Universidad de Costa Rica
Sistema de Estudios de Posgrado

Tirando Linea, Forjando Identidades de Hierro y Humo.

La Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870 - 1890

Tesis sometida a la consideración de la Comisión del Programa de Estudios de Posgrado en Historia para optar al grado de Magister Scientiae en Historia

Carmen Murillo Chaverri

Ciudad Universitaria "Rodrigo Facio" Costa Rica
1994

Universidad de Costa Rica
Sistema de Estudios de Posgrado

TIRANDO LINEA,

FORJANDO IDENTIDADES

DE HIERRO Y HUMO.

LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL AL ATLANTICO
1870-1890

Tesis sometida a la consideración de la
Comisión del Programa de Estudios
de Posgrado en Historia
para optar al grado de Magister Scientiae en Historia

CARMEN MURILLO CHAVERRI

Ciudad Universitaria "Rodrigo Facio" Costa Rica.
1994

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

A OMAR,

COMPAÑERO DE VIDA

A MIS HIJOS
ELEONORA E IGNACIO,
POR SU COMPRENSION Y AMOR;
Y AL BEBE QUE ESTA EN CAMINO,
FUENTE DE ESPERANZA...

AGRADECIMIENTOS

Son tantas las personas a quienes agradecer cuando se culmina un trabajo tan extenso y laborioso. Tantas las manos amigas que se tendieron generosas para darnos aliento, consejo y la ayuda precisa en el momento oportuno, que resulta tarea harto dificil su mención sin caer en penosas omisiones. A riesgo de ello, deseo externar mi más sincero agradecimiento a las siguientes personas cuyo aporte fue especialmente significativo.

En primer término, a los distinguidos académicos que amablemente participaron en los exámenes de candidatura y tesis y me brindaron sus aportes: doctores Mario Samper, Arturo Taracena, William Reuben, Yamileth González y Guillermo Carvajal. En particular, al Dr. Víctor Hugo Acuña, director de este trabajo de tesis, por su orientación y consejos.

Los comentarios recibidos de mi compañera de estudios, Patricia Vega, así como de José Antonio Fernández, Carlos Granados y de Lowell Gudmunson, fueron también altamente apreciados.

Gracias a Tobías Meza, Mario Zeledón y Edgar Valverde, por su ayuda en la reproducción fotográfica. Asimismo a Sadner Pacheco y a mi colega Sergio Chaves, por la confección del mapa, así como a Edgardo Baltodano en el Centro de Informática y a Marvin Cabezas en la Vicerrectoría de Investigación, por su asesoría en la reproducción computadorizada de las imágenes fotográficas.

Gracias también a Ana Ordóñez, Marvin Guevara y Lucía Ketelhohn, por la relevante labor de asistencia aportada en diferentes momentos de esta investigación.

Deseo hacer extensivo mi gratitud y reconocimiento hacia la mística de trabajo y calor humano que encontré en el personal del Archivo Nacional de Costa Rica; en especial a la

Esta tesis fue aceptada
por la Comisión del Programa de Estudios
de Posgrado en Historia,
de la Universidad de Costa Rica,
como requisito parcial
para optar al grado de Magister Scientiae en Historia.

Dra. Yamileth González
Decana del SEP

Dr. Arturo Taracena
En representación del
Director de la Maestría
en Historia

Dr. Víctor H. Acuña
Director de Tesis

Dr. Mario Samper
Lector

MSC. William Reuben S.
Lector

Carmen Murillo Chaverri
Sustentante de la tesis.

número
SIBDI
39799

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

Tesis
#42

01 FEB 1999
UUU048

Sistema de Bibliotecas-UCR
CIHAC48

TESIS
42

sonrisa y sabia guía de Rocío Vallecillo. Las largas horas en sus salas de consulta, me depararon además amigos que brindaron su consejo, como Tatiana, José Daniel, Brunilda, Margarita, Javier y particularmente, Carlos Hernández.

Mi agradecimiento es también para Nuria Vargas y demás personal del Archivo General del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, INCOFER.

Hago patente asimismo mi reconocimiento al apoyo recibido desde la Escuela de Antropología y Sociología y la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica. Su aporte fue crucial para el desarrollo de este estudio.

Finalmente y de manera muy especial, mis más sinceras gracias a mi familia, por su fe inquebrantable y su infinita solidaridad a todo nivel. Gracias Mami, Papi, Ata, Ele y Nachi, y muy particularmente, gracias a vos, Omar.

INDICE

INTRODUCCION.....1

CAPITULO 1. SOBRE ESTA INVESTIGACION.....4

1.1.-PRESENTACION Y JUSTIFICACION DEL TEMA.....4
1.2.-ESTADO DE LA CUESTION.....10
1.2.1.-ESTUDIOS SOBRE EL CONTEXTO REGIONAL DE LA COSTA ATLANTICA.....10
1.2.2.-ESTUDIOS SOBRE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE LA LINEA.....17
1.3.-REFERENTES CONCEPTUALES.....25
1.4.-OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.....34
1.5.-PROBLEMA DE INVESTIGACION.....36
1.6.-ESTRATEGIA METODOLOGICA.....39
1.7.-FUENTES Y PROCEDIMIENTO.....42
1.7.1.-DOCUMENTACION HISTORICA DEL ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA.....43
1.7.2.-NOTAS PERIODISTICAS SOBRE EL FERROCARRIL.....47
1.7.3.-FUENTE FOTOGRAFICA.....49

CAPITULO 2. EL FERROCARRIL AL ATLANTICO: ENTRE EL PROYECTO NACIONAL Y LA EMPRESA EXTRANJERA.....51

2.1.-EL ARRANQUE TRIUNFAL: 1870-1873.....52
2.2.-UN ESFUERZO ESTATAL DESESPERADO: 1874-1880.....67
2.3.-KEITH Y LA CONSUMACION DE LA EMPRESA: 1881-1890.....79

CAPITULO 3. FERROCARRIL, LOCALIDADES Y LA CONSTITUCION DE LA REGION ATLANTICA.....88

3.1.-FERROCARRIL Y LOCALIDADES DEL VALLE CENTRAL.....88
3.2.-LAS GENTES DEL ATLANTICO Y EL FERROCARRIL.....99
3.3.-EL ATLANTICO COMO TIERRA DE EXCEPCION.....117

CAPITULO 4. TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN A LA LINEA: LOS FLUJOS MIGRATORIOS LABORALES EN TORNO AL FERROCARRIL.....127

4.1.-LOS PRIMEROS TRABAJADORES: 1870-1873.....128
4.2.-LOS TRABAJADORES DE LA CRISIS: 1874-1879.....141
4.3.-LOS TRABAJADORES DE MINOR C. KEITH: 1879-1890.....147

CAPITULO 5. EL MUNDO DEL TRABAJO EN EL FERROCARRIL.....159

5.1.-LA VIDA EN LOS CAMPAMENTOS DE LA LINEA.....160
5.2.-EL TRABAJO DE CONSTRUCCION Y LAS RELACIONES LABORALES EN LA LINEA.....173
5.3.-SALUD EN EL CAMPAMENTO LINIERO.....208
5.4.-RECREACION Y TIEMPO LIBRE DEL PEON LINIERO.....216

CONCLUSIONES. FERROCARRIL, CULTURA E IDENTIDADES.....227

BIBLIOGRAFIA.....249

BIBLIOGRAFIA TEORICO-METODOLOGICA.....249
BIBLIOGRAFÍA SOBRE LA COSTA ATLÁNTICA Y LA ACTIVIDAD FERROVIARIA.....253
DOCUMENTOS CONSULTADOS EN EL ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA.....259
EJEMPLARES PERIODISTICOS CONSULTADOS.....269

ANEXO 1. MANUAL DE DESCRIPTORES DE ETHNOGRAPH.....272

ANEXO 2. BOLETA DE REGISTRO DE INFORMACION PERIODISTICA.....278

ANEXO 3. BOLETA DE REGISTRO DE MATERIAL FOTOGRAFICO.....279

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

LISTA DE FIGURAS

DIAGRAMA 1. Ejes de profundización del problema.....38

DIAGRAMA 2. Fuentes y procedimientos.....42

MAPA 1. Mapa de construcción de la vía férrea y establecimiento de poblados en la costa Atlántica costarricense (1870-1890)..... 55

CUADRO 1. Síntesis de las principales etapas de construcción del Ferrocarril al Atlántico. (1871-1890).....82

CUADRO 2. Estadísticas del Hospital de Caridad de Puerto Limón. (abril 1889 a marzo 1890).....105

CUADRO 3. Población de la Comarca de Limón. (marzo 1890).....107

GRAFICO 1. Habilitaciones de trabajadores linieros costarricenses por meses. (1871-1873).....130

CUADRO 4. Síntesis de flujos migratorios en torno a la construcción del Ferrocarril al Atlántico. (1871-1890).....156

CUADRO 5. Conflictos laborales colectivos en la construcción del Ferrocarril al Atlántico. (1871-1890).....202

LISTA DE FOTOS

FOTO 1.	Portada de semanario *El Ferrocarril*, 1873	57
FOTO 2.	Estación del Ferrocaril en Cartago	61
FOTO 3.	Vista de San José	65
FOTO 4.	Portada de Semanario *El Ferrocarril*, 1876	70
FOTO 5.	Villa de La Unión	76
FOTO 6.	Plantación bananera	80
FOTO 7.	Ferrocaril y actividad bananera	83
FOTO 8.	Inauguración de puente ferrovial	85
FOTO 9.	Tren en el Valle Central	88
FOTO 10.	Estación del Ferrocarril en San José	92
FOTO 11.	Usuarios del tren	98
FOTO 12.	Limón temprano	100
FOTO 13.	Almacén de Puerto Limón	102
FOTO 14.	Paisaje urbano de Puerto Limón	103
FOTO 15.	Casa de familia rural limonense	108
FOTO 16.	Primeros pobladores rurales de Limón	111
FOTO 17.	Almacén Unkles en Puerto Limón	114
FOTO 18.	Pueblo liniero	116
FOTO 19.	Casona de Puerto Limón	120
FOTO 20.	Vista de calle en Puerto Limón	122
FOTO 21.	Tren constructor Heredia	126
FOTO 22.	Muelle de Limón y Estación del Ferrocarril en Limón	128
FOTO 23.	Cuadrilla en tren constructor	131
FOTO 24.	Campamento abandonado	145
FOTO 25.	Cuadrilla de albañiles	150
FOTO 26.	Tren en puente sobre río Chiz	153
FOTO 27.	Campamento liniero	162
FOTO 28.	Conductor y maquinista del tren	166
FOTO 29.	Burrocarril en ramal ferroviario	172
FOTO 30.	Cuadrilla en derrumbe	175
FOTO 31.	Cuadrilla en puente	177
FOTO 32.	Cuadrilla constructora de puente	189
FOTO 33.	Puente sobre el río Pacuare	193
FOTO 34.	Deserción del peón liniero	207
FOTO 35.	Derrumbe a orillas del Reventazón	209
FOTO 36.	Grupo de peones en campamento	214
FOTO 37.	Tenistas en Cartago	219
FOTO 38.	Cocales a orillas de la vía	222
FOTO 39.	Nuevos horizontes sociales del peón	226
FOTO 40.	Brequeros cerca de Paraíso	229
FOTO 41.	Pobladores de Cieneguita, Puerto Limón	236
FOTO 42.	Hombres posando enfrente de locomotora	242

RESUMEN

Este estudio analiza los procesos de forja de identidades colectivas que sucita el Ferrocarril al Atlántico, en tanto imagen nacional y como instancia interviniente en la forja de referentes en la emergente región Atlántica costarricense. Además ahonda en la vida cotidiana de los peones linieros que intervienen en su construcción y en las nuevas experiencias culturales que se generan en el mundo del trabajo y fuera de él, para concluir con un análisis sobre las posibilidades y límites de constitución de identidades colectivas en este grupo de trabajadores, caracterizados por su heterogeneidad étnica.

Cronológicamente, abarca el período de construcción de la vía -1870-1890- y en términos espaciales, cubre la totalidad del trazado de la línea férrea, aunque concentra su atención en la peculiaridad de sus expresiones en la naciente región Atlántica de Costa Rica.

INTRODUCCION

Un día de agosto de 1869, el comandante de un pequeño caserío a orillas del mar Caribe, enviaba el siguiente parte a su superior en el centro del país:

> "En la mañana del once del corriente mes fondeó en el prto. del Limon, el vapor de hierro "Atrato"de la Mala Real del porte de tres mil toneladas, conduciendo á su bordo al Señor General Spanlding, Ingeniero en Jefe de la Compañia del ferrocarril costarricense; y junto con él veinte y cinco individuos, entre los cuales, se encuentran ingenieros, artesanos y trabajadores de todas clases. Además, trajo maderas de construccion, casas, herramientas, tiendas de campaña y un gran surtido de provisiones para dar principio al trabajo del ferro-carril mencionado.
>
> Al dia siguiente de la llegada del Señor General al prto del Limón procedi á ponerle en posesion de las casas que alli se encuentran"[1]

El arribo abriría un capítulo de la historia costarricense: la construcción de un añorado camino de hierro que comunicase el resto del país, en especial las poblaciones del Valle Central, con la inaccesible costa del Atlántico, puerta de acceso a los mercados extranjeros.

El parte en mención evidencia veladamente lo que a la postre serían los significados múltiples de esta empresa. Por una parte, da cuenta de la importancia que el asunto reviste para la Nación y presagia las modalidades de hegemonía nacional y transnacional que se desarrollará en las tierras del Atlántico; a su vez, evidencia la apertura de este espacio a gentes, culturas y modos de trabajo foráneos, que imprimirán contornos peculiares a Limón y sus alrededores.

La presente investigación busca aportar en la comprensión de la forja de identidades generadas a raíz de la construcción del ferrocarril al Atlántico.

---

[1] Parte del Comandante Pedro Fábrega al Sr. Ministro de Guerra SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC.: 049, f1-2 FECHA: 13 agosto 1869.

En consecuencia, interesa por una parte, atender la identificación de la empresa del ferrocarril con el proyecto nacional. En segundo término, se aborda el impacto del ferrocarril en la construcción de las identidades locales a lo largo de la vía y por último, se analiza la creación de identidades entre los trabajadores "linieros", a partir de la óptica de su vida cotidiana.

Por una parte, la ejecución de los trabajos convoca a un sentido de nación, que se expresa en un conjunto de referentes valorativos y se materializa en la definición de los alcances efectivos de la territorialidad de la República. En esta perspectiva, el discurso de exaltación de la identidad nacional a partir del proyecto ferrovial, amerita ser contrastado con las aspiraciones e identidades específicas de las localidades que tuvieron contacto directo con el coloso de humo y hierro.

Por otra parte, el mismo mundo del trabajo de construcción de la vía férrea, constituyó un laboratorio privilegiado para el estudio de la creación de la identidad del trabajador ferroviario, por cuanto confluyen en un esquema de organización empresarial -por lo demás novedoso en el país-, un mosaico de trabajadores de diversos confines y portadores de identidades múltiples.

En atención a lo anterior, el presente escrito expone en su **capítulo 1.**, las líneas temáticas del estudio con sus respectivos argumentos justificatorios, referentes conceptuales y estado de la cuestión; asimismo plantea el problema de investigación y detalla las estrategias metodológicas y de tratamiento de fuentes utilizado para su indagación.

En el **capítulo 2.** se presenta una cronología de los altibajos experimentados durante las dos décadas que demora la construcción de la vía férrea. Paralelamente, se plantea el proceso de constitución de sentidos alrededor del ferrocarril, a través de un contrapunteo entre la noción de empresa nacional construida principalmente desde las esferas oficiales y la

noción de empresa privada que poco a poco se va consolidando a merced de la participación de los contratistas extranjeros que llevan adelante su construcción.

Por su parte en el **capítulo 3.**, el interés analítico se centra sobre el impacto del ferrocarril tanto en las localidades del Valle Central, como sobre las tierras y gentes del Atlántico, donde propicia no sólo la emergencia de Puerto Limón, sino de la misma región Atlántica. El capítulo cierra con una reflexión acerca de los intereses y capacidades del Estado y la Nación costarricense en formación, por proyectarse sobre los nuevos territorios habilitados por el ferrocarril.

Los flujos migratorios laborales en torno al ferrocarril, son el centro de interés del **capítulo 4.**. En él se presentan y analizan los diferentes momentos de arribo y emigración de la fuerza laboral que trabajó en la construcción de la vía férrea al Atlántico.

En el **capítulo 5.**, nos adentramos al mundo del trabajo liniero a partir de un vistazo a la vida cotidiana en el campamento de los peones constructores de la vía, así como a partir de la presentación y análisis de las condiciones y relaciones en las que se despliega su trabajo. Las condiciones de salud del peón liniero y sus necesidades y capacidades de recreación, son también tratadas en este capítulo, donde en todos sus apartados prevalece una óptica analítica que busca evidenciar las solidaridades y conflictos entre los diferentes agentes intervinientes.

Finalmente, al nivel de las **Conclusiones**, se plantea la relevancia de la cultura, creada y recreada cotidianamente, en la constitución de los procesos de identidades colectivas y se cierra con un análisis del papel del ferrocarril en la forja de las identidades nacional y regional Atlántica, así como del complejo proceso de constitución de identidades colectivas entre los peones linieros que se dan cita para la construcción de la vía.

CAPITULO 1.

SOBRE ESTA INVESTIGACION

1.1.-PRESENTACION Y JUSTIFICACION DEL TEMA

El presente escrito gira en torno al tema de las identidades múltiples convocadas a partir de la construcción del Ferrocarril al Atlántico, con especial atención a la vida social cotidiana y al sentido de identidad colectiva de los trabajadores ferroviarios que intervienen en la construcción de la vía férrea.

Sintetizando, podemos decir que la investigación se centra en analizar los procesos de identidad que sucita la construcción del Ferrocarril al Atlántico, en tanto simultáneamente, el mismo es exaltado como imágen nacional y como elemento de primer orden en el surgimiento y constitución de la región Atlántica. Su aporte a la construcción de identidades se aprecia además, en la realidad del impacto ferrovial sobre localidades específicas y, principalmente, en tanto generación de una nueva experiencia cultural en los trabajadores ferroviarios, a partir de su experiencia cotidiana en el mundo del trabajo y fuera de él. Cronológicamente, abarca el período de construcción de la vía y en términos espaciales, abarca la totalidad del trazado de la línea férrea, aunque concentra su atención en la peculiaridad de sus expresiones en la emergente región Atlántica de Costa Rica.

Por lo tanto, la indagación busca contextualizar los sentidos culturales del ferrocarril en los planos nacional, regional y local, reconociendo los referentes de identidad colectiva que "la magna obra" permite desarrollar en esos planos. Asimismo, explora dentro del mundo del trabajo cotidiano de la línea férrea en construcción, con miras a aportar a la comprensión de las identidades forjadas por los linieros, este vasto contingente de hombres reunidos alrededor

de la empresa, en heterogeneidad y número nunca antes conocidos hasta la fecha por ningún otro proyecto en el país.

Partimos del supuesto de que la creación y recreación de identidades colectivas entre los trabajadores de la línea, fue un proceso continuo. Así, al acercarnos a la historia de los sentidos nacional y regional Atlántico forjados por el ferrocarril y al adentrarnos a través del mundo del trabajo y la vida cotidiana de los ferrocarrileros, se nos abre la posibilidad de comprender cómo diferentes referentes de identidad se interrelacionan en términos de conflictos y solidaridades, en un marco de relaciones de poder.

Diversas razones apuntan a relevar la importancia de la temática de investigación propuesta.

Tenemos que, en primer término, se propone contextualizar el significado del ferrocarril en tanto referente para la generación de una imágen de Nación costarricense, en el marco del proyecto liberal innaugurado en 1870 por el General Tomás Guardia.

El estudio permite también contrastar lo anterior con los referentes de sentido derivados de la presencia del ferrocarril y de sus trabajadores, en diversas localidades concretas del Valle Central y del Atlántico situadas a lo largo del trazado de la vía e incluso en otros puntos del territorio nacional.

Además, incursiona en la historia de un espacio tradicionalmente considerado como marginal, en la memoria histórica costarricense. El estudio de la diversidad de relaciones sociales que se sucitan en el Atlántico costarricense, permite aportar al conocimiento de la configuración de ese espacio en tanto región y a forjar una imagen de "la nación" más acorde a la realidad histórica.

Por otra parte, sin ser propiamente un estudio de empresa, permite la aproximación al conocimiento de la lógica de funcionamiento de una empresa centrada en la maximización del lucro y pionera en el país en la utilización de un elevado

número de trabajadores y en la introducción de una racionalidad capitalista más moderna, que se expresa en las modalidades de organización del trabajo y de uso del tiempo, entre otros. La investigación permite aportar también al conocimiento de los primeros pasos de la emergente región Atlántica hacia un desarrollo centrado a partir del ordenamiento extranjero.

También se justifica en la medida en que atiende un grupo ocupacional poco estudiada, con lo que se contribuye al conocimiento del papel histórico jugado por los sectores subalternos costarricenses. En especial, cuando se trata de un grupo ocupacional de asalariados, surcado por peculiaridades, en su modo de vida y de trabajo.

Además, aborda la temática desde una perspectiva amplia, buscando indagar en el proceso de creación y recreación de la cultura en los linieros ferroviarios, partiendo del reconocimiento de la confluencia de identidades múltiples, con profundidades históricas disímiles e inscritas en un marco de relaciones asimétricas de poder. La diversidad étnico-nacional que caracteriza a este colectivo de trabajadores, tiñe de interesantes facetas la organización del trabajo impulsada por la empresa, así como las modalidades de resistencia e impugnación de los trabajadores, e incluso las diversas facetas de la vida social extra-laboral de los trabajadores ferroviarios, por lo que su análisis resulta especialmente relevante.

Asimismo, con la adopción de la óptica de lo cotidiano, se incorporan nuevas preocupaciones a la agenda del historiador y del científico social, enriqueciendo su perspectiva de análisis, al proporcionar espacio para pensar históricamente la cultura.

Por último, otro aporte potencial de la investigación radica en que, dado que el entramado de relaciones y procesos sociales sucitados alrededor de las actividades ferrocarrileras en la Costa Atlántica costarricense, presentan una clara

similitud con los experimentados a lo largo de la Costa Atlántica centroamericana, el modelo analítico desarrollado a partir de la presente experiencia de investigación, puede ser aplicado para ulteriores abordajes analíticos de cobertura más amplia. Esto implica la posibilidad de establecer a futuro, líneas de investigación comparativas entre dos o más países u óptimamente, estudios regionales sobre las identidades múltiples y la historia social del trabajador ferroviario de la Costa Atlántica centroamericana. La presente investigación, así como las posibles líneas de trabajo que de ella se deriven, contribuirán sin duda, a perfilar mejor el desconocido rostro pluricultural de la Costa Atlántica centroamericana.

En lo relativo a la ubicación temporal, debe precisarse que la investigación atiende el período comprendido entre 1870 y 1890. Este lapso comprende las dos décadas de construcción del Ferrocarril al Atlántico, cuyos trabajos se inician en agosto de 1871 y culminan el 7 de diciembre de 1890.

Como es sabido, la obra presenta una serie de altibajos, de tal manera que encontramos períodos de gran actividad, seguidos de lapsos de avances escasos o nulos, que dependen principalmente de los recursos económicos que pueden ser puestos a disposición de la empresa por el Gobierno costarricense, mediante empréstitos en el extranjero. Así, encontramos avances significativos entre los años 1871 y 1873, lapso de vigencia del contrato con el empresario norteamericano Enrique Meiggs Keith. A partir de 1878, su sobrino Minor C.Keith se hace cargo de la construcción por contrato de algunos tramos de vía, como el Reventazón-Río Sucio, también conocido como Línea Vieja, entre 1879 y 1881, así como del tramo Cartago-Reventazón,entre 1886 y 1890, con lo que finalmente se logra concluir el trayecto entre Puerto Limón y el Valle Central.

El período escogido presenta asimismo un conjunto de peculiaridades que le hacen especialmente relevante.

Por una parte, los inicios de los trabajos del ferrocarril coinciden con los albores del período liberal; de ahí que resulte interesante trazar la evolución de la imagen triunfal del ferrocarril como proyecto nacional y las subsecuentes variaciones en el discurso cuando se va perdiendo el control nacional efectivo sobre el mismo. Estos hechos se inician en 1882, con el arriendo por parte de Minor Keith, de los tramos inconclusos de la vía en las tierras bajas del Atlántico para transportar el banano, cuya siembra experimentaba desde 10 años atrás, y se sancionan con el Contrato Soto-Keith de 1884, donde el gobierno cede el usufructo del ferrocarril por 99 años, además de 800.000 acres de tierras nacionales en el Atlántico y otros puntos del territorio nacional, a una compañía comercial formada por los acreedores que financiarían la conclusión de la vía. Esta compañía, la Costa Rica Railway Co., es registrada en Londres, en abril de 1886. Según el arreglo, el gobierno costarricense recibe una tercera parte de las acciones de esta compañía; no obstante, Minor Keith presiona al Congreso y al nivel de la Junta Directiva de este nuevo consorcio, para ir monopolizando el control sobre el ferrocarril, condición que logra culminar en junio de 1905, cuando la Northern Railway Co., subsidiaria de la naciente United Fruit Co.-ambas empresas controladas por Keith-, toma en arriendo la concesión del ferrocarril.

Otra particuliaridad del período escogido, es que coincide con el "descubrimiento" efectivo del Atlántico a la vida nacional, propiciado por la apertura inminente de una vía de comunicación expedita hacia el mar Caribe. Además del acceso a un puerto, el ferrocarril permite la habilitación de las ricas tierras del Atlántico. Paradójicamente, de forma simultánea, estos hechos sientan las bases históricas para la segregación de la región Atlántica de los destinos nacionales y para el consecuente predominio de intereses empresariales extranjeros. De ahí que resulte interesante reconocer el aporte del

ferrocarril y del entramado de relaciones sociales que supone, en la constitución de un perfil de lo regional Atlántico.

Un último argumento que apoya la selección del período en estudio radica en que durante el mismo se sucitan las principales oleadas migratorias de trabajadores extranjeros vinculados a las actividades ferroviarias, procedentes del Caribe insular, Asia, Norteamérica, así como de varios puntos de Europa. Por ende, se posibilita clarificar, desde sus orígenes, el papel de los elementos étnico-nacionales, en la conformación de la identidad del trabajador ferroviario.

Finalmente, cabe precisar la ubicación espacial de la investigación.

Como es sabido, la construcción de las 123 millas de línea férrea entre Puerto Limón y San José, se divide, para efectos administrativos, en cuatro grandes Divisiones, correspondientes a tramos consecutivos de la vía, a saber:

I División: Puerto Limón-río Pacuare
II División: río Pacuare-Angostura
III División: Angostura-Cartago
IV División: Cartago-Alajuela.

Además, entre 1879 y 1881, se construye el tramo de 14 millas, denominado Línea Vieja, como un intento finalmente descartado por trazar la vía y por conectar con un camino a través del Paso de la Palma, también conocido como el Camino de Carrillo.

Para efectos del presente estudio, interesa, pues, la atención hacia los sentidos y relaciones sociales que sucita el ferrocarril, a lo largo de toda la vía férrea en construcción, aunque con especial énfasis a aquellos desarrollados en la naciente región Atlántica.

1.2.- ESTADO DE LA CUESTION

No es sino hasta en épocas recientes que la atención historiográfica en nuestro país, se posa sobre aquellos sectores de población excluidos de las esferas elitistas del poder. Las posibilidades de apoyarse en estudios precedentes, al emprender una búsqueda en este sentido, se torna aún más difícil, en tanto su ubicación nos remite a un espacio ajeno al eje donde se construye la vida política y económica del Estado-nación costarricense.

A efectos de presentar una revisión y discusión de la literatura existente sobre el tema y período que nos ocupa, se adoptará, en primera instancia, una óptica más general capaz de ubicar los estudios que tratan sobre la Costa Atlántica costarricense, en tanto espacio surcado por intereses nacionales y transnacionales. A partir de esta plataforma, nos centraremos en el análisis de aquellos aportes que caractericen las peculiaridades de vida y de trabajo, de identidad y lucha, en los pobladores costeños, en especial de aquellos ligados a la actividad ferroviaria.

1.2.1.- ESTUDIOS SOBRE EL CONTEXTO REGIONAL DE LA COSTA ATLANTICA.

Existe una posición frecuente en historiadores y otros científicos sociales, de dar por sentada la existencia de una región para el caso de la Costa Atlántica, durante el período que nos ocupa.

Pero, ¿qué connotaciones puede asumir el concepto de región?, ¿qué énfasis y qué límites puede implicar en el análisis de un proceso histórico como el que nos ocupa?.

Podemos seguir a Carlos Granados[1], y analizar tres tendencias básicas en la concepción de región, a la luz de la historia de la Costa Atlántica.

En primer término, se encuentran aquellas concepciones regionales que fundamentan su reconocimiento en atención a la división social-territorial del trabajo. En esta línea, para el caso de la Costa Atlántica, se privilegia el señalamiento de las condiciones "estructurales", "objetivas", que determinan la existencia de un conjunto de relaciones sociales articuladas alrededor de aquello que le es particular: la producción bananera transnacional. Un enfoque como éste se facilita, sin duda, cuando se descansa sobre la presunción analítica de la existencia de relaciones y situaciones de enclave.

Podríamos decir que el difundido estudio de Jeffrey Casey, Limón 1880-1940[2], comparte, en términos generales, este énfasis. En efecto, su interés se centra en desarrollar un estudio micro y macroeconómico de la industria bananera en tanto enclave, que se gesta a partir de la pugna entre la transnacional United Fruit Co. y el gobierno costarricense. Este enfoque le posibilita derivar las condiciones políticas, económicas, sociales y demográficas de la Comarca -luego provincia- de Limón, como si estuviesen gravitando exclusivamente alrededor de la producción bananera.

Resulta interesante reparar en la noción de "enclave" utilizada. Por ello entiende "una empresa establecida por el capital extranjero, en un país de bajo ingreso para la explotación de un recurso específico que por razones climáticas o de presencia, no puede ser explotado en las regiones

---

[1] GRANADOS, Carlos "Hacia una definición de Centroamérica: el peso de los factores geopolíticos", en: Anuario de Estudios Centroamericanos. Vol.11, n.1, 1985, p.65.

[2] CASEY, Jeffrey Limón 1880- 1940. San José: Editorial Costa Rica, 1979.

originarias de esos capitales"[3]. Huelga señalar que si bien resulta innegable la presencia histórica de empresas de capital extranjero en la Costa Alántica, lo cierto del caso es que los límites de su acción trascienden las motivaciones que aquí se señalan.

A partir de una óptica analítica que privilegia el enfoque transnacional, más que un estudio nacional, otro autor, Frank Ellis[4], conjuga los factores que intervienen en la producción bananera -tierra, trabajo y capital-, a través de la productividad y el rendimiento, en el marco de los cambios técnicos introducidos. Cabe mencionar que este estudio, aunque abarca un período más reciente (1947-1976) que el planteado para la presente investigación, aporta un enfoque más general que complementa el enfoque de Casey.

Así, la atención de Ellis se centra en comprender las condiciones en que se efectúa la producción bananera en Centroamérica tanto en las fincas propiedad de las corporaciones, como en aquellas que se encuentran en manos de productores nacionales. Con este énfasis, se separa de la mayoría de estudios macroeconómicos que privilegian la atención a la dinámica del mercado como la instancia explicativa por excelencia y se acerca, más bien, a las teorías del enclave y del intercambio desigual, enfatizando en el plano de la producción. A través de exhaustivos análisis cuantitativos, se pretende evidenciar el impacto de los cambios técnicos en las formas de propiedad, así como en la organización de las relaciones de producción de las corporaciones transnacionales.

Resulta además relevante de mencionar la existencia de otros dos estudios -ya un tanto añosos- que, no obstante partir de pretenciones analíticas radicalmente opuestas, convergen sin

---

[3] Ibid., p.19.

[4] ELLIS, Frank Las transnacionales del banano en Centroamérica. San José: EDUCA, 1983.

embargo en sus conclusiones acerca del rol de predominancia absoluta de la United Fruit Co. y sus empresas subsidiarias en la región.

El primero es un trabajo de cobertura internacional, con el sugerente nombre El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe.[5] Sus autores, Charles Kepner y Henry Soothill, han tratado de reconstruir la trama de relaciones de poder desarrollado por las transnacionales bananeras, en especial la United Fruit Co., enfatizando en relación con los gobiernos locales, las compañías competidoras, las empresas ferroviarias, los plantadores locales y, en menor medida, con los obreros organizados. Prevalece en el trabajo la visión de "imperialismo económico", usado por una empresa de una empresa de una nación fuertemente industrializada, en paises extranjeros relativamente débiles[6]. El resultado de este enfoque es un énfasis en la capacidad de decisión y acción por parte de la transnacional, respecto de una ínfima o nula capacidad de respuesta o menos, de proposición por parte de los gobiernos, los empresarios locales y mucho menos, de los trabajadores.

El otro estudio, Keith y Costa Rica[7], es más bien de carácter biográfico y fue escrito por Watt Stewart en 1964. De tono francamente apologético, el estudio aborda las "hazañas empresariales" de Keith durante el último cuarto de siglo diecinueve. En él se vincula el curso de sus negocios con la capacidad de desarrollo económico y social del país. El hecho de privilegiar la capacidad de "empuje" del norteamericano, se construye, a lo largo de la obra, a costas de subestimar las

---

[5] KEPNER, Charles y Henry SOOTHILL El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe. México: Ediciones del Caribe, 1949.

[6] Ibid., p.31.

[7] STEWART, Watt Keith y Costa Rica. San José: Editorial Costa Rica, 1991. -2da. reimp.-

potencialidades de iniciativa y gestión del gobierno costarricense, por no decir de los trabajadores de la empresa, los cuales no encuentran cabida en el relato.

Las premisas analíticas de enfoques como los anteriores, plantean, para el estudio de la Costa Atlántica, un conjunto de limitaciones:

- no es posible hacer tábula rasa de las condiciones y relaciones sociales previas a la instauración de las relaciones de producción propias de las empresas transnacionales;
- se requiere considerar las condiciones y relaciones sociales que se desarrollan a la par de las relaciones dominantes y sus niveles de articulación; tal es el caso de las diversas experiencias de pequeña producción por cuenta propia;
- además, se requiere superar la visión que supone pasividad de parte de los trabajadores, en la construcción de las relaciones sociales, así como en su impugnación. Dichas relaciones no sólo pueden entenderse como productivas, sino que deben dimensionarse desde una perspectiva más integral, como un estilo de vida;
- es necesaria la consideración del Estado, como instancia interviniente, que imprime, por mecanismos directos e indirectos, una direccionalidad al proceso de desarrollo regional y nacional;
- por otra parte, la percepción de una región en términos de enclave, niega o, por lo menos, limita sustancialmente la posibilidad de comprender la articulación a la sociedad nacional, en términos de proyecto político, mercado interno, comportamiento del empleo, flujos migratorios, movimientos sociales, etc.

Estos últimos dos puntos nos conduce a la segunda acepción posible de perspectiva de análisis, siguiendo los lineamientos de Granados. Se trata concebir la región en su articulación funcional al contexto, en este caso nacional, del cual forma parte.

Esta perspectiva constituye el eje de la discusión de Rodrigo Quesada, en su artículo "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company. 1871-1905"[8]. Su disertación se enfoca hacia establecer el grado de incidencia de los servicios ferroviarios, y en último término, de los contratos bananeros y en especial del polémico Contrato Soto-Keith de 1884, sobre el crecimiento económico nacional. En el artículo se señalan las tensiones entre el gobierno de cafetaleros y las ambiciones monopólicas de Keith y sus empresas.

Para la Costa Atlántica, esta perspectiva invitaría a un conjunto de reflexiones: ¿Qué significación tiene la "apertura del Atlántico" dentro del proyecto liberal?; ¿existe una verdadera vocación de integración nacional de ese espacio?; ¿qué nivel de participación ha tenido el mosaico de pobladores no "blancos" del Atlántico, en la construcción de la identidad nacional?; ¿qué significado tiene para el proyecto liberal la apertura del Atlántico como frente migratorio, tanto para empleo como para colonización?; en síntesis, ¿prevalece en la articulación regional un modelo de nación cafetalera o de Banana Republic?. Es obvio que este conjunto de preocupaciones rebasan con creces las posibilidades de un análisis exhaustivo en la presente investigación; sin embargo, resulta necesario tenerlas presentes al buscar entender los procesos de generación de identidad sucitados por una rama de actividad estratégica para los intereses nacionales y transnacionales.

La tercera acepción de región que consideraremos, tiende a postular la homogeneidad de la región, como el criterio delimitador por excelencia. Esta concepción es, por sí misma, muy discutible y de alcances limitados, si se pretendiese aplicar al Atlántico para verlo como una unidad natural, económica o incluso cultural.

---

[8] En: Anuario de Estudios Centroamericanos. Vol.9, 1983, pp.87-119.

Una cercanía con esta concepción, aunque centrada en una perspectiva que podríamos llamar microregional, sustenta el libro de Paula Palmer "Wa'apin man"[9], que recoge la tradición oral de la costa talamanqueña, enfatizando en la población negra.

Aunque el libro resulta extraordinariamente rico a nivel de historia local, tiende a descontextualizar las relaciones de este grupo con otros grupos étnicos y laborales, así como con la dinámica regional y nacional. Esto se agrava en la medida en que no se desarrolla un análisis de los testimonios recopilados.

En nuestro criterio, no basta con señalar la ubicación geográfica o con describir la cultura del Atlántico. Se trataría, más bien, de interpretar cómo se forja ese medio y cómo se construye esa cultura y de entender para qué le sirve a la gente la cultura en su trayectoria histórica.

Las diferentes concepciones regionales revisadas, aunque no son por sí mismas satisfactorias, sin embargo, dan pie para pensar en la región como espacio construido por la intervención de los agentes, vale decir, permiten señalar la necesidad de atender a la participación de los diferentes agentes -no solo transnacional, capital nacional y Estado, sino también los distintos grupos sociales regionales- en la dirección del proceso histórico.

De la revisión bibliográfica, extraemos la conclusión de que resulta riesgoso todo empeño por explicar la región privilegiando una de estas instancias -llámese transnacional, grupo étnico, etc-, a partir de la negación o subestima de las restantes.

En nuestro caso, el interés por la historia social y cultural de los trabajadores constructores de la línea férrea, nos plantea la necesidad de cuestionar, de manera permanente,

---

[9] PALMER, Paula Wa'apin man. San José: Instituto del Libro, 1986.

su vínculo no solo con las instancias empresariales con las que se articulan de manera directa, sino más allá, con la dinámica asumida por la región Atlántica y con la incidencia del Estado en dicho espacio.

En consecuencia, resulta claro que enfoques como los revisados limitan la explicación sobre la conformación y la acción de los grupos sociales "subalternos". El dimensionar la perspectiva analítica "desde abajo", implica abrir, para el caso de la Costa Atlántica, otro conjunto de cuestionamientos.

Mediante el siguiente apartado, nos referiremos a aquellos escritos que abordan al sector poblacional que nos ocupa de manera prioritaria.

1.2.2. ESTUDIOS SOBRE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE LA LINEA

La historia de los trabajadores ferroviarios en Costa Rica se inicia con la tarea de construcción del ferrocarril al Atlántico. No obstante la escasez general de estudios sobre este grupo ocupacional, es durante esta etapa donde es posible localizar la mayor cantidad de referencias. La atención a este momento es especialmente relevante dado que sienta las bases para la organización ulterior del trabajo en la empresa ferroviaria, a la vez que configura la matriz demográfica básica de estos trabajadores.

Entre los escritos que abordan el período de construcción ferroviaria, sobresale el artículo de Jeffrey Casey "El ferrocarril al Atlántico en Costa Rica 1871-1874"[10], que atiende el primer momento de la construcción ferroviaria, a cargo del contratista Enrique Meiggs Keith, abarcando dos de las cuatro Divisiones en que se organizaron los trabajos. En

---

[10] CASEY, Jeffrey "El ferrocarril al Atlántico en Costa Rica (1871-1874)", en: Anuario de Estudios Centroamericanos. Nº 2, 1976, pp.291-344.

este artículo, Casey plantea la hipótesis de que la demora en la conclusión de los trabajos de construcción del ferrocarril se debió, no tanto a las dificultades para su financiamiento, sino principalmente a problemas técnicos en el trazado de la obra, así como a problemas laborales. Para analizar estas cuestiones, se aboca a estudiar las condiciones de vida y de trabajo de estos trabajadores, así como la organización de la empresa[11]. Su aporte, más que analítico, resulta de naturaleza descriptiva.

A partir de su estudio se reflejan un conjunto de ordenamientos laborales desarrollados por la empresa constructora, para organizar el trabajo de los costarricenses y chinos y, en menor medida, irlandeses, italianos y negros de Curazao y un negro de Jamaica[12], que según sus recuentos, participaron en el primer momento de la construcción en la División Angostura-Cartago. El contraste de estos datos con los aportados por C. Meléndez y Q. Duncan[13], señalan sin embargo que la presencia de antillanos vinculados a los trabajos de construcción ferroviaria, era mayor -alrededor de 766, en 1874-. Por otra parte, una fuente de la época, estima que para 1874, habia 2.500 hombres empleados en la construcción del ferrocarril[14].

Los operarios eran organizados en cuadrillas (gangs) de 10 a 20 trabajadores, al mando de un capataz o mandador (foreman) y residían en campamentos a lo largo del trazado del ferrocarril, donde existia una organización rígida del mando.

---

[11] Ibid., p.293.

[12] Ibid., p.316.

[13] MELENDEZ, Carlos y Quince DUNCAN El negro en Costa Rica. San José: Editorial Costa Rica, 1977,-4ta. ed.-, p.74.

[14] *La Gaceta*, 11 de abril de 1874, citado por LEMISTRE, Annie y Miriam ACOSTA Monografía histórica de la provincia de Limón. San José: Editorial Ministerio de Educación Pública, 1983. p.59.

Resulta interesante señalar que, por lo que se desprende de los datos de Casey, la empresa constructora de Enrique Meiggs Keith, induce a un claro patrón segregacional de la mano de obra, según jerarquía ocupacional y principalmente, según pertenencia étnico-nacional.

Desde los momentos iniciales de construcción del ferrocarril, resulta evidente que la atención a la cuestión étnica se torna un factor clave para la comprensión de la dinámica de la esfera laboral, así como de las tensiones y solidaridades que allí se generan. Muchas de las relaciones de los trabajadores entre sí, como de éstos con la empresa, se tamizan a través del referente étnico, lo cual es una situación especialmente evidente en el caso de algunos grupos, como los de los chinos.

Precisamente, la situación de los chinos llegados a Costa Rica durante el siglo XIX, es el tema de la tesis de grado de Zaira Fonseca[15], donde cita interesante documentación acerca de las modalidades de contratación y condiciones de trabajo del primer y segundo contingente de inmigrantes chinos, que arriban en 1872 y 1888, para trabajar en la construcción del ferrocarril.

