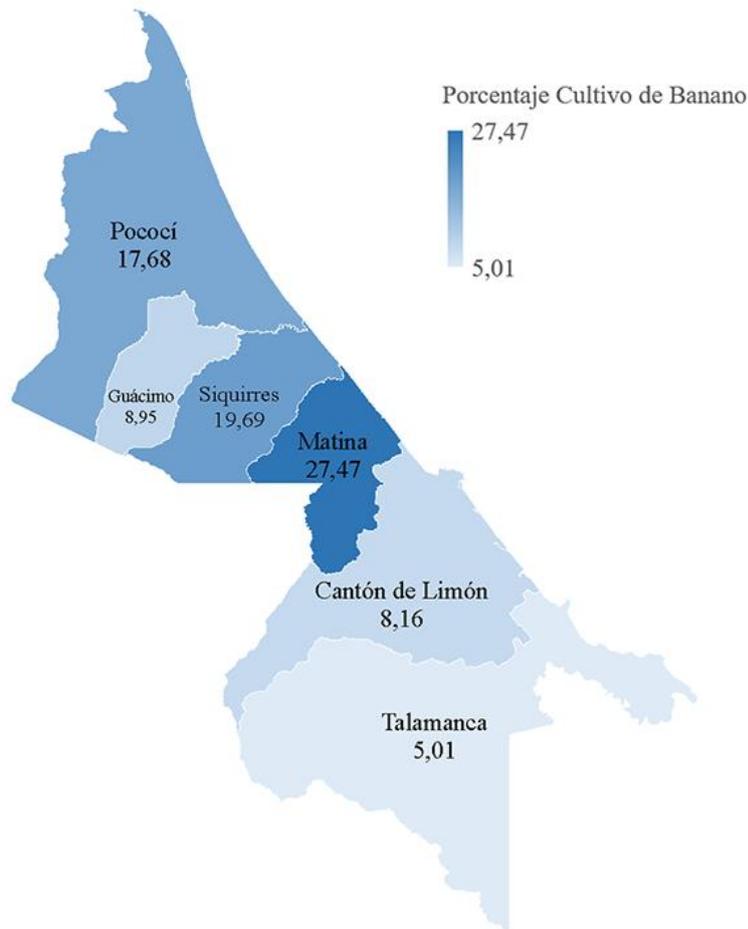
Pese a ello, la rentabilidad e importancia de la exportación bananera ha experimentado un crecimiento vertiginoso. Un estudio del año 2014 señala al banano como el principal producto por área cultivada en la región Huetar Caribe, con más de cuarenta y un mil hectáreas. En cuatro de los seis cantones, representaba más del 50 % de la actividad agropecuaria; destaca, en especial, el caso de Matina donde el 85 % de la producción está dedicada al banano (Román Forastelli y Morales Aguilar, 2018, pp. 17-18). En la Figura 4 se visualiza el porcentaje de área cultivada por cantón en la provincia de Limón según el *Boletín Estadístico* del Ministerio de Agricultura y Ganadería del 2022. Ahí se puede constatar un predominio de la producción en los cantones de Matina, Siquirres y Pococí<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Este mapa ilustra la división político-administrativa correspondiente a los seis cantones de la provincia de Limón. Asimismo, permite visualizar las zonas con mayor porcentaje de área cultivada de banano en la zona del Caribe costarricense para el año 2022.

**Figura 3**

Mapa del porcentaje de cultivo de banano en la zona del Caribe por cantón en el año 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Agricultura y Ganadería (2023) y con tecnología de Bing.

A partir del año 2020, el precio por caja de banano (18,14 kg) asciende a los 8,36 dólares (Gobierno de Costa Rica, 1 de enero de 2020). En ese mismo año, los ingresos totales por concepto de exportación de esta fruta sobrepasaron el billón de dólares; se alcanzó así la cifra de 1 104 927 127 dólares. La Tabla 1 permite observar que la compañía con mayor volumen de exportación fue la Standard Fruit Company (Dole) con más de veintiocho mil cajas en el mercado. Esto quiere decir, que sus ganancias se ubicaron por encima de los doscientos millones de dólares al año. Del Monte ocupa el segundo lugar con 25 428 cajas exportadas. Chiquita Brands, también una conocida en la industria registró 16 896 cajas. La contribución de la exportación bananera al valor total de las exportaciones nacionales representó el 8,98 % (CORBANA, 2020). El banano ocupa el segundo lugar de importancia en las exportaciones costarricenses, solo por detrás de los dispositivos médicos (Ministerio de Comercio Exterior, 2024).