A partir de estos aportes, se abren un conjunto de interrogantes y llamadas de atención. En primer término, se evidencia la necesidad de comprender de manera multidimensional, las relaciones sociales que se forjan al calor de la empresa ferroviaria. Se suele suponer que estas relaciones convierten al trabajador en obrero, pero ¿el ser obrero es condición consustancial al ser asalariado de una gran empresa organizada bajo el principio de la maximización del beneficio?; ¿cómo se produce, se transmite y se capta la

---

[15] Fonseca, Zaira "Los chinos en Costa Rica en el siglo XIX". UCR Tesis de Licenciatura en Historia, 1979.

experiencia laboral?; ¿será acaso que estos trabajadores participan simultáneamente de la construcción de referentes colectivos de clase, recogiendo y reelaborando un sentido de pertenencia a través de otros referentes y canales no reconocidos como clasistas?; ¿será necesario abordar, en el proceso de constitución de la experiencia laboral en el ferrocarril, referentes de identidad colectiva, constituidos en diferentes ámbitos y en distintos tiempos?; finalmente, ¿qué peso tienen referentes como la etnicidad, el parentesco y la localidad, en el mundo del trabajo y la constitución de identidades colectivas de estos trabajadores?

Otro aspecto que resulta relevante a partir de la bibliografía analizada, es el hecho de que la compañía constructora buscó aprovechar la experiencia ferroviaria acuñada en otros paises, de la mano de obra extranjera contratada para trabajar en Costa Rica. Esto es mencionado por W. Stewart[16], e igualmente se desprende de una valiosa reseña ilustrada publicada por la Northern Railway Co.[17].

Lo anterior remite a señalar la necesidad de captar el proceso a través del cual la experiencia ferroviaria costarricense podría haberse apoyado en la tradición del oficio, forjada en otras latitudes.

Sobre este punto, debemos señalar que la transmisión de experiencias laborales ferroviarias acuñadas en otros contextos, podrían tener incidencia directa sobre los procesos organizativos clasistas de los trabajadores ferroviarios, tanto a partir de la transmisión de experiencias, señalado por J. Horowitz para los ferroviarios argentinos[18], como a través de

---

[16] Véase al respecto STEWART, W.. Op. cit., p.49.

[17] NORTHERN RAILWAY Co. Costa Rica Railway Co.Ltd. and Northern Railway Co.. San José: Litografía Universal, 1954. Véase pp.8,9.

[18] HOROWITZ, Joel "Ocupational Community And The Creation of a Self-Styled Elite: Railroad Workers in Argentina", en: The Americas. V.XLII, Nº1, July 1985, p.57.

su bloqueo explícito, tal como lo observó Lorena Parlee, para el caso de los trabajadores ferroviarios estadounidenses en México[19]. Para el caso costarricense, Carlos Hernández reseña un testimonio que señala la experiencia huelguística en México, de uno de los dirigentes de un intento de organización y lucha de maquinistas y conductores de la Northern en 1910[20].

En esta línea analítica, un aspecto que ha sido mayormente atendido por la bibliografía consultada, es el relativo a los movimientos sociales. Al respecto encontramos el relato de la insurrección de los trabajadores chinos que participaban, en 1874, en la construcción del ferrocarril, efectuado por Casey[21]. También en Melendez y Duncan[22] mencionan motines de negros en 1887, en varios puntos a lo largo de la vía férrea, ante la falta de pago del salario y por roces con capataces blancos. En ambos escritos prevalece la crónica. Otra reseña de los conflictos laborales durante la construcción del ferrocarril, se encuentra en el libro de Carlos Luis Fallas Monge El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902[23]. Un intento de explicación que busca caracterizar los actores sociales en pugna, se encuentra en el libro de Oscar Aguilar Bulgarelli La huelga de los tútiles 1887-1889. Un capítulo de nuestra historia social[24]. En él se analiza el movimiento huelguístico de 1.500 italianos contratados por Keith para la

---

19 PARLEE, Lorena "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Gobernment Policy in Mexico (1880-1911)", en: Hispanic American Historical Review. V.64, Nº3, 1984.

20 HERNANDEZ Carlos "Los inmigrantes de Saint Kitts: 1910. Un capítulo de la historia de los conflictos bananeros costarricenses" Revista de Historia. Nº23, en-jun 1991,p.222.

21 Casey, J.. Op.cit., p.324-5.

22 Meléndez,C. y Q. Duncan. Op. cit., p.77-8.

23 FALLAS M., Carlos Luis El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902. San José: EUNED, 1983, p.207-215.

24 AGUILAR BULGARELLI, Oscar La huelga de los Tútiles 1887-1889. Un capítulo de nuestra historia social. San José: EUNED, 1989.

construcción del ferrocarril. Dichos eventos fueron estudiados con anterioridad por Rita Bariatti, en su tesis La inmigración italiana en Costa Rica 1821-1968[25].

En los trabajos aludidos llama la atención que, aunque se estudian movilizaciones de grupos de trabajadores delimitados por parámetros étnico-nacionales, sin embargo tiende a prevalecer un análisis muy tímido sobre la cuestión étnica. Si bien es cierto que los movimientos sociales se generan en el marco de las relaciones laborales con la empresa constructora, el solo hecho de ser convocados por grupos de trabajadores identificados con referentes no clasistas, es ya motivo suficiente para contemplar esta dimensión como problema histórico.

Resulta limitante, en consecuencia, restringir el estudio de las acciones colectivas a un único tipo de manifestación de identidad grupal definida de antemano, cuando el curso de los acontecimientos analizados puede reportar otras modalidades de identidad, capaces de imprimir diferentes matices a la cuestión analizada.

Consideramos que este tipo de omisión se encuentra presente en el trabajo de Carlos Hernández, anteriormente aludido. Sin ánimo de desmerecer su valioso y pionero aporte, consideramos que, en la búsqueda de la confrontación clasista, soslaya la atención hacia el papel de las identidades étnicas, nacionales e incluso, locales y religiosas, que, sin lugar a dudas, enriquecerían la comprensión integral del fenómeno.

Ante esta panorámica, resulta necesario preguntarse ¿cuál será el camino para acceder al conocimiento de la conformación de los trabajadores ferroviarios como agentes colectivos?; ¿será acaso el conflicto y la movilización, las únicas expresiones de la confrontación de éstos? o ¿acaso deba abrirse también un espacio analítico para considerar otras formas, más

---

[25] BARIATTI, Rita "La inmigración italiana en Costa Rica". UNA Tesis de Licenciatura en Historia, 1987.

cotidianas, de resistencia pasiva, de evasión o de acomodo a los espacios de participación cedidos por la empresa?; ¿en qué medida los referentes no laborales, pueden favorecer estas prácticas?

Así por ejemplo, una interesante tesis sobre el papel de la campesinización como un mecanismo de resistencia pasiva de los negros de ascendencia jamaiquina ante las relaciones productivas de plantación, es expuesta por Trevor Purcell[26].

Cabe señalar que un hecho poco estudiado, lo constituye la campesinización de contingentes de trabajadores antillanos a los lados de la vía férrea, como compensación por el trabajo no retribuido que ofrecieron a la empresa durante los momentos de falta de liquidez de ésta para el pago de salarios. El fenómeno es mencionado por Meléndez y Duncan[27]. En este caso, resulta relevante analizar el desarrollo de clientelismos y lealtades, como mecanismo de movilidad ascendente para el caso de población negra antillana, que podrían tener similitud con lo observado por P. Bourgois[28] en Bocas del Toro.

Para el caso de los trabajadores ferroviarios, interesa cuestionarse ¿la percepción de la esfera laboral de los trabajadores en el ferrocarril cobra nuevos matices si, además de de considerar sus antecedentes de vida y de trabajo, se contemplan además, sus proyectos?; ¿las experiencias creadas en los marcos del agrupamiento de clase, étnico, familiar, de localidad, etc, pueden ser cohesionadoras o disociadoras de su acción colectiva, en tanto trabajadores?; ¿en qué medida abren portillos para la interlocución "vertical" con la la empresa?;

---

[26] PURCELL, Trevor W. "Modern Maroons: Economy and Cultural Survival in a 'Jamaican' Peasant Village in Costa Rica", en: Carnagie, Charles (Ed.) Afro-Caribbean Villages in Historical Perspective. Kingston: African-Caribbean Institute of Jamaica, 1987.

[27] Op.cit., p.76.

[28] BOURGOIS, Phillipe Ethnicity at Work. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1989, cap.6.

¿en qué medida ésta es capaz de manipular y cooptar algunos de sus movimientos, exaltando este tipo de lealtades?

Por último, la relación entre el Estado costarricense y los trabajadores ferroviarios se encuentra, en general, minimizada por la prevalencia del enfoque de enclave, que hiciéramos notar líneas arriba. En los autores consultados se señalan algunas referencias que permiten apreciar la incidencia de las acciones directas del Estado, así como del marco jurídico-normativo que establece, en las relaciones sociales que se entablan alrededor de la actividad ferrovial. Un ejemplo de acción estatal directa es traido a mención por Joaquín Fernández Montúfar, en su Historia Ferrovial de Costa Rica, cuando relata el establecimiento del régimen militar en las cuadrillas de construcción del ferrocarril, por parte del general Guardia[29]. Otro ejemplo en donde se hace notar la presencia del Estado como una tercera fuerza en la pugna entre trabajadores y empresa transnacional, es puesta de manifiesto por Carlos Hernández, cuando analiza el papel de la implementación de las leyes migratorias como instancia desmovilizadora.

Finalmente, dentro de esta línea de recuperación del papel del Estado, debe citarse el estudio de Steven Palmer "A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1900"[30],que contextualiza el ferrocarril como "tecnología nacional", vale decir, como parte del proceso de invención de una imagen nacional, capaz de fundamentar la hegemonía estatal. Su investigación aporta un marco de referencia muy importante, que no puede ser desatendido.

---

[29] FERNANDEZ MONTUFAR, Joaquín Historia ferrovial de Costa Rica. San José: s.r.e., 1934, p.28.

[30] PALMER, Steven Paul "A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1900" Columbia University: Doctoral Thesis, 1990.

En general, se requieren mayores estudios que apunten hacia la comprensión del rol del Estado en el establecimiento de las relaciones laborales en que participa el trabajador ferroviario, así como del sentido del ferrocarril en el ámbito nacional y regional Atlántico. Todo intento por comprender el proceso histórico de los trabajadores linieros, estaría limitado si se ignoran estas dimensiones.

1.3. REFERENTES CONCEPTUALES

Dado que nuestra indagación transcurre a través del eje de la cultura, resulta pertinente iniciar la presente referencia conceptual con una alusión a este término. Entendemos por cultura, de manera cercana a la definición aportada por García Canclini[31], como aquel conjunto de sentidos que le permiten a la gente comprender, reproducir o modificar el sistema social, a la vez que orientar su práctica en la esfera de la vida cotidiana.

Los procesos de producción y reproducción cultural, bajo contextos de acción y de interpretación asimétricamente estructurados, distan de ser uniformes y armónicos. Además, debe reconocerse, con Medick[32], que la cultura, en tanto constitución social del sentido, forma parte del proceso histórico y que, en consecuencia, es cotidianamente creada y recreada por la participación de los actores en el proceso social.

---

[31] García Canclini, Néstor Las culturas populares en el capitalismo. México: Editorial Nueva Imagen, 1984, p.41.

37 MEDICK, Hans " "Missionaires in the Row Boat"? Ethnological Ways of Knowing as a Challenge to Social History", en: Comparative Study of Society and History. V. 29, Nº1, 1987.

Respecto de la vida cotidiana, Lüdtke[33] plantea que ésta constituye un espacio en donde, tanto en la esfera pública como en la privada, prevalece la confrontación política. Tal autor no restringe la política a aquellas acciones calculadas, sino que también contempla formas menos evidentes de lucha, de carácter evasivo. Un interés similar es expuesto ampliamente por James Scott[34], cuando centra su atención en las formas cotidianas de resistencia y su efectividad política a largo plazo.

Cuando se hace referencia al término cultura, en ocasiones se trata de ubicar como un fenómeno supestructural, que corresponde a un ordenamiento infraestructural dado. Como atinadamente ha señalado R. Williams[35], este tipo de enfoque ha llevado a hacer prevalecer la descripción sustantiva de ambas instancias como consecutivas, vale decir, como un vínculo rígido de determinación de la una respecto de la otra. Más bien, lo que se requiere analizar son los procesos históricos constitutivos de dichas esferas, a partir de las condiciones objetivas que se desprenden del proceso histórico mismo.

Lo anterior equivale a desechar determinismos prefabricados, en aras de situar la determinación, no solamente como fijación de límites, sino también como ejercicio de presiones. Por lo tanto, el problema de la determinación de la cultura debe contemplar el vínculo dialéctico entre hegemonía y contrahegemonía, captado a partir de la dinámica establecida históricamente entre los límites impuestos por las estructuras producidas y las presiones que los agentes sociales pueden

---

[33] LÜDTKE, Alf "The Historiography of Everyday Life: The personal and the Political", en: Samuel, Raphael y Gareth Stedman Jones (Eds.) Culture, Ideology and Politics. Essays for Eric Hobsbawm. London: Routledge and Kegan Paul, 1982. p.44-7.

[34] SCOTT, James Weapons of the Weak. Everyday Forms of Peasant Resistance. New Heaven: Yale University Press, 1985.

[35] WILLIAMS, Raymond Marxismo y literatura. Barcelona: Ediciones Península, 1980, p. 99.

ejercer a esas estructuras. Además, en el terreno de disputa por la hegemonía, debe contemplarse también la capacidad diferencial de los distintos grupos respecto del control de los recursos culturales e incluso, como nos recuerda el pensamiento gramsciano, de control del mundo de las ideas, a través de la generaración de su propia intelectualidad orgánica.

En nuestro caso, debemos situar el conocimiento del proceso histórico de producción cultural, como un escenario en donde los actores sociales intervinientes interactúan a partir de un telón de fondo compuesto por las condiciones estructurales en que se inscriben. Este telón de fondo no es inamovible, sino que, con sus acciones, los agentes sociales -tanto aquellos en posición de hegemonía como en posición de alteridad- le cubren incesantemente de nuevos trazos, que se superponen a los anteriores, a manera de palimpsesto, al decir de M. Foucault[36]. Así, en la dinámica cultural intervienen múltiples operaciones contradictorias en la construcción de sentidos.

Con lo anterior queremos destacar que en el plano de la producción y reproducción cultural, la estructura no se impone de manera omnipotente sobre la acción, sino que en la construcción de la vida social existen también espacios para la disputa y para lo contingente, que funcionan asimismo como instancias estructurantes.

De hecho, los actores sociales, desde la perspectiva de su posición, construyen y reproducen representaciones simbólicas disímiles o contradictorias, que pueden entrar en disputa a múltiples niveles, en el plano de la vida cotidiana. Estas representaciones sustentan prácticas culturales y apoyan procesos de generación de identidades grupales, que a su vez inciden en el curso de la historia, en la medida en que motivan a los actores a asumir determinados referentes para guiar sus

---

[36] FOUCAULT, Michel La arqueología de saber. México: Editorial Siglo XXI, 1979.

acciones e intervenir en el curso de los acontecimientos.

El terreno de la cultura se caracteriza por conjugar distintos planos temporales, tanto pasados y contemporáneos, como emergentes. Por ende, implica tanto la reproducción de tradiciones, como su permanente creación. Al decir de R. Williams,

> "La tradición ha sido comúnmente considerada como un segmento histórico relativamente inerte de una estructura social: la tradición como supervivencia del pasado. Sin embargo esta versión de la tradición es débil en el punto preciso en que es fuerte el sentido incorporado a la tradición: donde es visto, en realidad, como una fuerza activamente configurativa, ya que en la práctica la tradición es la expresión más evidente de las presiones y límites dominantes y hegemónicos."37

En esta línea de razonamiento, resulta relevante la referencia al concepto de "invención de la tradición", propuesto por E. Hobsbawm. Este se entiende como un proceso característico de las sociedades del tardío siglo XIX y el siglo XX, consistente en la formalización y ritualización de prácticas que buscan inculcar en los practicantes un sentido de identificación con una comunidad o institución, y que se expresan a través de valores y normas de comportamiento caracterizadas por referencias al pasado e impuestas a partir de la repetición[38].

Si bien para este autor puede reconocerse como la función más importante de las tradiciones inventadas, aquellas que simbolizan y establecen cohesión social y membresía a comunidades reales o artificiales, estas tradiciones también pueden establecer o legitimar instituciones, status o relaciones de poder, así como socializar e inculcar creencias, sistemas de valores y convenciones de comportamiento.[39]

---

[37] WILLIAMS, R.. Op. cit., p.137.

[38] HOBSBAWM, Eric y Terence RANGER (Eds.) The Invention of Tradition. Cambridge: Cambridge University Press, 1988, p.p.1-14.

[39] Ver al respecto HOBSBAWM, E. y T. RANGER. Op. cit., p.9.

El término de invención de la tradición resulta afín a la propuesta metodológica de García Canclini, consistente en deconstruir la teatralización de la vida cotidiana y del poder, a través del estudio de los rituales.[40]

En todos los espacios de creación y recreación cultural, se forjan cotidianamente identidades colectivas por parte de los actores intervinientes, en un proceso ágil donde ambas instancias se retroalimentan de manera permanente. Como bien acota el reputado antropólogo R. Rosaldo:

> Actualmente las preguntas sobre la cultura parecen tocar algún nervio, ya que rápidamente se convierten en cuestiones angustiosas de identidad.41

La forja de identidades colectivas a partir de determinados referentes culturales, no se genera simplemente como la búsqueda de una autoimágen por parte de comunidades reales o imaginarias. Más bien, es tanto en la arena de las relaciones sociales asimétricas y la desigualdad económica, como en la lucha cotidiana por el poder y el control de los recursos, donde las identidades de los grupos interactuantes otorgan sentido a su acción colectiva, a sus necesidades y a sus discursos. En este sentido, coincidimos con P. Alberti[42] en reconocer que la identidad es, simultáneamente, tanto un asunto de posición, como de estrategia.

Las identidades colectivas son referentes de sentido que identifican y a su vez, diferencian a los grupos que participan de la vida social, por lo que constituyen un contenido fundamental en la interacción que se genera entre éstos, en la

---

[40] GARCIA CANCLINI, Néstor Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. México: Editorial Grijalbo, 1990, p.187.

[41] Rosaldo, Renato Cultura y verdad. Nueva propuesta de análisis social. México: Editorial Grijalbo-CONACULT, 1991, p.11.

[42] Alberti Manzanares, Pilar "La identidad de género y etnia desde una perspectiva antropológica", en Antropológicas. México UNAM, Nº10, abril-junio 1994.

medida en que les permite dirigir su acción colectiva en una determinada dirección. En otras palabras, las identidades permiten cohesionar grupos -sean reales o imaginarios-, ubicarles en el universo social y convocar la construcción de sus proyectos colectivos.

Partiendo de referentes culturales compartidos o asumidos, las identidades son construidas de manera constante por los agentes, a partir de un proceso en el que intervienen cuatro fuerzas de manera simultánea y a menudo contradictoria, en el tanto se inscriben en el proceso permanente de disputa hegemónica. Nos referimos a dos fuerzas que emanan internamente: a) el autoreconocimiento colectivo como grupo, y b) la autocontrastación y autovaloración con respecto de "los otros". Asimismo, intervienen dos fuerzas externas: c) el reconocimiento como colectivo por parte de "los otros" y d) la contrastación y valoración que "los otros" hacen del grupo[43].

Una forma usual de determinar las identidades colectivas, es recurriendo exclusivamente al señalamiento de un conjunto de contenidos o rasgos culturales que caracterizan al grupo, sean éstos tradiciones antiguas o recientemente inventadas, o bien elementos culturales emergentes. Sin embargo, resulta necesario hacer una precisión metodológica sobre las dificultades de este proceder, dado que tiende a otorgar un carácter estático y descriptivo a los fenómenos culturales y a obviar el proceso cotidiano de disputas que se suscitan en torno a la producción y los usos sociales de la cultura. En consecuencia, resulta más pertinente la atención a los mecanismos de participación de los diferentes agentes sociales, en la definición de los sentidos de pertenencia colectiva asumidos o asignados, vale decir, en la autodefinición colectiva de referentes de identidad, así

---

[43] Para una discusión general sobre la noción de identidad, véase AGUADO, José Carlos y Ana Mª PORTAL "Ideología, identidad y cultura: tres elementos básicos en la comprensión de la reproducción cultural", en: Boletín de Antropología Americana. México, Nº23, julio 1991.

como en la fijación de estos referentes a otros colectivos. Este proceder, que enfatiza más bien en el análisis del contexto de las relaciones sociales, permite definir las identidades por oposición, en el marco de las disputas por la hegemonía y el poder. En este sentido, resulta más apropiado comprender la forja de identidades como un proceso histórico en transformación permanente y a las identidades mismas, como puntos de referencia obligados para comprender la acción social en la historia.

Por lo anteriormente expuesto, coincidimos con G. Bonfil Batalla, en señalar que la identidad cultural es, por excelencia, un asunto de participación:

> "Participar significa algo más que tener una cultura o compartirla. Significa una relación específica con esa cultura. Y en tanto la cultura es un fenómeno colectivo y no individual, significa también una relación específica con la colectividad"44.

Añade este autor que los grupos sociales requieren reconocerse a través de su cultura propia, por lo que deben desarrollar estrategias de control cultural, de diversa índole -resistencia, innovación, apropiación-, que contrarreste las tendencias hegemónicas hacia la expropiación, imposición y eliminación cultural.

Otro elemento importante a considerar es que las identidades colectivas, al estar fundadas sobre el reconocimiento de la diferencia, connotan de hecho jerarquización y por ende, desigualdad. Como razona P. Alberti, esto da pie a la valoración:

> "Pareciera que aquello que es diferente lo es en relación a un otro, y dicha posición está jerarquizada en grados, de manera que algo es

---

44 BONFIL BATALLA, Guillermo "Los pueblos indios, sus culturas y las políticas culturales", en García Canclini (ed.) Políticas culturales en América Latina. México: Ed. Grijalbo, 1987, p.103.

diferente porque es más o menos que un otro"45

Lo anterior implica que, tanto en el plano de comunidades surgidas de la práctica social concreta, como de comunidades imaginarias, las identidades emergen contrastándose entre sí, en múltiples niveles, a partir de un juego permanente de búsqueda de viabilidad histórica y de lucha por la hegemonía. De ahí el reto para su abordaje en situaciones concretas como la que nos ocupa. En nuestro caso implica partir del reconocimiento que las identidades no se forjan de manera aislada, sino en el marco de un conjunto de límites impuestos tanto desde dentro del grupo - a partir de las fuerzas cohesionadoras y disociadoras que se gestan en su interior, como desde fuera del grupo - en su relación con otros grupos y con el Estado-nación-.

El estudio de las identidades se torna especialmente interesante al abordar el análisis de grupos sociales concretos, como aquellos surgidos de la práctica laboral compartida o de aquellos identificados con una experiencia cultural de antigua data. Por lo general, el primer tipo nos remite a la formación de clase, mientras que el segundo tiende a hacer alusión más bien, a la constitución de grupos étnicos. Cabe finalmente, pues, referirnos con brevedad a cada uno de estos aspectos.

Para F. Barth[46], el término grupo étnico sirve para designar a una población con autonomía de reproducción biológica y con valores culturales compartidos que se actualizan en una unidad patente; el grupo se constituye además en campo de comunicación e interacción y desarrolla un modo de pertenencia que le permite distinguirse a sí mismo y que los

---

[45] P. Alberti. Op.cit., p.33.

[46] BARTH, Frederic Los grupos étnicos y sus fronteras. México: Fondo de Cultura Económica, citado por GARCIA-RUIZ, Jesús Historias de nuestra historia. La construcción social de las identidades mayas en Guatemala. Guatemala: Isipaz Ediciones, 1992, p.218.

demás les distingan.

Como atinadamente lo señala García-Ruiz,

> "La etnicidad no es un apriori, un punto de partida, una estructura invariable a partir de la cual las sociedades se estructuran y organizan. Sería más bien un punto de llegada, un a posteriori, un concepto cuya pertinencia debe ser pensada en función de una sociedad determinada pues es -en parte- el resultado de las relaciones sociales que se han dado -y siguen dándose- en la historia."47

Ello equivale a reconocer que las etnias no son objetos estáticos en el tiempo, sino que se encuentran en permanente configuración a partir de las condiciones estructurales en que se inscriben, así como de la acción histórica desplegada por sus componentes tendiente al control de los recursos culturales, patrimonio del grupo.

Este interés por relevar el papel de la acción de los sujetos en la historia, también se encuentra presente en los estudios sobre la formación de la clase obrera, propios de la tradición historiográfica social británica, innaugurada por E.P.Thompson y ampliada por otros autores, entre los que se destaca Eric Hobsbawm.

Esta visión se caracteriza por interpretar el proceso histórico concreto, a partir de una nueva perspectiva de totalidad social que releva al hombre y destaca la experiencia como el elemento mediador entre las determinaciones objetivas y la acción subjetiva. Esta acción se plantea fundamentalmente como una dimensión colectiva, más que individual.

En este sentido, las clases están en un continuo proceso de construcción y su identidad se redefine de manera permanente, a través de la elaboración de la experiencia común. En este sentido, la lucha de clases es una forma de experiencia. Como lo señala Sewell[48], la noción thompsoniana

---

47 RUIZ-GARCIA, J.. Op. cit, p.223.

48 SEWELL, William "How classes are made: critical reflections on E.P. Thompson Theory of Working class formation". En: Kaye, Harvey and J. Keith McClelland: E.P. Thompson Critical Perspectives. Polity Press, 1990.

de experiencia de clase no se limita a la lucha de clases, sino que incluye la respuesta subjetiva a su explotación, que se expresa en el plano de la existencia cotidiana de los trabajadores.

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

OBJETIVO GENERAL 1.

Contextualizar la empresa del Ferrocarril al Atlántico, a partir de su aporte a la configuración de las identidades nacional y regional Atlántica, así como de su impacto efectivo en localidades aledañas a la vía.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

A.- Caracterizar la participación del Estado y de la compañia extranjera contratante de la construcción del ferrocarrril, en la constitución de referentes de identidad en torno al ferrocarril, a partir de la contrastación entre la noción de empresa nacional y empresa de lucro.

B.- Contrastar el discurso nacional sobre el ferrocarril, con respecto a su impacto local en las zonas surcadas por la vía férrea, enfatizando en el análisis de las posibilidades efectivas de integración de las tierras del Atlántico a la vida nacional.

OBJETIVO GENERAL 2.

Analizar las posibilidades y límites en la creación de identidades colectivas entre los trabajadores constructores de la línea férrea, en el marco de los referentes generados en el mundo del trabajo cotidiano, así como en su intersección con otros referentes generadores de identidad - étnico-nacionales, locales y extralaborales-.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

A.- Caracterizar el mundo del trabajo cotidiano en el ferrocarril, a partir de los límites impuestos por la empresa y por el marco normativo estatal, así como de las presiones ejercidas por los trabajadores a dichos límites.

B.- Determinar las tendencias de distribución de trabajadores en la jerarquía ocupacional, según pertenencia étnico-nacional y local.

C.- Identificar las condiciones de vida del trabajador ferrovial -vivienda, servicios, consumo, recreación-, así como las causas y consecuencias de la extensión de la empresa ferroviaria hacia dichos ámbitos.

D.- Caracterizar el estilo de vida del entorno local en que reside el trabajador ferrovial y las redes de relaciones que establece con él.

E.- Evidenciar la competencia y solidaridades entre los trabajadores, en su incidencia con las modalidades de resistencia pasiva y activa, así como con sus instancias de organización.

F.- Analizar el apoyo o interferencia en la creación de identidades colectivas de los linieros, de los factores étnico-nacionales, locales y extralaborales, así como del sentido de pertenencia y lealtad a la empresa.

G.- Establecer un balance entre las fuerzas cohesionadoras y disociadoras que intervienen en la creación de la identidad de trabajador ferroviario.

1.5.- PROBLEMA DE INVESTIGACION

A partir de los objetivos planteados, cabe de seguido puntualizar el problema de investigación. Este gira alrededor de tres ejes principales.

Un **PRIMER EJE DE CONTEXTUALIZACION**, apunta a cuestionar el significado del Ferrocarril al Atlántico dentro del naciente proyecto nacional y regional Atlántico. Este punto de partida permite derivar algunas preguntas, con claras repercusiones sobre la configuración que asumen las relaciones laborales ferroviarias:

Por una parte, se requiere indagar ¿cómo se expresa el doble significado del ferrocarril en tanto empresa nacional implementada a través de empresarios extranjeros, en contraste con el significado simultáneo del ferrocarril como empresa de lucro para estos contratistas?.

Como aspecto complementario a lo anterior se abre el interrogante sobre la capacidad e interés de control estatal sobre los territorios del Atlántico y cómo incide esto en la organización del trabajo ferrovial en dicho espacio;

Finalmente, cabe cuestionar acerca del impacto que tuvo el ferrocarril en las comunidades aledañas a la vía y en qué medida algunas de ellas se van vinculando de manera directa o indirecta al mundo del ferrocarril; en este último caso, ¿qué relevancia cobra la localidad como espacio de vida y de expresión extra-laboral del trabajador ferroviario?

Un **SEGUNDO EJE DE PROFUNDIZACION**, apunta a poner de relieve cómo se organiza y controla el mundo del trabajo en el campamento, a fin de cuestionarnos acerca de los límites ejercidos por la empresa.

De igual manera se abre la pregunta acerca de hasta dónde el Estado costarricense funge como mediación en las relaciones laborales entre el trabajador y la empresa.

Paralelamente, debe llevarnos a cuestionar sobre cómo es

vivido el mundo del trabajo por parte de los ferroviarios y de si su experiencia laboral se extiende o no hacia otras esferas de su quehacer social. Esto implica, además, contemplar las presiones que los trabajadores pueden ejercer en el mundo del trabajo en que participan.

Lo anterior constituye la base para un **TERCER EJE DE PROFUNDIZACION** sobre la cuestión central de este trabajo, a saber, a través de qué mecanismos se constituyen y funcionan las identidades colectivas de los trabajadores linieros, a partir de su experiencia cotidiana de vida y de trabajo. Interesa saber también qué obstáculos interfieren en este proceso.

Ello implica atender la multidimensionalidad de los conflictos y solidaridades, producto de las contradicciones cotidianas en que se inscribe su experiencia.

Así, se requiere analizar cómo se generan, entrecruzan, retroalimentan y, eventualmente, oponen, los procesos de identidad de clase, étnica, familiar, de localidad, etc., a fin de evidenciar el peso de cada una de estas instancias en la invención de la tradición y la consolidación de una identidad grupal entre los trabajadores linieros.

Por ende, el estudio de los trabajadores constructores de la vía férrea plantea el reto de conciliar, en una visión de proceso, la interlocución entre tradiciones e identidades con referentes y profundidades históricas disímiles.

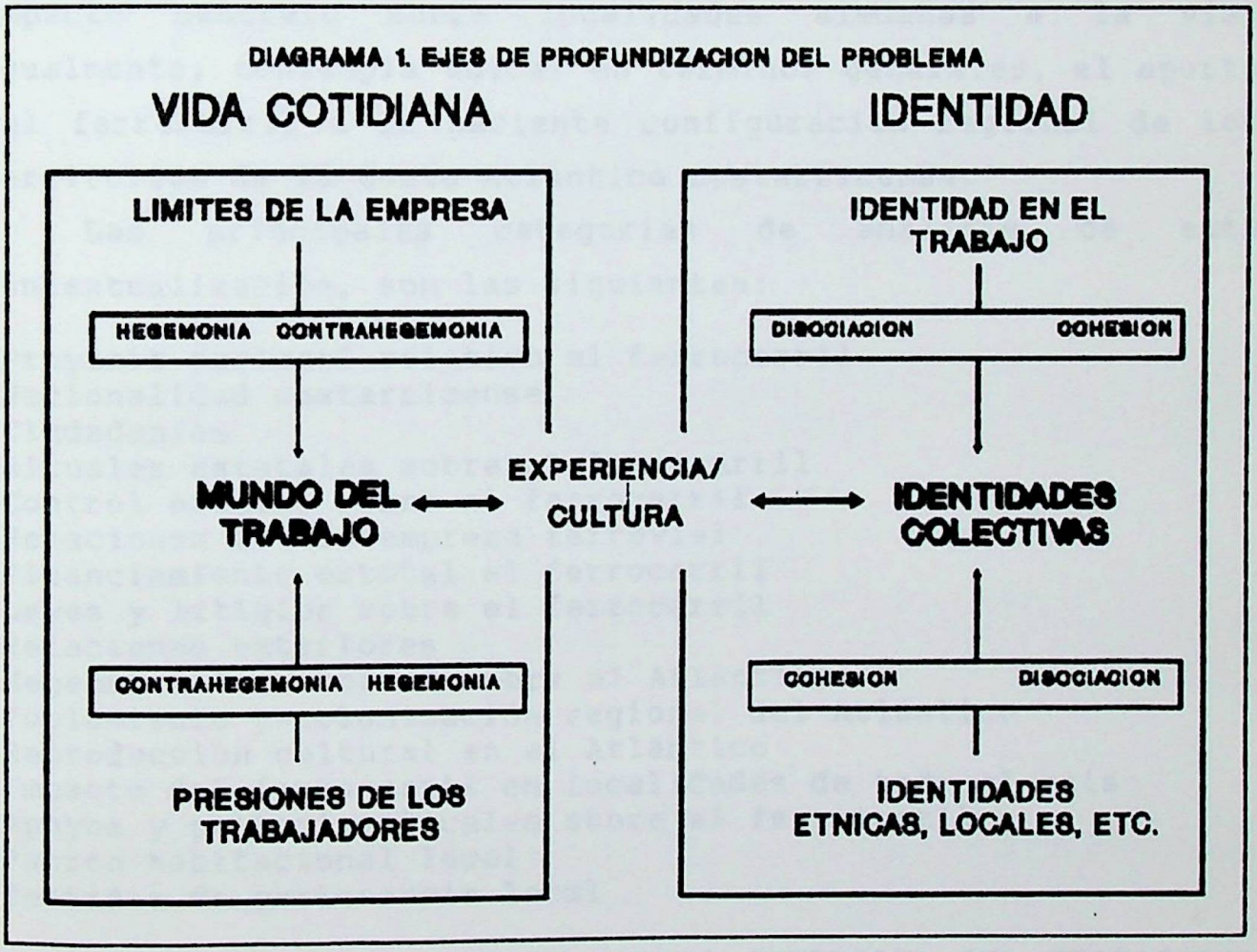
A partir de lo anterior, se abre la necesidad de enfocar la relación entre los intereses y valores grupales constituidos por las identidades colectivas, con respecto a su capacidad de impugnación ante las condiciones impuestas por la instancias dominantes, caracterizadas, para nuestro caso, por la Compañía del Ferrocarril y las disposiciones estatales e internacionales en asuntos que les atañen.

Paralelamente, cabe preguntar en qué medida las tradiciones no clasistas que se intersectan con la tradición

ocupacional ferroviaria, favorecen la impugnación o legitimación de la dominación hegemónica ejercida sobre los trabajadores linieros.

En este sentido, se desprende una interrogación final acerca de la incidencia de la tradición y la identidad, en la capacidad de resistencia cotidiana y si ésta fundamenta la organización y movilización obrera de los trabajadores linieros.

La graficación de las principales relaciones que se abordan a partir de los ejes se profundización del problema, pueden apreciarse en el siguiente diagrama 1:



1.6.- ESTRATEGIA METODOLOGICA.

A partir de lo anterior, pasaremos de seguido a plantear la estrategia metodológica, mediante un nivel contextual y dos niveles analíticos, con los que se pretende dar cuenta de los intereses y problemas planteados.

I NIVEL CONTEXTUAL: FERROCARRIL E IDENTIDAD NACIONAL Y REGIONAL-ATLANTICA.

Este nivel busca contextualizar el significado del ferrocarril en la forja de la identidad nacional, así como su impacto concreto sobre localidades aledañas a la vía. Igualmente, contempla ubicar en términos generales, el aporte del ferrocarril a la naciente configuración regional de los territorios de la Costa Atlántica costarricense.

Las principales categorías de análisis de esta contextualización, son las siguientes:

-Proyecto nacional relativo al ferrocarril
-Nacionalidad costarricense
-Ciudadanías
-Rituales estatales sobre el ferrocarril
-Control estatal sobre el ferrocarril
-Relaciones Estado-empresa ferrovial
-Financiamiento estatal al ferrocarril
-Leyes y litigios sobre el ferrocarril
-Relaciones exteriores
-Hegemonía territorial sobre el Atlántico
-Poblamiento y colonización regional del Atlántico
-Reproducción cultural en el Atlántico
-Impacto del ferrocarril en localidades de todo el país
-Apoyos y protestas locales sobre el ferrocarril
-Patrón habitacional local
-Sentidos de pertenencia local

II NIVEL ANALITICO: TRABAJO Y VIDA COTIDIANA DEL TRABAJADOR LINIERO

En este nivel se privilegia la atención hacia las prácticas cotidianas en el principal ámbito del trabajo ferroviario durante las dos décadas de construcción de la

línea: el campamento. Asimismo se contempla la vida del liniero fuera de este ámbito, en su inserción a localidades.

La unidad de análisis en este caso está constituida por el trabajador ferroviario. El control y límites de la empresa sobre los trabajadores y las políticas estatales e internacionales en asuntos laborales, serán asimismo abordados en este nivel, como instancias intervinientes que complementan el eje analítico anterior.

Por otra parte, las categorías analíticas más relevantes de este nivel, son:

-Migraciones laborales
-Mercado internacional de fuerza laboral
-Condiciones del medio físico de construcción de la línea
-Condiciones técnicas del trabajo liniero
-Lógicas empresariales de maximización del lucro
-Modalidades de contratación de trabajadores
-Prácticas y sentidos de la jerarquía ocupacional
-Distribución de trabajadores en la jerarquía ocupacional
-Competencia y movilidad ascendente
-Salarios, préstamos y adelantos
-Servicios otorgados por la empresa
-Rotación de puestos y equipos de trabajo
-Jornada de trabajo y reglamentación laboral
-Supervisión empresarial del trabajo
-Distribución espacial de los trabajadores
-Composición étnico-nacional de los trabajadores
-Sentidos de pertenencia étnico-nacional
-Relaciones interétnicas e intraétnicas en el trabajo
-Universo linguístico del trabajo
-Patrones habitacionales
-Condiciones sanitarias
-Riesgos del trabajo
-Prácticas recreativas y sentidos del tiempo libre
-Proyección de la empresa en el plano extra-laboral
-Procedencia y sentido de pertenencia local de los trabajadores
-Redes de relaciones familiares, locales y étnicas
-Relaciones interétnicas e intraétnicas fuera del trabajo

IHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

III NIVEL ANALITICO: IDENTIDADES COLECTIVAS DEL TRABAJADOR LINIERO.

Este nivel contempla los procesos de producción y reproducción de la identidades colectivas de los trabajadores linieros a partir de su experiencia laboral y en su intersección con identidades étnicas, familiares y locales.

La unidad de análisis en este caso, se centra en la colectividad de trabajadores linieros.

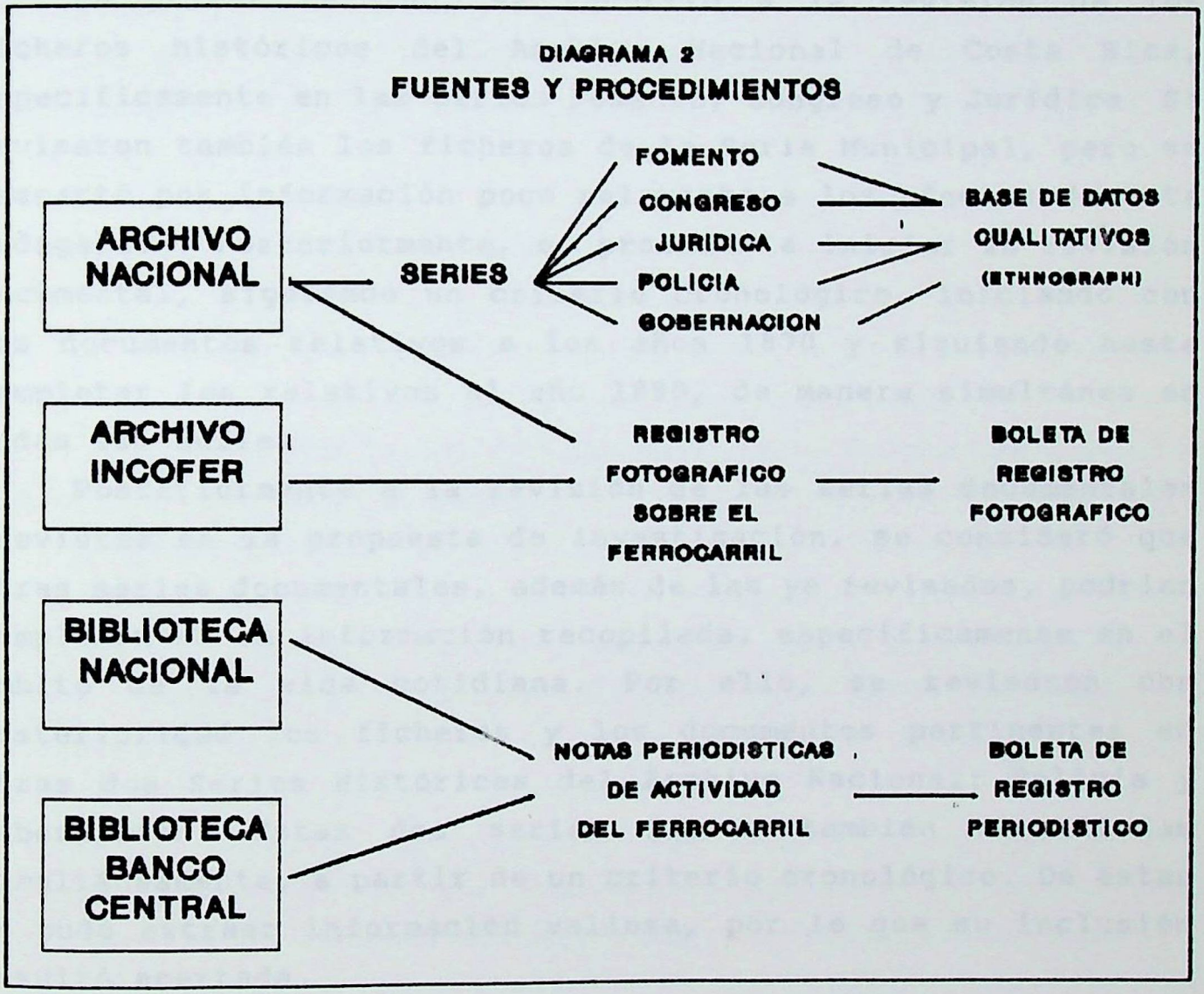
En lo que respecta a categorías de análisis, algunas de éstas ya fueron definidas en el nivel anterior. Por su parte, las principales categorías específicas de este nivel, son:

-Modalidades de transmisión y aprendizaje del oficio
-Sentido de pertenencia y lealtad a la empresa
-Trayectoria ocupacional del trabajador en la empresa
-Experiencia ferrovial previa
-Experiencias laborales no ferroviarias, previas o simultáneas al trabajo ferroviario
-Expectativas laborales del trabajador liniero
-Relaciones verticales de los linieros con la empresa
-Relaciones horizontales de los linieros entre sí
-Mediación estatal en las relaciones laborales
-Mediación internacional en las condiciones de vida y trabajo
-Percepciones y valores de la empresa sobre los linieros
-Percepciones y valores de los linieros sobre la empresa
-Percepciones y valores de los linieros entre sí
-Vinculación de los linieros con la nacionalidad costarricense
-Vinculación de los linieros con otras pertenencias y referencias étnicas y nacionales
-Resistencia pasiva
-Resistencia explícita
-Organizaciones y movimientos colectivos de carácter laboral
-Organizaciones y movimientos colectivos de carácter étnico y local
-Sentido de pertenencia étnico
-Sentido de pertenencia regional
-Sentido de pertenencia nacional
-Desarrollo de autoimagen por oposición.