**Tabla 1**  
Principales exportadores de banano de Costa Rica e ingresos en dólares (2020)

Compañía	Cajas de bananos exportadas (18,14 kg)	Ingresos totales de exportación según precio de venta costarricense (\$ 8,36)
<b>Dole (Standard Fruit Company)</b>	28 534 844	\$ 238 551 295
<b>Del Monte</b>	25 428 316	\$ 212 580 721
<b>Chiquita Brands</b>	16 896 028	\$ 141 250 794

Fuente: Elaboración propia con datos de CORBANA (2020).

Las limitaciones se han presentado en la transferencia de esa prosperidad económica a los habitantes de la región. Las ocupaciones de peón agrícola y estibador se encuentran entre las peor pagadas según la lista de salarios mínimos avalada por el Ministerio de Trabajo (2024). Tal como se distingue en la Tabla 2, el pago diario apenas sobrepasa los diez mil colones (veinte dólares). Otro aspecto por tomar en consideración es que, desde 1979, el precio de una caja de bananos es prácticamente el mismo. Nunca ha superado los ocho dólares como promedio anual (Jaramillo y Sandoval, 1980).

**Tabla 2**  
Salario de los trabajadores portuarios en relación con el salario promedio de otros trabajadores de la región de Limón (2024)

Ocupación	Guía turístico	Mecánico	Taxista	Cantinero	Peón agrícola (labores manuales)	Estibador
Salario mínimo por día	₡ 13 448	₡ 13 448	₡ 13 448	₡ 12 998	₡ 11 738	₡ 11 372

Fuente: Elaboración propia con base en el listado de ocupaciones y salarios mínimos publicado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en 2024.

En concreto, APM Terminals ha incumplido las normas de pago por movimiento, lo que ha sido confirmado por trabajadores de la zona. Sin autorización de las instituciones encargadas, APM decidió cambiar su método de pago desde el inicio de sus operaciones. Actualmente, los trabajadores portuarios que laboran para APM cobran por hora, independientemente del número de movimientos que realicen en un turno regular. Reciben un pago estandarizado de trece mil colones (veintiséis

dólares) por día. El detalle es que los estibadores no son personal permanente de la empresa. En nuestra visita de campo manifestaron que en ocasiones pasan semanas enteras sin que se soliciten sus servicios, lo que hace que sus ingresos mensuales sean inestables. Antes, cuando se les pagaba por movimiento, solían trabajar lo máximo posible para compensar los días que no trabajaban; sin embargo, con el pago por horas, esa posibilidad desapareció. Un trabajador portuario aseguró al *Semanario Universidad* que pasó de ganar quinientos mil colones (mil dólares) con JAPDEVA a ciento veinte mil colones (doscientos cuarenta dólares) mensuales con APM (Cordero Parra y Díaz Zeledón, 2020).

## **Conclusiones**

El transporte internacional de banano ha sido, y sigue siendo, un motor económico para el Caribe costarricense. Aun así, Limón, esa urbe anclada en la era dorada de las bananeras, de aire cosmopolita, anfitriona del primer ferrocarril en el país, descollante en el mercado mundial, históricamente se ha visto obligada a pagar un alto costo a cambio del “progreso”. Asediada por piratas, con dificultades de infraestructura y bajo condiciones de explotación laboral, la costa caribeña fue consolidándose como el epicentro de las exportaciones de Costa Rica. Moín, por su posición geográfica estratégica, se convirtió en el puente que unió la producción bananera nacional con los intereses de empresas transnacionales, socios comerciales, organismos mundiales e instituciones estatales.

Hoy en día, Limón sigue siendo un escenario de enormes oportunidades, pero también enfrenta retos altamente demandantes. Sus hermosas playas junto con su exuberante gastronomía lo hacen un paraíso turístico; pero al otro lado de la acera, basta con afinar la mirada para observar la pobreza, la indigencia y el desempleo. Costa Rica, como muchos otros países subdesarrollados, ha visto la rápida implementación de políticas privatizadoras que limitan el papel del Estado, y JAPDEVA no ha sido la excepción. Poco a poco el modelo concesionario ha ido asentándose, en especial, cuando las cargas de contenedores, que son las de mayor volumen, fueron asignadas exclusivamente a APM Terminals. Esto condujo a la reducción radical de las operaciones portuarias gestionadas por JAPDEVA y, de manera paulatina, se fue reduciendo la nómina del personal estatal necesario para llevar a cabo la operación portuaria.