1.7. FUENTES Y PROCEDIMIENTO

En este último apartado se señalan y valoran las fuentes de información consultadas, a la vez que se indica el procedimiento seguido en su tratamiento analítico. El diagrama 2 resume la información que a este respecto, se detalla en los apartados subsiguientes:

DIAGRAMA 2
FUENTES Y PROCEDIMIENTOS



1.7.1. DOCUMENTACION HISTORICA DEL ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA

La fuente principal de información de la presente indagación radica en documentos conservados en el Archivo Nacional de Costa Rica.

En primer término, se recurrió a la revisión de los ficheros históricos del Archivo Nacional de Costa Rica, específicamente en las Series Fomento, Congreso y Jurídica. Se revisaron también los ficheros de la Serie Municipal, pero se descartó por información poco relevante a los efectos de esta indagación. Posteriormente, se procedió a iniciar la revisión documental, siguiendo un criterio cronológico, iniciando con los documentos relativos a los años 1870 y siguiendo hasta completar los relativos al año 1890, de manera simultánea en todas las series.

Posteriormente a la revisión de las series documentales previstas en la propuesta de investigación, se consideró que otras series documentales, además de las ya revisadas, podrían complementar la información recopilada, específicamente en el ámbito de la vida cotidiana. Por ello, se revisaron con posterioridad los ficheros y los documentos pertinentes en otras dos Series Históricas del Archivo Nacional: Policía y Gobernación. Estas dos series fueron también consultadas simultáneamente, a partir de un criterio cronológico. De éstas se pudo extraer información valiosa, por lo que su inclusión resultó acertada.

En general, la labor de revisión documental fue sumamente ardua, por el volumen de materiales a revisar y por la forma desagregada en que se ubica la información en los documentos. Por ejemplo, en un libro de corespondencia de trescientas o cuatrocientas páginas manuscritas -a veces borrosas o deterioradas, a veces en inglés-, la información pertinente para los intereses de esta investigación, suele estar en unos

pocos párrafos o páginas o, a veces, no encontrarse del todo. Por lo anterior, el trabajo de revisión documental en el Archivo Nacional, es lento y minucioso.

A efectos de valorar la magnitud del trabajo de revisión documental llevado a cabo en el Archivo Nacional, se detalla a continuación el número de documentos consultados, que aportan información al presente escrito:

SERIE	Nº de documentos
Fomento	125
Congreso	7
Jurídica	6
Gobernación	26
Policía	29
TOTAL	193

Un detalle pormenorizado de estas referencias documentales, se incluye en el apartado de Bibliografía. Por su parte, el número de documentos consultados y descartados por no proveer la información requerida, suman alrededor de 110.

Al efectuar un balance del trabajo efectuado en este sentido, puede señalarse que la documentación del Archivo Nacional es amplia y variada; mucha de ella se encuentra en idioma inglés, en especial durante los primeros años de construcción de la vía. Los documentos, en su mayoría, se encuentra en buen estado de conservación.

En lo relativo al contenido aportado por las diferentes Series consultadas, puede señalarse, sin lugar a dudas, que para efectos de nuestro problema de investigación, la Serie Fomento es la más rica y completa en información.

La Serie en mención reporta la existencia de numeroso material conservado de los archivos de la Compañía del Ferro-Carril de Costa Rica, encargada de la construcción de la obra, en especial de 1870 a 1880. De manera más precisa, se registró en los ficheros la referencia de 258 documentos de la empresa constructora, entre los que se cuentan libros de correspondencia interna, en originales y libros copiadores,

libros mayores, libros de contabilidad, planillas, pasajes y fletes, libros-diarios de Agencias, contratos, listas de empleados, informes internos sobre problemas laborales, solicitudes de inmigración de trabajadores, etc. La información de la empresa ofrece limitaciones en cuanto a un tratamiento cuantitativo de series agregadas, como salarios, pasajes y carga,etc., e incluso del registro nominal de empleados en las distintas dependencias. Ello es así en razón de encontrarse muy incompleta, además de que los criterios del registro contable, de planillas, de ingresos y egresos, etc, varían notablemente en estilo y cobertura; por ejemplo, algunas veces el registro es nominal y con el detalle de puestos y en otras es agregado sin señalar el número y calidades de los empleados, o bien, se contabilizan las planillas por Departamentos, en otras por capataces pagadores, en otras por Divisiones o secciones de éstas. Además de los documentos emanados de la Compañía del Ferro-Carril de Costa Rica, la Serie Fomento cuenta también con documentos oficiales y de particulares en torno al ferrocarril y al Atlántico, con temáticas varias, como informes sobre avances de la construcción, correspondencia entre los jerarcas de la empresa y altos personeros del Gobierno central y la Comarca, solicitudes de tierras y solares en Limón, reportes sobre desarrollo urbanístico en el Atlántico, ofrecimientos de vecinos para financiar el ferrocarril, quejas por los servicios de trenes, etc.

Por su parte, la documentación de las Series Congreso y Jurídica, permite captar la relación entre la empresa constructora y el Estado, así como su vínculo con empleados, particulares y algunas localidades.

Finalmente, las Series Policía y Gobernación, son de significativo valor para adentrarse en la dinámica de las localidades y de la región Atlántica en su conjunto, tanto al nivel de sus cadencias cotidianas como de sus episodios conflictivos. También aporta información significativa sobre el

trato a extranjeros y sobre las relaciones entre los Gobiernos locales y el Gobierno Central.

Como crítica documental general, puede señalarse que la documentación en la que se fundamenta prioritariamente esta investigación, emana principalmente de fuentes empresariales y estatales, con lo que se evidencia con claridad la dinámica de estos ámbitos. Sin embargo, estas mismas fuentes permiten captar además, aspectos relevantes de las modalidades de vida y de trabajo de los trabajadores ferroviales, así como de las localidades aledañas a la vía. Los libros de correspondencia interna y con diversas dependencias estatales, son especialmente fructíferos para estos efectos.

La sistematización y procesamiento de la información recopilada en el Archivo Nacional, se realizó sirviéndonos del programa informático ETHNOGRAPH, diseñado para el tratamiento de información de carácter cualitativo. Hemos realizado una adaptación del programa -definido para el manejo de entrevistas transcritas-, con el fin de procesar documentos históricos, que en su mayoría son multitemáticos y que ameritan incorporar la variable cronológica, así como una clara referencia de la fuente de procedencia.

Con el uso de este recurso informático adaptado a las necesidades de la presente indagación, se elaboró una base de datos cualitativa, la cual fue clasificada haciendo uso de un Manual de Descriptores[49], compuesto por 201 indicadores de clasificación agrupados en 10 grandes categorías, a saber: Estado, localidades, instalaciones de la empresa, organización de la empresa, relaciones, condiciones y vínculos laborales, jerarquía ocupacional, etnia, familia y migraciones. Además, la clasificación de la información se complementó y contextualizó con el reconocimiento de los diferentes nombres de lugares y de tramos del ferrocarril aludidos en la documentación registrada.

---

[49] Ver ANEXO 1.

Los indicadores de clasificación del Manual de Descriptores, fueron creados con base en las categorías de análisis descritas en la metodología, aunque posteriormente se fueron precisando aún más conforme se avanzó en la revisión y registro documental. La información procesada mediante el uso del ETHNOGRAPH, facilitó el análisis cualitativo de la información, tanto al nivel de ejecución de búsquedas temáticas, como de la realización de cruces entre indicadores.

Otro procedimiento complementario al anterior y que posibilitó analizar los datos con mayor profundidad, lo constituyó la incorporación de la ficha de identificación contextual o *facesheet*, definida por el programa ETHNOGRAPH. El uso de los identificadores del *facesheet*, permitió también efectuar cruces con la ubicación cronológica del dato, los archivos de procedencia y el carácter de los agentes intervinientes -sean éstos Estado, empresa, Estados extranjeros o trabajadores.

1.7.2. NOTAS PERIODISTICAS SOBRE EL FERROCARRIL

Complementario a la fuente anterior, se consultaron algunos diarios de la época publicados durante las dos décadas en estudio: Gaceta Oficial, La Gaceta, La Chirimía y El Ferrocarril. Existen colecciones de estos diarios en la Biblioteca Nacional y en la Biblioteca del Banco Central; también se conservan algunos números de El Ferrocarril en el Archivo Nacional de Costa Rica.

La intención de incluir esta fuente, radicó en ampliar el conocimiento de la opinión pública acerca de los referentes de identidad nacional y regional sucitados por el ferrocarril, su impacto local y principalmente algunas facetas de opinión en torno a la pérdida paulatina de control nacional sobre este medio de transporte. La fuente proporcionó además importante

información en otros tópicos, especialmente en aquellos relativos a inmigración extranjera.

En razón de la gran cantidad de volúmenes disponibles en las colecciones de los diarios seleccionados, se decidió restringir su consulta a aquellos momentos considerados como relevantes respecto de nuestros intereses de investigación. En estos casos, se aplicó además un procedimiento de revisión mediante un criterio de muestreo, a razón de un ejemplar semanal o quincenal, según fuere la relevancia de su ubicación cronológica. Este procedimiento tuvo que ajustarse a las continuidades y discontinuidades de los ejemplares disponibles en las colecciones consultadas.

A continuación se consigna el balance de aquellos ejemplares de los periódicos consultados que aportaron información relevante para nuestros efectos:

La Chirimía	12 ejemplares
El Ferrocarril	32 ejemplares
Gaceta Oficial	39 ejemplares
La Gaceta	34 ejemplares.
TOTAL	117

La referencia detallada de estos ejemplares de periódicos, se incluye asimismo en el apartado de Bibliografía.

Para organizar la información arrojada por esta fuente, se diseñó la Boleta de Registro de Información Periodística[50], donde se consignan tanto los datos de referencia y la información propiamente dicha, como un espacio para detallar los indicadores o códigos temáticos que la misma contiene. Cabe señalar que éstos son los mismos que los del Manual de Descriptores usado en el tratamiento documental con el programa ETHNOGRAPH; con ello se hizo posible interconectar ambos tipos de datos. No obstante, la sistematización de la información

---

[50] Ver ANEXO 2.

periodística no se realizó a partir de una base de datos computadorizada, sino que fue tratada manualmente a través de la confección de matrices para cada periódico consultado, que permitieron ubicar los indicadores a partir de su posición entre un eje -x- compuesto por el número de boleta y un eje -y- compuesto por las diez grandes categorías definidas en el Manual de Descriptores.

1.7.3.- FUENTE FOTOGRAFICA

Como fuente complementaria, se estudiaron registros fotográficos relativos a los primeros momentos del Ferrocarril al Atlántico y de sus gentes, en diferentes emplazamientos. También se localizaron imágenes del Valle Central y de Puerto Limón y la región Atlántica, que constituyen importantes referentes contextuales.

Una parte de este material se encuentra depositado y bien conservado en el Archivo Nacional de Costa Rica, aunque otra cantidad significativa de fotografías se localiza en distintas dependencias del Instituto Costarricense de Ferrocarriles -INCOFER-, producto del desmembramiento de la colección fotográfica que antaño conservase con esmero la Northern Railway Co. y que pasó a manos de la mencionada institución.

Igualmente se utilizó una parte de las imágenes fotográficas del Album de Gómez Miralles de 1923, así como algunas fotos incluidas en el libro Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company, publicado por estas empresas en 1953.

La fuente fotográfica es rica para aportar elementos complementarios al análisis de la cotidianidad del trabajo ferroviario en sus diferentes ubicaciones y actividades, así como en los contextos locales en que se inscribe. Sin embargo, tiene dos limitantes: por una parte, el incipiente desarrollo

de la técnica fotográfica para fines del siglo XIX, hace que se cuenten con pocas fotos hasta 1890; sin embargo, se conserva valioso material fotográfico sobre el ferrocarril para los años subsiguientes, que en algunos casos hemos incluido y aprovechado con fines analíticos, aunque deben guardarse las salvedades cronológicas del caso. Por otra parte, existe el inconveniente de que, en la mayoría de los casos, las fotografías carecen de datos escritos que permitan su contextualización, por lo que debe recurrirse a la inferencia de los elementos aportados por las imágenes.

Como procedimiento analítico, se hizo una selección inicial de todo el material fotográfico localizado. Posteriormente se procedió a reproducir aquellas fotos de especial interés para efectos de nuestra investigación. Esta colección de reproducciones asciende a 85 fotos.

A las fotografías seleccionadas se les aplicó la Boleta de Registro de Material Fotográfico[51]. Esta contempla, además de información de referencia general, una clasificación descriptiva y otra de análisis de contenido. Para este último aspecto se consideraron, como aspectos esenciales, el contexto del paisaje, la disposición espacial de las figuras y las situaciones y relaciones sociales que puedan inferirse de las imágenes captadas por la cámara. El anterior tratamiento se complementa con la inclusión de referentes cronológicos y de textos alusivos a la foto, en la medida en que se hayan conservado.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

[51] Ver ANEXO 3.

CAPITULO 2.

EL FERROCARRIL AL ATLANTICO: ENTRE EL PROYECTO NACIONAL Y LA EMPRESA EXTRANJERA

En la segunda década del siglo XIX, el ferrocarril fue sinónimo de progreso y bienestar. El jóven Estado costarricense no se privó de este sueño, para lo cual impulsó diversos esfuerzos que terminaron estrellándose contra la exigua realidad fiscal del país. Desde los más tempranos intentos tendientes a su concreción, se reconoce en las esferas gubernamentales y de la sociedad civil en general, que el ferrocarril permitiría solventar los permanentes problemas de un comercio expedito con los mercados de ultramar. Debe recordarse que en este marco y como respuesta al auge cafetalero, el camino colonial a Matina fue reabierto por Braulio Carrillo en 1835[1]. No obstante, las condiciones de infraestructura vial para la comunicación interna y el comercio internacional, continuaron siendo deplorables.

---

[1] QUESADA, Rodrigo "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871-1905", en: Anuario de Estudios Centroamericanos Vol.9, 1983, p.89.

Entre los diversos intentos por dotar al país de tan importante medio de comunicación, se destaca la fallida contratación de un ferrocarril interoceánico a partir de la iniciativa del ingeniero alemán Franz Kurtze, al momento Director General de Obras Públicas, que se intenta concretar entre los años de 1866 y 1868[2].

2.1.- EL ARRANQUE TRIUNFAL: 1870-1873.

El ascenso al poder del general Tomás Guardia, en 1870, marca el impulso efectivo al proyecto del ferrocarril. Esta obra constituye, precisamente, uno de los pilares fundamentales en los que sustentó su permanencia de doce años al frente del Gobierno, a pesar de sus detractores políticos.

Cuando se pretende emprender la construcción de la vía férrea hacia las veras del mar Caribe, se contempló su articulación con el Camino Carretero al Atlántico, cuya habilitación le estaba costando, a la sazón, tantos esfuerzos al país. Se trataba de un trayecto ferrovial más reducido que el que finalmente se realizó, el cual uniría el Puerto de Limón con el punto de llegada del mencionado camino, en el río

---

[2] Ibid. p.89-90. Para un detalle exhaustivo de los términos de este intento de construcción ferrovial, consúltese la obra de 1866, de Franz Kurtze La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica. Traducida al castellano por Ricardo Jiménez. San José: Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas, 1990.

Pacuare. Precisamente, los primeros planos fueron elaborados por el mismo ingeniero Verebely que dirigía, por encargo de la Secretaría de Fomento, los trabajos del Camino Carretero[3]. No obstante, al avanzar las negociaciones del contrato del ferrocarril entre el empresario estadounidense Henry Meiggs y el Estado costarricense, esta idea se descarta, contemplando un trazo mayor que hiciera llegar el ferrocarril hasta el centro del país. Henry Meiggs tenía a su haber una amplia experiencia de construcción ferrovial en Chile y en el Perú.

Al año siguiente, en 1871, se inician los trabajos, financiados mediante empréstito con una casa británica y ejecutados bajo la dirección de Enrique Meiggs Keith, sobrino del mencionado empresario, quien le traslada el contrato de construcción de la vía. Meiggs Keith asume los trabajos hasta el año de 1873, cuando por dificultades económicas de la obra, abruptamente abandona el país y con ello, su compromiso empresarial.

Como ya Stewart[4] ha hecho notar, el trazado mismo del ferrocarril y el inicio casi simultáneo de los trabajos de construcción de la vía desde sus dos puntos extremos -el Valle Central y el Puerto de Limón-, fue una decisión más política que técnica. Esto por cuanto elevó los costos y dividió los recursos, aunque le proporcionó al gobernante Guardia la posibilidad de efectuar una suerte de demostración sobre los beneficios del ferrocarril a sus escépticos enemigos políticos.

---

[3] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4515, f.72, FECHA: 30 octubre 1870.

[4] STEWART, W Op.cit, p.36-6.

Como es sabido, los trabajos que avanzan con más celeridad durante los primeros años de la construcción de la vía, son los correspondientes a la llamada IV División, que comprende el trecho entre Alajuela y Cartago. En ella se ubican las tres Estaciones Secundarias -Alajuela, Heredia y Cartago- y una de las dos Estaciones Principales -San José-, previstas en el contrato original[5]. Después de poco más de un año de trabajo, en las postrimerías del año 1872, se realiza el viaje inaugural entre Alajuela y la ciudad capital. Al año siguiente, se habilita el trayecto hasta Cartago[6].

Por su parte, los trabajos de la I División, que arrancan del naciente Puerto del Limón y abarcan el trayecto hasta el río Pacuare, estuvieron marcados de tropiezos de toda índole; se inician un 15 de noviembre de 1871, innaugurando la primera milla de vía férrea 8 meses después. Mayores contratiempos sufrieron los intentos de avance en la construcción de la vía en las II y III Divisiones, correspondientes a los trayectos Río Pacuare-Angostura; y Angostura-Cartago, respectivamente. Tantas fueron las dificultades que incluso para 1873, se toma la decisión de abandonar la posibilidad de construir este último tramo de vía, al topar con una infranqueable formación rocosa en el punto conocido como Fajardo, cercano a la actual población de Cachí.

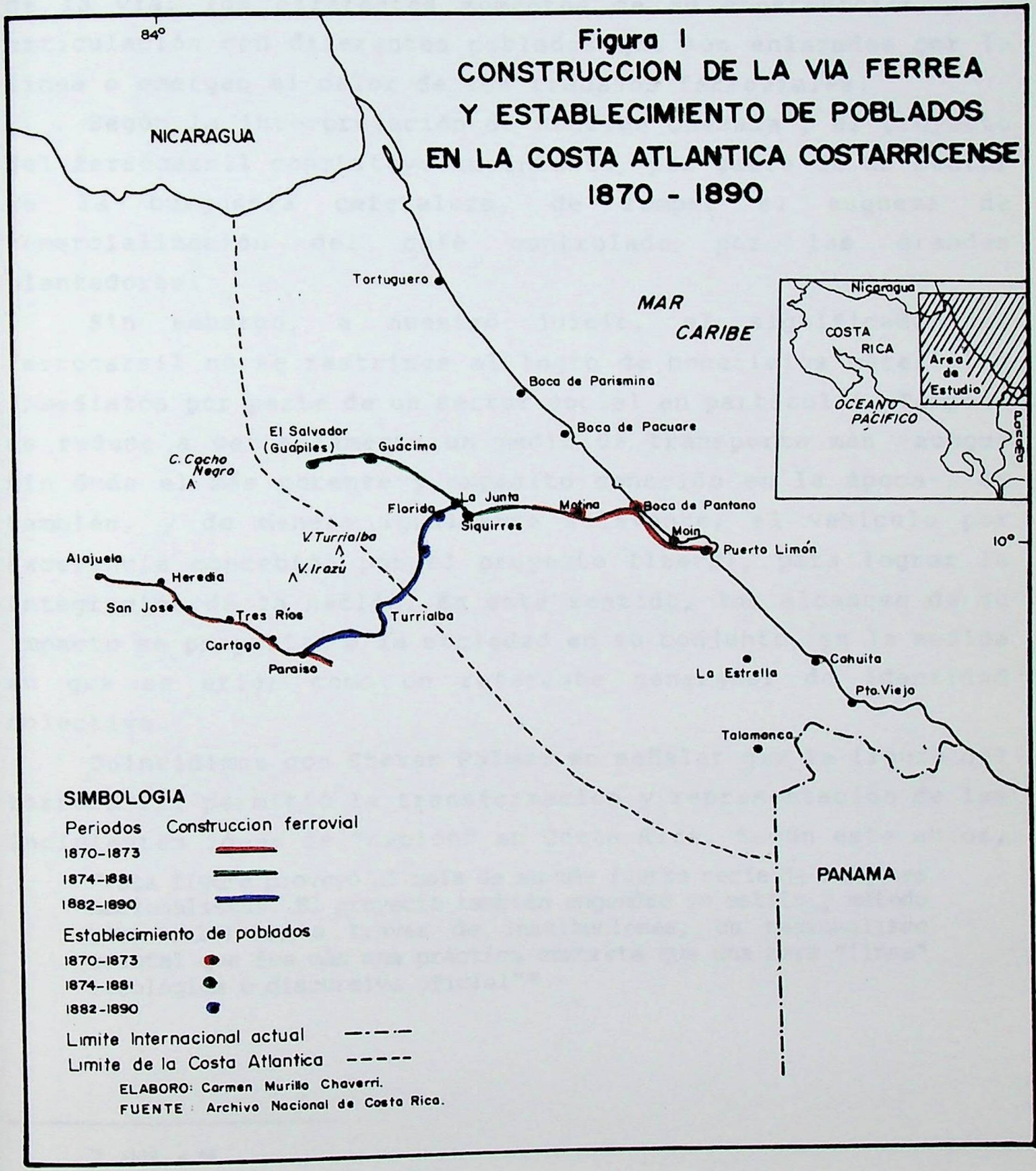
---

[5] La otra Estación Principal se planeó construir en Puerto Limón.

[6] Los trabajos se inician en Alajuela el 8 de octubre de 1871. En fecha 30 de diciembre de 1872, se efectúa el viaje innaugural entre Alajuela y San José y el 30 de noviembre de 1873, la locomotora puede llegar hasta Cartago. Para una cronología de la construcción del ferrocarril al Atlántico, consúltese a STEWART, W. Op.cit., p.38.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

Figura 1
CONSTRUCCION DE LA VIA FERREA Y ESTABLECIMIENTO DE POBLADOS EN LA COSTA ATLANTICA COSTARRICENSE 1870 - 1890



ELABORO: Carmen Murillo Chaverri.
FUENTE : Archivo Nacional de Costa Rica.

Para ilustrar estos aspectos, véase el mapa correspondiente a la FIGURA 1., donde se evidencia el trazado de la vía, los diferentes momentos de su construcción y la articulación con diferentes poblados que son enlazados por la línea o emergen al calor de los trabajos ferroviales.

Según la interpretación de Rodrigo Quesada[7], el proyecto del ferrocarril constituye un intento, por parte de un sector de la burguesía cafetalera, de romper el esquema de comercialización del café controlado por los grandes plantadores.

Sin embargo, a nuestro juicio, el significado del ferrocarril no se restringe al logro de beneficios materiales inmediatos por parte de un sector social en particular. Tampoco se reduce a ser solamente un medio de transporte más -aunque sin duda el más potente y expedito conocido en la época-. Es también, y de manera igualmente relevante, el vehículo por excelencia concebido por el proyecto liberal, para lograr la integración de la nación. En este sentido, los alcances de su impacto se proyectan a la sociedad en su conjunto, en la medida en que se erige como un referente generador de identidad colectiva.

Coincidimos con Steven Palmer en señalar que la figura del ferrocarril permitió la transformación y representación de las incipientes ideas de "nación" en Costa Rica. Según este autor,

> "esta figura proveyó al país de su más fuerte serie de imágenes nacionalistas. El proyecto también engendró un estilo y método para cultivar, a través de instituciones, un nacionalismo estatal que fue más una práctica concreta que una mera "línea" ideológica o discursiva oficial"[8].

---

[7] Ibid. p.90.

[8] PALMER, Steven P. A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica. 1870-1900 Columbia University: Doctoral Thesis, 1990. p.121 (La traducción es nuestra).



FOTO 1. Los periódicos de circulación nacional contribuyeron a difundir en la opinión pública la imágen del Ferrocarril al Atlántico como una ruta hacia el progreso y la civilización . El identificador gráfico del semanario llamado El Ferrocarril, conjuga simbólicamente un icono de este medio transportando carga y pasajeros, coronado con el Escudo Nacional. En esta insignia aparecen cinco estrellas representando a las provincias del país; las Comarcas de Puntarenas y Limón deben esperar unas décadas más para ocupar un sitial en el Escudo. Fecha: febrero 1873.
FUENTE: Colección ANCR.

Efectivamente, la noción de la vocación triunfalista del progreso a través del paso del ferrocarril, está presente en el discurso oficial y constituye una pieza clave en la búsqueda de legitimación del naciente régimen del general Tomás Guardia. La síntesis de las motivaciones "prácticas" e "ideológicas", son expuestas a través de las palabras del designado en ejercicio en la administración de Guardia:

> " No creo que esté lejano el dia en que saludemos las playas del Atlántico i veamos nuestros frutos trasportados por los vagones para ser embarcados en los vapores que vendrán al Limon, en lugar de la lenta i perezosa navegacion por el Cabo....Así es, Señores, que si al principio tuvimos fé i esperanza en la realizacion de la obra, hoi tenemos la confianza que dá la seguridad.- Nada debe arredrarnos en este camino, ni sacrificio debe haber al que no estemos dispuestos, por que la cuestion se presenta con el dilema de ser ó nó ser; i entre la vida y la muerte de la República. No comprendo que haya un costarricense que pueda mantenerse impasible ó indiferente".[9]

De manera más puntual, la exaltación de la nación en la perspectiva oficial, se evidencia con claridad en el ritual que se organizó en distintos momentos claves de la obra. Así por ejemplo, la nota periodística que da cuenta de la llegada de la primera locomotora a Alajuela, reza así:

> "No es de sorprenderse que un pueblo como el Costarricense, que no tiene mayores gustos que los triunfos de la paz i los provechos del trabajo i del comercio hayan visto con entusiasmo la primera locomotiva, jalada por bueyes desde la costa del Pacífico, entrar por las calles de Alajuela á una altura de 4,200 piés sobre el nivel del mar. Llegó adornada con banderas i acompañadas por bandas de música, como los conquistadores en otros tiempos, hasta la estación del ferrocarril á donde la siguieron la muchedumbre de aquellos vecinos i los principales habitantes"10

De igual forma, la inauguración de los trabajos del ferrocarril, un 18 de agosto de 1871, es convocada como una "gran fiesta Nacional", con declaratoria de asueto, para que

---

[9] ANCR SERIE:FOMENTO ,NUMERO DOC: 60 , f.8, FECHA: 5 mayo 1873

[10] Periódico El Ferrocarril nº3, p.1, 6 de abril de 1872.

"todos los habitantes de la República", pudiesen concurrir[11]. En los desfiles, ceremonia inaugural, bailes y otras actividades desplegadas en esa oportunidad[12], también se destaca la idea del ferrocarril como sinónimo de progreso y civilización, y por ende, como el eje "natural" de confluencia en torno al cual deben coincidir los intereses de todos los ciudadanos, de todos los "costarricenses". No debe dejar de reconocerse, sin embargo, que nos enfrentamos a un claro fenómeno de "nacionalismo gubernamental".[13]

Un relevante ejemplo de ritual nacionalistas lo encontramos con ocasión de la inauguración del servicio de trenes en toda la División Central o IV División, con el arribo de la primera locomotora a Cartago, es ocasión para múltiples y llamativas celebraciones, que buscan evidenciar la coincidencia de intereses entre todos los que se agolpan para festejar, entre exaltados y temerosos, los avances triunfales de nuestro ferrocarril. En esa oportunidad, el tren pasa "bajo un primoroso arco en que se simbolizaba la unión de todas las Provincias en un solo y único sentimiento -el progreso y engrandecimiento de la Patria-."[14]

Cabe hacer notar que en este caso, la "Patria" alude claramente a las cinco provincias definidas por ley del 7 de diciembre de 1848: San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Guanacaste. Por su parte, los territorios aledaños al Puerto de Puntarenas fueron constitidos en Comarca, en razón de su escasez de población, mientras que los desconocidos territorios

---

[11] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC: 4515, f.145-7, FECHA 8 agosto 1871; y SERIE: CONGRESO,NUMERO DOC:7114, f.43, FECHA: 16 agosto 1871.

[12] Para una crónica de estos eventos, véase STEWART, Watt Keith y Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1991, p.27-31.

[13] Este hecho, por lo demás poco estudiado, amerita profundización analítica a futuro.

[14] Periódico La Gaceta Oficial nº58, pp.2-3, 27 de diciembre de 1873.

del Atlántico pertenecieron a la provincia de Cartago, hasta el año de 1870, en que se establece la Comarca de Limón. La iconografía misma del Escudo de Armas de ese entonces refleja esta situación, al incluir solamente cinco estrellas, simbolizando a las provincias aludidas; las dos estrellas restantes, alusivas a Puntarenas y Limón son incluidas en el Escudo hasta el año de 1964[15].

Aunque el discurso que liga los destinos del ferrocarril a los de la nación, emanan principalmente de las esferas oficiales, también resulta necesario evidenciar su contraparte, en términos de cómo éste es percibido, asumido y eventualmente, reconstruido, por la población civil de la República.

Así, a través de las comunicaciones de felicitación enviadas al general Guardia desde distintos puntos del territorio[16], afloran otros matices del discurso. Por ejemplo, en las misivas dirigidas por notables de Guadalupe se señala al ferrocarril como un bien para el país, mientras que autoridades de la Villa de La Unión visualizan la línea férrea como el canal por donde entrará una fuente de prosperidad y salvación a todos los compatriotas. Por su parte, los notables de Alajuela y Santo Domingo, ponen énfasis en el papel que jugará el ferrocarril en la finalización de las contiendas civiles; mientras que los vecinos que escriben desde Liberia exaltan la coincidencia del inicio de los trabajos con el primer aniversario del ascenso al poder del general Guardia. Simultáneamente, un grupo de vecinos de Puntarenas, apoyan el proyecto en nombre del pueblo y del comercio de su Comarca.

---

[15] GONZALEZ, Luis Felipe "Las provincias de Puntarenas y Limón tienen sus fundamentos de derecho para ser representadas por una estrella en el Escudo Nacional de la República, al igual que las otras provincias", en: Anales de la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica 1964-1965 San José: Imprenta Nacional, 1966, p.34-40.

[16] Dichos textos pueden consultarse en los siguientes documentos: ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 445 Y 644, así como SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 4859, todos ellos de 1871.

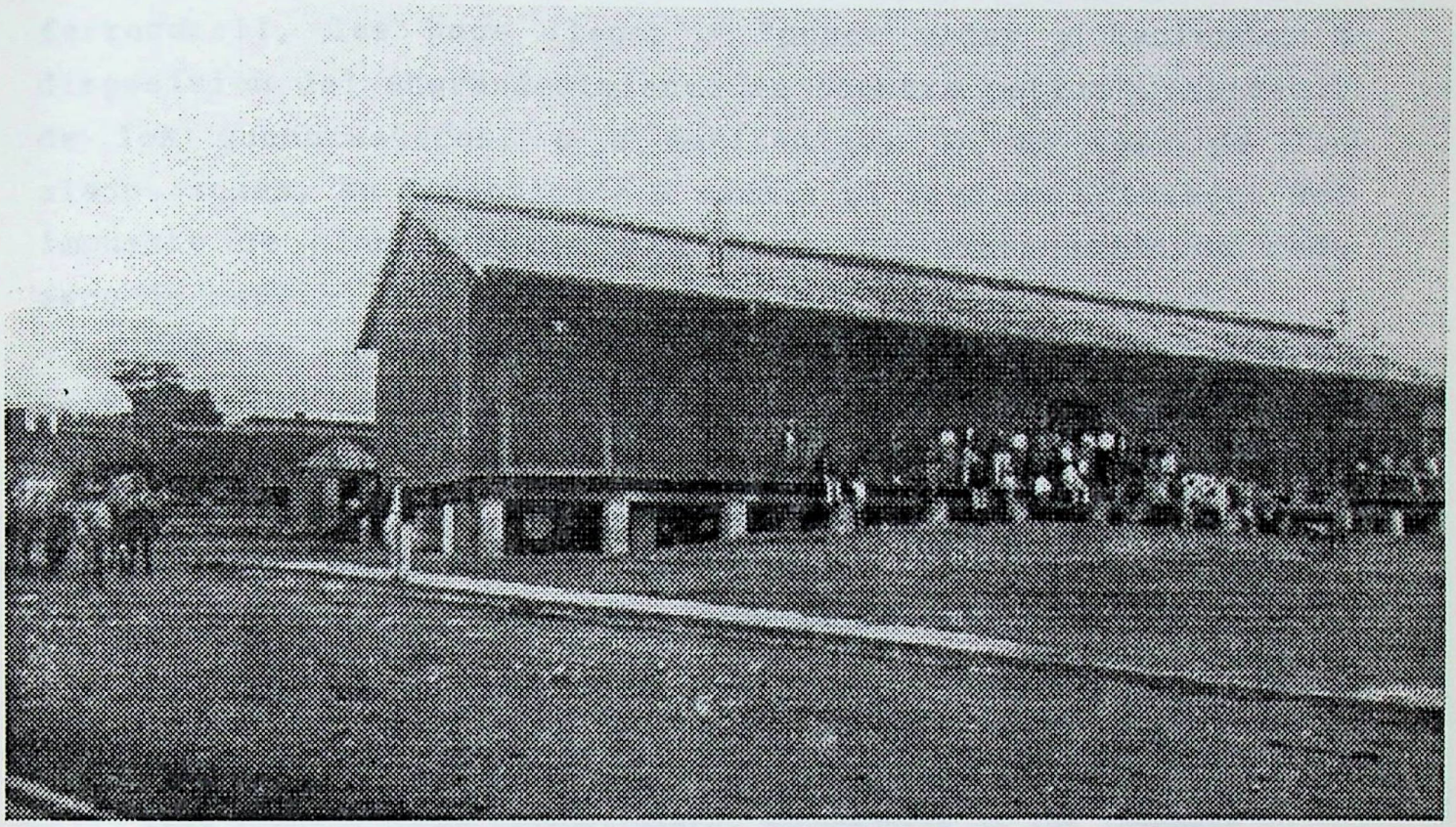


FOTO 2. Patios de la Estación del Ferrocarril en Cartago. Al fondo se observa la locomotora de vapor número 16 y varios carros de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. Se puede distinguir también la conjunción entre este medio y las carretas, transporte tradicional que complementaba el servicio ferroviario de fletes. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

La identificación de estas personas con la empresa del ferrocarril, les hace llegar a "poner vidas y haciendas a disposición del engrandecimiento de nuestra patria", al decir de los guanacastecos; o a manifestar, en el caso de los alajuelenses, su disposición a asumir el reestablecimiento del impuesto de cincuenta centavos sobre la exportación de cada saco de café.

Tal vez la misiva de felicitación más elocuente sobre el sentir de los pobladores ante los inicios del ferrocarril, sea la de los mismos habitantes de la recién establecida Comarca del Limón. Esta es la reproducción textual de la misiva enviada por un grupo de éstos:

> "Excmo Sor. General Presidente de la Republica.
> Don Tomas Guardia
> Asi como todos los pueblos del interior de la República estiman la magnitud de los bienes qué el Pais recibirá con el contrato de ferrocarril celebrado por VE., con el Sr. Meiggs, i el emprestito obtenido en Londres, nosotros antiguos pobladores de esta Comarca somos -naturalmente- conocedores de las inmensas riquezas que contiene, i al mirar tan cérca el día de su desarrollo, debemos olvidar nuestra insignificancia, i llenos de entusiasmo i de gratitud dirigirnos á VE. dandole nuestra mas cumplida enhorabuena.
> Havitantes hoi de Aldeas, qué mañana serán Ciudades importantes, debido á la inteligencia i patriotismo de VE., vemos en torno nuestro selvas virjenes llenas de valiosos productos naturales, que presto serán explotados, formando nuevos ramos de riqueza: terrenos fertiles qué compensarán con profusion á los agricultores: ricos minerales: i por fin, estensos cuanto presiosos citios para la cria de ganados.
> Os bendecimos, Excmo. Sor., como promotor de la futura prosperidad de la Nación; ante la cual protestamos, que no merece llevar el nombre de Costaricense aquel qué no os sea tan agradecido como nosotros somos adictos de VE.
> Comarca de Limon, Moin Julio 13 de 1871."17

Llama la atención que en estos discursos se exalta la autodenominación de "costarricenses", como referente que aglutina a todos los "pueblos del interior". También resulta interesante la aparente confluencia de sus intereses en torno

---

17 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 445, f.14, FECHA: 13 jul 1873.

al ferrocarril, que traerá desarrollo y riqueza.

Todo esto permite suponer que la temprana interiorización del discurso liberal en distintos puntos del territorio de la República, está sustentado en buena medida, en la capacidad de estos pobladores, por reconocer coincidencias entre sus necesidades y aspiraciones como pueblos, con respecto a las perspectivas abiertas con el proyecto del ferrocarril. En otras palabras, - el caso de los autodenominados "antiguos pobladores" de la Comarca de Limón es diáfano al respecto-, la imagen colectiva de lo nacional invocada por el ferrocarril, es "leida" en términos de las imágenes locales y regionales construidas con anterioridad, que, a su vez, son reconfiguradas al inscribirse en una imagen de colectivo mayor. En todo caso, resulta claro que el proyecto del ferrocarril constituyó un apoyo ideológico efectivo para convocar al colectivo de pobladores de Costa Rica en torno a una imagen de nación y de pertenencia ciudadana, como costarricenses.

Cabe contemplar que los diarios de la época, no obstante su circulación limitada, jugaron también un importante papel en la formación de opinión pública respecto del proyecto del ferrocarril, tanto en términos de crítica como de apoyo. En este último sentido, resaltan las publicaciones de *La Gaceta* y la *Gaceta Oficial*, así como del semanario no gubernamental denominado precisamente *El Ferrocarril*, editado en Alajuela por Célimo Bueno y Rafael Carranza y que circula por primera vez un 8 de octubre de 1871, en fecha casi simultánea al inicio de los trabajos de construcción ferrovial en esa ciudad[18].

Debe señalarse en este momento que, sin embargo, existe un importante trecho entre la idea de consenso que se resalta desde las esferas oficiales con el Ferrocarril al Atlántico y la realidad política del momento, en que se inscribe la gestión de Guardia. Lo anterior se transluce de las siguientes palabras

---

[18] BLEN, Adolfo El periodismo en Costa Rica. San José: Editorial Costa Rica, 1980, p.153.

del General Presidente:

> "He iniciado la grande obra redentora del ferrocarril, que yá ningún obstáculo podrá contener, y eso ha despertado la emulación, dado asa a la calumnia y pasto a los maledicentes de todo género"19.

En efecto, la figura poderosa del ferrocarril, como materialización del empuje del progreso, genera expectativas de consenso, a pesar del clima de inestabilidad politica vigente en esas décadas. En esta línea de razonamiento, puede señalarse que, sin ser del todo consensual, el ferrocarril fue concebido por el liberalismo de Estado, como un proyecto nacional, o para ser más exactos, como el proyecto nacional de la época.

Precisamente, el término "empresa" es empleado, tanto en la esfera oficial como en la civil, en su sentido de emprender un proyecto pionero; es una acometida, más que una organización privada con fines de lucro. En este sentido, la empresa del ferrocarril lleva aparejada una perspectiva casi épica de esfuerzo colectivo "nacional", en pos del desarrollo y progreso.

Aunque se concibe al Estado como el líder natural de este esfuerzo - y como usufructuario principal de los réditos ideológicos de esta empresa-, sin embargo prevalece la idea de que su concreción debe depositarse en manos privadas. Con un claro acento liberal, el presidente Guardia expone en los siguientes términos sus razones para poner en manos de empresarios contratistas, la construcción del ferrocarril:

> "El gobierno está penetrado de la inconveniencia de constituirse en administrador de las empresas de utilidad pública, y juzga mas económico el que se hagan por administracion particular; pues el interes individual saca siempre mas provecho que el que puede reportar el tesoro de la Nacion bajo su antiguo y viciado sistema de administrarlo todo."20

---

19 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 51, f.171, FECHA: 21 noviembre 1873.

20 SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC: 4515, f.113, FECHA: 13 febrero 1870.

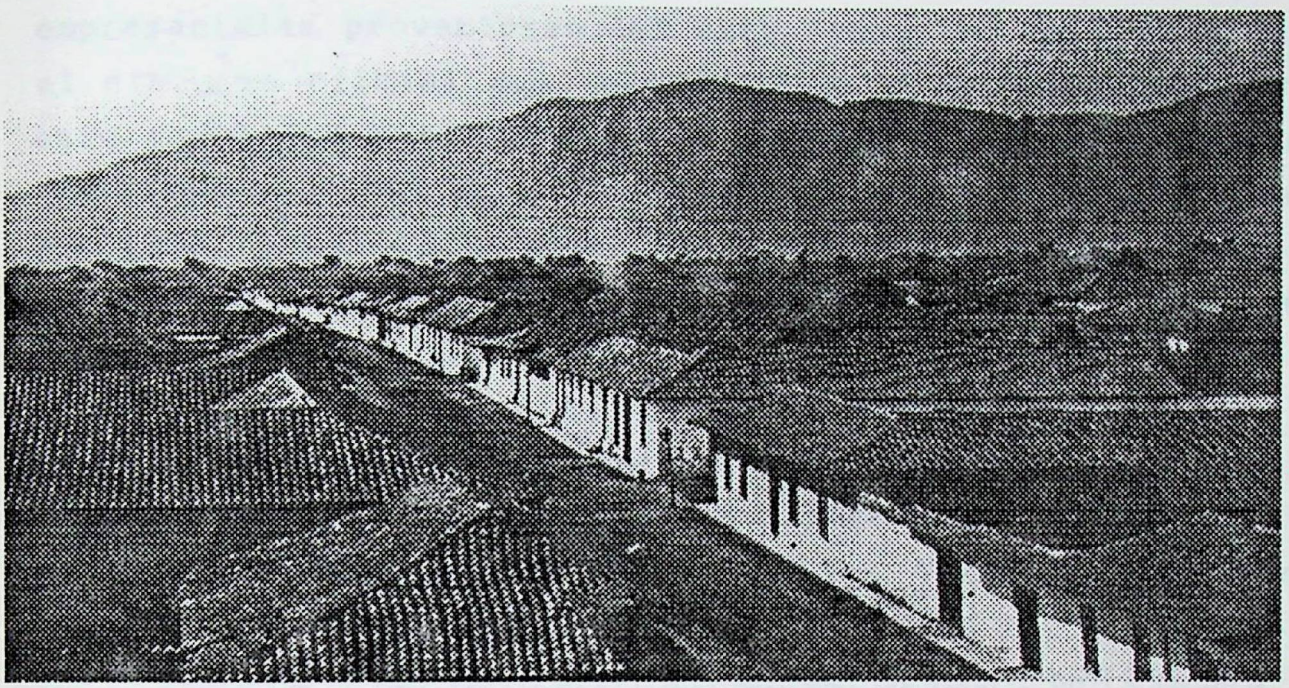


FOTO 3. Vista panorámica de la ciudad de San José hacia fines del siglo XIX. Su estilo arquitectónico de casas de adobe, con techos de teja y patios internos, contrasta con el desarrollado en el naciente Puerto de Limón.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

Así el ferrocarril, como fin nacional, se concreta a través de medios empresariales. El hecho de que los medios empresariales proveniesen del extranjero, no es concebido por el discurso oficial como contradictorio, ni mucho menos, con esta finalidad última. Por el contrario, las aspiraciones de "progreso", "desarrollo" y "civilización" que persigue la Nación a través de la magna obra, se inspiran precisamente en parámetros construidos a partir de la experiencia europea y estadounidense.