Así pues, esta disminución del empleo también ha propiciado la subcontratación del trabajo portuario y en las fincas bananeras. Las empresas subcontratan a pequeñas empresas y cooperativas privadas que prestan los servicios en las condiciones del interesado, sin prácticamente margen de negociación colectiva. La estabilidad laboral y las rutinas diarias cambiaron, incluidos los usos y costumbres de los trabajadores en las nuevas formas de operar el transporte internacional.

Otro fenómeno preocupante es la falta de capacidad de supervisión del Estado a través de las oficinas de Inspección del Trabajo del Ministerio de Trabajo. La ausencia de un seguimiento constante de las condiciones laborales en la figura de concesión y subcontratación de servicios ha conllevado una vulneración sistemática de los derechos laborales. Son frecuentes prácticas ilegales como el pago por día de trabajo, jornadas agotadoras y salarios por debajo del mínimo, o simplemente insuficientes, para que los trabajadores garanticen las condiciones esenciales de sus familias.

Todo lo anterior vuelve frágil la situación de las personas que trabajan en el puerto y en las fincas productoras de banano, ya que al tener pocas opciones se ven obligadas a incorporarse a este tipo de relación laboral informal que obedece a una lógica mercantil de fuerza de trabajo más que a un modelo respetuoso de los derechos humanos. En resumen, la investigación muestra que existen factores estructurales que priorizan los indicadores de producción y competitividad antes que la dignidad humana de los trabajadores.

Estos rasgos permiten identificar un desarrollo socioeconómico en el Caribe costarricense que funciona bajo un esquema de “acumulación por desposesión”. Al respecto, Harvey (2005) advierte sobre la corporativización y privatización de activos previamente públicos (en este caso, los puertos) y lo denomina una nueva “ola” de cercamiento de los bienes comunes. Al mismo tiempo, agrega: “Como también sucedió en el pasado, el poder del estado es usado frecuentemente para forzar estos procesos, incluso en contra de la voluntad popular” (Harvey, 2005, p. 115). Esta complicidad estatal se ha visto evidenciada en la forma cómo se ha manejado la cadena productiva del banano, históricamente. Ha ocurrido un creciente debilitamiento de las garantías sociales alcanzadas y un alto nivel de incumplimiento de la legislación.

Por lo tanto, fortalecer las instituciones públicas, transformar la visión de que la inversión social es un gasto y promover un modelo de concesión responsable y solidario se vuelve imperativo en una zona portuaria que sufre a diario los flagelos de la pobreza, el desempleo, la inseguridad, la falta de oportunidades educativas y el narcotráfico.

Ahora bien, la Nueva Terminal de Contenedores, concebida como espacio de frontera, presenta horizontes de acción para el desarrollo socioeconómico de la región que, hasta el momento, han permanecido inadvertidos. El transporte marítimo trasciende los límites de los Estados nacionales, es decir, se despliega en un espacio donde ocurren intercambios y transacciones que desencadenan el entrecruzamiento de geografías, economías, culturas, sistemas políticos y contenidos simbólicos múltiples y heterogéneos. Según García Jordan (2006), allí interactúan grupos humanos e instituciones en un devenir de contacto, confrontación y aceptación de “Unos” con respecto a “Otros” (pp. 23-24).

El mercado global de banano se encuentra en manos de las grandes potencias mundiales y las transnacionales. Será difícil promover una mejor distribución de los rendimientos de esta actividad sin

fomentar mejores precios por el consumo de dicha fruta y su transporte. También, es imprescindible la acción de organismos internacionales como la OIT o instancias como la Unión Europea, que tienen esa capacidad de alcance supranacional y pueden ser apoyo político y financiero para crear esfuerzos transfronterizos que conduzcan a prácticas comerciales más justas y a un trabajo más digno en los puertos.