El financiamiento de la obra, también proveniente del exterior, se entendió asimismo como vehiculo para alcanzar aspiraciones nacionales. Como lo señaló con claridad en 1872, el General Presidente de la República Tomás Guardia, en un mensaje al Congreso Nacional:

> "Para hacer del ferrocarril una empresa nacional, única manera de que ella no se convirtiese de un gran beneficio á mi patria, en un mal de inmensas trascendencias, eran indispensables fondos que no teniamos; i para obtenerlos, hube de ocurrir al crédito de la República....El contrato de construccion se celebró por precio conveniente i con condiciones las mas honorables para el pais, sin comprometer ni su dignidad política, ni su propiedad territorial, ni sus rentas, ni su porvenir en fin..."21

Sin embargo, esta vocación de control soberano de la obra contrasta permanentemente con la realidad de su ejecución, a cargo de un empresario contratista interesado prioritariamente en su beneficio particular. Conforme se avanza en los trabajos, se va perfilando mejor esta contradicción entre los intereses del proyecto nacional y los intereses de los empresarios privados.

Como se mencionó anteriormente, a fines de 1873, cuando el empresario Enrique Meiggs Keith ve decrecer sus réditos por la flaqueza financiera estatal, abandona de manera unilateral su compromiso de construcción de la vía y sale del país, dejando atrás la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y a sus

---

21 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 23426, f.153, FECHA: 1 mayo 1872.

empleados, en su mayoría extranjeros. Esta difícil situación impone un reto inmenso al Estado costarricense y a su sueño nacionalista del ferrocarril.

Al rescindirse el contrato con Meiggs Keith, se había concluido la construcción de 48 y media millas de vía férrea, de las cuales 27 se ubicaban entre Cartago y Alajuela -la totalidad de la IV División- y 21 y media se extendían de Limón a Matina -en la I División-. En las restantes dos Divisiones, el avance fue muy poco[22].

2.2.- UN ESFUERZO ESTATAL DESESPERADO: 1874-1880.

A partir de 1874, el Estado costarricense efectúa un conjunto de reacomodos administrativos a la Empresa del Ferrocarril de Costa Rica, a fin de poder asumir su administración. Para ello, mantienen en su puesto al anterior Director General, el alemán Guillermo Nanne, así como a los demás "empleados superiores" extranjeros en las oficinas centrales, los talleres, el servicio de trenes y las agencias del ferrocarril.

Con ello se establece el control estatal sobre el servicio ferrovial de tráfico de pasajeros y carga, en los tramos de vía habilitados para tal fin, a saber, la IV División Central entre Alajuela y Cartago y un trayecto de la I División Atlántica, que partiendo desde Puerto Limón, iba extendiéndose conforme se avanzaba en los trabajos de construcción de la vía.

Por su parte, las labores de trazado y construcción continúan siendo asignadas a contratistas extranjeros como Myers y Douglas, Wilson y Minor C. Keith, hermano de Enrique Meiggs Keith, quien ya había trabajado en años anteriores para

---

[22] Para un recuento detallado de los avances de construcción a la fecha, consúltese a Stewart,W.. Op.cit., p.45.

el contratista desertor, en el Atlántico. Ellos tienen a su cargo la construcción de tramos de vía y puentes en las tierras del Atlántico, en la I y II Divisiones.

No obstante el ferrocarril generaba ya algunos ingresos por concepto de pasajes y fletes, la carencia crónica de dinero para avanzar con los trabajos y aún para dar mantenimiento a los tramos en servicio, fue una constante durante estos años. Esta situación hace que el Gobierno se vea en la necesidad de continuar hasta 1875, con la nociva práctica de cancelar salarios en la División Atlántica, con los llamados "billetes verdes del ferrocarril", en lugar de moneda corriente. Esta modalidad de pago, similar a "vales" con la garantía estatal de ser convertidos en dinero en efectivo al ser presentados a la vista en San José, fue un sistema instaurado por el anterior contratista Meiggs ante atrasos estatales en el giro de dinero. Así, en un informe oficial de 1874, se calcula que en la Comarca circulan de 3000 a 4000 pesos en dicha moneda, a la vez que se achaca a esta situación, el que el número de trabajadores en la I y II División Atlántica haya disminuido tan drásticamente en los últimos dos años.[23]

Esta práctica se suspende ante las dificultades estatales por respaldar los billetes, así como por la especulación que se suscita con ellos por parte del comercio establecido de Puerto Limón, el cual estaba controlado en buena medida por los mismos contratistas del ferrocarril, en especial por Wilson, Douglas y Keith. Con la suspensión de los pagos en "billete o papel verde", la situación de los trabajos y de los trabajadores se tornan especialmente difícil, por la ausencia casi total de moneda circulante en la Comarca y los frecuentes atrasos de hasta seis meses en el pago de los salarios.

Ante esta situación de crisis en el ferrocarril, que es a su vez una crisis de la Comarca, se empiezan a alzar voces de

---

[23] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 209, f.2, FECHA: 15 mayo 1874.

disconformidad contra el Gobierno. Algunos eran los mismos enemigos políticos de Guardia; los más, extranjeros vinculados a la empresa.

El mismo Inspector Auxiliar de Hacienda de Limón -un francés comerciante y amigo de Keith-, expresa su queja por el mal funcionamiento de los trabajos del ferrocarril, actualmente en manos de nacionales a los que califica de poco competentes, cuyos altos o innecesarios salarios son como "vitalicias pensiones individuales", a la vez que aboga por remediar la situación a través de un nuevo contrato que termine la obra.[24]

Ya unos meses antes, en enero de 1876, el Director General del Ferrocarril de Costa Rica, Guillermo Nanne, le señalaba al Ministro de Obras Públicas:

> "me tomo la libertad de repetir la opinión que ya he manifestado á USH en otras ocasiones de que la Nación á cualquier precio y sin mirar en sacrificio alguno debe traspasar la Empresa á manos de Capitalistas extranjeros, á fin de llamar al pais nuevos capitales en vez de agotar los suyos propios convirtiendo su metálico en rieles, puentes, durmientes, etc."25

Incluso los mismos contratistas de los trabajos de construcción en el Atlántico, Keith y Douglas[26], señalan su disconformidad con el Gobierno, por incumplir con la entrega de materiales necesarios para la construcción y por la mala administración nacional, que alegan, tiene el ferrocarril entre Limón y Matina, la cual sería mucho más eficiente si hubiera estado a su cargo, por lo que se ofrecen a convenir con el Gobierno sobre la administración y mantenimiento de ese trayecto.

---

[24] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC:7258, f.42, FECHA: 15 ene 1876.

[25] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC: 654, f.6, FECHA: 25 ene 1876.

[26] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:708, s.f., FECHA: 12 marzo 1877.


AÑO V. REPUBLICA DE COSTA-RICA. NUM. 220.

EL FERROCARRIL.

PERIODICO GENERAL.

San José, Mayo 26 de 1876.

FOTO 4. Primera plana del semanario El Ferrocarril, a la altura de mayo de 1876. Incorpora un cambio en su identificador gráfico, al excluir al escudo de Costa Rica e incorporar una imágen más amplia del ferrocarril, situada en medio de un paisaje ajeno a los referentes nacionales; en la foto original se puede leer la leyenda US Mail, en uno de los vagones. Fecha: mayo 1876.
FUENTE: Biblioteca Banco Central de Costa Rica.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

Ante estas avanzadas empresariales por controlar el ferrocarril nacional, la administración de Guardia responde aumentando la supervisión sobre el trabajo de los extranjeros. El mismo Presidente se reserva el derecho de nombrar los cargos superiores en la empresa[27]. A la vez, se empiezan paulatinamente a sustituir altos empleados extranjeros, por costarricenses en cargos superiores claves, como los Superintendentes de División, el Agente de Limón, la Tesorería e' incluso en la misma Dirección de la Empresa a raiz de la renuncia de Nanne, en 1876[28].

Además, se nombran Inspectores del Ferrocarril para que informen periódicamente de estado de los trabajos. Incluso, el Ministro de Obras Públicas designa a un ingeniero civil como Comisionado Especial para que viaje por la línea en construcción hasta Puerto Limón, con la instrucción expresa de que se identifique como particular por unos dias, antes de presentar sus credenciales a los funcionarios del ferrocarril, de quienes debe dar un reporte sobre la eficiencia de su trabajo[29].

Estos controles, sustentados en la percepción estatal de que los trabajos del ferrocarril marchaban a un ritmo sumamente lento, fueron motivo de constante tirantez en las relaciones entre el Estado y los contratistas y altos empleados extranjeros del ferrocarril, que se resisten a ser supervisados. En este sentido se comprende la solicitud que le hiciera el nuevo Inspector del FCCR, Juan Quirós, al Ministro de Fomento, donde le solicita que:

---

[27] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1619, f.25, FECHA: 20 mayo 1876.

[28] Véase por ejemplo, ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 859, s.f., FECHA: 4 feb 1879, y el diario oficial *La Gaceta* Nº11, año 19, 10 enero de 1879, p.5.

[29] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 437, f.16-19, FECHA: 1 setiembre 1876.

" en mi calidad de inspector, y segun me manifestó S.E., se notifique á los superintendentes de la 1ª y 2ª Division, que se debe acatar mis ordenes; y me dé U.H. facultades para cortar abusos en caso que se cometan, pues temo que volvamos, en manos de los estrangeros, á tiempos anteriores en que el ferro-carril en el Limon era el elemento de explotacion de cuatro individuos protegiendo paisanos nada más"30

Además, dentro de los esfuerzos por un efectivo usufructo nacional sobre el ferrocarril, un ingeniero costarricense presenta a la consideración del Ejecutivo, en 1875, un plan para capacitar a hijos del país a fin de que ocupen plazas como maquinistas y fogoneros en el servicio de trenes, en la convicción de que resulta de imperiosa necesidad que con el transcurso del tiempo, estos puestos sean ocupados por nacionales[31]. Cuatro años después, el Secretario de Obras Públicas, en carta al Superintendente de la IV División, le señala el interés del Gobierno en este mismo asunto, acuñando el siguiente razonamiento:

" ¿Deberemos seguir en este camino de abandono para depender eternamente de extranjeros, que pueden cuando quieran dejar el servicio y quedarse la Empresa á merced del que quiera imponerle la ley?"32

Los esfuerzos estatales más significativos para retener el control nacional sobre el ferrocarril están, sin embargo, dados en el plano de la ejecución misma de los trabajos de construcción. En efecto, entre 1876 y 1878, el Gobierno de Guardia inicia un plan de construcción a partir del campamento de Siquirres, tratando de utilizar al máximo los recursos humanos y materiales del país. Notemos en las palabras del General Presidente Guardia en su discurso ante el Congreso, la peculiar organización que se le pretende dar a estos trabajos:

---

30 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1394, s.f., FECHA: 11 oct 1878.

31 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 323, f.1-2, FECHA: 29 julio 1875.

32 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1626, s.f., FECHA: 4 enero 1879.

"...el Gobierno no ha desatendido la obra del Ferro-carril. Yo habia concebido el pensamiento de, una vez que entregase el mando á mi sucesor, constituirme en jefe de dos mil trabajadores, que, organizados militarmente, habrian terminado el camino en ménos tiempo del que se ha calculado necesario, aun consagrando á él cuantiosos recursos.
Mi idea era suprimir todas las guarniciones militares, llevar conmigo los Jefes y Oficiales veteranos, y hacer de ellos capataces de las diferentes cuadrillas que se formasen.-Yo me comprometia que, aplicando á los trabajos el presupuesto militar, junto con los demas recursos de que pudiera disponerse, y con las economías que confiaba podrían hacerse estando yo mismo á la cabeza de los trabajos, daría cima á la obra en un tiempo no mayor de diez y ocho meses"33.

Este plan arranca cinco meses después, aunque no bajo el liderazgo de Guardia, sino al mando de coronel Raimundo Jiménez. Este sale de Cartago con una tropa y cinco oficiales, que se autodenominan "Gobierno Militar del Ferrocarril", con la orden del Secretario de Obras Públicas, de suprimir empleados del ferrocarril y reducir sueldos, así como dar de alta, vale decir, de incorporar al servicio militar, a los hombres disponibles que pueda encontrar en el sitio de los trabajos. La idea es construir un tramo de línea férrea entre Siquirres y Pacuare, a fin de hacer efectivo el entronque del Camino Carretero al Atlántico con el extremo tierra adentro de la línea férrea construida hasta el momento en la División Atlántica, a la altura de Pacuare, donde termina el contrato de construcción de Myers y Douglas.

El carácter de esta iniciativa se evidencia en la expresión del coronel Jiménez:

"Mi confianza no desmaya por la fé que tengo en la decision energia y voluntad del Gobno. en llevar á delante esta grande empresa en que me cabrá la dicha de haber sido escogido para llevarla á buen termino de la única manera posible: **el régimen militar**"34

---

33 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 23426, f.187-8, FECHA: 1 mayo 1876.

34 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 739, f.1-3, FECHA: 6 octubre 1876.

Además de la incorporación de soldados a los trabajos de construcción, el Estado diseña otra estrategia para proveerse, coactiva y gratuitamente de mano de obra: la sanción a "vagos y malentretenidos" de todo el país, consistente en forzarles a trabajar por períodos de alrededor de seis meses en "la importantísima obra del ferrocarril"[35].

El apoyo estatal a la empresa nacional del ferrocarril se mantiene aún después de 1877, cuando se sustituye el uso de soldados por el de peones a sueldo. Así por ejemplo en 1878, el Ministerio de Obras Públicas, coordinador de los trabajos, emite una circular instando a todas las dependencias estatales a colaborar con los trabajos de construcción[36]. A merced de esta excitativa, el Gobernador de Limón asume los cargos de tesorero y pagador en las Divisiones del Atlántico, mientras que los Gobernadores de las provincias del interior, se encargan de reclutar peones; incluso el Gobernador de Cartago asume funciones similares a las desempeñadas por el Agente de la Estación de Cartago en los tiempos del contratista Meiggs: consigue mulas y aperos, coordina el traslado de los abastos a los campamentos, habilita trabajadores y recibe los enviados de las otras provincias y les organiza en grupos para viajar "línea adentro"[37].

No obstante los esfuerzos nacionales por llevar adelante la empresa, se enfrentaron limitaciones como escasez de herramientas y materiales para construcción. Además, las condiciones laborales en los campamentos a cargo del Gobierno, fueron sumamente precarias en cuanto a alimentación, hospedaje, servicios de salud, así como por los bajos salarios ofrecidos

---

[35] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28555, f.46-7, FECHA: 9 enero 1878 y SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4618, f.22, FECHA: 27 agosto 1878.

[36] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1640, s.f., FECHA: 12 abril 1878.

[37] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 410, 1118 y 1394, FECHA: abril, mayo y junio 1878.

y el constante atraso en el pago de los mismos. Sin duda, todo ello contrastaba con la organización más eficiente de los trabajos que, de manera simultánea, llevaban a cabo los contratistas extranjeros, en otros puntos de la línea, lo que hacía que los trabajadores prefirieran laborar con éstos últimos, más que para el Gobierno.

Esta situación, aunada a la decisión estatal de enfrentar la crisis financiera a través de la reducción de salarios a todos los empleados del ferrocarril[38], desarrolla una mayor afinidad de los trabajadores hacia los contratistas extranjeros, con Minor C. Keith a la cabeza, que hacia las posiciones nacionalistas del Estado costarricense.

Todo lo anterior, da como resultado un clima de mutua desconfianza entre personeros del Gobierno y contratistas extranjeros, que crece y alcanza su clímax en 1879. Ya para ese entonces, las reservas financieras estatales estaban agotadas.

Una señal de la crisis financiera experimentada en estos años lo constituye el siguiente texto publicado en el diario oficial:

> "Para la obra del Ferro-carril, el Gobierno no ha tenido en cuenta presupuesto alguno; porque este presupuesto en rigor no existe, siendo así que al servicio de esa magna obra se han puesto todos los recursos nacionales sin limitación alguna"39.

A raíz de presiones económicas absolutamente insalvables, el Estado costarricense cede en arriendo a Minor C. Keith la administración de la I y la II Divisiones Atlánticas, por contrato celebrado el 10 de setiembre de 1879, donde además de la vía, toma posesión del equipo rodante, los talleres y demás instalaciones en Limón[40].

---

[38] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1875, f.2, FECHA: 20 febrero 1878.

[39] Diario Oficial *La Gaceta* Nº11, año 19, 10 enero de 1879, p.7.

[40] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1006, f.58, FECHA: 19 setiembre 1879.

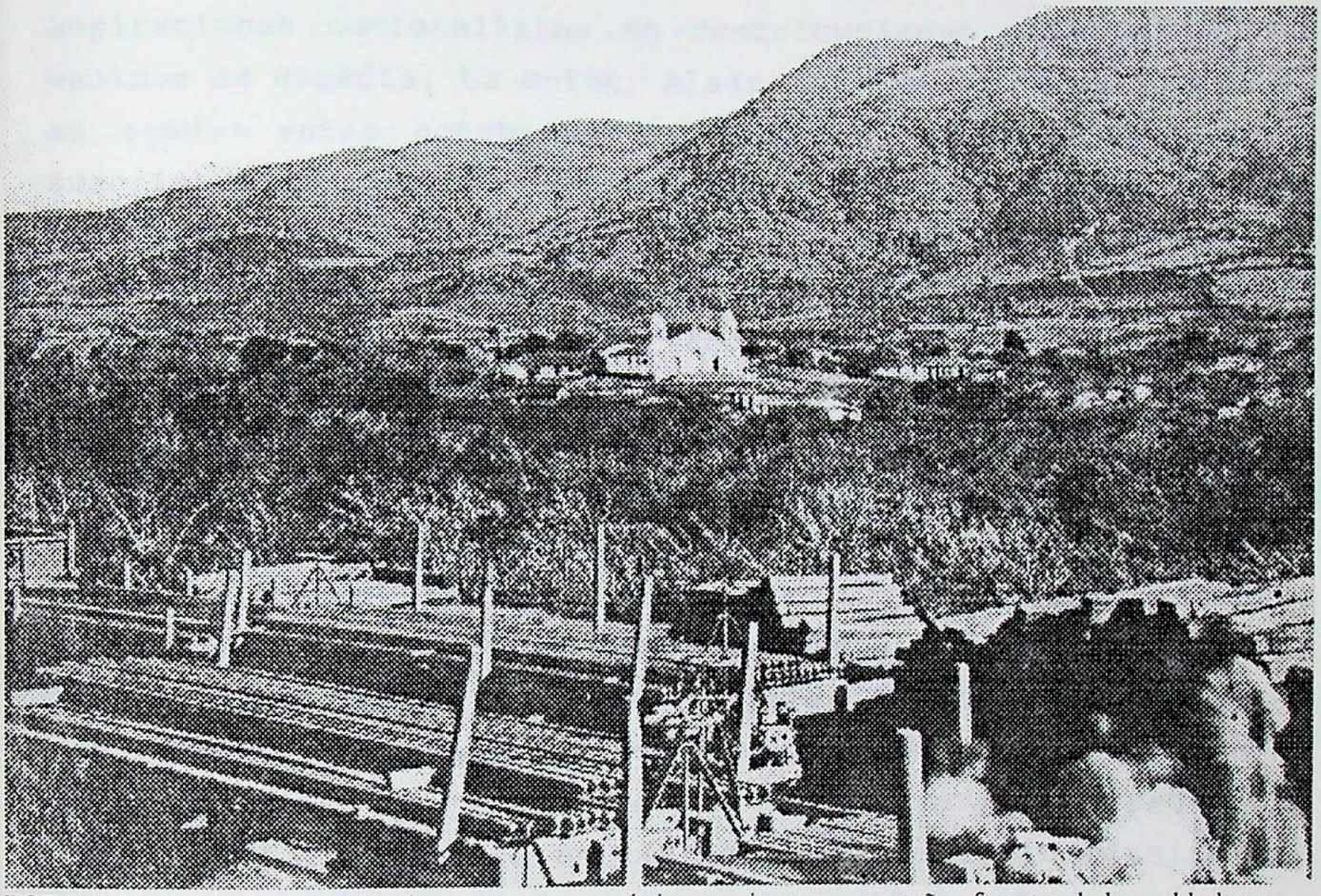


FOTO 5. La Villa de La Unión , con su característica arquitectura meseteña , fue otro de los poblados del centro del país enlazados por la nueva vía ferrea. Nótese el acopio de rieles y durmientes, para la construcción o mantenimiento de la línea. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

Un último esfuerzo por sostener la construcción del ferrocarril con fondos nacionales, emana de barrios, caseríos y ciudades en distintos puntos del país. Concretando las aspiraciones nacionalistas en contribuciones materiales, los vecinos de Heredia, La Unión, Alajuela, Desamparados y Escazú, se reúnen entre octubre y diciembre de 1880, para aportar suscripciones voluntarias, en apoyo a la conclusión de los trabajos del ferrocarril[41]. Así, cada cual según su capacidad, se comprometían a aportar una cantidad de dinero mensual por espacio de un año, aunque algunos cedieron propiedades, fanegas de cal, fletes de carreta e incluso, semanas de trabajo por no tener otra cosa que aportar.

Dentro de las argumentaciones esgrimidas en esa oportunidad, por ejemplo, los contribuyentes voluntarios de la Villa de La Unión destacan que apoyan al ferrocarril nacional porque consideran que el mismo permitirá darle unidad a la Nación, estrechando los lazos sociales de los pueblos que la conforman y exponiendo a éstos a la benéfica influencia de la civilización[42]. En el caso de los suscriptores de Heredia, se razona su participación en términos de que la conclusión del ferrocarril constituye la primera necesidad del país, por lo que:

> "todo esfuerzo, todo sacrificio hecho para realizar tan importante fin, será superabundantemente remunerado por el bien comun...un esfuerzo cooperativo de los Costarricenses concurriendo á aumentar los recursos de la Hacienda Nacional, abreviará la solucion de la crisis "43

Pero la crisis no se solucionó. La cruda realidad financiera, que constituye el principio del fin de la dorada empresa nacional del ferrocarril, es asumida con hidalguía por

---

[41] Véase al respecto los siguientes documentos ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 799, 800, 801, 802 Y 868.

[42] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 801, f.1, FECHA: 13 noviembre 1880.

[43] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 800, f.2, FECHA: 20 octubre 1880.

el General Presidente Tomás Guardia. En un manifiesto a sus conciudadanos en 1880, Guardia expresa que en años anteriores fue necesario rechazar la propuesta de los extranjeros tenedores de bonos de la deuda pública por la construcción del ferrocarril, porque era necesario demostrar la capacidad del país para hacer frente a los compromisos financieros contraidos. Prosigue:

> "Estábamos sometidos á una prueba. Era necesario demostrar la virilidad de nuestra potencia nacional y lo hemos conseguido, exhibiendo los recursos del país en una de las empresas más colosales. Era preciso sacar incólume la honorabilidad de la Nacion y la sinceridad con que procedía el Jefe del Gobierno, y lo hemos conseguido tambien, no con fútiles esfuerzos sino con demostraciones palpables. Hoy nos hallamos, por tanto en libre capacidad de admitir el auxilio que con espontaneidad se nos ofrece, para acortar los dias de plazo señalados por nuestro privilegiado destino para el advenimiento de la prosperidad de Costa-Rica.
> Cumplida esta demostracion que reclamaba la honra nacional, he creido que ya es oportuno aceptar los recursos que los tenedores de bonos ofrecen, siempre que este negociado pueda verificarse en buenas condiciones"44.

Con ello, se abría una nueva etapa, donde los acentos del contrapunteo entre la empresa nacional y la empresa extranjera, claramente fueron marcados por esta última de manera cada vez más estridente, hasta silenciar totalmente a la primera.

---

44 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 23426, f.193, FECHA: 6 julio 1880.

2.3.- KEITH Y LA CONSUMACION DE LA EMPRESA: 1881-1890.

Con la inyección de fondos a raíz de un nuevo empréstito, se inicia en 1879, la construcción del tramo de vía Reventazón-Carrillo, a cargo del contratista Minor C. Keith, la cual se concluye en 1881. La idea de esta nueva ruta hacia el norte era bordear los macizos de los volcanes Irazú y Turrialba, hasta llegar a un punto conocido como Carrillo, donde entroncaría con un camino de herradura provisional que, surcando el Paso de la Palma, llegara hasta la ciudad capital.

Cierto es que con esta ruta se evitaban las dificultades topográficas y geológicas del trazado inicial a orillas del río Reventazón. Cierto es también que este trazado habilitaba las fértiles llanuras de Santa Clara, hacia el norte de Siquirres, lo que Keith aprovecharía sin demora para extender sus siembras de banano, que experimentaba en la zona con buenos resultados desde años atrás. Es posible pensar, incluso, que este segundo motivo, más que el primero, fue lo que llevó al contratista a insistir ante el Estado costarricense en el cambio de ruta. Otro autor alude a una explicación en boga en la época, en el sentido de que con el cambio, que omitía a Cartago de la ruta al Atlántico, el General Presidente Guardia daba por saldada ciertas ofensas de índole política, recibidas de oponentes de dicho lugar[45].

---

[45] STEWART, W.. Op. cit.,p.52.



FOTO 6. Desde 1872 por intermedio del empresario Minor C. Keith, las actividades del ferrocarril se encuentran en estrecha relación con la plantación bananera. En la foto se observa al Sr. M. Cutler mandador de la finca La Luisa, vigilando la corta de bananos que relizan trabajadores afrocaribeños. Fecha: 1909
FUENTE: Colección ANCR y Costa Rica Railway Company Ltd. and Northen Railway Company (1953, p.19)

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

En todo caso, el nuevo tramo de 30 millas de línea férrea, al decir de Stewart, "cruzaba por tierras acuchiladas de innnumerables ríos y erizadas de montes que necesitaban ser acuchillados"[46]. Estas características le hacen propensa a innundaciones y derrumbes y, aunque presta servicios por unos pocos años, para 1882, cuando se concluye la calzada por el Paso de la Palma, también denominado Camino de Carrillo, ya se tiene certeza del alto costo y poca viablilidad de continuar tirando la línea por dicha ruta.

Por entonces, los ingenieros de Keith ya ejecutaban nuevos estudios a lo largo del río Reventazón. Con estos datos, Keith elabora un borrador de contrato en 1883. En él se contempla enlazar el Atlántico con el Valle Central, no por la ruta Reventazón-Carrillo, sino abandonar este trecho -que desde ese entonces se le conoce como Línea Vieja- e iniciar la construcción de una nueva ruta, la Línea Nueva, que partiendo de Reventazón, bordeara el márgen de este río, para adentrarse por Turrialba y Paraíso, hasta llegar a Cartago.

Dicho borrador de contrato, es firmado a la postre en 1884 entre Minor C. Keith y Bernardo Soto, Ministro de Gobernación de la administración de Próspero Fernández, sucesor de Tomás Guardia, quien muere en 1882. También conocido como Soto-Keith, este contrato sella finalmente el destino de la empresa nacional del ferrocarril dado que, a cambio de financiar la Línea Nueva y dar por concluido el ferrocarril, concede el usufructo del mismo por 99 años, a la compañía de financistas británicos formada por Keith. A esta compañía, inscrita en Londres en 1886 bajo el nombre de Costa Rica Railway Company Ltd., le son otorgados además 800.000 acres de tierras "baldías" en el Atlántico y otros puntos del país, así como dos parcelas en Limón. Esta compañía comercial, contrata a su vez con Minor C. Keith para que se encargue de la construcción de

---

[46] Ibid., p.72.

las últimas cincuenta millas de línea férrea, con lo que se daría remate a la obra. Una síntesis de los principales momentos, tramos y constructores de la vía férrea al Atlántico, puede apreciarse en el cuadro 1.

Cuadro 1
SÍNTESIS DE LAS PRINCIPALES ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL AL ATLÁNTICO.
(1870-1890)

CRONOLOGIA DE CONSTRUCCION	1871-1873	1873-1879	1879-1881	1881-1886	1886-1890
TRAMOS EN CONSTRUCCION	I, III y IV Divisiones	Pequeños tramos en I y II Div. Atl.	Linea Vieja	I y II Divisiones Atlánticas	Linea Nueva o III División
CONSTRUCTOR	Contratista Enrique Meiggs Keith	Contratistas extranjeros y Gobierno de Costa Rica	Contratista Minor C. Keith	Administrador Minor C. Keith	Contratista Minor C. Keith

El hecho de que el Estado costarricense cediera el control absoluto del ferrocarril a la compañía de acreedores extranjeros, con Keith a la cabeza, tiene repercusiones directas en el discurso nacional que sobre el mismo, emana de las esferas oficiales. Dicho cambio, se centra ahora en una tibia exaltación de los nexos entre ferrocarril e identidad nacional, que contrasta notoriamente con la fuerza de este discurso en las etapas precedentes.

En las celebraciones realizadas en Cartago en agosto de 1886, con motivo de la reinauguración de los trabajos del ferrocarril en la Línea Nueva, en el discurso de fondo pronunciado por Bernardo Soto, puede evidenciarse lo anterior:

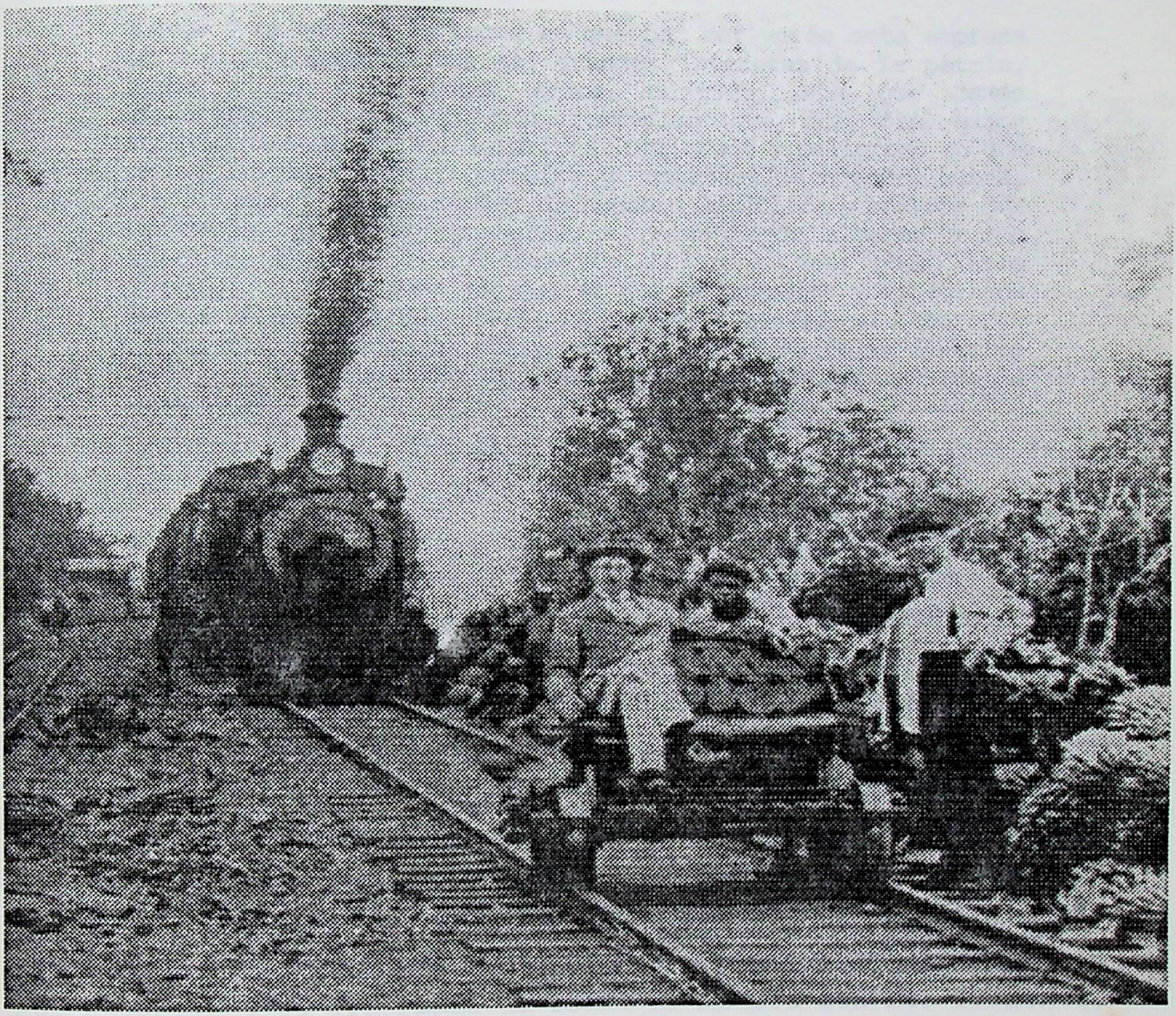


FOTO 7. Con el paulatino control extranjero sobre el ferrocarril, el transporte bananero gana prioridad indiscutible en el servicio ferroviario. En la foto se observa gran cantidad de racimos de banano apilados a lo largo de la vía. La figuras humanas retratan las relaciones estratificadas según pertenencia étnica.
Fecha aproximada: Primera década del S.XX.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

"Larga y grave fué la lucha en que por motivo de esta empresa se vieron empeñados los más grandes intereses de la patria; lucha á la cual todos hemos asistido, sin que jamás desesperásemos del triunfo justísimo que por fin hemos alcanzado. Y ya que del laberinto intrincado y peligroso en que estuvo envuelto nuestro crédito y comprometida nuestra honra, hemos sacado ileso el nombre de nuestra República y salvado sus intereses, justo es consagrar un recuerdo de albanza á los patricios que en esta empresa colaboraron...Sea, pues, este momento...también para manifestar que reconocemos y apreciamos cuanto valen el esfuerzo y la inteligencia con que el laborioso empresario Mr. Keith ha concurrido al resultado feliz de estos trabajos, sirviendo con absoluta lealtad á los intereses de la República"47

Irónico fin del discurso de quien, ahora Presidente de la República, antaño suscribiera el contrato Soto-Keith. En una reseña de estos eventos, se relata que cuando terminó este discurso, Soto innaugura los trabajos lanzando la primera piedra con una pala de plata, que al efecto se quebró, lo que fue interpretado por algunos, como un mal augurio[48].

En efecto, grises augurios se cernían sobre la imágen del ferrocarril como esfuerzo nacional. Incluso el pabellón nacional, creado precisamente por la suegra de Keith, doña Pacífica Fernández, se presenta enlazado a la bandera de los Estados Unidos, en la decoración de los salones del Palacio Nacional donde se celebra, con una magnificencia nunca antes conocida en el país, el baile de inauguración del Ferrocarril al Atlántico, en diciembre de 1890. De manera aún más evidente, la bandera que acompaña a Minor C. Keith cuando cruza triunfal el último puente que enlazaría el Atlántico con el Valle Central, no es la nacional, sino la de su país.[49]

---

[47] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 23426, f.207-8, FECHA: 20 agosto 1886.

[48] STEWART, W.. Op.cit., p.75.

[49] Ibid., p.p.104,116.

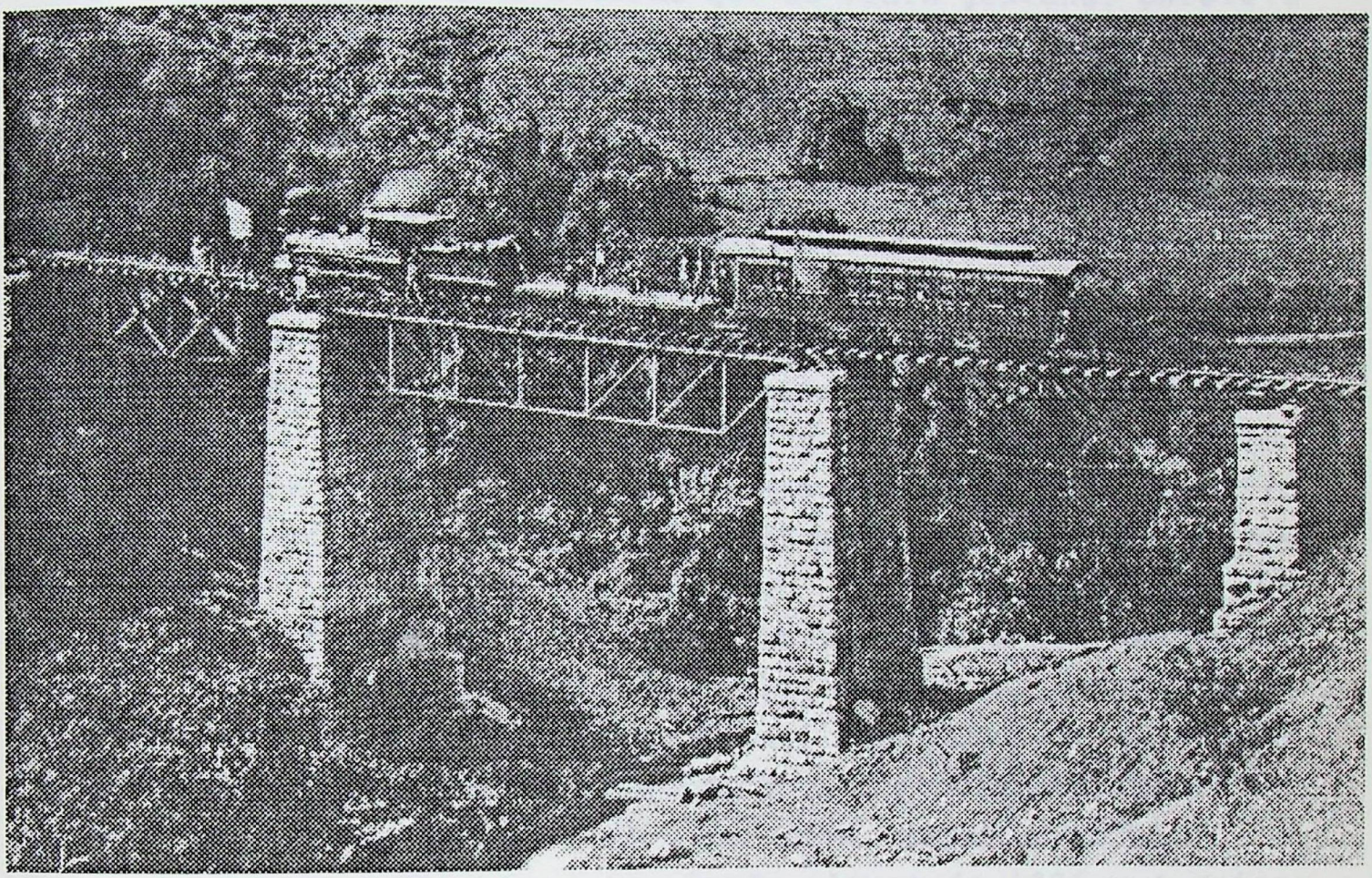


FOTO 8. En el marco de una aparente celebración inaugural, se aprecia un tren estacionado en medio de un puente. Aunque un tanto difusa, puede observarse flameando la bandera de los Estados Unidos de América frente al vagón de pasajeros que exhibe la leyenda "Ferrocarril de Costa Rica". Para ese entonces, el uso de la bandera del país del norte, formó parte de los iconos empleados en los rituales de inauguración del Ferrocarril al Atlántico. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

Este desenlace no hace sino ratificar, finalmente, la imposición de una lógica alterna que se venía gestando paralela a la concepción del ferrocarril como empresa nacional. Se trata, más bien, de una lógica que concibe al ferrocarril como medio para alcanzar la supremacía de los fines empresariales de maximización del beneficio. Es esta lógica la que guía las actuaciones de los contratistas extranjeros y en especial, de Minor C. Keith.

El desempeño de Keith como empresario del ferrocarril, se evidencia en los contratos celebrados con el Estado, en la ejecución de los trabajos a su cargo y en la prestación de los servicios de tren, cuando asume estas tareas. El carácter monopólico con que asumió esta última tarea, fue motivo de reiteradas quejas entre los usuarios, que veían relegadas sus cargas a la prioridad del transporte de racimos de banano de Keith, o que sufrían con la imposición de arbitrarias tasas de flete[50]. El interés por aumentar sus ingresos, se evidencia también en las peticiones para lograr la exención de impuestos sobre las mercancías importadas para los campamentos[51].

Todo lo anterior hace que, a la altura de 1890 y a guisa de amarga moraleja, en el informe anual del Ministro de Gobernación, Policía y Fomento[52], se señale la adopción de una nueva política estatal sancionada por ley, que dispone que en lo sucesivo, el Gobierno de Costa Rica no podrá nunca emprender por sí, la construcción de ninguna obra nacional cuyo costo exceda los 500 pesos, con la intención expresa de impedir que se convierta en empresario.

---

[50] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 655, f.7, FECHA: 16 octubre 1876; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 437, f.22, FECHA: 2 octubre 1876; SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC:3785, f.1-6, FECHA: 17 marzo 1884; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 954, f.1-2, FECHA: 6 octubre 1887; Periódico *El Ferrocarril* nº448, 13 agosto 1882, p.1. y nº451, 7 setiembre 1882, p.2-3.

[51] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 984, f.11, FECHA: 21 octubre 1879.

[52] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 6577, s.f., FECHA: 7 mayo 1890.

CAPITULO 3.

FERROCARRIL, LOCALIDADES Y LA CONSTITUCION DE LA REGION ATLANTICA

3.1.- FERROCARRIL Y LOCALIDADES DEL VALLE CENTRAL

Durante los primeros años de existencia, el ferrocarril interconectó un conjunto de localidades, a la vez que fomentó la creación de otras nuevas. El presente apartado trata de evidenciar algunos aspectos de la interacción local con la empresa del ferrocarril, con miras a resaltar las coincidencias y contrastes que surgen en el discurso nacional de exaltación al ferrocarril como medio para la integración de los pueblos, con respecto a la realidad de su impacto sobre localidades específicas.

La articulación con la dimensión local, se evidencia desde que el ferrocarril era solo una ilusión en la mente de sus gestores. El trazado mismo del camino de hierro al Atlántico, al que hacíamos alusión en anteriores páginas, permite entender que el impacto del ferrocarril durante sus primeros años, se hace sentir con más fuerza en las localidades de antiguo arraigo en el Valle Central asentadas en las vecindades de la vía férrea.

De hecho, el inicio de los trabajos en ese espacio, así como la organización del aprovisionamiento a los campamentos desde los Comisariatos de Cartago y Paraíso, principalmente, propició la oportunidad para que diversos vecinos del Valle Central participaran de la venta de bienes y servicios a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica[1]. La documentación referencia el trabajo de mujeres surtiendo a la empresa de bizcocho, carne salada y candelas de cebo; otros le venderán

---

[1] Véase principalmente ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1492, f.19 y ss., FECHA: dic 1871 a oct 1872 ; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1610, s.f., FECHA: 1871; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4494, f.32,34,42, FECHA: octubre 1872.

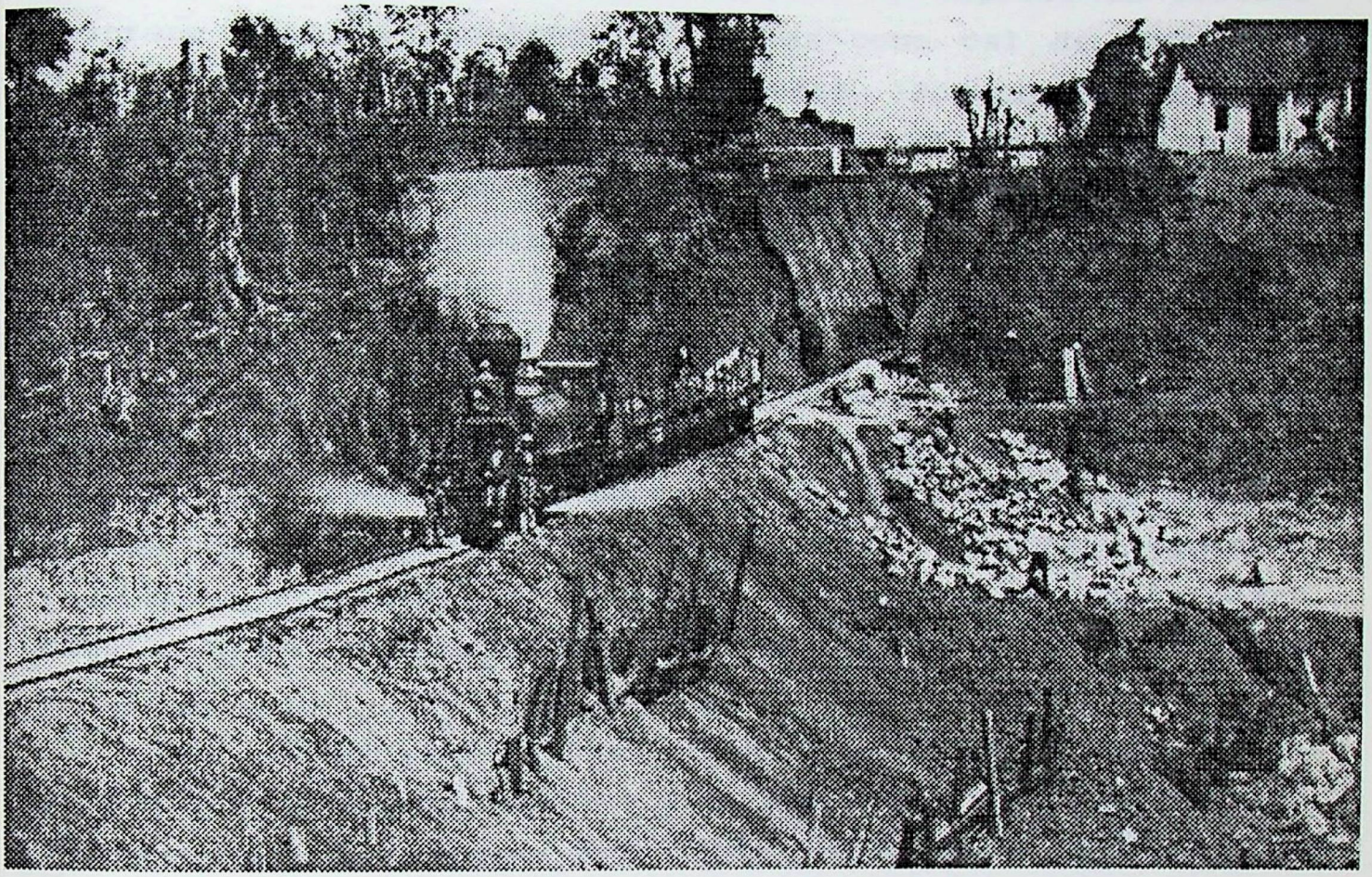


FOTO 9. Poco a poco, el ferrocarril fue transformando e incorporándose al paisaje del Valle Central. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

dulce, carne fresca, novillos, yuntas de bueyes, leña, etc.

Los trabajos del ferrocarril son también propicios para que distintos particulares surtieran a la empresa de insumos diversos para la construcción, tales como cal de Patarrá y Orosi, arena, piedra bruta y piedra labrada de Cartago. También, finqueros de Alajuela, San José, San Pedro del Mojón, Guadalupe y Cartago, elaboran durmientes; mientras que agricultores de Alajuela y Guadalupe, venden y colocan cercas "vivas" a lo largo de algunos tramos de la vía. Por su parte, algunos vecinos dueños de carretas se benefician con el transporte de víveres a los campamentos y con los fletes de insumos, herramientas, rieles y equipo rodante -hasta locomotoras completas- importados al Valle Central por el Puerto de Puntarenas, en el Pacífico. Además, pequeñas industrias como fundiciones en San José, son contratadas para manufacturar diversas piezas para el tendido de la vía y para el tren.

Como puede evidenciarse, los trabajos del ferrocarril propiciaron ingresos, -por lo general esporádicos-, a un grupo de personas de varias localidades del Valle Central. No obstante, para otras muchas personas con casas y fincas aledañas a la vía, los trabajos del ferrocarril, fueron más bien motivo de disconformidad.

Desde que se inician los estudios para el trazado de la línea del ferrocarril, surgen repetidas quejas de los dueños de propiedades, por destrozos en cercas y cultivos. Ante esto, el director de la Compañía del ferrocarril especifica a sus subalternos que deben solicitar de previo un permiso al dueño, evitar los daños a las propiedades y garantizar el orden y la armonía en donde los intereses de la empresa choquen con los intereses de los propietarios. En este mismo comunicado, se señala la necesidad de respetar especialmente las propiedades

de extranjeros, para no ocasionar reclamos diplomáticos al pais[2].

La indemnización de los terrenos seleccionados para la construcción de la vía, fueron también motivo de descontento. Algunos vecinos, exaltan su identificación con la empresa nacional del ferrocarril y ceden las franjas de terreno ocupados por la vía[3]. Otros, sin embargo, esperan que se les cancele un precio adecuado por sus terrenos, que cada vez alcanzan mayores precios por el boom del café[4]. En todo caso, son pocos los que reciben una compensación monetaria dado que el Gobierno - encargado de hacer las indemnizaciones con fondos del Tesoro Público según el contrato de construcción del ferrocarril-, recurre a los tribunales y a prescripciones constitucionales para evitar la mayoría de erogaciones[5].

También se reportan quejas frecuentes de vecinos colindantes con trabajos del ferrocarril, porque los terraplenes cierran los cursos de agua hacia sus propiedades, con el consiguiente perjuicio[6]. En otros casos, los avances en los trabajos afectaron también casas de habitación, que debieron sufrir modificaciones o ser eliminadas[7]. Incluso, se guarda constancia de un caso en donde la nueva vía férrea clausuró, sin la debida autorización municipal, una vía pública

---

[2] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4753, f.49, FECHA: 29 Julio 1872

[3] Véase por ejemplo, ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.35, FECHA: 14 feb 1874.

[4] Consúltese al respecto GONZALEZ, Yamileth Continuidad y cambio en la historia agraria de Costa Rica. San José: Editorial Costa Rica, 1985, pp. 186-201.

[5] Así se reporta en el Informe del Primer Designado en Ejercicio ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 60, f.7, FECHA: 5 mayo 1873.

[6] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.273, FECHA: 23 abril 1873.

[7] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.9-10, FECHA: 14 mayo 1873; SERIE: FOMENTO,NUMERO DOC: 1634, f.294, FECHA: 14 mayo 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 267, f.6, FECHA: 17 marzo 1873.

en San José[8].

Las relaciones entre la empresa y los gobiernos locales, se encuentran marcadas también de una cierta ambiguedad, que surge entre el interés local de verse beneficiados por los servicios del ferrocarril y las fricciones que resultan del estilo de gestión impulsado por la Compañía, que aboga por la resolución de sus asuntos en las más altas esferas del Estado, más que a través de la negociación a nivel de las gobernaciones provinciales.

Así pues, encontramos ejemplos donde se exalta la presencia del ferrocarril en la localidad, como en el caso de la disposición de ubicar las corridas de toros de las fiestas de fin del año 1872, en los terrenos de la Estación del Ferrocarril en San José, con miras a hacer coincidir los festejos con el arribo innaugural de la locomotora a esa estación, lo que se concibe como "un motivo que redoblase la alegría de estos pacíficos y laboriosos habitantes"[9].

En otros casos, sin embargo, las relaciones son menos cordiales, dado que la empresa en ocasiones hace caso omiso de algunas disposiciones de los gobiernos locales; por ejemplo, no hace uso de las instalaciones municipales para el destace de novillos consumidos en los campamentos, como señala la ley[10].

---

[8] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1506, f.6, FECHA: 18 febrero 1873.

[9] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.3, FECHA: 13 dic 1872.

[10] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.293, FECHA: 12 mayo 1873. Véase también SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1492, s.f., FECHA:1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.53, FECHA: 1 julio 1873.

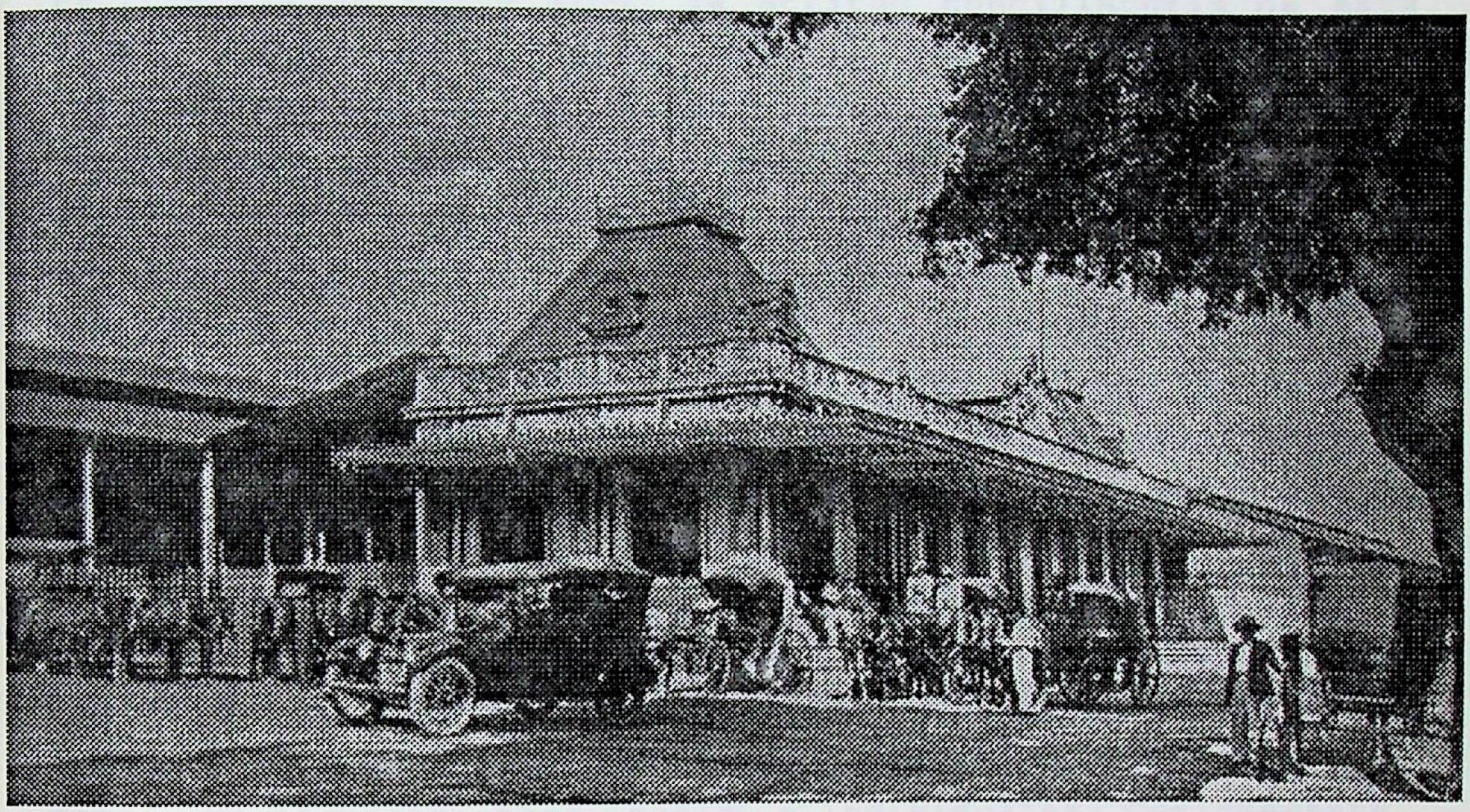


FOTO 10. Estación del Ferrocarril en San José. Esta edificación, que alberga en la actualidad al Museo del Ferrocarril y al Museo de la Ciudad de San José, fue inaugurado en 1908, sustituyendo anteriores edificaciones erguidas en el sitio con el mismo fin. El emplazamiento de las instalaciones del ferrocarril en la ciudad se constituyen, desde sus inicios, en un importante referente del paisaje urbano. Fecha aproximada: 1920.
FUENTE: Album de Gómez Miralles.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

No obstante, en otras quejas más severas realizadas por las autoridades policiales y la Gobernación de Cartago, relativas a los enterramientos realizados por la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, la actitud conciliatoria de ésta tiende a prevalecer. Así, ante la queja reiterada de la Gobernación, por la insuficiente profundidad de la sepulturas "de los que se entierran por cuenta de la empresa" y por el desaseo de una quebrada en donde se depositan los despojos del hospital de la empresa, uno de sus personeros responde que "ya sea que la queja venga con razón o no", ésta debe ser atendida "para que nadie tenga que molestarse ni molestarnos con asuntos como el actual, que de todas maneras son perjudiciales al buen nombre de los que se encuentran encargados de la dirección de los trabajos del Ferro-Carril"[11].

En términos generales, puede decirse que, aunque la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica busca que los trabajos realizados no sean motivo de quejas y reclamos, cuando éstos suceden, se tiende a anteponer el interés de la Compañía por sobre los requerimientos locales e individuales. Curiosamente, dichos intereses de la empresa, tienden a ser destacados como coincidentes con los intereses de la nación, por lo que se exige al Gobierno, prioridad en su atención.

Tal razonamiento se evidencia, por ejemplo, en la solicitud de Guillermo Nanne y Enrique Meiggs Keith, al Secretario de Estado:

> "Con el objeto de prevenir desgracias i pérdidas consiguientes, causadas por los obstáculos que la ignorancia i la maldad de algunos individuos oponen á la marcha de la Locomotora empleada en los trabajos de la linea del Ferrocarril que partiendo de Alajuela se dirige á esta Capital, pues se han encontrado ya clavos i piedras que -dándose á la máquina un impulso poderoso- no seria posible evitarlos, me dirijo á V.M. suplicandole se sirva recabar del Exmo. Sr. Primer Designado en ejercicio del P.E., la espedicion de una ley severa para castigar tales atentados.

---

[11] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.291, FECHA: 12 mayo 1873.

> En Chile i el Perú se han dictado leyes tan rigorosas contra esa clase de malhechores, que en ellas se ha consignado hasta la pena de muerte, segun la gravedad del caso.
> Convendría mucho que la ley fuese expedida inmediatamente i promulgada de una manera solemne, para que el pueblo todo tenga conocimiento de ella"12.

Al día siguiente de recibir la anterior misiva, ésta es elevada a la consideración del Congreso, con una nota donde se resalta la urgencia de darle trámite. A los dos días, el 18 de julio de 1872, la Comisión de Fomento propone el proyecto de ley para la deliberación del Congreso, instancia que lo ratifica como ley, seis días después. Dicha ley decreta 1 a 3 años de presidio a quien pusiere obstáculos capaces de producir el descarrilamiento de trenes y si del hecho resultaren personas heridas o muertas, se le sumarán estos delitos. Igualmente, se contemplan castigos para los encubridores de atentados de descarrilamiento[13].

La protección estatal a los trabajos del ferrocarril, -y por ende, a la compañía ejecutora-, adquiere una faceta represiva a través de la creación de la Policía del Ferrocarril. Este cuerpo se encarga de la vigilancia de la línea y de hacer cumplir las leyes respectivas, así como de atender el mantenimiento del orden entre los trabajadores del ferrocarril. Precisamente, es esta última función la que resalta como necesaria el gobernador de Alajuela, al justificar la necesidad de su creación:

> "La concurrencia de los trabajadores estranjeros con motivo de la empresa del ferrocarril hará tan frecuentes los delitos de hurto, maltratamientos de obra y otros varios, que con la llegada de unos pocos se repiten tanto los primeros, que justamente alarmada se encuentra esta sociedad.
> Por eso pienso que el Supremo debe dar medidas que hagan posible la prevención de los delitos y eficaz el castigo de los que se cometan.

---

12 ANCR SERIE:CONGRESO, NUMERO DOC: 6773, f.2, FECHA: 15 julio 1872.

13 ANCR, SERIE: CONGRESO, NUMERO DOC: 7154, f.22, FECHA: 24 julio 1872.

> ¿Cual es el medio para obtener lo primero? Crear y organizar un Cuerpo de Policía capaz de garantizarlo. ¿Cual es el de lo segundo? Dictar una ley atribuyendo á la Policia el castigo correccional de los delitos de hurto, ratero, leves maltratamientos de obra, etc, etc."14

Una de las peculiaridades de la Policía del Ferrocarril es la de que inviste con carácter de autoridad a personeros de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, como mandadores de línea y conductores, independientemente de que sean costarricenses o extranjeros[15]. Además, de hecho, el Director de los trabajos del ferrocarril tuvo ingerencia directa en los nombramientos de los jefes de esta policía, recomendando allegados a la Compañía[16].

En la práctica, este tipo de disposiciones perjudican de manera directa a los vecinos de las inmediaciones de la vía. El juicio contra un muchacho jornalero de dieciseis años y vecino del barrio San Francisco de Guadalupe, es un ejemplo de esto. Esta persona fue tomada presa por los ingenieros maquinistas del ferrocarril -ambos norteamericanos e investidos de autoridad policial-, como sospechoso de colocar piedras sobre los rieles. El imputado y varios testigos señalan que solo puso el oido en la línea del tren para oir el ruido de la máquina al acercarse. Se le absolvió, luego de 10 días de cárcel preventiva[17].

Igual suerte de inconvenientes tienen las disposiciones legales tendientes a regular el merodeo de animales en la vía férrea. Esta disposición legal es justificada por el riesgo por descarrilamiento que suponen los animales sueltos que se

---

14 ANCR SERIE: CONGRESO, NUMERO DOC: 7145, f.3, FECHA: 2 nov 1871.

15 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.31, FECHA: 19 enero 1874.

16 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.2, FECHA: 6 dic 1872.

17 ANCR SERIE: JURIDICA, JUZGADO DEL CRIMEN DE SAN JOSE, NUMERO DOC: 9552, s.f., FECHA: 26 feb 1873.

atraviesan en la línea del ferrocarril. Dado que se presume "descuido" de los dueños de animales, por tenerlos sueltos o por no construir cercas a sus propiedades, la ley contempla el decomiso por parte de los guardas de la Policía del Ferrocarril, de todo animal -sean vacas, caballos, mulas o cerdos- que se aprehenda en la línea férrea ; el producto de su venta se destinará al fondo de la policía de la provincia. Los mencionados guardas del ferrocarril tendrían además la potestad de mandar a reparar de manera inmediata y a cuentas del propietario, todas aquellas cercas que a su juicio se encuentren en mal estado. Este, además, deberá pagar a la Municipalidad, una multa de 10 pesos si el terreno fuese de cultivo y 25 pesos si fuese tierra de pastura.[18]

Como puede notarse, la intervención directa del Estado como favorecedora del ferrocarril, implicó, en la práctica, la concesión a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, de un estatus especial, tanto de hecho como de derecho. Su impacto en las localidades del Valle Central significó, como tendencia, la imposición de los intereses de la compañía extranjera, por sobre un conjunto de intereses locales-municipales y privados.

Independientemente de la acción estatal, la dinámica sociocultural que se forja alrededor de la empresa del ferrocarril, transforma de hecho la cotidianidad de estas localidades. La interacción de sus pobladores con nuevas gentes y costumbres, nuevos estilos de trabajo y de lucha y con nuevos referentes, sin duda alguna impactó sus horizontes culturales. El ferrocarril modificó el paisaje, al impulsar la construcción de cercados y ampliar con ello, el valor práctico y simbólico de la propiedad privada sobre el suelo. El paso del tren también modificó la percepción del tiempo, dado que el ritmo constante de sus carreras por los diferentes poblados según un horario fijo -solo alterado por eventualidades-, fue un

---

[18] ANCR SERIE: CONGRESO, NUMERO DOC: 7084, f.3, FECHA: 9 jul 1873.

recordatorio constante del transcurso de las horas, así como de la importancia de atender horarios fijos, si es que se deseaba hacer uso de sus servicios.

Una muestra del papel del ferrocarril como rector del tiempo en las localidades que intercomunica, está dado por la circular que el Ministro de Gobernación envía a los Gobernadores de las provincias de Alajuela, Heredia, San José y Cartago, en la temprana fecha de marzo de 1874, donde les señala su obligación, para efectos de sus despachos, de rectificar diariamente la hora de sus relojes con la hora del reloj en la Estación del Ferrocarril y por ella, ajustar los relojes públicos[19].

Tal vez las situaciones más representativas de estas transformaciones culturales se vivieron en la ciudad de Cartago, cuyos vecinos se agolparon sorprendidos para ver la marcha de gentes inusitadas, con coletilla en el pelo, ropas raras y ojos rasgados que, provenientes de lejanas tierras del Celeste Imperio, eran conducidos hacia los campamentos linieros de tierra adentro. Las calles de la Vieja Metrópoli también vieron pasar decenas de hombres en busca de trabajo en la línea, procedentes de San José, Heredia, Palmares, Puntarenas, Liberia y Nicoya, pero también de Nicaragua, Honduras, Calcuta y China. En sus calles transitaron y vivieron temporalmente los trabajadores italianos alzados en huelga y en sus salones sociales, un cuatro de julio de 1888, el Gobernador y otros ilustres cartagineses, se unían a los hijos de Norteamérica empleados por la casa Keith, para celebrar con verdadero entusiasmo, "la fecha magnífica" de la independencia del país del norte.[20]

---

[19] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28555, f.5, FECHA: 9 marzo 1874.

[20] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC:1634, f.125, FECHA: 8 febrero 1873, y NUMERO DOC: 1394, s.f., FECHA: 30 abril 1878; SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 7114, f.32,72,150, FECHA: marzo, julio y noviembre 1888.

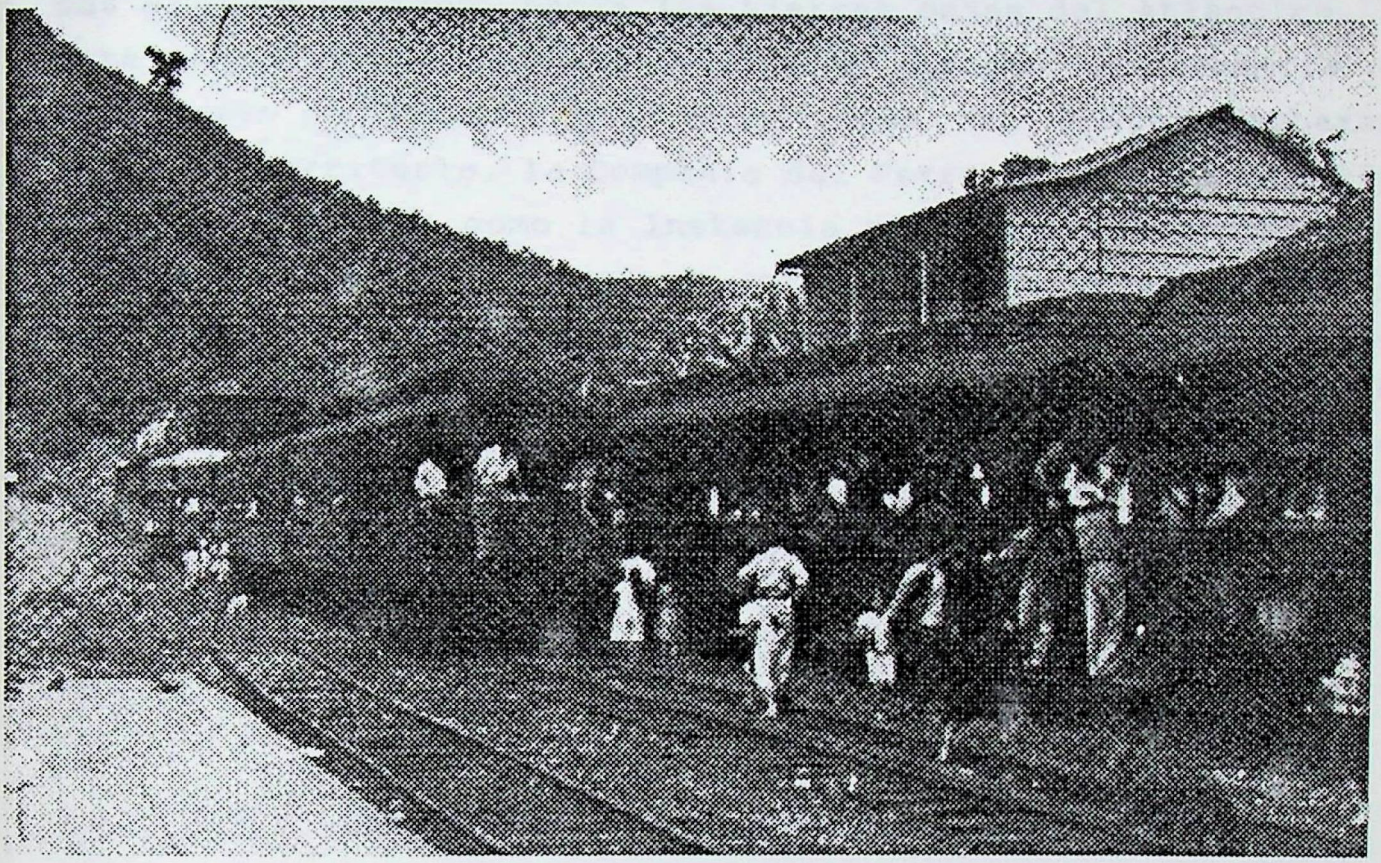


FOTO 11. El ferrocarril cumple una destacada función en el servicio de pasajeros. Además, aporta a la configuración de la cotianidad de los poblados articulados a la vía, al marcar un horario y unos destinos para la comunicación de los lugareños así como para el aprovisionamiento y comercialización de sus productos. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER.

El impacto local creado por los trabajos y la prestación de servicios ferroviarios en el Valle Central, empieza a cambiar de matiz conforme los trabajos del ferrocarril avanzan más allá de Cartago, hacia las tierras bajas del Atlántico. En este contexto, mucho más exiguo en cuanto a presencia de pobladores nacionales y a efectividad del control soberano sobre el territorio, la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica tiende a eregirse como la instancia rectora de la integración regional, en torno a la que se arremolinan trabajadores de los confines del planeta y a cuyo amparo -o desamparo- emergen nuevas localidades. Subsecuentemente, el carácter plenipotenciario con que funciona allí la empresa del ferrocarril, como compañía privada, va mermando cada vez más las posibilidades de acción del Estado costarricense en el Atlántico.

3.2.-LAS GENTES DEL ATLANTICO Y EL FERROCARRIL

Antes de 1870, la escasa población del Atlántico se distribuía principalmente en pequeños caseríos de pescadores de ascendencia afrocaribeña y misquita, a lo largo del litoral: Tortuguero, Boca de Parismina, Boca de Suerre o Pacuare, Boca de Matina, Moín, Cahuita y Old Harbour o Puerto Viejo. Los asentamientos de tierra adentro, por su parte, correspondían a resabios de las plantaciones cacaoteras coloniales en el Valle de Matina y a localidades indígenas cabécares y bribris, en los Valles de La Estrella y Talamanca.

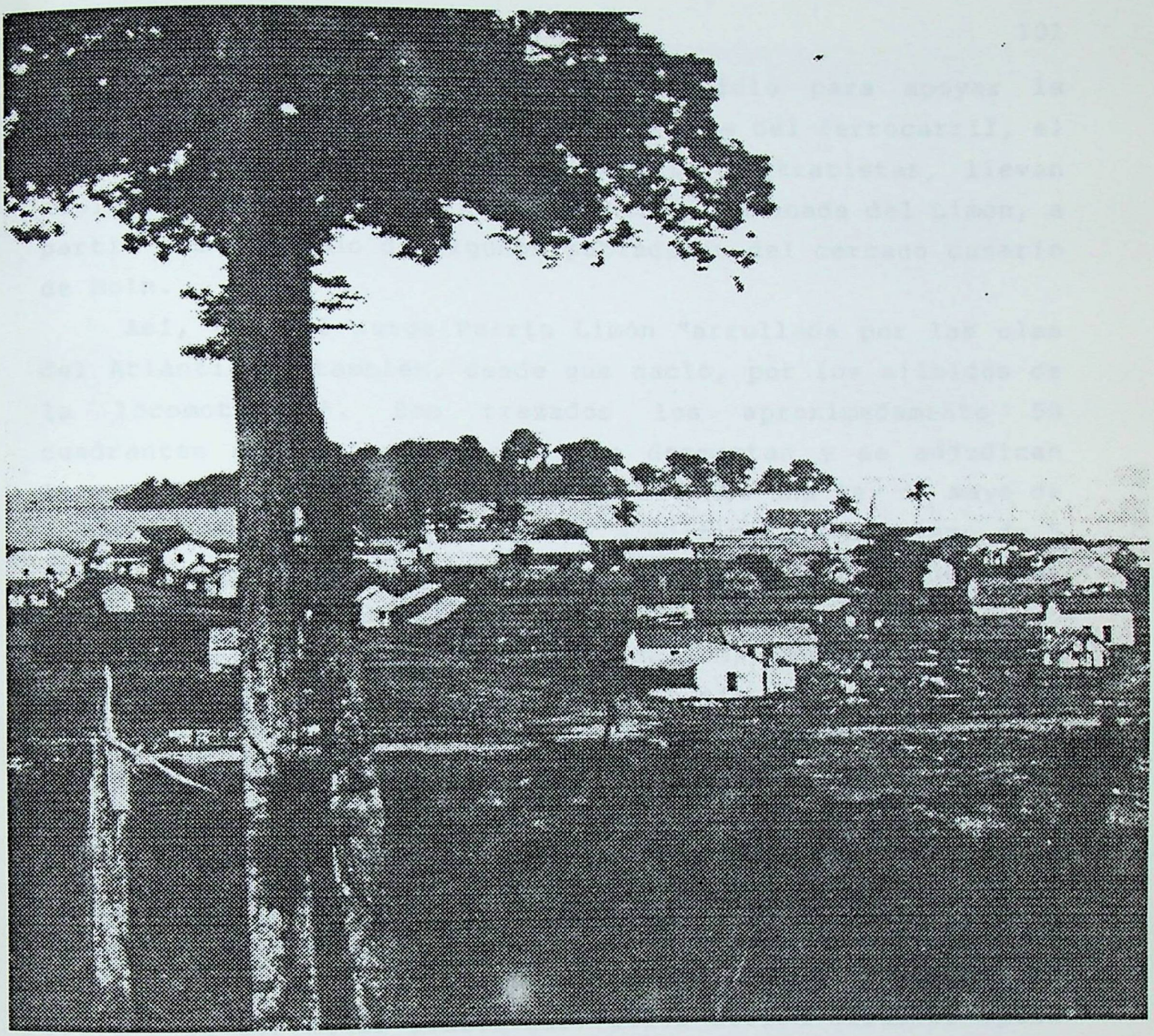


FOTO 12. La transformación de los territorios del Atlántico costarricense a raíz del ferrocarril y la emergencia de una cuidad alrededor del puerto, son los rasgos más sobresalientes del Limón temprano. En la foto se observan edificaciones de estilo arquitectónico caribeño, así como huellas de la reciente deforestación y habilitación del espacio de lo que posteriormente será la capital de la provincia de Limón.
Fecha aproximada: Ultima década del S XIX.
FUENTE: Colección ANCR.

Ante este panorama tan poco propicio para apoyar la construcción de una obra de la envergadura del ferrocarril, el Estado costarricense y los empresarios contratistas, llevan adelante la fundación de un puerto en la ensenada del Limón, a partir del traslado de algunos pobladores del cercano caserío de Moín.

Así, en 1871 surge Puerto Limón "arrullada por las olas del Atlántico y también, desde que nació, por los silbidos de la locomotora"[21]. Son trazados los aproximadamente 50 cuadrantes de la nueva ciudad, se desmontan y se adjudican lotes o solares a los interesados, mediante una ley de mayo de 1872, que obliga al concesionario a edificar en un plazo de 5 años, una construcción de ciertas calidades, a fin de poder conservar la propiedad.

A partir del momento de su fundación, el Puerto de Limón crece con rapidez y se convierte en el eje articulador de los trabajos del ferrocarril en las tierras del Atlántico. En su muelle desembarcan de bergantines, goletas, barcas y vapores, un gran número de inmigrantes, en su gran mayoría hombres, que llegan por su cuenta o contratados de antemano por la empresa constructora, para trabajar a lo largo de la línea en construcción. Los inmigrantes de escasos recursos que se asientan en el Puerto, levantan casas improvisadas cerca de la playa o en las zonas pantanosas; otros recién llegados optan por tomar en alquiler pequeños predios a aquellos concesionarios que concentraron solares en los cuadrantes de la ciudad, por el procedimiento descrito. Otros muchos, se dirigen por la vía en construcción hacia los lejanos campamentos en diferentes puntos de la línea.

En Limón florece el comercio, en manos casi exclusivamente de extranjeros y con una destacada participación del principal contratista de los trabajos del ferrocarril, Minor C. Keith.

---

[21] Ibid., f.5.

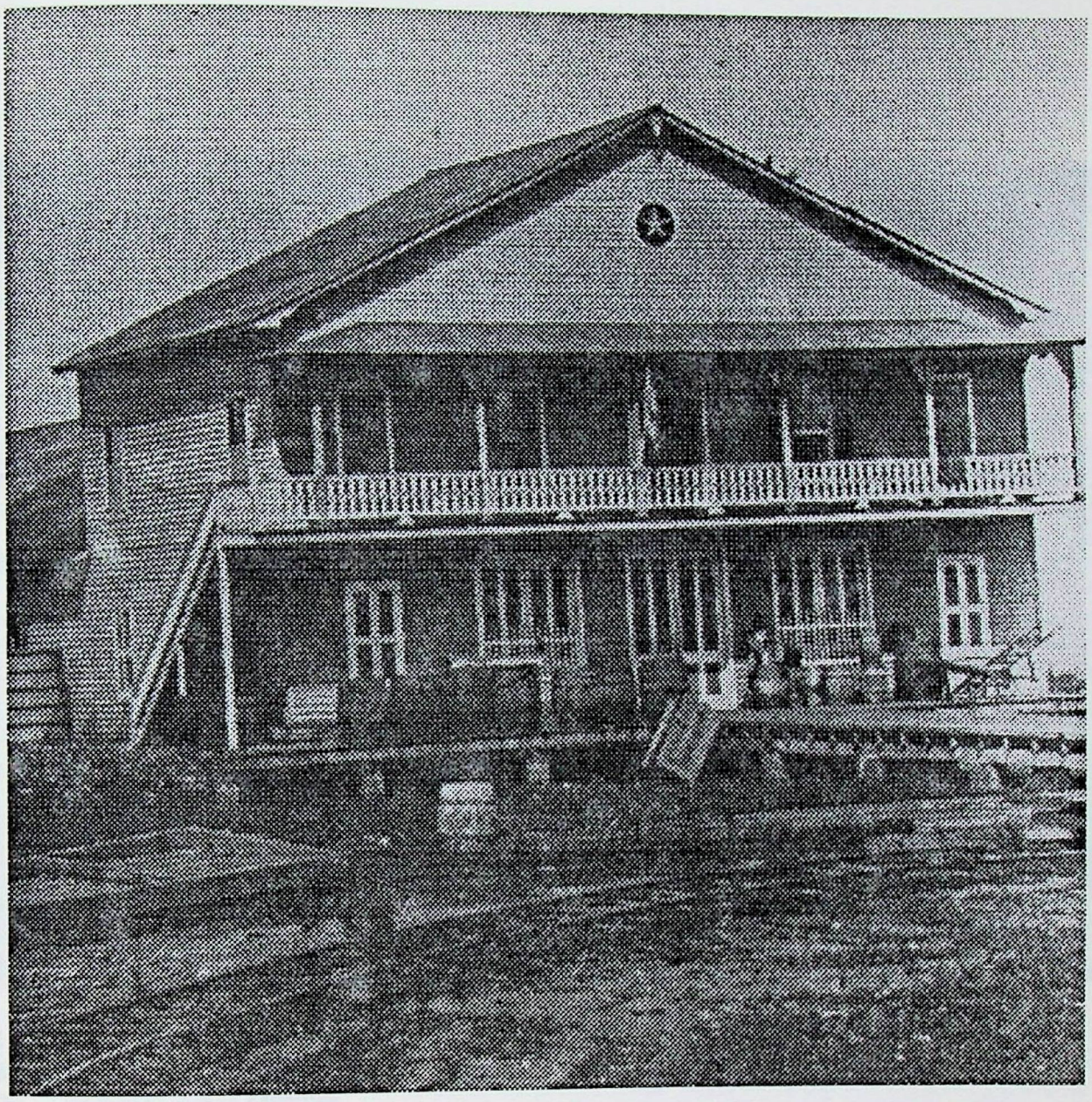


FOTO 13. Una apropiación del espacio según esquemas victorianos resemantizados en el Caribe y trasladados a la costa Atlántica costarricense, caracterizan esta edificación. En la foto original se aprecia, a la entrada del establecimiento comercial, la talla en madera de un indígena norteamericano. Ello ilustra los modelos extranjeros que privan en la actividad mercantil del Puerto de Limón. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

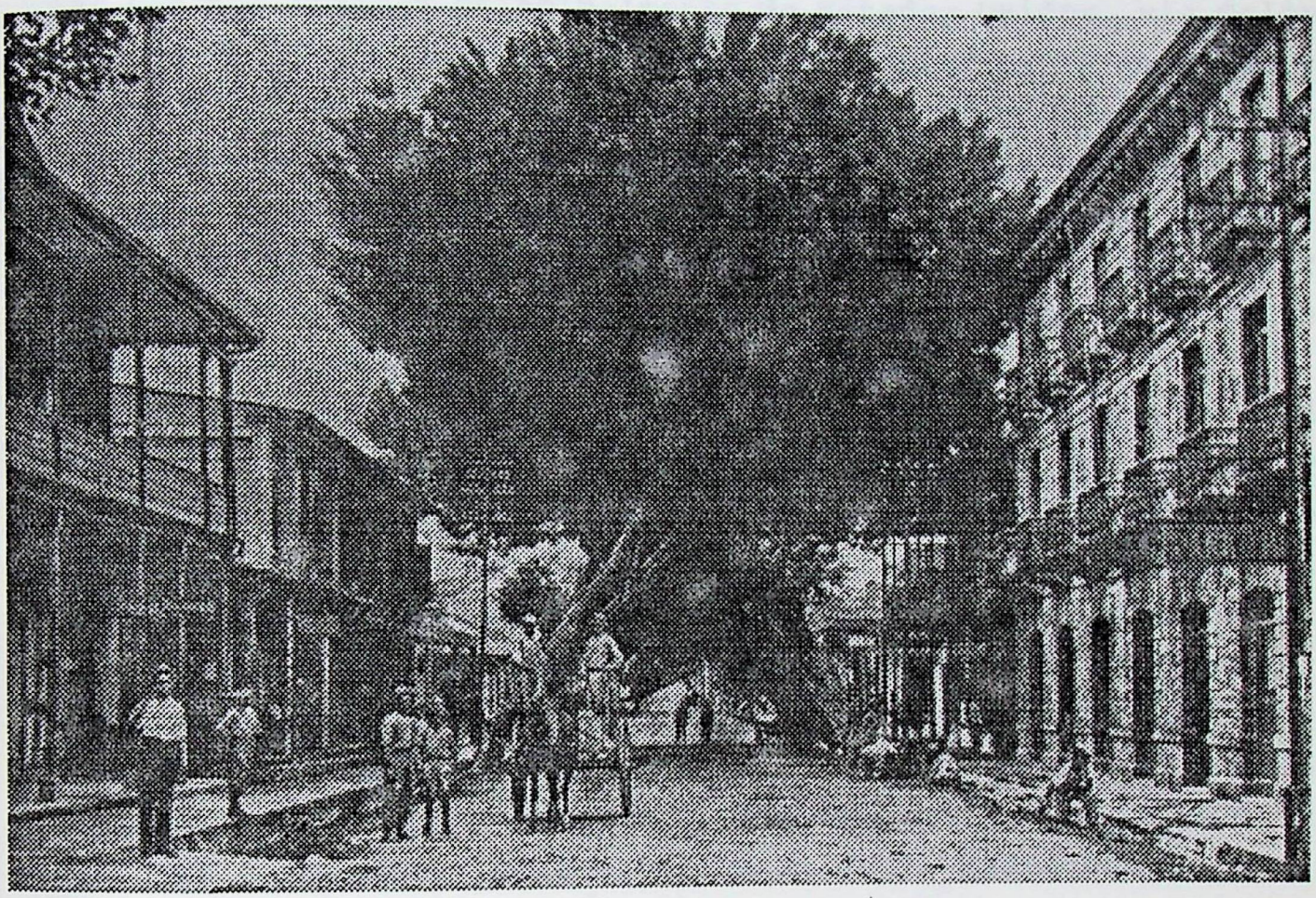


FOTO 14. El desarrollo urbano de Limón hunde sus raices en un ambiente cosmopolita, multilingüe y pluricultural. Fecha aproximada: 1920.
FUENTE: Album de Gómez Miralles.

Mediante la importación, se suplen todas las mercancías requeridas para el consumo en el Puerto y en toda la Comarca, las que son traidas principalmente de Estados Unidos, vía Colón o Bocas del Toro, o bien importadas directamente de Nueva York o Nueva Orleans. La comunicación con el centro del país es sumamente restringida y el intercambio comercial prácticamente nulo, al punto que para 1878, el café del Valle Central destinado para el consumo en la Comarca de Limón, debía ser enviado a lomo de mula hasta Panamá, luego al Puerto de Colón y de ahí ser embarcado hasta Puerto Limón.

El puerto del Limón, abierto al Caribe y al mundo, es cada vez más cosmopolita no solo por la afluencia de gentes y mercancías extranjeras, sino por el característico estilo de vida que presenta, en claro contraste con las costumbres del interior. Con un marcado acento caribeño, los días y las noches en el Puerto transcurren entre tertulias en los corredores, ventas de comida en las calles, cantos a los muertos, billares y una gran cantidad de expendios de licores, donde, a diferencia del resto del país, a diario se baila al son de tambores y cajones, hasta altas horas de la madrugada[22].

La declaratoria de franquicia absoluta para el comercio de toda mercancía, licores y tabacos, en el naciente Puerto del Limón y en general en toda la Comarca, vigente a partir de febrero de 1873[23], es otra prueba clara de las concesiones estatales, en detrimento del ejercicio de hegemonía sobre estos territorios. También lo es la circulación franca en la Comarca de la moneda de oro americana e inglesa, con la que incluso el Gobierno hace algunos pagos de salarios.

---

[22] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5204, s.f., FECHA: 20 nov 1883; SERIE: JURIDICA, NUMERO DOC: 5328, f1-22, FECHA: octubre 1885; SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 6575, f.1-7, FECHA: 31 marzo 1890.

[23] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 131, f.3, FECHA: 1 octubre 1873; y SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 231, s.f., FECHA: diciembre 1872.