## Referencias

- Agence France-Presse (AFP). (2019, 3 de enero). Costa Rica: Terminal de Contenedores Moín subirá en 285% las rutas marítimas que llegan a Limón. *Estrategia y Negocios*. <https://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdeldia/costa-rica-terminal-de-contenedores-moin-subira-en-285-las-rutas-maritimas-PXEN1263378>
- Alvarado, Josué. (2022, 17 de agosto). Tarifas de APM Terminals subieron este miércoles y empresarios piden intervención a Rodrigo Chaves. *El Observador Diario Digital*. <https://observador.cr/tarifas-de-apm-terminals-subieron-este-miercoles-y-empresarios-piden-intervencion-a-rodrigo-chaves/>
- APM Terminals. (2020, 4 de marzo). *Terminal de Contenedores de Moín aumenta productividad y competitividad portuaria del país*. <https://www.apmterminals.com/es/moin/practical-information/news/200304-moin-container-terminal-increases-productivity-and-competitivy-in-costa-rica>
- APM Terminals. (2024, 18 de marzo). *TCM alcanza su 5° aniversario con grandes proyectos*. <https://www.apmterminals.com/es/moin/practical-information/news/2024/240318-apm-terminals-moin-gives-costa-rican-economy-6-million-container-boost>
- Arias, Rafael; Vargas, Luis y Madrigal, Alejandro. (2017). *Desarrollo portuario y transformación productiva en Costa Rica: Los casos de Puerto Moín y Puerto Caldera*. Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica. [https://iice.ucr.ac.cr/informes/p\\_721\\_B8\\_271.pdf](https://iice.ucr.ac.cr/informes/p_721_B8_271.pdf)
- Arrieta, Esteban. (2019, 15 de febrero). Costa Rica ocupará primer lugar en conectividad portuaria con APM Terminals. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/costa-rica-ocupara-primer-lugar-en-conectividad-portuaria-con-apm-terminals>
- Avendaño Arce, Manuel. (2018, 29 de octubre). TCM inicia operaciones con la promesa de hacer más competitiva a Costa Rica. *El Financiero*. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/tcm-inicia-operaciones-con-la-promesa-de-hacer->



- Duncan Moodie, Quince. (2013). De la auto-emolación a la Cumbre. Metas del Movimiento Afrodescendiente. En Carlos Minott Maitland y Jacqueline Centeno Morales (Comps.), *Movimiento social afrodescendiente en Centroamérica: institucionalidad y desempeño organizacional: memoria simposio regional* (pp. 39-46). Instituto de Estudios Sociales en Población de la Universidad Nacional. <https://repositorio.una.ac.cr/handle/11056/21642>
- Embajada de Estados Unidos en Costa Rica. (2022). Informe de Derechos Humanos del Gobierno de los Estados Unidos. <https://cr.usembassy.gov/es/human-rights-report-2022/>
- Fonseca Corrales, Elizabeth; Alvarenga Venutolo, Patricia y Solórzano Fonseca, Juan Carlos. (2001). *Costa Rica en el siglo XVIII*. Editorial de la Universidad de Costa Rica. (Colección Historia de Costa Rica).
- García Jordan, Pilar. (2006). Frontera, Espacio y Estado. Un estudio de caso: la Bolivia republicana. En Montserrat Ventura i Oller; Ariadna Lluís i Vidal-Folch y Gabriela Dalla Corte. *La frontera: Entre límits i ponts* (pp. 23-36). Casa Amèrica Catalunya.
- Gobierno de Costa Rica. (2020, 1 de enero). *Norma 42112: Establece el precio mínimo de salida de la caja de banano de exportación*. Ministerio de Economía, Industria y Comercio; Ministerio de Agricultura y Ganadería y Ministerio de Comercio Exterior. [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=90269&nValor3=118804&strTipM=TC&lResultado=3&nValor4=1&strSelect=sel](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=90269&nValor3=118804&strTipM=TC&lResultado=3&nValor4=1&strSelect=sel)
- González Vásquez, Fernando y Zeledón Cartín, Elías (Comps.). (1999). *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*. Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte.
- Granados Chacón, Jaime y Estrada Molina, Ligia. (1976). *Reseña Histórica de Limón*. Asamblea Legislativa.
- Harvey, David. (2005). *El "nuevo" imperialismo: acumulación por desposesión*. CLACSO.
- Hodge, Andrew. (2022, 15 de julio). *El reto de la inflación en la economía de Estados Unidos*. Departamento del Hemisferio Occidental del FMI. <https://www.imf.org/es/News/Articles/2022/07/11/CF-US-Economy-Inflation-Challenge>
- Jackson Turner, Frederick. (1987). El significado de la frontera en la historia americana (trad. Ana Rosa Suárez). *Secuencia*, (7), 187-207. <https://secuencia.mora.edu.mx/index.php/Secuencia/article/view/170>
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). (2024) *¿Quiénes somos?* JAPDEVA. [https://www.japdeva.go.cr/quienes\\_somos/](https://www.japdeva.go.cr/quienes_somos/)
- Jaramillo, Ramiro y Sandoval, Álvaro. (1980). *Aspectos generales de la actividad bananera en Costa Rica*. Asociación Bananera Nacional (ASBANA).