Aunque no se conservan estadísticas que den cuenta con certeza de la magnitud de la inmigración a Puerto Limón y a las tierras del Atlántico, el cuadro 2 es elocuente de su diversidad en cuanto a procedencias nacionales.

Cuadro 2

ESTADISTICAS DEL HOSPITAL DE CARIDAD DE PUERTO LIMON

(abril 1889 a marzo 1890)

NACIONALIDAD	HOMBRES		MUJERES	
	ingresos	muertes	ingresos	muertes
Africanos	3	1		
Alemanes	2			
Austriacos	1			
Barbados	11	1		
Chinos	4			
Colombianos	9		1	
Costarricenses	20	2	2	
Ecuatorianos	1			
Españoles	3			
Franceses	6	1		
Guatemaltecos	2			
Holandeses	1			
Hondureños	3			
Italianos	5			
Indígenas	2	2		
Ingleses	1			
Jamaiquinos	37	4		
Nicaraguenses	5	1	4	
Norteamericanos	4	1		
Peruanos	1			
Polacos	1			
Salvadoreños	3			
Venezolanos	3			
Se ignora	3	3		
TOTAL	131	16	7	0

FUENTE: Archivo Nacional de Costa Rica, Informe del Gobernador de la Comarca de Limón, año económico 1889-1890.

Estos datos, de relevancia más cualitativa que cuantitativa, permiten inferir además que la presencia de

la mujer fue, en general, escasa durante esos años. Anque no se tornen evidentes en el cuadro anterior, en el Limón temprano también se hicieron presentes algunas mujeres que llegaron en los navíos, principalmente en aquellos que traían inmigrantes de ascendencia afroamericana[24]. Por ejemplo, una nota periodística fechada en 1872, señala que:

> "Las autoridades británicas de Belice, Honduras, asustadas con la idea, no ilusoria por cierto, de que la empresa del ferrocarril de Costa-Rica las va á dejar gobernando sólo á las viejas i á los niños, han prohibido estrictamente, pero sin buen suceso, la salida de las muchachas i trabajadores contratados, en aquella pequeña pero floreciente colonia, para construir nuestra via férrea"25.

Dos años después de la fundación del Puerto del Limón, un informe oficial da cuenta de la presencia de la mujer afrocaribeña y de algunos de los roles que asume, cuando se indica que:

> "el número de pobladores ha aumentado considerablemente en el Puerto, siendo de notarse la animacion que reina en los varios establecimientos de comercio, hoteles, fondas y una multitud de ventecitas establecidas por las negras"26

Ante la ausencia de mujeres chinas y una escaso número de mujeres mestizas costarricenses y centroamericanas, es precisamente la presencia de mujeres del Caribe continental e insular, la que contribuyó a consolidar en la temprana región Atlántica de Costa Rica, un claro componente cultural caribeño.

Poco a poco empieza a crecer de manera natural la nueva población asentada. La aparición de niños en los registros oficiales es poco frecuente, salvo en algunos informes médicos que permiten inferir una muy alta mortalidad entre este grupo etario. Sin embargo, los siguientes datos censales para 1890,

---

[24] En algunos manifiestos de los movimientos marítimos, se detalla el ingreso de mujeres. Por ejemplo, véase el periódico *Gaceta Oficial*, 4 junio 1872, p.3; 15 enero 1873, p.4 y 27 octubre 1873, p.4.

[25] *Gaceta Oficial* Nº10, 25 de mayo de 1872, p.1.

[26] Informe al Ministro de Obras Públicas, en *Gaceta Oficial* Nº47, 11 de octubre de 1873, p.2-3.

permiten apreciar con mayor detalle la distribución por género y grupo de edad de la población que crece en la región Atlántica a partir del eje de Puerto Limón:

Cuadro 3
POBLACION DE LA COMARCA DE LIMON
(Marzo 1890)

LUGARES	HOMBRES	MUJERES	NIÑOS	NIÑAS
Limón	738	315	67	70
Cieneguita	84	19	27	26
Moín	40	8	8	3
Nueve Millas	23	10	5	3
Matina	470	62	20	30
Pacuarito	191	10	1	2
Siquirres	65	5	1	1
Reventazón	197	24	8	3
Porvenir	175	9	9	9
Dos Novillos	50	7	6	1
Jiménez	606	50	10	3
Parismina	20	6	4	6
Tortuguero	16	5	2	2
Talamanca	1700	550	20	15
en Línea Nueva	700	--	--	--
SUBTOTAL	5075	1080	188	174
TOTAL GENERAL:	6517			

FUENTE: Archivo Nacional de Costa Rica, Informe del Gobernador de la Comarca de Limón, año económico 1889-1890.

Aunque sin duda inexactos[27], estos datos permiten evidenciar, sin embargo, el papel de las mujeres en la consolidación y crecimiento demográfico de los poblados, puesto que su presencia se tiende a incrementar en aquellas localidadades de más antiguo arraigo, mientras que su ausencia es notoria en los puntos en que recién se concluyeron los trabajos de construcción de la vía, como en Línea Nueva.

[27] Prueba de ello es la desproporción de las cifras demográficas en una población de antiguo arraigo y predominantemente indígena, como lo es Talamanca.

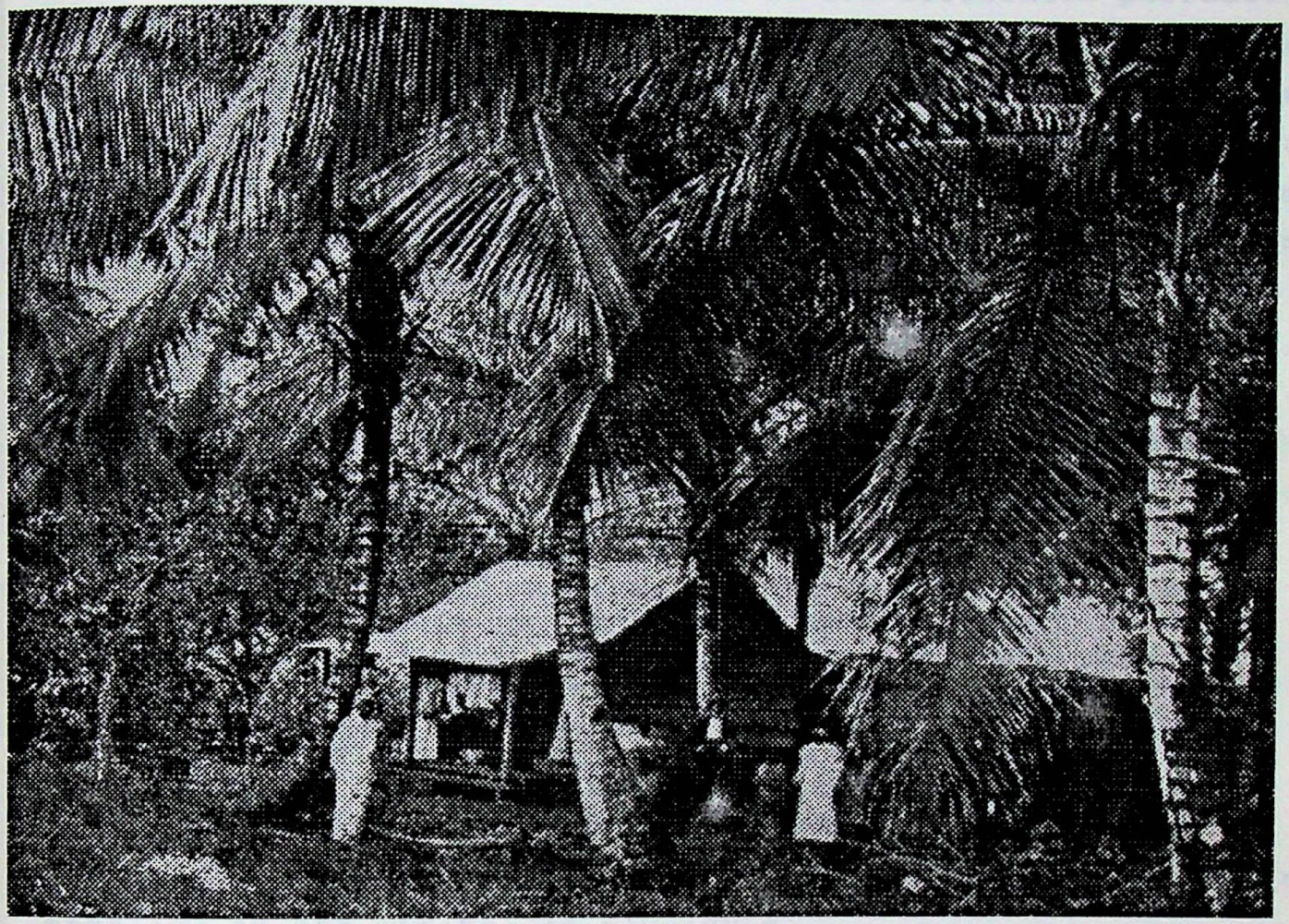


FOTO 15. La presencia de la mujer afrocaribeña fue crucial en el poblamiento del la emergente región Atlántica de Costa Rica. En la foto se aprecia una familia de tempranos pobladores incluidos algunos niños, así como una casa rural de madera, techo de zinc y construida sobre pilotes, característica de la zona.
Fecha: 1901.
FUENTE: Calderón, Próspero Vistas de Costa Rica. San José, 1901, Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

La presencia desigual de niños en los diferentes poblados, permite suponer además que en algunos puntos, se tendieron a asentar familias, como en Cieneguita o El Porvenir, mientras que en otros sitios, donde la natalidad es francamente baja respecto a la población femenina presente, como en Puerto Limón, Reventazón o Jiménez, las mujeres pudieran dedicarse en mayor número a la práctica de la prostitución.

Puerto Limón y con él, la región Atlántica de Costa Rica, nace y se desarrolla con el rostro de la diversidad cultural. De ahí los esfuerzos estatales por establecer en la cabecera de la Comarca, una escuela de varones, puesto que, como se razona al momento de su creación en 1877,

> "El Limon progresa en todo sentido, pudiéndose calcular aproximadamente que sus habitantes ascienden á cincomil; que en tal virtud, es llegada la hora de establecer una escuela pública en la Cabecera de aquella Comarca, necesidad tanto mas imperiosa cuanto que, con motivo de la afluencia de extranjeros, se ha generalizado el idioma inglés, y es conveniente que la mera(sic) generacion, en aquella importante seccion de la República, aprenda con perfeccion y de toda preferencia el Castellano"28.

A dos años de su fundación, el Gobernador de Limón , señalaba en una misiva, lo siguiente:

> "En este lugar tan heterogéneo, es difícil la buena organización y rápido progreso de una escuela, por diferir casi cada alumno, en idioma, religion y costumbres; sin embargo, el competente profesor de esta escuela, con la facilidad de poseer el inglés, hace progresar á los niños tanto en el idioma del país, como en la instruccion primaria, pudiendo asegurar que dentro de poco tiempo la juventud limonense, compuesta la mayor parte de jamaicanos, sabrá el idioma español y gozará de la instrucción que gratuitamente les brinda el Gobierno de Costa-Rica.
> Lo que hay que lamentar es que varios padres de familia no quieran mandar á sus hijos á la escuela, por motivos fútiles que la autoridad rechaza en cumplimiento de su deber y en pro de la instrucción de la juventud."29

En efecto, no fueron pocas las dificultades con que se topa el Estado para establecer una escuela para la Comarca. Con

---

28 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28488, f.45, FECHA: 14 febrero 1877.

29 *Gaceta Oficial* Nº 27, año 19, 10 de setiembre de 1879, p.5.

el paso del tiempo, se nota un abandono en el ramo de la instrucción pública, precisamente por la ausencia de alumnos. Podemos suponer que entre las principales razones de lo anterior, se encuentra el escaso interés por la educación en español por parte de los pobladores extranjeros, una de cuyas características era precisamente el traslado constante dentro de la región Atlántica costarricense, así como entre distintos puntos del Caribe. Además, como señala un informe de la época, esta población

> " es purísimamente comercial, y todas las personas, chicas y grandes, se dedican á su faena de agricultura, industria ó comercio, desde muy temprano, así es que no queda tiempo para aprender, ni lo muy necesario"30

Incluso la escuela de inglés en Puerto Limón, institución privada de educación primaria en esa lengua, fundada por el maestro Nathan Anderson y de la cual se tiene noticia desde 1884, tiene problemas para mantenerse funcionando. La situación la expone el maestro, en una misiva enviada al Gobernador de Limón:

> "mi Escuela ya esta provechando dia en dia, en la semana pasado tuve enla escuela veinte y cinco dicipulos, tendrarie el duplo pero las parientes son muy pobre y no puede pagar la insignificante peseta semanalmente.
> Viendo el interes que ud. ha manifestado en esta Buen causa yo me puso a molestar a ud. con esta cartita suplicando que ud. me hara el favor de conseguirme un sueldito para mi mantencion, porque el producto que me dar la escuela ahora son muy poco y no puede sostener mis gastos. Tambien que todas parientes ser obligadas de mandar á la escuela sus hijos, sin paga."31

---

30 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 2135, s.f., FECHA: 8 mayo 1881.

31 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28890, f.13, FECHA: 18 mayo 1884.



FOTO 16. Una de las fotos más antiguas que se conservan sobre los primeros pobladores rurales del Atlántico costarricense.

El amplio rancho por la arquitectura del techo y por los materiales de construcción representa una apropiación de la usanza indígena , a lo que se agregan corredores , barandas, etc., por lo que representa una buena síntesis de las nuevas culturas materiales emergentes en Limón. Las imágenes también dejan traslucir la diversidad étnica y la desproporción entre géneros, así como la presencia de los nuevos limonenses, descendientes de los inmigrantes. Fecha aproximada: última década del siglo XIX.
FUENTE: Colección ANCR.

Esta escuela de inglés constituye un esfuerzo local inédito en el país, tendiente a dotar a los hijos de los inmigrantes anglófonos de una educación que no solo recupera su idioma en la modalidad "standard" o británica, sino además todo el esquema educativo formal jamaiquino, inspirado en la tradición británica. Según Duncan y Powell, para el negro caribeño inmigrante, acorde con la tradición inculcada por la Gran Bretaña, la educación era la panacea, puesto que se vislumbraba como el vehículo para el ascenso social y para el regreso triunfal a la patria[32].

Desconocemos el destino de esta escuela de inglés, aunque la escuela pública de la Comarca tuvo que ser cerrada en 1890 ante la ausencia crónica de alumnos. La pobreza, las migraciones y la descomposición y recomposición familiar, entre otros, constituyen el telón de fondo de este proceso.

No obstante lo anterior, el hecho de que hubiese dificultades para la enseñanza formal no implicó, para el caso de los inmigrantes de las Antillas, especialmente de Jamaica, que se abandonase la instrucción de los hijos. Dados los niveles de instrucción adquiridos por algunos de los inmigrantes en sus lugares de orígen, el estudio informal en casa constituyó una importante alternativa de alfabetización y educación. Así se desprende de los siguientes datos, recogidos por el Agente de Policía de Siguirres, quien en 1884 levanta un censo de los niños de 6 a 14 años que puedan ir a la escuela, a encargo del Gobernador de Limón. Las calidades de los niños censados, son las siguientes:

> "Sra. E. Huber: un niño adoptado de 5 o 6 años; habla inglés, entiende español, deletrea y numera en inglés.
> Sra. M. Funnes: un niño de 7 y otro de 10; hablan inglés y entienden español, no saben leer ni escribir pero trabajan algo.
> Sra. J. Bentham: un niño de 7 años, habla inglés, no sabe leer ni escribir.
> Sra. Petronila Alvarez: una niña de 12 años, habla español, no sabe

---

[32] Duncan, Quince y L. Powell Teoría y práctica del racismo. San José: DEI, 1988, p.65.

leer ni escribir, es muy trabajadora.
Sra. Rafaela Ruiz: una niña de 14 años, habla español, no sabe leer ni escribir, tiene novio.
Sra. Sarah Ayrey: una niña de 12 años, habla inglés, entiende español, sabe leer y escribir y aritmética en inglés. También un niño de 6 años, habla inglés y entiende español, sabe leer y numerar en inglés y comenzó a practicar escribir en inglés.
Sra. Y. Summers: un niño de 7 años, habla español y entiende inglés, no sabe leer ni escribir".33

Los datos anteriores dan cuenta del contraste formativo entre los niños de madres con apellido anglosajón y aquellos provenientes de familias con apellido hispano. También nos señalan una importante propensión al bilinguismo entre los primeros, lo que les abriría espacio parala integración y mayores oportunidades a futuro.

En las acciones educativas desplegadas por la población angloparlante, se nota un importante esfuerzo por la resistencia cultural y el mantenimiento del patrimonio cultural del grupo, sin que ello implique un aislamiento de la matriz linguística hispana en la que se ven inmersos. En este sentido, la prevalencia de mecanismos formales e informales de educación entre los angloparlantes, contrastan con la declinante única alternativa de educación formal en español. Precisamente, los fracasos de la instrucción institucionalizada en español deben entenderse como escollos a la consolidación del consenso nacional, en tanto la escuela en el Atlántico no es capaz de lograr su cometido como mecanismo político para la integración de todos los pobladores de la República.

---

33 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28889, f.4, FECHA: 5 julio 1884.

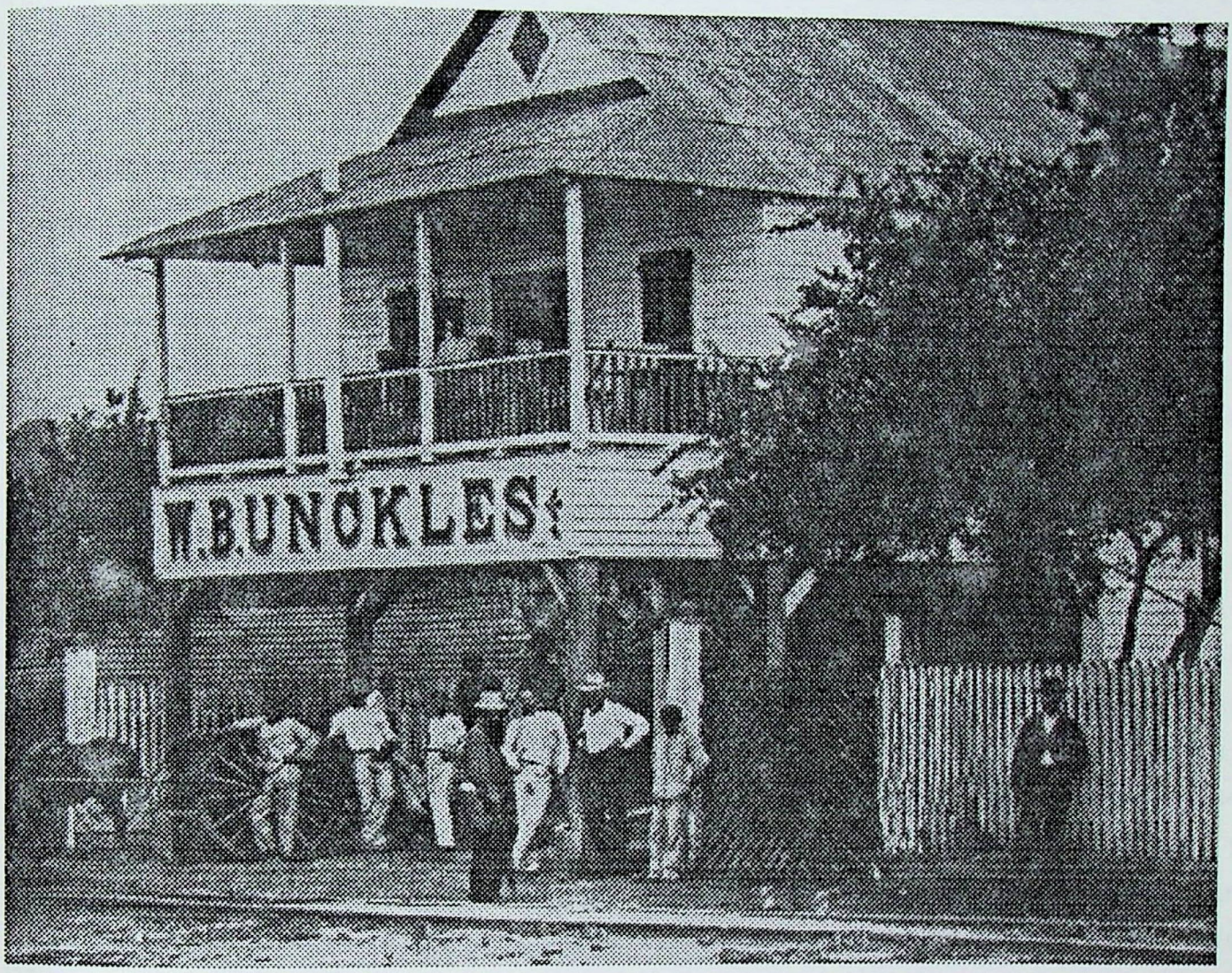


FOTO 17. En el naciente Puerto Limón, la actividad estaba en manos principalmente de comerciantes extranjeros, que ofrecían diversas mercaderías importadas desde Estados Unidos y Europa. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

De hecho, existieron obstáculos permanentes en los esfuerzos oficiales por homogeneizar culturalmente a la población recién llegada a la Comarca. Así, el mundo cultural del Puerto y de la Comarca se va conformando como esencialmente plurilingue, donde se habla predominantemente el inglés, así como "una jerga mezclada de inglés"[34], vale decir, inglés creole. Además del español, también se habló el patuá, una mezcla de francés y español. Esta compleja situación linguística es reconocida incluso en las esferas oficiales; a guisa de ilustración puede señalarse que los edictos de la Gobernación de la Comarca se publican en español e inglés y en los juicios en los tribunales limonenses, los declarantes pueden expresar su testimonio en inglés, si así lo desean[35].

Paralelamente al desarrollo social y cultural de la población, se da un proceso de desarrollo urbanístico en Puerto Limón, con el ferrocarril como principal eje articulador del espacio, el cual se sustenta en una arquitectura abierta a las influencias del Caribe y del mundo. En los cuadrantes de Limón, enmarcados por calles donde crecía el césped y merodeaban cerdos y otros animales domésticos, los edificios públicos y comerciales, así como las casas de habitación, presentan un estilo arquitectónico evidentemente contrastante con las tendencias prevalecientes en el interior del país.

Como ejemplo de la nueva tradición arquitectónica, encontramos que el mismo Estado costarricense importa desde los Estados Unidos, un edificio de madera de dos pisos, con su respectivo mobiliario, a fin de que sirva de oficina y residencia a los principales empleados del ferrocarril.[36]

---

[34] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28463, f.37-9, FECHA: 24 diciembre 1871.

[35] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5567, f.18, FECHA: 4 marzo 1875; SERIE: JURIDICA, NUMERO DOC: 5328, f.1-22, FECHA: octubre-diciembre 1885..

[36] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 60, f.6, FECHA:5 mayo 1873.

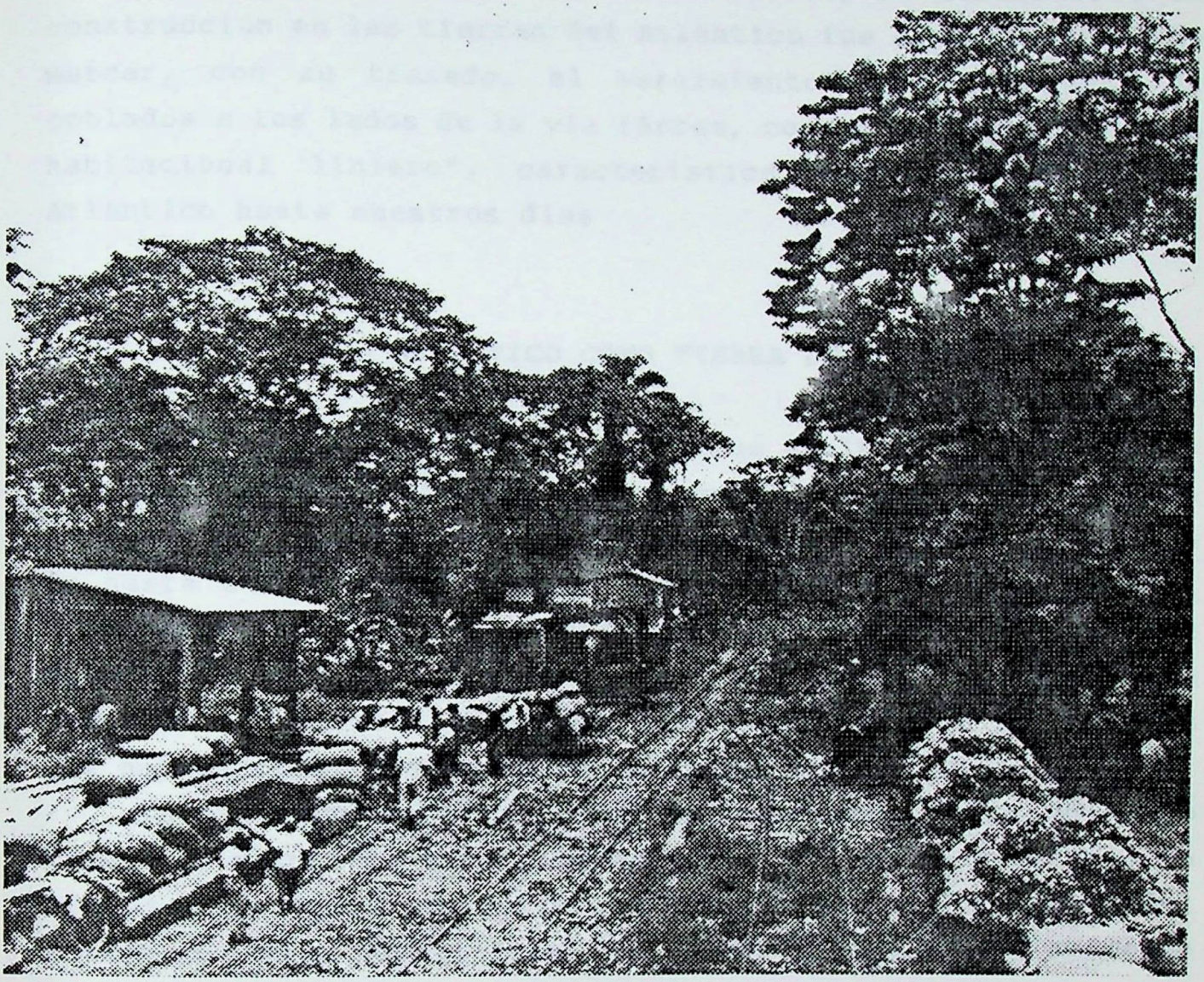


FOTO 18. El trazado del ferrocarril en las calientes y húmedas tierras del Atlántico, propició el surgimiento de poblados cuya vida social gira en torno a la plataforma ferrovial y al eje de la vía. Es el llamado "patrón habitacional liniero". Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Además de la emergencia de un puerto, el ferrocarril en construcción en las tierras del Atlántico fue el responsable de marcar, con su trazado, el surgimiento de un conjunto de poblados a los lados de la vía férrea, conocido como el "patrón habitacional liniero", característico en las tierras del Atlántico hasta nuestros días

3.3.- EL ATLANTICO COMO TIERRA DE EXCEPCION

La construcción del ferrocarril es exaltada en las esferas oficiales y civiles de la época, como un importante apoyo a la integración nacional. Ahora bien, cabe plantear el interrogante de hasta dónde el ferrocarril logra efectivamente esta meta. Más específicamente, la construcción de la identidad nacional propiciada por el ferrocarril, ¿va acompañada de una clara vocación de control hegemónico sobre los "nuevos" territorios que habilitaría la obra en el Atlántico?

La posición del Estado costarricense, se torna un tanto difusa al respecto. Así, aunque en el discurso se evidencia un afán por colonizar y "civilizar" los "nuevos" espacios del Atlántico que habilitaría el ferrocarril, las acciones prácticas tendientes a este fin, parecen contradecirle. Por ejemplo, existen referencias de que ya en 1869, al calor de las expectativas creadas por el futuro ferrocarril, se estaban haciendo muchos denuncios de terrenos baldíos en el paraje denominado los llanos de "Santa Clara", una "zona que se extiende al Oriente de la Provincia de Cartago hasta el mar Atlántico"... " en puntos que casi son desconocidos á los mismos denunciantes, puesto que aún carece de nombre fijo sus localidades"[37]. El mismo documento señala que dos años más tarde, el presidente ordena la suspensión en la adjudicación de

---

[37] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:225, f.1, 1871.

tierras baldías en este lugar.

Igual suerte de desaprobación oficial tiene la iniciativa presentada en abril de 1872, por Enrique Meiggs, J.P.Sullivan (norteamericanos), Hulble & Grytzell, Guillermo Nanne (alemanes) y Eusebio Figueroa (costarricense), para fundar la Compañia de Talamanca. En esa oportunidad, se solicita al Estado concesiones de tierra -una caballería por cada colono europeo que lograsen asentar-, así como el control de las riquezas naturales y minerales de Talamanca.[38] Esta iniciativa, evidencia el claro interés de los empresarios ligados al ferrocarril, por controlar el territorio que éste habilitaría. Tal vez la expresión más directa del interés extranjero en el Atlántico, se resuma en el estudio geológico, topográfico y de historia natural de Talamanca, que Enrique Meiggs Keith le asignara a William M. Gabb, y en el que explícitamente se le señala que "todos sus trabajos científicos tendrán aplicación práctica inmediatamente"[39]. Irónicamente, los costos de la exploración corren a cargo de la Compañia de Ferrocarril de Costa Rica y por tanto, son financiados a través del Tesoro Público.

Parece claro que el Estado costarricense se encuentra interesado en mantener el control de estos territorios. Según Ferrero, esto obedece a las disputas territoriales por las tierras del Atlántico entre Costa Rica y Nueva Granada, que se remontan a 1837 y se intensifican en 1870. La declaratoria de Limón como Comarca, el 6 de junio de 1870, se inscribe en este espíritu[40].

A la altura de 1875, las palabras del General Presidente

---

[38] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1139, s.f., FECHA: 8 abril 1872.

[39] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:378, f.1-2, FECHA: 29 octubre 1872. Los resultados de la exploración de Gabb, así como una extensa presentación a cargo de Luis Ferrero, pueden consultarse en el libro GABB, William More Talamanca; el espacio y los hombres. San José: EUNED, 1981.

[40] Ferrero, Luis, en GABB, W.. Op. cit., pp.19-20.

Tomás Guardia, son asimismo elocuentes a este respecto:

> "la obra á que me contraigo es fecunda en resultados inmensos. La poblacion de la República, concentrada en la extension de fértil terreno que empieza en la altura del Aguacate y termina en Turrialba, donde la naturaleza nos ha concedido una primavera eterna: la poblacion ha crecido en un área que parecia marcar el hasta aquí de las tierras explotables con óptimo provecho. Felizmente, los que tal creíamos íbamos equivocados. Vengo de contemplar yo mismo, más allá de las alturas de estos valles, los vastos y fertilísimos terrenos que se extienden hasta nuestras costas atlánticas, y cuyo espectáculo no puede menos de suscitar, en el alma de todos los costarricenses, el consolador sentimiento que produce la seguridad de que nuestra patria, dentro de poco, será una Nacion próspera y grande... Con razon Costa Rica adquirió ese nombre por las producciones de su suelo, en las Costas del mar Caribe"41.

---

41 ANCR SERIE:Fomento, NUMERO DOC:426, f.2, FECHA: 24 set 1875 INFORME DE TOMAS GUARDIA SOBRE SU VISITA A LIMON Y LOS TRABAJOS DEL FERROCARRIL.



FOTO 19. Casona de Puerto Limón decorada con motivo de una recepción ofrecida al General don Tomás Guardia, en una de sus visitas al Puerto. La fecha que se exhibe en el letrero, 27 de abril de 1870, corresponde a la del golpe de Estado que posibilitó el ascenso de Guardia a la Presidencia de la República. La fecha se exalta también por cuanto es a partir de ese momento en que, a merced del impulso que éste da al proyecto ferrovial, se hace posible el surgimiento del Puerto y de la Comarca de Limón. Fecha aproximada: 1870 a 1882.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

Existe, pues, un marcado interés -que emana de las esferas oficiales y se proclama como "nacional"- por extender la hegemonía sobre los territorios de "más allá" y por aprovechar los nuevos recursos habilitados por el ferrocarril. Complementariamente, también prevalece la idea de "abrir" el Atlántico como algo necesario, aunque en la práctica se reconoce que sobrepasa los límites de lo nacionalmente posible -o de lo políticamente deseable-. De hecho, no solo la colonización, sino principalmente, los trabajos del ferrocarril, disputarían la mano de obra disponible en el centro del país.

En el siguiente párrrafo, se plantea la solución vislumbrada a la paradoja:

> "Desea tambien el Gobierno que se fije la atencion sobre la circunstancias de importar obreros estranjeros que, dando mas garantias de inteligencia y conocimientos, multipliquen nuestros brazos sin quitarnos aquellos tan necesarios al fomento de nuestra agricultura"42

En su afán porque el proyecto del ferrocarril no entre en contradicción con los intereses cafetaleros, el régimen de Guardia va paulatinamente cediendo terreno en el control del Atlántico, hasta convertirlo en "territorio de excepción". Al decir de un documento oficial, se reconoce que:

> "El estado ecepcional en que se ha encontrado i aun se encuentra el Puerto del Limon, lejos de la accion pronta i eficaz del Gobierno, i con elementos heterojéneos que podian producir conflictos de alguna gravedad... El Gobierno está en la obligación de protejer las personas i los intereses de los que vengan á poblar aquella importante ciudad de la República, i de dar seguridad de órden para la mejor marcha de los trabajos del ferro carril."43

---

42 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:4515, f.113, FECHA: 13 febrero 1871.

43 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:60, f.14-15, FECHA: 5 mayo 1873.



FOTO 20. Vista de una de las calles principales del puerto de Limón. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

No obstante, la extensión de la "seguridad nacional" no llega a concretarse más que en el destacamento de una pequeña tropa que a lo sumo alcanzó en sus mejores momentos, los 25 soldados. Este estado de cosas, permite que la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, saque partido del "vacío nacional" en el Atlántico.

Así, la empresa constructora interviene marcando la pauta en nombramientos de puestos oficiales y hasta en la administración de la Justicia. Por ejemplo, en carta del Ing. Guillermo Nanne, director de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica al Ministro de Justicia, denuncia abuso de autoridad por parte del Juez Unico de Limón, para con sus empleados. Según sus términos:

> "Esta Dirección comprende muy bien el celo inflexible de un Juez cuando se trata de una sociedad como la del interior de la República; pero poner en práctica leyes tan excesivamente represivas sobre individuos que han sido traidos á aquellas costas por la Empresa del F.C.con la mira de utilizar sus fuerzas en la ejecución de la obra que tiene á su cargo, no omitiendo gastos y venciendo mil dificultades, es inconcebible... La Dirección del F.C. no pide que se suprima la autoridad judicial en la Comarca del Limon; pero sí que se modere el tratamiento que se da á los hombres con quienes cuenta para dar cima al compromiso que tiene contraido con la Nación. U.D. sabe muy bien que las costumbres de los negros isleños son enteramente diferentes á las de los habitantes del interior de Costa Rica; de consiguiente la acción de las autoridades contra aquellos debe ser excepcional, siquiera mientras se concluye la obra del F.C.. Mas tarde, naturalmente, los que quieran avecindarse en la Comarca del Limon quedaran sometidos á las leyes generales de la República."[44]

Otra consecuencia de la hegemonía territorial que se construye en el Atlántico, está sugerida en el texto anterior. Se trata de la exaltación simultánea de una imágen del

---

[44] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f. 12-13, FECHA:2 jun 1873.

Atlántico como lo diferente, lo contrastante a la vida nacional[45].

Curiosamente, la condición del Atlántico como excepción, vale decir, como tierra con pobladores diferentes, de lenguas y costumbres "extrañas", con leyes y actividades económicas distintas, es invocada como una necesidad derivada del interés "nacional" del proyecto del ferrocarril.

Precisamente por lo anterior, podemos afirmar que es la metamorfosis y deterioro del proyecto nacional de control sobre el Ferrocarril al Atlántico, lo que impulsa la emergencia de una región, construida a partir de la exaltación de la "otredad" cultural, la pobreza de las mayorías, la débil presencia del Estado nacional y la prevalencia indiscutible de inversiones e intereses de extranjeros que lucran con el control de sus principales recursos. Las actividades bananeras trasnacionales posteriores, solamente reafirmarán una lógica socioeconómica, cultural y política innaugurada por el proyecto ferrovial en estas tierras.

Además, al nivel de la construcción de los perfiles de identidad regional, cabe finalmente destacar que éstos son trazados en lo fundamental a partir de referentes aportados por la Compañía del Ferrocarril. Una ilustración al respecto puede evidenciarse en la designación de topónimos en las tierras surcadas por el camino de hierro[46].

De manera más ilustrativa, podemos señalar que es esta Compañía quien va más allá, propiciando referentes de integración regional-nacional: las primeras locomotoras que

---

[45] Steven Palmer menciona la estrategia presentada por Eusebio Figueroa al General Guardia en 1876, para desarrollar las tierras del Atlántico a través del poblamiento con extranjeros y con aquellos nacionales que escapan a la norma: vagos, criminales, huérfanos y enfermos mentales. Así, para este autor, el Atlántico se convertiría en un espacio para la completa "otredad". PALMER, S.. Op. cit., pp.126,129.

[46] Una nota del ingeniero de campo a su jefe, señala que hacen lo posible por dar denominación a los lugares que se encuentran al paso de la construcción de la vía. ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC.:1634, f.23, FECHA: 10 octubre 1872.

recorren triunfantes la vía férrea recién construida en el Valle Central, fueron bautizadas como Limón y Pacuare[47]. En este mismo espíritu, las primeras locomotoras que surcaron potentes las tierras bajas del Atlántico, llevaron los nombres de San José, Heredia y Cartago[48].

---

[47] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4494, f.55, FECHA: 17 enero 1873.

[48] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 231, f.4, FECHA: diciembre, 1872.

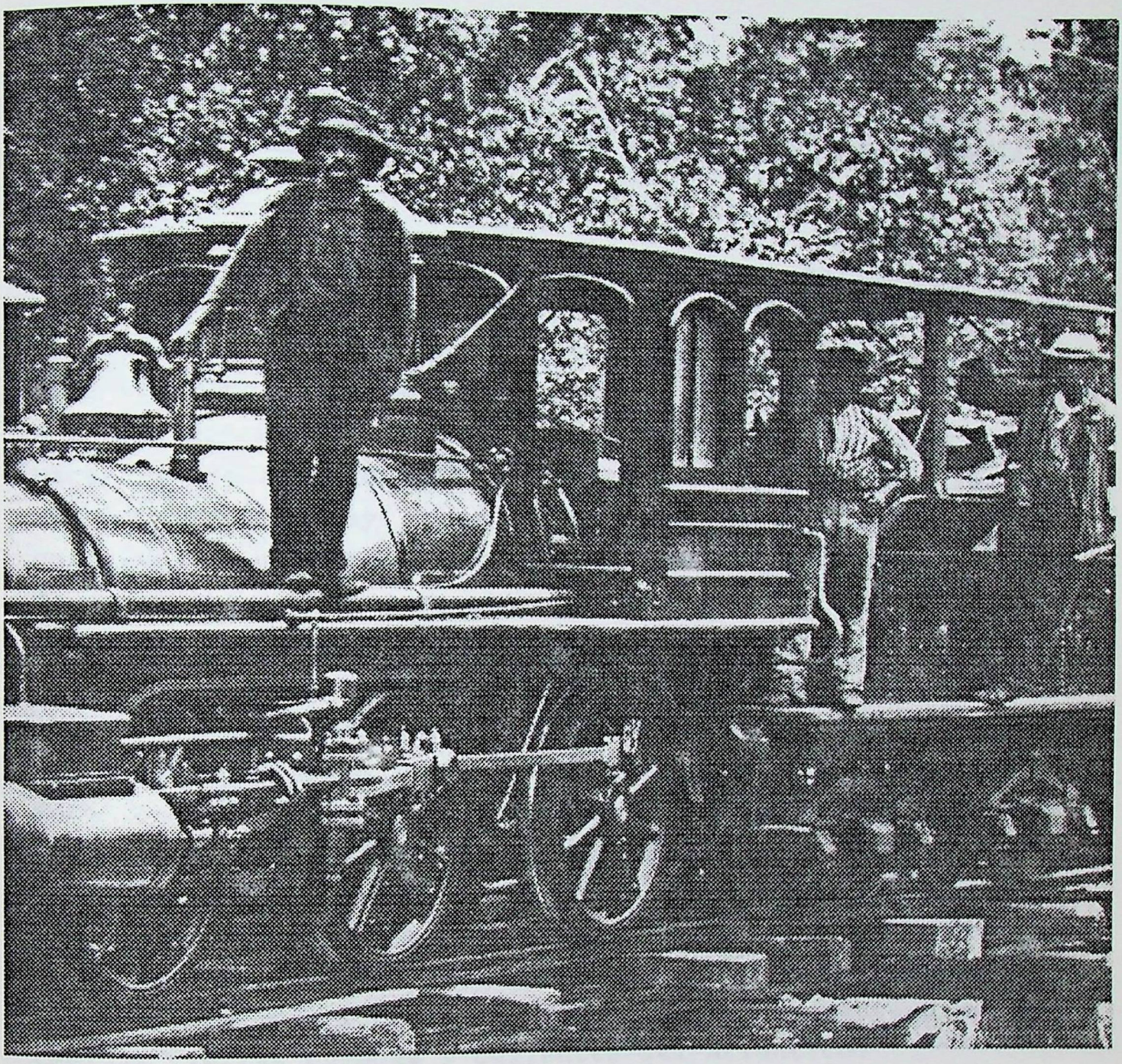


FOTO 21. Un tren constructor surca las vías recien enclavadas en tierras del Atlántico. Su nombre, Heredia, constituye un recordatorio del objetivo del ferrocarril, como vehículo de comunicación entre regiones y poblados del país. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

CAPITULO 4.

TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN A LA LINEA: LOS FLUJOS MIGRATORIOS LABORALES EN TORNO AL FERROCARRIL.

La construcción de la vía férrea y la posterior operación del ferrocarril, requirió del concurso de trabajadores en cantidades y calidades nunca antes experimentadas por ninguna otro proyecto en Costa Rica. Desde un inicio se hizo evidente que los hijos del país serían insuficientes en número para hacer frente a las demandas de la magna obra. Además, existía en ese momento muy pocos costarricenses que tuviesen los conocimentos necesarios para asumir labores más especializadas de ingeniería, administración y tráfico de trenes. Por ello, las condiciones estaban dadas para la inmigración.

Cada inmigrante llegó con su fardo y con sus sueños debajo del brazo; cada uno tenía en mente motivaciones particulares, que seguramente para la mayoría, incluían unos años de trabajo duro y la esperanza de retornar con una mejor situación económica a sus lugares de orígen.

Lo cierto es que llegaron muchos y muy diversos. Cierto es también que no pocos costarricenses se sumaron a los trabajos, ya sea en los tramos de vía que surcaron el Valle Central, ya emigrando de sus lugares, para enfrentar la aventura en las temidas tierras húmedas y calientes del Atlántico.

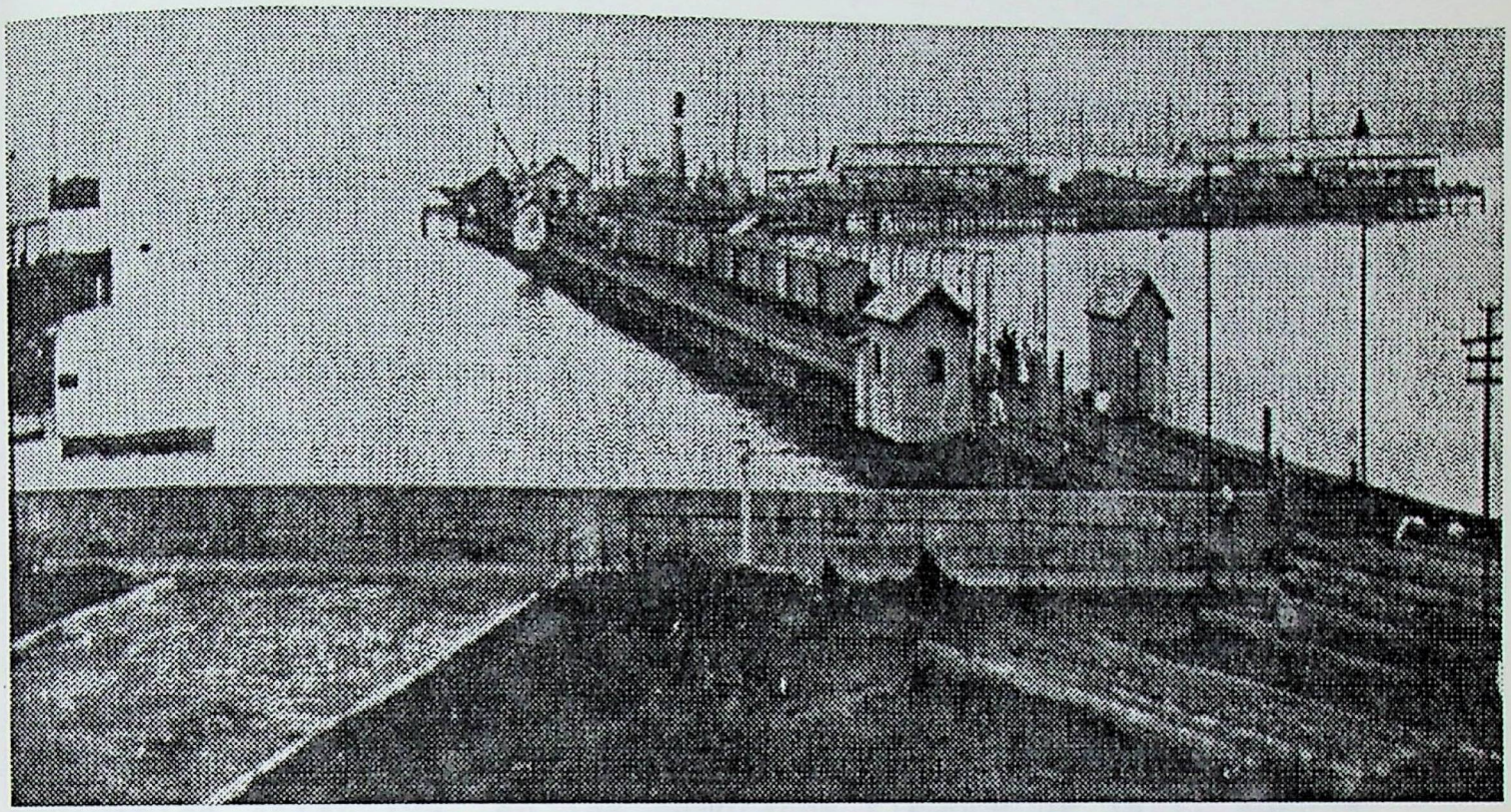




FOTO 22 (A y B). Muelle de Limón en 1903. Esta fue puerta principal de la inmigración al país, durante el último tercio del siglo XIX. Aledaño al muelle se encontraban los patios, los talleres y la Estación del Ferrocarril en Limón. Fecha: 1903.
FUENTE: Costa Rica Railway Co. Ltd. and Northern Railway Co., 1953.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

4.1.- LOS PRIMEROS TRABAJADORES: 1870-1873

Durante el primer período de construcción, correspondiente a la vigencia del contrato con el estadounidense Enrique Meiggs Keith, las evidencias apuntan a señalar una participación amplia de nacionales como peones, al menos en las divisiones III -Cartago-Angostura- y IV -Alajuela-Cartago-. Se sabe por ejemplo, que desde Cartago, el Agente del Ferrocarril reclutaba gente para ser enviada a trabajar en distintos puntos "tierra adentro", como Atirro y Turrialba[1]. En otra documentación de la empresa, se señala la presencia de 450 peones costarricenses trabajando en la III División, en mayo de 1873[2]. También trabajaron costarricenses en las obras de construcción de la I División Atlántica, en los tempranos tiempos de 1872, aunque allí la deserción fue grande a causa del paludismo que les asolaba[3].

Al contratar a costarricenses para trabajar "tierra adentro", la empresa utilizó el sistema de habilitaciones, consistente en el adelanto de una cantidad de dinero, equivalente aproximadamente a cuatro jornales, que era descontada del salario devengado durante el primer mes de labores; con ello el peón amparaba por un tiempo a la familia que dejaba atrás, mientras les enviaba nuevas remesas del salario devengado[4].

Precisamente, la sistematización del registro nominal de trabajadores habilitados para laborar en los campamentos de las Divisiones I, II y III, según el Libro-Diario de la Proveeduría

---

[1] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.36, FECHA: 28 oct 1872.

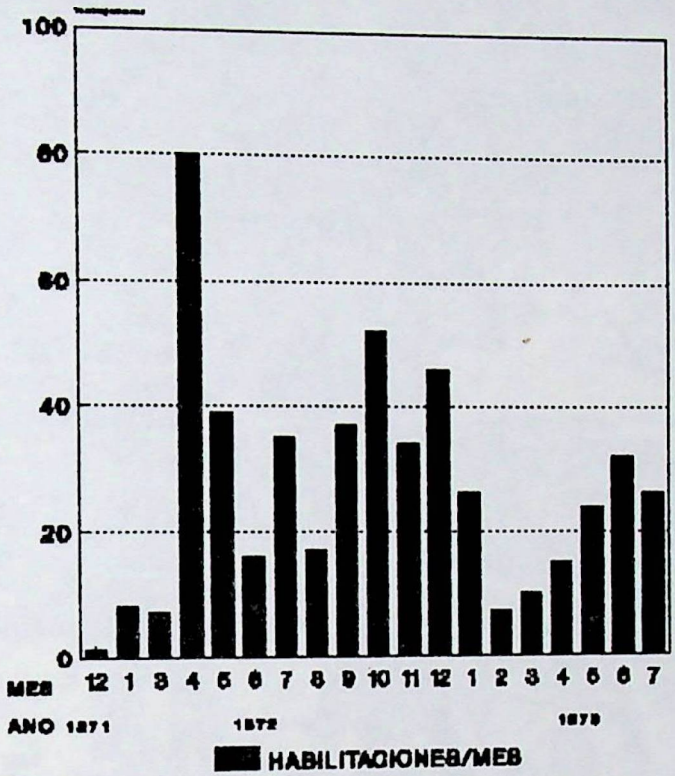
[2] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.303, FECHA: 28 mayo, 1873.

[3] Periódico *El Ferrocarril* NO13, 15 junio 1872, p.1.

[4] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1110, f.15, FECHA: 4 dic, 1879.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

GRAFICO 1 Habilitaciones de trabajadores llaneros costarricenses por mes, según años 1871, 1872, 1873.



ANCR, Fomento 1492, folio 84.

de Cartago[5], permite darnos una idea aproximada de los flujos de contratación de costarricenses -ver Gráfico 1-. Sin ser exhaustivo, este registro evidencia sin embargo la fluctuación de los costarricenses contratados, situación que puede explicarse por la intensidad de los trabajos de construcción de la vía. También resulta notorio la prevalencia de montos bajos en los adelantos o habilitaciones, lo que da cuenta de la incorporación de trabajadores no especializados y de un escaso interés empresarial por desarrollar su vinculación permanente al trabajo por la vía del endeudamiento.

---

[5] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1492, FECHA: dic 1871 a jun 1873. La tabulación de los trabajadores habilitados es nuestra.

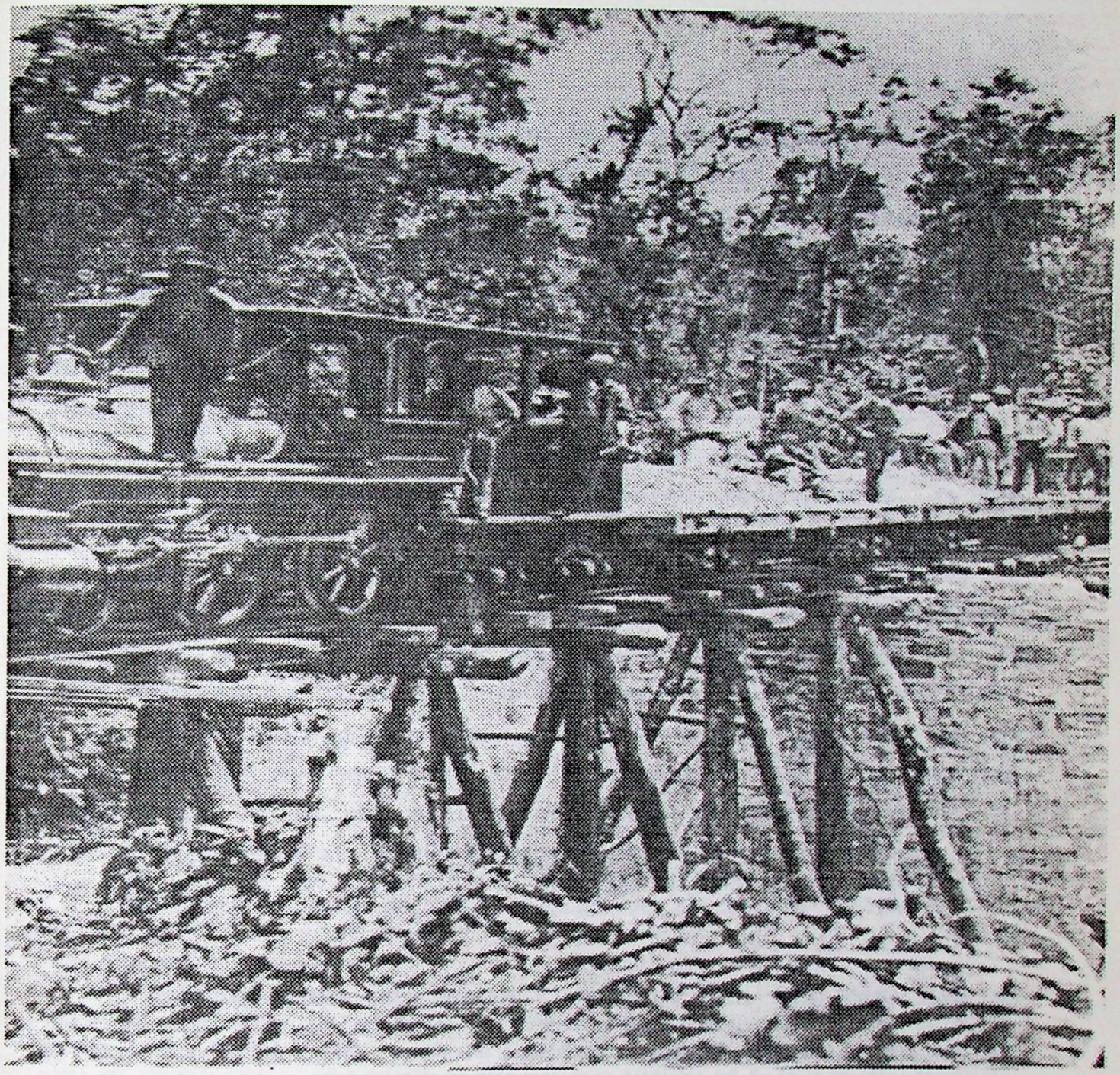


FOTO 23. Grupo heterogéneo de trabajadores en un tren constructor que se desplaza a través de un puente construido de forma provisional.

Nótese la división del trabajo y las diferencias en las vestimentas de los trabajadores, según la aparente pertenencia étnica. Obsérvese también el uso de un arma y reloj de bolsillo, por parte del ocupante de la locomotora que fuma una larga pipa. Todo ello evidencia su status superior dentro de la jerarquía ocupacional. Sin fecha.

FUENTE: Colección ANCR.

La práctica de eximir a los trabajadores costarricenses de la obligatoriedad del servicio militar[6], pudo incluso favorecer la participación de éstos durante los momentos de construcción del ferrocarril[7].

Además de costarricenses, participan de la construcción un conjunto de trabajadores extranjeros, tanto en la realización de trabajos especializados, como en las labores propias de la categoría de peones.

Desde antes de iniciarse la obra, se esperaba la afluencia de trabajadores extranjeros. Sin embargo, el gobierno, acorde al "darwinismo social" imperante en la época que presume la existencia de razas superiores e inferiores, se inclina por la inmigración selectiva. Cabe recordar que en 1850, el Gobierno costarricense creó la Junta Protectora de las Colonias, con el afán expreso de incentivar la inmigración de colonos europeos y que unos años más tarde, en 1862, aprobó con este mismo espíritu la Ley de Bases y Colonización, la cual además explicitaba en su artículo 1 inciso 3., lo siguiente:

> "No se permitirá la colonización de razas africanas y china; y en caso de que se considere necesario, se impedirá o limitará la introducción al país de individuos que pertenezcan a ellas"[8]

---

[6] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.1, FECHA: 29 nov 1872; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.56, FECHA: 9 dic 1872. En este último documento se señala que el artículo 11 del Contrato del Ferrocarril firmado entre la CFCR y el gobierno costarricense, se especifica que todo operario debe estar libre del servicio militar. Otra petición en este sentido es formulada por M. Keith en 1887, solicitando eximir de servicio militar a todos los trabajadores de la línea; véase ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 334, f.1, FECHA: 13 julio 1887.

[7] Los censos del Ejército de la República, permiten dar una idea de la magnitud de la fuerza laboral costarricense al momento de la construcción del ferrocarril. Según éstos, para 1873, el Ejército de Operaciones, que comprendía todos los ciudadanos de 18 a 30 años, sumaba 16.000 personas; el Ejército de Reserva, que agrupaba a hombres de 31 a 45 años, alcanzaba las 17.000 personas, mientras que la Guardia Nacional, compuesta por los soldados salidos de la Reserva hasta los 55 años, ascendía a 7.000 hombres. La diferencia entre la magnitud de los dos primeros grupos de edad, pudo deberse al empleo de población joven en las labores de construcción del ferrocarril. Véase al respecto, ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 60, f.9, FECHA: 5 mayo 1873.

[8] Ley de Bases y Colonización, nº24, 3 de noviembre de 1862, en: Gobierno de Costa Rica Colección de Leyes y Decretos. San José: Imprenta La Paz, 1872.

En consonancia con lo anterior, recién iniciados los trabajos del ferrocarril en octubre de 1871, el Presidente de la República solicita a Dn. Enrique Meiggs Keith, que procure el arribo de inmigrantes, de preferencia alemanes, belgas y suizos[9].

Efectivamente, durante los primeros años de construcción, llegan trabajadores de tierras europeas y norteamericanas a laborar en oficios especializados, como trabajos de albañilería, ingeniería, arquitectura, construcción de puentes y edificios, nivelación de terrenos, etc. Muchos de estos trabajos se realizaron bajo la modalidad de contratos directos con la CFCR. Así, encontramos maestros mecánicos, ingenieros y arquitectos alemanes y estadounidenses, como también albañiles italianos, españoles, austriacos y suizos[10].

También llegaron trabajadores irlandeses en calidad de peones para trabajar en los campamentos más allá del Valle Central. Se tiene registro de un grupo de 100 irlandeses que arribó a Puerto Limón el 5 de enero de 1873, procedentes de Nueva York[11]. Se sabe también que protagonizaron diversos conflictos con el Jefe del Campamento 5 en Fajardo y que en febrero de 1873, un gran número de ellos optó por huir hacia Cartago[12]. Reconocemos en este hecho, el primer movimiento laboral colectivo de que se tiene noticia en el país. Para abril de 1874, aún se reporta la presencia de irlandeses trabajando en la III División[13].

Incluso desde los inicios de los trabajos, los personeros

---

[9] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4515, f.157-9 FECHA: 5 oct 1871.

[10] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1610, s.f. FECHA: 1871-3.

[11] Periódico *El Ferrocarril* N042, 25 de enero de 1873, p.1.

[12] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.118, FECHA:5 feb 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1658, s.f., FECHA: 20 feb 1873.

[13] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 287, f.8 bis, FECHA: 8 abril 1874.

de la CFCR hicieron diversas gestiones para propiciar la inmigración de trabajadores de otras latitudes, como Nueva Orleans[14].

Para la Compañía del Ferrocarril, sin embargo, la nacionalidad no fue el principal criterio para la incorporación de trabajadores. En un comunicado del ingeniero en jefe de la III División a un ingeniero subalterno, se le señala claramente que

> "considere that we must employ all men who will work regardless of nationality, and those who will not work the sooner go to the better"15.

No obstante, es evidente que el empleo de trabajadores de algunas procedencias nacionales, reportó mayores beneficios en términos de lucro empresarial, que otros. Tal es el caso de la contratación de trabajadores chinos.

Desde 1855 se reportan las primeras inmigraciones de setenta y siete trabajadores chinos, que son traidos por dos finqueros al país, procedentes de Panamá, donde habían laborado en el ferrocarril interoceánico[16]. Se desconoce, sin embargo, el desempeño de los miembros de este grupo migratorio en la futura obra del ferrocarril costarricense.

La participación de trabajadores chinos para las obras del ferrocarril se empieza a perfilar con claridad desde abril de 1869, cuando el norteamericano Federico Alberding propone al gobierno costarricense la importación de braceros chinos, vía San Francisco, para trabajar en café y para participar en la

---

[14] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 49, f.2, FECHA: set 1869. Una inmigración de 700 trabajadores desde Nueva Orleans, es mencionada por STEWART, W Op. cit., p.49.

[15] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.118, FECHA: 5 feb 1873.

[16] León Azofeifa, Moisés "Chinese Inmigrants on the Atlantic Coast of Costa Rica: The Economic Adaptation of an Asian Minority in a Pluralistic Society". Doctoral Thesis, Tulane University, 1988, p.67. Esta primera inmigración china es mencionada también por J.L. Huesmann "The Chinese in Costa Rica, 1855-1897, en: The Historian. Vol.53, nº4, Summer 1991, p.715.

futura línea, destacando que las leyes de Costa Rica rechazan la colonización de la raza africana. En su ofrecimiento, opina que para trabajar a jornal solamente sirven los chinos, "muy superiores en fuerza, intelijencia, laboriosidad i moralidad á los llamados Coulis de la raza Malaya ó Hinduh", a la vez que resalta la numerosa participación de chinos en el Ferrocarril del Pacífico en California y en el Ferrocarril de Panamá[17].

Aunque el ofrecimiento de este contratista no prospera, la misma Compañía del Ferrocarril de Costa Rica hace gestiones en 1872, para el ingreso de 200 trabajadores chinos procedentes de California, a quienes se les solicita como requisito, el haber trabajado al menos dos años en el Ferrocarril del Norte[18]. No se tiene noticia sobre el éxito de esta gestión, aunque una nota periodística permite suponer su arribo:

> "De un momento á otro llegarán por vapor á Puntarenas doscientos hijos del Celeste Imperio que han sido contratados á mui alto precio en San Francisco de California para acelerar la marcha del ferrocarril entre Alajuela i San José"19

Sin embargo, puede señalarse con certeza el arribo de chinos a Costa Rica, antes de la conocida migración de 1873. En efecto, algunos trabajadores de esta nacionalidad llegaron al país durante 1872, en barcos procedentes de Belice y de la Costa Atlántica hondureña[20]. Incluso una nota periodística de julio de 1872, menciona que fueron contratados 200 chinos en Cieneguitas y Roatán, Honduras[21], donde es probable que

---

[17] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC: 141, f.1, FECHA: 24 abril 1869.

[18] Periódico *El Ferrocarril* Nº5, 20 de abril de 1872, p.1.

[19] Periódico *El Ferrocarril* Nº10, 25 de mayo de 1872, p.1.

[20] Periódico *El Ferrocarril* Nº22, 17 de agosto de 1872, p.1. En este caso, el parte menciona el caso de un chino que vino con disentería, procedente de Belice; también menciona a un filipino enfermo de tuberculosis.

[21] Periódico *El Ferrocarril* Nº19, 27 de julio de 1872, p.1.

participaran en la construcción del ferrocarril transoceánico en ese lugar.

La posibilidad de la inmigración desde China se empieza a concretar en 1872, cuando otro agente residente en Macao, Tanco Armero, contrata trabajadores en ese lugar. Cabe resaltar que esta persona fue la encargada de contratar chinos que trabajaron en el Ferrocarril de Panamá[22]. Aunque se sabe que Armero trabajó para el Gobierno de Costa Rica, desconocemos su vínculo con los empresarios Hubbe y Grytzell, quienes en definitiva organizaron en 1873, la importación de chinos hacia Costa Rica, en asocio con Enrique Meiggs Keith. La contratación de fuerza laboral china desde el puerto portugués de Macao, cercano a Hong Kong, permitía captar emigrantes pertenecientes a los estratos sociales más bajos, que llegaban hasta estos puertos buscando huir del clima de guerra, devastación y pobreza imperantes para ese entonces en el sur de China, producto tanto de las condiciones internas nacionales y regionales, como de las desastrosas consecuencias de la expansión comercial de Occidente. Por su parte, el fuerte sistema clánico patrilineal imperante en las aldeas rurales favorecieron el reclutamiento, la emigración y la mantención de los vínculos de los migrantes con sus lugares de origen[23].

Según lo reseñan diversos autores[24], los 653 trabajadores chinos que embarcan en Macao y desembarcan en Puntarenas por intermedio de los anteriores contratistas,

---

[22] Periódico *El Ferrocarril* Nº2, 23 de marzo de 1872, p.2.

[23] Para un análisis de contexto, consúltese a Evans, Harriet "Las migraciones chinas en su área de origen: causas del éxodo", en: Leander, Birgitta (Coord.) Europa, Asia y Africa en América Latina. Migraciones "libres" en los siglos XIX y XX y sus efectos culturales. México: Siglo XXI Eds. y UNESCO, 1989.

[24] CASEY, Jeffrey "El ferrocarril al Atlántico en Costa Rica 1871-1874". Op. cit., pp.320-327; FONSECA, Zayra Op. cit.; AGUILAR BULGARELLI, Oscar Op. cit., pp.11-13. Para un estudio detallado de la inmigración china a Costa Rica, refiérase especialmente al estudio de Z. FONSECA.

arriban a Cartago en febrero de 1873, para ser remitidos inmediatamente a los campamentos 3, 4 y 5, de la III División, vale decir, los más distantes de Cartago, hacia Angostura. Se sabe que para mayo de ese año trabajaban 400 de ellos en la mencionada División[25]. Además, otra documentación menciona una cuadrilla de 48 chinos que laboraron en las cercanías del río Virilla, en la IV División[26], aunque este grupo bien pudo ser parte de la primera migración, vía San Francisco.

Es probable que la inmigración de trabajadores chinos no cesara con este arribo, sino que el flujo migratorio se mantuviera constante a partir de pequeños arribos ilegales, provenientes de diferentes puntos del continente americano, adonde habrían arribado anteriormente. Aunque esta "migración hormiga" no se encuentra consignada en las fuentes escritas consultadas, M. León reporta relatos orales de chinos ancianos o sus descendientes, que afirman la extensión de esta práctica, lo que su vez corrobora al citar a otro autor, Sen-dou Chang, quien señala que durante el siglo XIX muchos de los inmigrantes chinos a América Central provenían de Cuba, Panamá y México, donde existían comunidades previamente establecidas. A estas proveniencias, León suma Jamaica y otras islas del Caribe, así como California[27].

Los trabajadores chinos del ferrocarril costarricense se desempeñan principalmente como peones en el movimiento de tierras y el manejo de explosivos. Además, hay reportes que mencionan a algunos de ellos realizando trabajos como cocineros, sirvientes, carpinteros y mecánicos[28].

---

[25] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1634, f.303, FECHA: 28 mayo 1873.

[26] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4494, f.66, FECHA: 15 marzo 1873.

[27] León Azofeifa, Moisés Op. cit., pp.36-8, 78-80 y 103.

[28] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1531, f.114-115, FECHA: dic 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f. 295, FECHA: 15 MAYO 1873.

La necesidad de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica por contar con un número adecuado de trabajadores, les lleva incluso a interesarse por la contratación de trabajadores africanos. En efecto, se realiza un contrato con un empresario portugués para el traslado al país de 300 a 500 hombres fuertes y robustos desde las islas de Cabo Verde[29]. Esta inmigración finalmente no se realizó porque, como lo aclara el capitán del buque Mondego, Francisco Díaz Perez Almeida, agente de la Compañía de Ferrocarril de Costa Rica, su cometido de reclutar trabajadores en estas islas, chocó con el celo del Gobernador de la Provincia de Cabo Verde, que "pretende admitir o hace admitir en el senso comun la posibilidad que se pueda traficar en esclavitud". Aunque el capitán aclaró que la contratación de operarios era una comisión lícita y legal y aportó a las autoridades, entre otros documentos, una copia del contrato de trabajo con que se pretendía reclutar a los isleños, el permiso no fue girado[30].

Mejor suerte tuvo la inmigración de trabajadores de la Cuenca del Caribe. Desde abril de 1872, ya se da cuenta de la presencia de trabajadores procedentes de Belice y de Cartagena, en número que se considera suficiente para llevar adelante los trabajos en el Atlántico[31]. Para ese año, el vapor John G. Meiggs, perteneciente a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y otros navíos contratados por la empresa, se desplazaban no solo a esos puntos, sino también a Nueva Orleans, Livingston, Omoa, Cieneguita, Roatán, Trujillo, Colón, Surinam, Aruba, Curazao, Saint Thomas y Kingston, en pos de la preciada

---

[29] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1610, s.f., 1872

[30] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 128, f.1-7, FECHA: 7 marzo 1873.

[31] Periódico *El Ferrocarril* Nº3, 6 de abril de 1872, p.1.

carga: hombres para la línea[32]. Estas incursiones, aunadas a los -seguramente- muy diversos arribos de caribeños por sus propios medios[33] a través de "migración hormiga", aportaron el resultado esperado por la empresa: una fuerza laboral de poco más de 1.000 extranjeros, a la altura de 1872[34].

De esta gama de procedencias, algunos trabajadores fueron especialmente valorados por la empresa por su buen rendimiento, especialmente los provenientes de las Antillas Holandesas y de Jamaica[35]. En el primer caso, el Superintendente Guillermo Nanne, les califica como "la mejor jente que tenemos en la línea".

Desde esas épocas tempranas, se destaca la presencia de jamaiquinos. Así por ejemplo, en un reporte de noviembre de 1872, se señala la contratación de 600 negros provenientes del interior de Jamaica[36]. Por su parte, C. Melendez[37] sitúa en diciembre de ese año, el inicio del puente de comunicación entre Jamaica y Costa Rica, a la vez que establece un cuadro resúmen -por lo demás incompleto-, de las inmigraciones desde y las emigraciones hacia Jamaica, basado en información proveniente del movimiento de barcos reportados, entre esa isla

---

[32] Periódico *El Ferrocarril* NQ5, 20 de abril de 1872, p.1; NQ10, 25 de mayo de 1872, p.1; NQ19, 27 de julio de 1872, p.1; NQ34, 16 de noviembre de 1872.

[33] La práctica del cabotaje a lo largo del Caribe continental, especialmente de la Costa Atlántica de Centroamérica y Colombia, así como entre éste y las islas del Caribe, no era de ninguna manera extraña a la tradición cultural de estas poblaciones afrocaribeñas, familiarizadas con el mar y la actividad pesquera de tortuga, langosta y otros recursos marinos con patrones migratorios a lo largo de la costa. Para una referencia más amplia de estas prácticas, refiérase a Palmer, Paula "Wa'apin man" La historia de la costa talamanqueña de Costa Rica, según sus protagonistas. San José: Instituto del Libro, 1986, especialmente capítulos 1 y 2.

[34] Periódico *El Ferrocarril* NQ13, 15 de junio de 1872, p.1.

[35] Periódico *El Ferrocarril* NQ34, 16 de noviembre de 1872, p.1 y *Gaceta Oficial* 11 de abril de 1874, p.3.

[36] Periódico *El Ferrocarril* NQ34, 16 de noviembre de 1872.

[37] MELENDEZ, C.. Op. cit., pp.71-2.

y Puerto Limón. A partir de 1873, se intensifica el arribo de jamaiquinos[38], el cual se mantiene desde este momento, como el grupo inmigrante mayoritario en las tierras del Atlántico.

Por otra parte, una nota periodística de julio de 1872, señala que se espera el arribo a Puerto Limón, de 500 peones procedentes de Cieneguitas y Roatán, Honduras -entre los que se cuentan los 200 chinos ya mencionados anteriormente-, así como de 400 trabajadores de Curazao, contratados por el capitán H. Robinson[39]. Otro reporte emitido unos meses después, en enero de 1873, indica la presencia de trabajadores de Curazao residiendo en Turrialba y en Tres Ríos, de quienes se sabe que participaron de trabajos de albañilería en puentes[40]. Según Casey, estos 65 hombres fueron aparentemente el único grupo de negros que trabajó en la III y IV Divisiones. Sin embargo, ante problemas con el encargado de su campamento, que se rehusó a trabajar con ellos y con los otros trabajadores "que no los aceptaron bien"[41], el grupo es destacado en Limón a partir de setiembre de ese año.

Precisamente, son principalmente las manos negras de hombres del Caribe, quienes construyen las primeras millas de línea férrea en las inhóspitas tierras bajas del Atlántico. Según un informe fechado en diciembre de 1872, a poco más de un año de haberse iniciado los trabajos en la I División Limón-Río Pacuare, se menciona la presencia de alrededor de 835 empleados, entre peones y operarios de otros oficios[42]. Como aclara otro documento de julio de 1873, casi todos los 520

---

[38] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.76 y 80, FECHA: 20 y 21 ago 1873.

[39] Periódico *El Ferrocarril* N°19, 27 de julio de 1872, p.1.

[40] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1658, s.f., FECHA: 28 ago 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4494, f.57 Y 72, FECHA: 25 ene y 19 abril 1873.

[41] CASEY, J.. Op. cit., p.314.

[42] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 231, f.1, FECHA: dic 1872.

peones de esta División, son jamaiquinos[43].

A partir de 1873, la presencia mayoritaria de jamaiquinos, respecto de otras personas provenientes de la Cuenca del Caribe, posibilitó que sus referentes culturales cimentaran la matriz cultural básica de la población negra en el Atlántico costarricense, la que se nutrió también con los aportes de las otras tradiciones caribeñas insulares y continentales y de las restantes culturas presentes en este espacio.

4.2.- LOS TRABAJADORES DE LA CRISIS: 1874-1879

Cuando entra en crisis la construcción del ferrocarril por el agotamiento en las remesas financieras y el contratista Meiggs Keith abandona el contrato, la situación de los trabajadores se hace especialmente difícil. Más aún para aquellos que se encontraban atados a los destinos de la empresa, como en el caso de los chinos que laboraban en la vía férrea y cuyos contratos de trabajo pertenecían formalmente al Gobierno de Costa Rica, aunque de hecho eran administrados por la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica.

Aunque los chinos llegaron para trabajar para la empresa del ferrocarril, fue evidente la intención de los personeros de ésta por lucrar con el traslado de sus contratos de trabajo a particulares. En efecto, a escasos dos meses de su arribo, ya se mencionan los primeros traslados de contratos de chinos a personas interesadas en contar con sus servicios como sirvientes, cocineros o peones de fincas; incluso la empresa

---

[43] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 267, f.2-3, FECHA: 26 jul 1873.

traslada algunos para laborar en las Minas del Aguacate explotadas por los mismos contratistas extranjeros del ferrocarril[44].

Los precios de los contratos -léase el precio de los chinos-se calculaba por el tiempo restante para concluir el compromiso de trabajo de ocho años y por las cualidades personales del sujeto transado. Así, se sabe que durante 1873 y 1874, los precios de venta de contratos de chinos oscilaban entre 350 y los 400 pesos, aunque algunos se dan hasta en 200 pesos. Por ejemplo, los chinos Nº 290 y 582, así como los coolies Nº 35 y 326, fueron vendidos en 400 pesos cada uno, mientras que los chinos Nº 53 y 164, fueron cambiados a un comerciante de Cartago, por 32.300 tejas para techar la Estación del Ferrocarril en esa localidad[45]. El carácter comercial de las transacciones con chinos, también se refleja en el hecho de que, dentro de las cuentas de gastos o egresos del ferrocarril, se contabiliza el precio de los contratos de los chinos muertos. Otra evidencia del lucro con estas personas, se da en los procedimientos de escogencia de los chinos "vendidos": un chino escogido por el cliente, tenía un precio mayor que otro seleccionado por la empresa. Las instrucciones de un superior a un jefe de campamento, respecto de la entrega de 10 chinos a un particular, son elocuentes:

> "Ud. sabe cuales hombres Ud. debe entregar: medianamente buenos, medianamente viejos"46.

La empresa se apresuró a colocar contratos de trabajo cuando las relaciones laborales con los chinos se tornaron especialmente tensas; incluso en junio de 1873, se resuelve

---

[44] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.25, 40 y 71, FECHAS: 14 mayo, 17 abril y 13 agosto 1873.

[45] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 462, s.f., FECHA: feb 1873 a ago 1874; y SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1611, s.f., FECHA: 13 feb 1874.

[46] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.66, FECHA: 17 ago 1873.

reducir el número de éstos y ceder a particulares sus contratos "al precio más bajo que la compañía pueda y aún más bajo"[47]. Dicha situación se intensifica especialmente después de la revuelta de trabajadores chinos, en enero de 1874.

Además de enfrentar condiciones laborales muy adversas, los trabajadores chinos, debieron también desenvolverse en una sociedad altamente prejuiciada en su contra. Un ejemplo de esta forma de pensar, se resume en las siguientes palabras que pronunciara el Ministro de Hacienda y Comercio, ante el Congreso Constitucional:

> "Los chinos, en lo general los que vienen como concertados, tienen vicios de educacion altamente perjudiciales á nuestras costumbres; al mismo tiempo que tienen males de organizacion ó de raza mas perjudiciales aun á la salubridad pública. En lo general son jugadores y ladrones; insubordinados, crueles y vengativos, cuando se consideran en mayor número y mas fuertes; el abuso del opio y la decidida inclinacion al suicidio contribuyen á que desprecien la vida haciéndolos peligrosos principalmente para el servicio doméstico. Por lo que á los defectos orgánicos, la experiencia ha demostrado que la raza china inmigrante, tiene en sí misma un principio ó gérmen de una de las enfermedades que mas daño han causado y causan á la humanidad y que parece que se desarrolla de una manera mortal con la union con nuestra raza.
> Por estos motivos el Gobierno no permite mas inmigracion china, y trata hoy de traspasar los contratos de los que existen en servicio del ferro-carril. Apesar de que estos, como peones de trabajo, son los mejores, esta convencido que son inferiores y cuestan mas caro que los trabajadores del pais"48

En efecto, cuando el Gobierno se hace cargo de la coordinación general de los trabajos de construcción de la vía a raíz de la salida de Meiggs Keith, se intensifica el traslado de contratos de chinos a particulares, a precios devaluados que van de los 250 hasta los 56 pesos. El razonamiento que esgrime el Secretario de Estado para justificar la concesión de los últimos sesenta contratos a un particular, es el de que resulta

---

[47] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.316, FECHA: 13 jun 1873.

[48] *Gaceta Oficial* Nº25, 19 de junio de 1875, p.3.

menos perjudicial venderles con pérdida, que seguirles manteniendo:

> "en su mayor parte eran completamente inútiles, por enfermedad y mutilaciones, eran una carga demasiado gravosa para el Erario...el Gobierno habría continuado con la obligacion de alimentarlos, vestirlos y pagarles el prest (sic) señalado hasta la terminacion del contrato de cada uno. El cesionario reemplazó al Gobierno en estos deberes, así como en el provecho de los pocos cuyo trabajo puede utilizar"49

Triste destino de este grupo de hombres de lejanas tierras. Sin embargo, pese a su adversa experiencia en los trabajos del ferrocarril, algunos chinos -aparentemente libres de control patronal-, además de otros coolíes o hindúes, se cuentan entre los hombres que se presentan en Cartago, buscando enrolarse como peones para trabajar en la División Atlántica del ferrocarril, en 1878[50].

Entre los años 1875 y 1879, la situación de la construcción de la vía se tornó especialmente crítica por el déficit financiero, como se señaló anteriormente al mencionar que el Gobierno costarricense asumió la coordinación de los mismos.

Al respecto de la crisis finaciera del ferrocarril, las palabras del Agente del Ferrocarril en Limón son elocuentes al señalar en diciembre de 1876, que:

> "Desde principio de Julio no habemos recibido plata aqui, son seis meses; no obstante debemos procurar á los obreros lo que necesitan de víveres, ropa, vestidos, alquiler de casa, etc.: todo esto con cheques, ordenes, cuentas, letras, giros, etc. Este sistema es muy perjudicial á los obreros pero es inevitable"51

---

[49] *Gaceta Oficial* NO24, 16 de junio de 1875, p.3

[50] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1394, s.f., FECHA: 30 abril 1878.

[51] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 459, f.23, FECHA: 31 dic 1876.

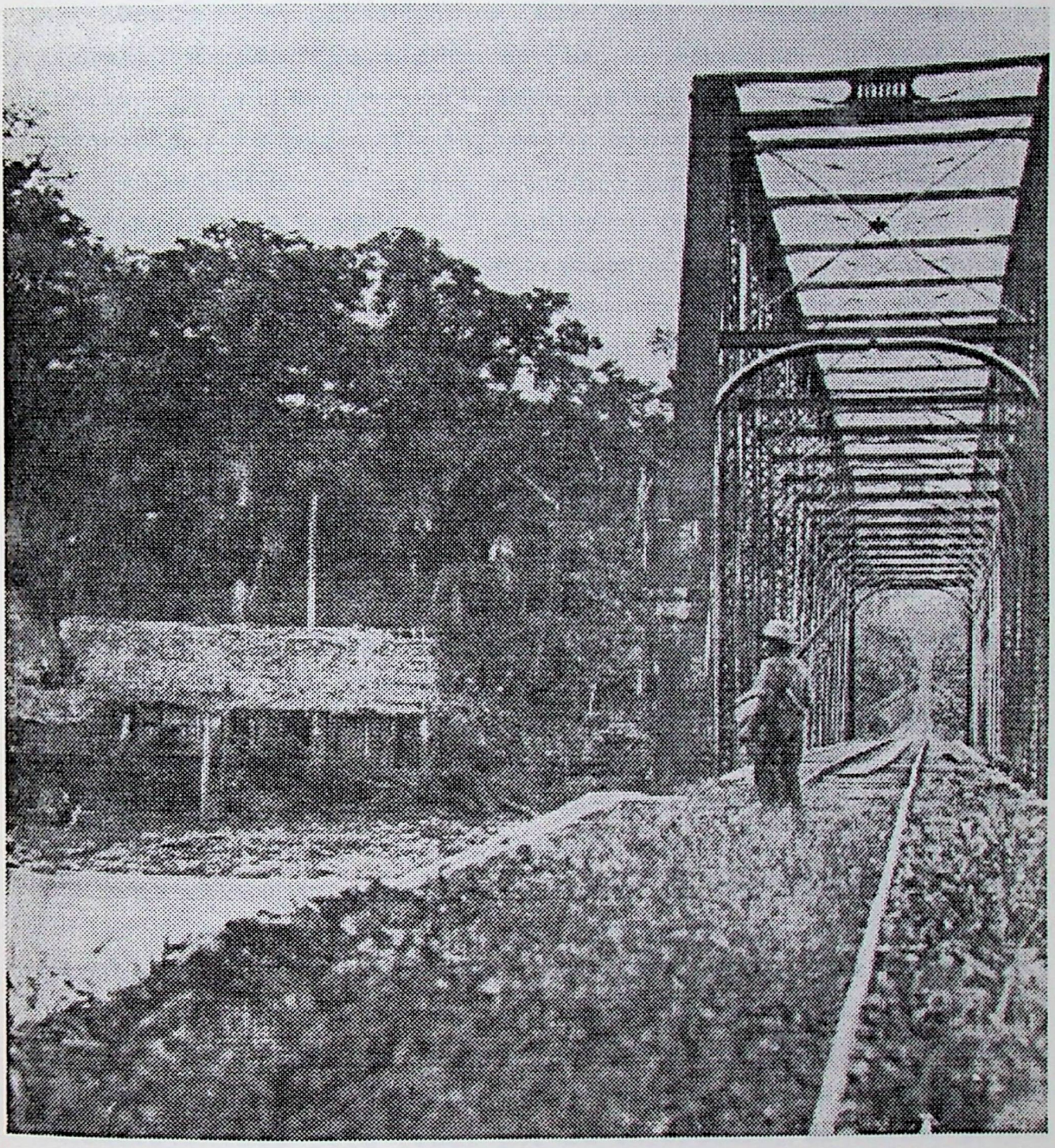


FOTO 24. Campmento abandonado a orillas de la vía. Además de los progresos en la construcción de la línea, que ameritaba el traslado de los campamentos cada vez hacia las nuevas obras, también los vaivenes financieros de la obra influyeron en el despoblamiento de los asentamientos lineros. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE

Desde la perspectiva del peón "liniero" y aún del trabajador especializado en la construcción y tráfico de trenes, la situación era poco atractiva: el trabajo no era constante y la paga era incierta, además de que los campamentos que albergaban a los peones, desaparecen o desmejoran notoriamente a cargo del Gobierno costarricense. Por ende, muchos de los trabajadores extranjeros que participaron durante la primera etapa, optan por abandonar el país hacia diferentes puntos del Caribe. De ahí que por ese entonces, se acentúa notoriamente la carencia de trabajadores dispuestos a laborar para el Gobierno costarricense o para los contratistas extranjeros que realizaban pequeños trabajos en algunos tramos de vía en las tierras bajas del Atlántico.

Además de los trabajadores costarricense que de manera voluntaria o por coacción, participan de los trabajos durante estos años, la fuerza laboral en estos momentos críticos de la construcción se compone también por algunos extranjeros llegados en años anteriores, así como por otros que arriban al Atlántico costarricense durante este período, bien por cuenta propia, bien atraidos por los contratos laborales ofrecidos por los agentes del Gobierno costarricense. Se sabe que por este medio se gestionó en 1878, el arribo de 400 a 500 trabajadores de las Islas Canarias, que en apariencia no se concretó[52]. A la altura de abril de 1879, la escasez de trabajadores era tan crónica, que el Gobierno comisiona al Inspector del Ferrocarril en Limón para que se embarque a Cartagena, Colombia, a fin de conseguir al menos 300 trabajadores, a la vez que concerta con un comisionista para traer por su intermedio, hasta 500 peones desde la Costa Atlántica de Honduras[53]. Para la búsqueda de

---

[52] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1309, f.105, FECHA: 27 julio 1879; s.f., FECHA: 22 dic 1878; NUMERO DOC: 1077, f.9, FECHA: 22 dic 1878 .

[53] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1006, f.17, FECHA: 30 marzo 1879; NUMERO DOC: 859, FECHA: 26 abril 1879.

trabajadores especializados, como mecánicos, ingenieros, herreros o maquinistas, igualmente se recurrió a la contratación directa en Londres o Nueva York[54].