- Maihold, Gunter; Müller, Melanie; Saulich, Christina y Schöneich, Svenja. (2021, 21 de marzo). *Responsibility in Supply Chains. Germany's Due Diligence Act Is a Good Start*. SWP Comment, 21. [https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C21\\_Responsibility\\_Supply\\_Chains.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C21_Responsibility_Supply_Chains.pdf)
- Ministerio de Agricultura y Ganadería. (2023). *Boletín Estadístico del Ministerio de Agricultura y Ganadería Serie Cronológica 2019-2022*. <https://www.mag.go.cr/bibliotecavirtual/BEA-0033.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2024, 23 de enero). *Exportaciones de bienes en Costa Rica crecen un 15,5% en el 2023*. COMEX. <https://www.comex.go.cr/sala-de-prensa/comunicados/2024/enero/cp-2930-exportaciones-de-bienes-en-costa-rica-crecen-un-15-5-en-el-2023/>
- Ministerio de Educación Pública (MEP). (2019). *Informe estadístico sobre la provincia de Limón 2008-2018*. Ministerio de Educación Pública. <https://www.mep.go.cr/sites/default/files/2024-05/InformeLimon.pdf>
- Ministerio de Planificación (MIDEPLAN). (2014). *Región Huetar Caribe. Plan de Desarrollo Competitividad y ordenamiento territorial al 2030*. MIDEPLAN. <https://repositorio-snp.mideplan.go.cr/handle/123456789/412>
- Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS). (2024). *Lista de ocupaciones y salarios mínimos, año 2024*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. [https://www.mtss.go.cr/temas-laborales/salarios/Documentos-Salarios/lista\\_salarios\\_2024.pdf](https://www.mtss.go.cr/temas-laborales/salarios/Documentos-Salarios/lista_salarios_2024.pdf)
- Montes de Oca, Faustino. (1889). Mapa de Costa Rica. <https://www.etsy.com/mx/listing/494486522/mapa-antiguo-de-costa-rica-1889>
- Mora P., Kenneth. (2019, 25 de enero). *Zona Económica Especial Huetar Caribe, APM y TEC marcan desarrollo para Limón*. TEC. <https://www.tec.ac.cr/zona-economica-especial-huetar-caribe-apm-tec-marcam-desarrollo-limon>
- Mundo Marítimo. (2023, 10 de julio). *APM Terminals Moín, Costa Rica, registra reducción récord de tiempos de estadía de naves en el puerto*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/apm-terminals-moin-costa-rica-registra-reduccion-record-de-tiempos-de-estancia-de-los-buques-en-el-puerto>
- Muñoz Solano, Daniela. (2024, 9 de mayo). *Sindicatos del banano descartan que 523 despidos dados en tres meses sean por precio del dólar*. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/sindicatos-del-banano-descartan-que-523-despidos-dados-en-tres-meses-sean-por-precio-del-dolar/>



Viales Hurtado, Ronny. (2001). La coyuntura bananera, los productos "complementarios" y la dinámica productiva empresarial para la exportación de la United Fruit Company en el Caribe costarricense. 1883-1934. *Revista de Historia*, (44), 69-119.  
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/1832>

---

**<sup>i</sup> Nota de autor**

Costarricense. Maestría Académica en Antropología por la Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. Académico en el Instituto de Estudios Sociales en Población (IDESPO) de la Universidad Nacional de Costa Rica, Heredia, Costa Rica. Correo electrónico: [aaron.mora.barahona@una.ac.cr](mailto:aaron.mora.barahona@una.ac.cr) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6394-3530>