Todas estas gestiones del Estado costarricense no logran, sin embargo, hacer arrancar con nuevos ímpetus los trabajos de construcción de la vía, porque la captación de recursos humanos no estuvo aparejada al crecimiento de los recursos materiales disponibles para la magna obra. Por ello, solo cuando las condiciones financieras cambian y la administración de la empresa es dejada en manos del contratista Minor C.Keith, la vorágine de hombres en torno al ferrocarril, se vuelve nuevamente a acelerar.

4.3.- LOS TRABAJADORES DE MINOR C. KEITH: 1879-1890.

Desde que Minor C. Keith inicia la administración de la I y II Divisiones Atlánticas del ferrocarril, en mayo de 1879, fomenta fuertemente la inmigración, especialmente desde las islas del Caribe. Ya para esa fecha, el contratista cuenta con un número aproximado a los 350 hombres y en los meses siguientes propicia el arribo de un número similar desde Jamaica, para lo cual acondiciona varios campamentos a lo largo de la línea entre Reventazón y Carrillo, para construir el tramo conocido como Línea Vieja. También incorpora 125 caribes de la Costa Atlántica de Honduras[55].

En un informe que Keith envía al General Presidente Guardia en febrero de 1880[56], detalla que trabaja con una fuerza laboral de 723 hombres, de los cuales 160 son

---

[54] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC:1077, f.12-13, FECHA: oct 1877- ene 1878; NUMERO DOC:858, s.f., FECHA: 13 julio 1879.

[55] *Gaceta Oficial* Nº33, 10 de diciembre de 1879, p.5. Presumiblemente se trata de un grupo de caribes negros o garífunas.

[56] *Gaceta Oficial* Nº608, 28 de febrero de 1880, p.1.

costarricenses "enganchados" en el interior, pero que aún le faltan alrededor de 500 hombres, por lo que desplazó agentes a Jamaica y a Cartagena, para contratar de 200 a 300 en cada uno de esos lugares. Curiosamente, descartó la posibilidad de traer gente de los Estados Unidos, por las estrictas leyes de ese país respecto del espacio de dormitorio a bordo de los buques que les transportarían.

Sin embargo, la posibilidad de contar con mano de obra en número suficiente para la construcción ferrovial en el Atlántico costarricense, se dificulta a partir de 1880, por los altos salarios ofrecidos por los concesionarios franceses que inician en esa fecha los trabajos del Canal de Panamá.

Concluidos los trabajos de la Línea Vieja en 1881, las cuadrillas de Keith laboran en algunos contratos menores, dándose una suerte de impasse en el ritmo de construcción de la vía, hasta 1886 cuando arrancan nuevamente los trabajos de la Línea Nueva. Durante este lapso, la opción para los afrocaribeños que trabajaron en la construcción de la línea fue, por una parte, el incorporarse a la producción bananera de Keith en las tierras del Atlántico, para lo cual, según Echeverri-Gent, poseían la experiencia agrícola y los conocimientos como estibadores en sus islas de origen[57]. Por otra parte, la alternativa fue la emigración, la cual fue especialmente acentuada durante esos años, teniendo como foco principal los trabajos del Canal de Panamá, donde se ofrecían mejores salarios[58].

Ante la necesidad de contar con brazos suficientes para

---

[57] Echeverri-Gent, Elisavinda "Forgotten Workers: British West Indians and the Early Days of the Banana Industry in Costa Rica and Honduras", en : Journal of Latin American Studies. Cambridge University Press, vol. 24, May 1992, p.281.

[58] Un ejemplo de esta situación se encuentra en un informe del Médico del Pueblo de Limón en 1883, que califica de "alarmante"la disminución de habitantes en el Puerto de Limón, por el gran número de emigrantes que salen en cada vapor que zarpa del Puerto. Véase ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC:4740, s.f., FECHA: 16 noviembre 1883.

construir el tramo entre Cartago y Reventazón, Minor Keith activa de nuevo el sistema de agentes contratistas para atraer nuevos trabajadores. En esta oportunidad, envía desde Londres, en setiembre de 1886, varios comisionados a Italia, las Islas Canarias y las Islas de Cabo Verde, con el propósito de enganchar hasta 2000 hombres. Los comisionados no tienen éxito, por competir con la inmigración desde esos lugares hacia el Río de la Plata, Argentina. Luego envía agentes para conseguir trabajadores negros en las Antillas y el sur de Estados Unidos -principalmente Louisiana-, llegando 1300, de los cuales la mayoría vuelven a salir con dirección a Colón, Panamá.

Por su parte, la incorporación de trabajadores costarricenses tampoco resulta tan ágil como el empresario deseara. En un diario de amplia circulación, en marzo de 1887, éste anuncia que requiere hasta mil peones para los trabajos de construcción de la vía, ofreciendo incentivos a aquellos capataces que lleven veinte o más peones y pagando un salario ligeramente mayor a aquellos peones que estén dispuestos a trabajar en el tramo más alejado del Valle Central, entre Santiago y Reventazón, o sea, de la mitad de la Línea Nueva hasta el punto extremo de entronque con la vía construida en las tierras del Atlántico[59]. Se sabe que hijos del país participaron de los trabajos, aunque no se cuenta con información relativa a cantidades o calidades de éstos. Sin embargo, su número no debió ser suficiente, por cuanto el contratista continuó buscando otras alternativas.

---

[59] *Gaceta Oficial* Nº74, 30 de marzo de 1887, p.331.

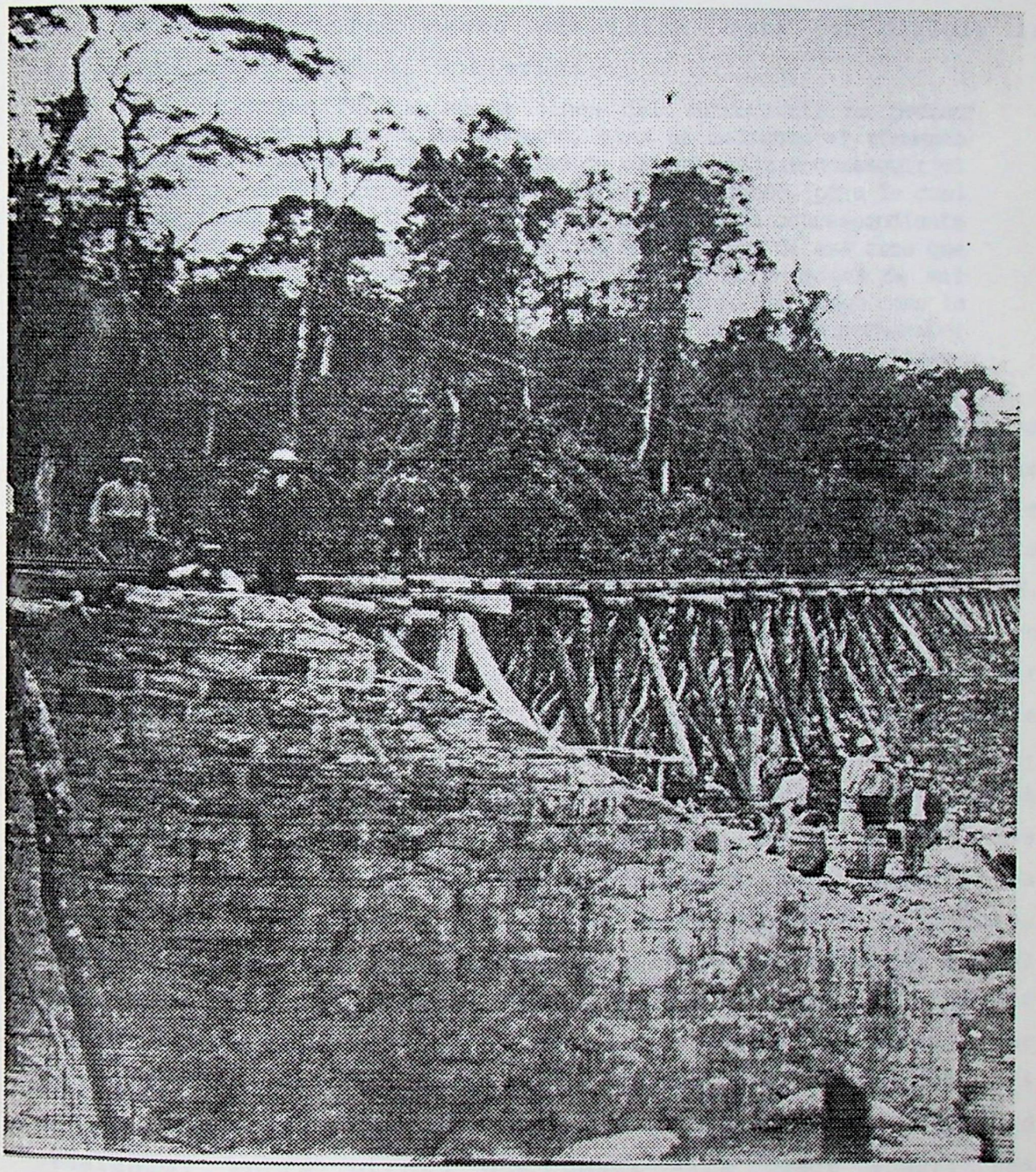


FOTO 25. Cuadrilla de trabajadores especializados en labores de albañilería, erigen las bases de uno de los múltiples puentes necesarios para tender la vía férrea. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

En efecto, unos meses más tarde, opta por dirigir la siguiente solicitud al Gobierno:

> "Los trabajos de la nueva línea del ferrocarril no podrán llevarse adelante en Reventazón, sino es mediante el elemento africano ó asiático y en el caso de no ser posible conseguir el primero, tendré necesidad de recurrir al segundo, para lo cual repetuosamente solicito al Supremo Gobierno la correspondiente autorización, siendo entendido que los hombres de esa raza que por mi medio lleguen al pais, su número no excederá de mil quinientos á dos mil, volverán á reembarcarse tan luego como la línea del ferrocarril llegue a Santiago, y que han de permanecer por todo ese tiempo, aislados en sus campamentos en la línea, sin ningun contacto con la gente de aquí."60

Tal vez por su claro acento segregacionista, esta nueva propuesta para la inmigración de chinos, fue avalada en las esferas oficiales, aunque limitando a un lapso máximo de dos años, su permanencia en el país. Sin embargo, al parecer esta contratación no fue fructífera, pues como lo reseña W. Stewart[61], fueron pocos los chinos que ingresan al país en esta oportunidad, seguramente provenientes de California. Por ende, la carencia de fuerza laboral para los trabajos de la línea, persistió.

Ello lleva a Keith a idear una nueva propuesta al Gobierno costarricense, esta vez para allegar otra fuerza laboral más atractiva para los cánones etnocéntricos prevalecientes en la época y de paso, salir favorecido económicamente. En efecto, dirige una nota al Secretario de Estado solicitando que el Erario Público se encargue de los gastos de transporte de 700 a 800 inmigrantes del norte de Italia que pretende contratar para los trabajos del ferrocarril. Dichos costos se elevan a 8 o 9 libras esterlinas por inmigrante. Justifica su solicitud señalando, entre otros, que Costa Rica puede seguir las exitosas huellas de la Argentina en materia de auxilio a la inmigración y que

---

[60] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 968, f.1-2, FECHA: 27 junio 1887.

[61] STEWART, W.. Op. cit., pp.77-8.

> "al dar el Estado su auxilio á la inmigración, no hará otra cosa que aplicar el mismo principio que lo guió á favorecer la introducción de animales selectos de ganado vacuno... Económicamente hablando, sin considerar á un hombre sinó como un Agente productor de riqueza, es claro que mayores beneficios redundarán en favor del país, con la venida de trabajadores, que con el mejoramiento de razas de ganado"62

Otra consideración gira en torno a los ingresos que percibirá el Fisco por los derechos de Aduana de los artículos importados con que se les supliría a estos trabajadores: sus ropas y la mayoría de su alimentación como macarrones, arroz, carnes conservadas y vino. Continúa su argumentación señalando que, en suma, la inmigración

> "aliviaría á la Clase Agricultora, la mayor fuerza de esta República; abarataría la producción de artículos de primera necesidad; mantendría la total producción del país en su nivel común, pues no se distraerían los brazos en las obras del ferro-carril; conservaría los jornales dentro de los límites racionales; y aseguraría á Costa Rica, para cuando se termine el ferro-carril, excelentes trabajadores europeos para toda clase de faenas del campo".63

La inmigración se concreta en los términos propuestos, moviendo a cruzar el Atlántico, principalmente a agricultores provenientes de Mantua y en especial, del pequeño poblado campesino de Ostiglia. El primer grupo de 756 peones italianos llega a Puerto Limón en diciembre de 1887[64] Otro grupo de 671 personas le seguiría cinco meses más tarde, para completar una inmigración de 1427 hombres. Bajo la dirección de caporales de su misma nacionalidad, estos trabajadores fueron destacados en distintos campamentos a lo largo de la Línea Nueva, donde eran asistidos por cocineros y leñateros también italianos.

---

[62] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1131, f.1-3, FECHA: 23 febrero 1888.

63 Ibid.

[64] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 7267, f.74, FECHA: 14 diciembre 1887. Al decir de otra fuente consultada por O. Aguilar B. (1989:32), este número fue de 762. Para estudios específicos sobre la inmigración italiana, refiérase a BARIATTI, Rita Op. cit. y a AGUILAR BULGARELLI, Oscar Op. cit.

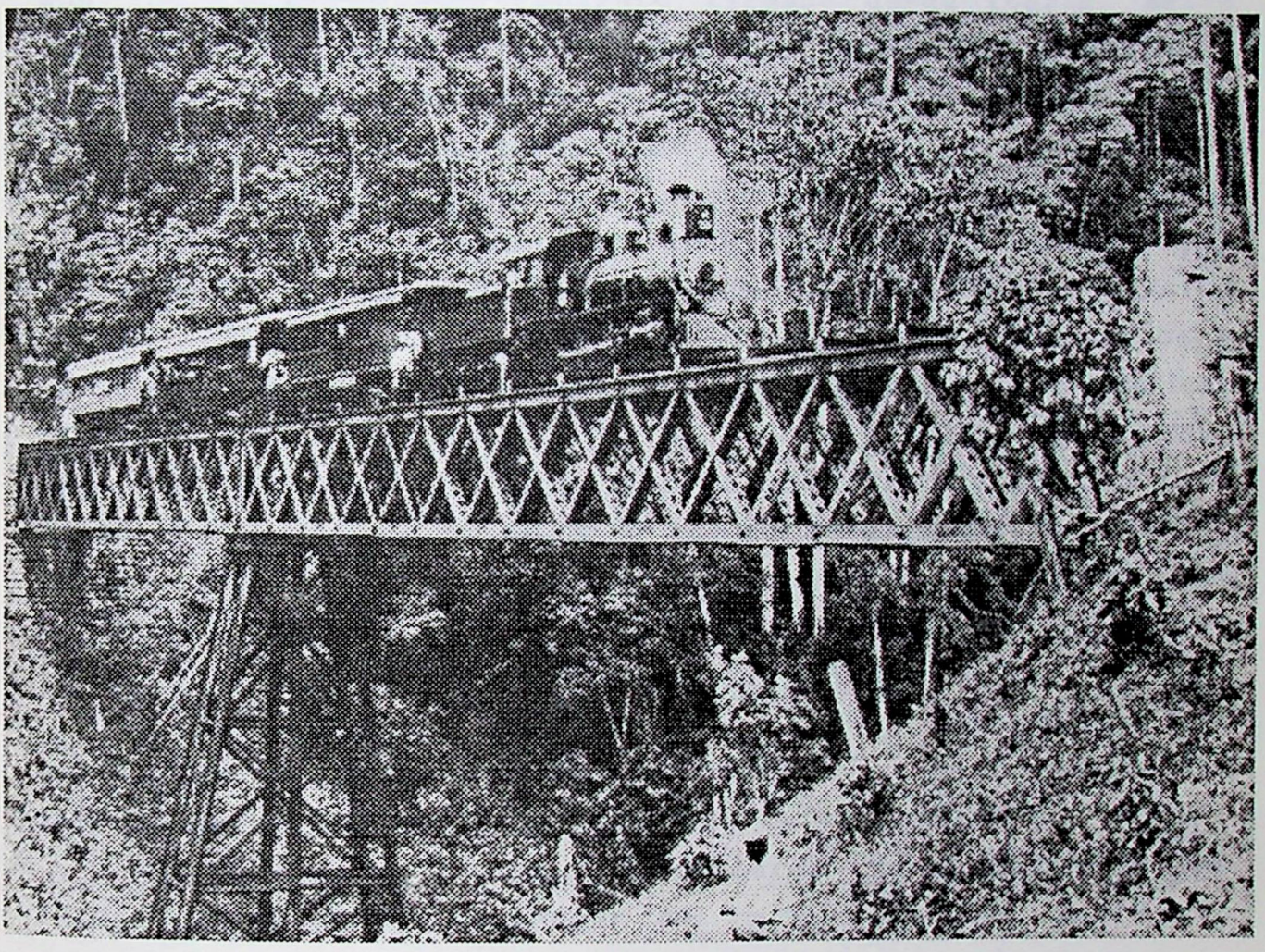


FOTO 26. Tren de pasajeros en puente sobre el río Chiz, en la III División. La locomotora de vapor porta al frente una linterna de canfín y un eslabón para enganchar carros. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER y Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company, 1953, p. 18.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

A partir de mayo de 1888, se comienzan a dar brotes de disconformidad con las condiciones laborales, no coincidentes con los términos del contrato firmado desde Italia. Estos incidentes culminan con el levantamiento huelguístico de los italianos en octubre de ese mismo año y con el abandono masivo del trabajo liniero por parte de éstos.

El suceso descompensó notoriamente la fuerza laboral disponible por la empresa para construir la Línea Nueva. Esta, sin embargo, no tardó en reestablecer su dinámica de expansión por un hecho notorio: el colapso de los trabajos canaleros a cargo de De Lesseps en Panamá en 1889. A partir de ese momento, el flujo de la migración se dirige hacia Costa Rica. Como señala W. Stewart[65], Keith pagó el monto de los pasajes para el arribo al país, de un gran número de alemanes, italianos, suecos, finlandeses y jamaiquinos, que habían estado empleados en Panamá. Por su parte, R. Quesada[66] establece en 1.000 el número de inmigrantes a raíz de estos eventos.

Estos inmigrantes, aunados a los trabajadores ya existentes, dieron el empuje definitivo que permitió la conclusión de los últimos tramos de la vía, en 1890.

En el cuadro 4. puede apreciarse una síntesis de los flujos migratorios alrededor de la construcción de la vía férrea al Atlántico, que hemos detectado en la documentación consultada. Partiendo de un eje cronológico que expone los momentos más relevantes de la construcción ferrovial, se ubican, por una parte, los arribos inducidos por la empresa constructora y por otra, la inmigración realizada espontáneamente por cuenta propia. Con excepción del arribo de irlandeses, el primer tipo de inmigración ha sido mayormente

---

[65] Op. cit., p.76.

[66] QUESADA, R.. Op. cit., p.98.

reseñada en fuentes escritas anteriormente. Este no es precisamente el caso del otro tipo de inmigración, que por tratarse de arribos más informales y aislados -e incluso en algunos casos, sumidos en condiciones de ilegalidad-, suelen pasar desapercibidos en los documentos oficiales conservados y, por ende, en la mayor parte de los estudios históricos. Aunque en efecto, la magnitud de la inmigración inducida resulta difícil de determinar, no obstante fue muy relevante, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, por lo que resulta necesario su mención.

CUADRO 4
Síntesis de flujos migratorios en torno a la construcción del Ferrocarril al Atlántico. 1871-1890.

CRONOLOGIA DE CONSTRUCCION	1871-1873	1873-1879	1879-1881	1881-1886	1886-1890
INMIGRACION INDUCIDA(1)/ EMIGRACION	En feb. de 1873, 100 irlandeses y en enero del mismo año 653 chinos	Emigración	En 1879, 350 jamaiquinos y 125 hondureños de la costa Atlántica	Emigración	En 1887 probable arribo de chinos y llegada 1427 italianos (Dic. 1887-may. 1888). En 1889 aprox. 1000 suecos, finlandeses, alemanes, italianos y jamaiquinos provenientes del Canal de Panamá
INMIGRACION ESPONTANEA(2)	Costarricenses (3), curazoleños, colombianos, beliceños, hondureños de la costa Atlántica, chinos, jamaiquinos, estaunidenses, alemanes, suizos, austriacos, españoles, italianos, peruanos	Costarricenses jamaiquinos, nicaragüenses, salvadoreños, chinos, indúes	Costarricenses colombianos, hondureños de la costa Atlántica, jamaiquinos.	Costarricenses jamaiquinos, estadounidenses del sur	Costarricenses, jamaiquinos y otros afrocaribeños

NOTAS:

(1) Por inmigración inducida se entiende aquella propiciada por la empresa constructora del ferrocarril.

(2) La inmigración espontánea se refiere a la inmigración por cuenta propia, generalmente más continuada y en pequeña escala; también se le denomina "inmigración hormiga".

(3) En el caso costarricense se usa el término inmigrantes para indicar el desplazamiento inter-regional, principalmente desde el Valle Central y zona Norte, hacia la región Atlántica.

En la síntesis que presenta el Cuadro 4, se contemplan además los principales momentos de emigración de peones linieros fuera del país. Estos momentos coinciden con los periodos de crisis más marcados en las actividades de construcción de la vía, los que a su vez se vinculan claramente con las estrecheces financieras que se dan en el transcurso de las dos décadas. Finalmente, cabe contemplar que la dinámica entre inmigración y emigración se vió también marcada en buena medida, por las fluctuaciones en la demanda laboral representada por la construcción del canal interoceánico en el actual territorio panameño.

A partir del recuento de los principales flujos migratorios, cabe finalmente, hacer algunas apreciaciones en torno a la relación entre éstos y el carácter del mercado laboral internacional en el que se apoya principalmente la obra del ferrocarril durante estas dos décadas, dadas las condiciones demográficas y socioeconómicas del país.

Para comprender los procesos de migración, es necesario ubicar como marco, tanto el carácter selectivo de la legislación costarricense al respecto, como la intervención de aquellas leyes vigentes en los paises de origen de los migrantes, que imponían restricciones en pro de éstos, como en el caso de Estados Unidos, Cabo Verde o Italia. Además, en algunos casos como el Imperio Británico, Estados Unidos o Italia, el destino de los coterráneos
emigrados, es fiscalizado por funcionarios consulares, que en ocasiones intervienen en los conflictos surgidos entre éstos y la empresa o el Estado.

En relación con el mercado laboral internacional, podemos señalar que, en apariencia, parece un flujo muy ágil de hombres desarraigados que van y vienen en pos de un trabajo remunerado que les resulte acorde a sus intereses. Sin embargo, debe considerarse que existen algunos elementos que interfieren en el libre juego de mercado capitalista de fuerza de trabajo. Por

una parte resulta que, en la mayoría de los casos, es la empresa la que toma la iniciativa de ir al encuentro del trabajador, desplazando agentes hasta los países o regiones caracterizados por una dinámica centrífuga de la fuerza de trabajo, por lo que la afluencia de trabajadores contratados desde sus lugares de origen, tiende a asumir el carácter de oleadas de hombres de similares procedencias étnico-nacionales, e incluso regionales: inmigrantes del sur de China; de Mantua, Italia; de Cartagena, Colombia; de la Costa Atlántica hondureña; del interior de Jamaica, del sur de Estados Unidos etc.. Por otra parte, para estimular la inmigración, la empresa establece variaciones en las condiciones de contratación de cada uno de estos grupos, adaptando su oferta a las condiciones del mercado de trabajo; en estas negociaciones, los agentes contratistas deben utilizar múltiples recursos materiales y simbólicos a fin de satisfacer las necesidades empresariales, sin desatender a su vez, las expectativas de los contratados. Estos procesos de negociación entre los intereses empresariales y los de los sujetos migrantes, se traduce en las especificidades de los contratos laborales, en donde, además de variar la remuneración económica según las diferentes expectativas, se da cabida a la incorporación de algunas concesiones culturales a los migrantes, en lo relativo al uso de intérprete, prácticas alimenticias, atención de salud, etc.

Los anteriores elementos juegan un papel relevante para comprender el carácter que asumen las relaciones laborales entre los linieros y la empresa, así como la dinámica de configuración y reconfiguración de las identidades colectivas de los linieros en el mundo del trabajo, como se verá en los capítulos siguientes.

CAPITULO 5.

EL MUNDO DEL TRABAJO EN EL FERROCARRIL

Cotidianamente transcurre el trabajo en torno a las labores de construcción de la línea férrea, a partir de los campamentos.

En estos espacios laborales, los hombres vinculados al ferrocarril entran en interacción, a partir de las diferentes posiciones que ocupan en la jerarquía ocupacional. Entre ellos se libran pequeñas batallas, minúsculas batallas cotidianas, en torno a la organización del trabajo, el acatamiento de órdenes, la conformación de equipos de trabajo, los asuetos, las jornadas laborales, etc.. En estas batallas, que no son siempre perceptibles incluso para los mismos participantes, se pone en juego la imposición de los intereses y aspiraciones de los mismos, como una disputa asimétrica de imposición de límites y ejercicio de presiones a estos límites.

En la arena de los espacios laborales, los trabajadores crean y recrean lealtades y aspiraciones. También, dentro de estas instancias, pueden aflorar otras solidaridades, tensiones o aspiraciones, generadas a partir de su experiencia anterior en otros contextos laborales. La experiencia adquirida dentro de la cultura de procedencia o bien dentro del grupo étnico-nacional, son también factores intervinientes que deben ser considerados al abordar las relaciones en el mundo del trabajo.

A partir del marco de referencia aportado por la participación colateral de fuerzas sociopolíticas estatales nacionales e internacionales, los agentes sociales, tanto los trabajadores como la empresa, a través de sus "empleados superiores", van perfilando su adscripción como sujetos colectivos, precisamente a partir de la cotidianidad de su acción. En este caso, se trata de un proceso constante de creación de identidades, con idas y venidas desde los

conflictos y solidaridades cotidianas hacia las identidades, y viceversa. De ahí que metodológicamente, resulte conveniente estudiar la vida cotidiana como espacio de acción permanente de los agentes sociales, para acercarnos al proceso de gestación de identidades colectivas en el mundo del trabajo.

5.1.- LA VIDA EN LOS CAMPAMENTOS DE LA LINEA

Los campamentos eran un mundo casi exclusivamente masculino; el lugar donde obligatoriamente debían residir los peones y oficiales encargados de la construcción de la vía férrea. Establecidos a una distancia de 3 o 4 millas entre sí, los campamentos se distribuían a lo largo de la línea y algunos de ellos se desmontaban para ser trasladados más adelante, conforme se completaba la vía y se avanzaba en los trabajos.

Algunos pocos campamentos se ubicaron en las cercanías de poblados existentes, como en Moín y Matina. La mayoría, sin embargo, se establecieron en lugares absolutamente despoblados. Por esta razón y en concordancia con sus propios intereses, la empresa constructora organiza el campamento como un mundo laboral bastante cerrado, donde busca controlar no solo el trabajo, sino el consumo e incluso hasta la escasa recreación de que pueden disfrutar los trabajadores.

Durante la primera etapa de construcción de la vía, a cargo del contratista Enrique Meiggs Keith, la organización de los trabajos en las tres primeras divisiones[1], se realizó mediante el sistema de campamentos. Algunos de ellos, en la III División, se ubicaron en antiguos emplazamientos de los

---

1 Como se ha mencionado con anterioridad, se trata de las Divisiones: I, Limón-Río Pacuare; II, Río Pacuare-Angostura y III, Angostura-Cartago. Debe recordarse que en la División IV o Central, Alajuela-Cartago, no se utilizó el sistema de campamentos.

campamentos usados para la habilitación del Camino Carretero al Atlántico. En todo caso, los campamentos son una alternativa ante la ausencia de poblados en esos territorios[2].

Dispuestos para albergar hasta a 400 hombres por campamento, éstos constaban, por lo general, de un rancho grande para el comedor, además de otros ranchos más pequeños para la cocina, el botiquín u "hospital", la bodega, así como para servir de viviendas a oficiales y trabajadores. Algunos campamentos contaban además con panadería, taller de herrería y de carpintería, oficina de telégrafo y "casa de pólvora".

Durante los últimos años de construcción de la vía, las edificaciones en algunos campamentos como Santiago y Reventazón, aumentaron en número y complejidad de funciones. Por ejemplo, en este último existía, además de los albergues antes descritos, un comisariato con variedad de artículos a la venta, una casa de la Superintendencia con cuartos y muebles para alojar a los jefes y empleados de categoría del ferrocarril; también funcionaba un hotel atendido por una dama extranjera y al lado, seis dormitorios para los mayorales y otros empleados especiales; además existía una casa para recibir y alimentar, día y noche, a los trabajadores que recién llegaban para incorporarse a los trabajos.[3]

---

[2] Ciertamente existían caseríos de población de ascendencia indígena en sitios cercanos al trazo del ferrocarril, como Orosi y Ujarráz, pero no se ha localizado evidencia de que se incorporasen de manera directa -empleo- o indirecta -venta de bienes o servicios-, a los trabajos del ferrocarril. Solamente en una comunicación de un ingeniero a su superior sobre trabajos cercanos al río Reventazón, se señala que, de encontrarse, se enrolarían indios, como último recurso. ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.23, FECHA: 10 octubre 1872.

[3] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 7267, f.44-51, FECHA: 30 set 1887.



FOTO 27. Un valioso y bien conservado testimonio fotográfico de un campamento de trabajadores linieros: un mundo aislado de hombres solos. La distribución espacial de las personas que posan denota la posición que ocupan dentro de la jerarquía laboral.

Las edificaciones que alberga el campamento, en especial el gran palenque pajizo del fondo, evocan las técnicas arquitectónicas indígenas. Sin fecha.

FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

La construcción de los ranchos se realiza aprovechando los recursos disponibles en los bosques aledaños a los emplazamientos: madera, bejuco, hojas de suita, etc.. Por lo que se desprende de imágenes fotográficas conservadas de campamentos de la época, puede postularse hipotéticamente que para levantar estas edificaciones, se hace uso de los saberes propios de la tradición arquitectónica indígena, aunque se desconoce la posible participación directa de éstos en su construcción.

Las edificaciones se disponían a orillas de la línea, por lo que en ocasiones las chispas de la locomotora del tren constructor, hacía a éstas presa fácil de las llamas, por sus techos pajizos.

En los campamentos, el mobiliario es en general, escaso. Unas pocas mesas -entre tres y seis-, con bancos o taburetes, solo para los empleados superiores. Salvo en los aposentos destinados a éstos, equipados con algunos catres, en los restantes no se reporta la existencia de mobiliario alguno, como camas o sillas. La excepción a esta norma se da en el caso de los galerones destinados exclusivamente a la residencia de los trabajadores italianos; como se señala en un informe de la época:

> "á los italianos se les trata mejor que á los hijos del país; todos duermen sobre esterones, acomodan un número menor en los galerones y se les alimenta mejor, á pesar de que trabajan menos y ganan más que los costarricenses"[4]

Por su parte, la cocina exhibía sendos ganchos donde colgaba la carne de los novillos sacrificados ahí mismo para el consumo de los usuarios del campamento; en sus fogones humeaba la comida, cocinada en grandes ollas y sartenes de hierro y por doquier se agolpaban baldes de lata para halar el agua, que se

---

[4] Informe de Juan Ulloa, Elías Rojas y Tomás M. Calnek, citado por Aguilar Bulgarelli, O. Op.cit., p.90.

almacenaba en enormes barriles o se tomaba de las quebradas cercanas. En la cocina también se tostaba y molía el café para el consumo de los hombres. Además, en los campamentos con alta presencia de trabajadores chinos, había un caldero grande o paila para hervir el arroz destinado a su consumo. En el campamento 5 de la III División, se contaba además con un gong chino, para llamar a estos trabajadores durante las diferentes rutinas del día[5].

El paisaje del campamento, durante los primeros años de construcción, se solía complementar con la desafiante presencia de cepos, que recordaban a todos, los riesgos de retar la estricta disciplina de trabajo[6]. En todo caso, la empresa ferroviaria asumió la ley por su cuenta en la línea y el campamento, importando armas[7], estableciendo por este medio el orden e imponiendo sanciones a los transgresores, que variaban según la procedencia étnico-nacional de los mismos, siendo especialmente severas en el caso de los trabajadores chinos.

Para organizar la vida diaria, la empresa estableció un conjunto de normas, que señalaban la obligatoriedad de la residencia en campamentos para peones y oficiales. Así, para la empresa, el campamento no fue solo el medio para mantener concentrados a los trabajadores; fue también una disposición que buscó crear una identidad con la empresa. Por ejemplo, en instrucciones giradas por el Ingeniero en Jefe de la Tercera División a los Jefes de Campamento, se señala que deben hacer aprender a los peones que el campamento es un hogar para

---

[5] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 446, s.f., FECHA: 1 marzo 1875.

[6] Ibid.

[7] Solicitudes de la CFCR para importar rifles, revólveres y municiones para su uso en los campamentos, se encuentran en ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.4 y f.19, FECHA: 17 dic 1872 y 18 ago 1873.

ellos[8].

Sin embargo, esta intención contrasta con la realidad de vivir en unas instalaciones provisionales, pobremente asistidas, aisladas de otros asentamientos y organizadas bajo el control absoluto de la empresa.

En la línea, el trabajo se organizaba a través de una jerarquía ocupacional rígida. Así, de manera simbólica, solo el jefe de la cuadrilla está autorizado para trasladarse en cabalgadura, a menos que se considere que una ampliación a esta práctica redunde en progreso de la obra[9]. Más bien, se dispone que deben ser los peones quienes tomen el lugar de las mulas para halar los abastos a los campamentos cuando el mal estado del camino interfiera el paso de las bestias[10]

La vida del campamento reproduce la jerarquía ocupacional al nivel del consumo. Así por ejemplo, los peones se alumbraban con candelas de cebo y solo podían dormir sobre esterones aquellos que pudiesen adquirirlos en los comisariatos de la Compañía. En contraste, los ingenieros son dotados por la empresa de tiendas de campaña, camas portátiles y de otro mobiliario como sillas y escritorios, e incluso para el caso del campamento 4 en 1875, un sofá. Además, se alumbran con lámparas de kerosene y candelas de esperma que se colocan en candeleros y pueden leer periódicos que les aporta la empresa, algunos de ellos procedentes de Panamá[11].

---

[8] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.150-1, FECHA: 20 feb 1872.

[9] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1464, f.2, FECHA: 9 julio 1872

[10] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.86, FECHA: 17 set 1873.

[11] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC.:1492, s.f., FECHA: 1872-1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.150-1, FECHA: 20 feb 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 267, f.4, FECHA: 26 jul 1873.



FOTO 28. Un grupo de conductores y maquinistas ingleses y escoceses de la empresa del ferrocarril. Su vestuario denota la posición que ocupan dentro de la jerarquía ocupacional. Igualmente resalta en todos ellos el uso de relojes, lo que permite inferir la importancia del recuento del tiempo y la necesaria coordinación que debe privar entre las diferentes personas intervinientes en el tráfico de trenes. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER y Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company. San José: 1953, p. 12.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

Tal vez donde sea más contrastante la diferencia, es al nivel de la alimentación, la cual estaba estratificada según el nivel jerárquico. Así, al cuerpo de ingenieros, aún a aquellos que trabajaran en el más remoto confín de la línea, se les enviaba, entre otros, pan suave, galletas enlatadas, carne fresca, ahumada y salada, jamones, tocino, salchichas, latas de sardinas, ostras, langostas, macarelas, leche y mermelada, así como enlatados de tomates, maíz, guisantes, melocotones y otras frutas. También recibían verduras frescas y frutas como naranjas y manzanas, además de arroz de primera calidad, guisantes, frijoles, papas, macarrones, queso, mantequilla, encurtido de pepino, aceite de oliva, vinagre, pimienta negra, mostaza, canela, harina, cebada, almidón, azúcar, café, té, ron fino, brandy, vino tinto y gotas amargas. Los alimentos preparados a los ingenieros se servían en escudillas de vidrio y picheles, y se distribuían en vajilla de loza, con cubiertos de mesa, vasos y tazas[12].

Conforme se desciende en la escala jerárquica, las opciones de consumo se van restringiendo. Así, a los oficiales y mecánicos en los campamentos, se les dota de carne de res fresca o salada, carne de cerdo salada, manteca de cerdo, frijoles, arroz, pan, plátanos, yuca, papas, cebollas, vinagre, encurtidos, sal, pimienta, ron, té, café y dulce[13]. A los Jefes de Campamento, por su parte, les corresponde mensualmente, cantidades específicas de algunos artículos com pepinos en vinagre, pimienta molida, azúcar blanco, azúcar moreno, vinagre y candelas de esperma[14].

En la categoría de peón, el acceso a una alimentación adecuada a su gran esfuerzo físico, choca con la cuota máxima

---

[12] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1550, f.1 y ss., FECHA: 2 enero 1873- 28 feb 1873.

[13] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.191, FECHA: 10 marz 1873.

[14] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.50, FECHA: jun 1873.

que los empresarios extranjeros están dispuestos a pagar por día: 35 centavos.[15]. En consecuencia, su dieta se basa en el consumo de arroz, manteca, carne fresca o salada, frijoles, galletas o pan duro, sal, azúcar, café y dulce. Para los peones de procedencia europea, específicamente para los italianos que ingresan en 1888, esta cuota se elevaba a 50 centavos diarios, por los alimentos importados que se les suministraban, como spaguetti y carnes conservadas[16]. En contraste, en los campamentos de chinos, la alimentación costaba alrededor de 20 centavos diarios, centrándose en el consumo de grandes cantidades de arroz, complementado con carne fresca de cerdo o res, galletas, pan duro y té[17].

De manera evidente, el consumo diferencial tan pronunciado, incide de manera negativa en las posibilidades de configuración de una identidad colectiva como trabajadores linieros, al separar y contrastar a las diferentes categorías ocupacionales que se dan cita en el trabajo de construcción de la vía.

Asimismo, los patrones alimenticios diferenciales según sea el grupo étnico de que se trate, deben ser entendidos a partir de múltiples significados. Para la empresa constituye tanto una manera de delimitar a cada grupo, como una concesión tendiente a garantizarse mayores niveles de conformidad de los trabajadores con sus condiciones de trabajo; prueba de ello es por ejemplo el hecho de que en campamentos con número elevado de italianos los cocineros eran de esta misma nacionalidad, o bien la situación tal vez más significativa de que incluso, ante condiciones de presión del sector laboral, como sucedió con la disconformidad creciente de los chinos entre 1873 y

---

[15] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.64, FECHA: 1 jul 1873.

[16] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1131, f.1-3, FECHA: 23 feb 1888.

[17] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1551, f.15, FECHA: feb 1873.

1874, la empresa responde con una combinación de represión y de concesiones acordes a sus referentes culturales, como el envío de palillos chinos y platones grandes de lata para servir comida, además de otros objetos como sombreros y abanicos[18]. Por su parte, para los trabajadores pertenecientes a un determinado grupo étnico-cultural, las especificidades dietéticas acordes a sus gustos es una manera de sentirse identificados con sus referentes culturales, de afianzar su pertenencia a dicho grupo y de definirse por contrastación a los linieros de otras procedencias étnico-nacionales: por ejemplo, los chinos consumen arroz, los italianos, spaguetti; los costarricenses, tortillas o los jamaiquinos, ron. Esta especificidad en la dieta puede incluso ser motivo de exigencia, como lo reseña Casey, cuando hace referencia a las quejas de los ticos porque se les de tortilla, en lugar de pan o galleta[19].

Al pasar los campamentos bajo la tutela del Estado costarricense, entre 1876 y 1878, la dieta se unifica bajo el siguiente patrón:

> "por la mañana, una taza regular de café negro con ron ó aguardiente; á la hora de almuerzo, frijoles con manteca, arroz y platanos; al medio dia u hora de comer, un poco de sopa, suficiente para un hombre, con carne ó arroz variando, y plátanos; y a la noche, por cena, café negro y galletas."20

Durante estos años de control gubernamental, incluso los ingenieros debieron alimentarse "del rancho común que se hace para los peones", situación por la que externaron no pocas protestas[21]. También de parte de la peonada, se dieron

---

[18] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1577, s.f., FECHA: abr-may 1873.

[19] CASEY ,J.. Op. cit., p.315.

[20] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1394, s.f., FECHA: 3 abril 1878.

[21] Ibid, FECHA: 21 abril 1878, y SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1109, f.1, FECHA:25 abril 1878.

constantes quejas y deserciones individuales por la escasez y pésima calidad, e incluso el mal estado de los alimentos que se les brindaban en los campamentos, lo que desencadena en desórdenes durante el 21 y 22 de mayo de 1878, cuando más de cincuenta trabajadores descontentos se reunieron y solicitaron que se les diera de baja. El amago de deserción colectiva se subsanó por promesas de los superiores, de que la situación no se repetiría. Ante lo acontecido, el Superintendente rescinde el contrato al proveedor de víveres, quedando esta labor en manos de los funcionarios superiores del ferrocarril, que consiguen abastecer de víveres a los campamentos por medio de compras directas en los comercios y plaza del Limón o en barcos mercantes que allí atracan, así como por remesas enviadas por el Gobierno costarricense, vía marítima desde Panamá.[22]

Una salida ideada para abaratar los costos de manutención, consistió en desarrollar plantaciones de diversos productos en las inmediaciones de los campamentos; hay reportes de esta práctica en el año de 1878, en Reventazón, Siquirres y Pacuare[23]. Este hecho constituye uno de los factores coadyuvantes al establecimiento de localidades permanentes en el Atlántico, una vez que se trasladan o cierran los campamentos.

Otro hecho significativo en este temprano proceso de colonización de las tierras del Atlántico, es el reto para algunos linieros de alimentarse fuera de las cocinas y comedores de los campamentos. Así por ejemplo, se sabe que la mayor parte de los 160 trabajadores costarricenses que trabajaron en la I y II Divisiones Atlánticas en 1880, se proveían de comida por su propia cuenta, lo que les permitía

---

[22] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1111, f.16, FECHA: 21 mayo 1878.

[23] ANCR SERIE: Fomento, NUMERO DOC: 1117, f.7, FECHA: 17 agosto 1878.

obtener un salario diario ligeramente más alto[24]. Resulta interesante notar que esta práctica de obtención y preparación de alimentos por sus propios medios, resulta una alternativa, a veces forzada por las circunstancias, para aquellos grupos de trabajadores carentes de contratos laborales que especificaran la alimentación como parte de la remuneración en especie; tal es el caso de los costarricenses y de la mayoría de trabajadores afrocaribeños. De manera contrastante, en los contratos laborales de trabajadores de otras procedencias étnico-nacionales, como chinos, italianos o costeños de Honduras, incluso se detalla los tipos y cantidades de alimentos que recibirán según los diferentes tiempos de comidas, aunque esto en la práctica no siempre se respetó, siendo una fuente permanente de tensión laboral.

Unos años más tarde, en los campamentos de la Línea Nueva a cargo del contratista Minor C. Keith, se observa cómo la práctica cotidiana de la alimentación, además de un recurso para demarcar la estructura jerárquica y para resaltar las diferencias étnico-nacionales de los trabajadores, constituye también un ámbito para el ejercicio de la coacción en el trabajo. En un reporte periodístico realizado en 1887 en el campamento principal de Santiago se referencia que, al sonido de un cuerno de buey, los trabajadores se dirigen a la cocina por sus alimentos:

> "La cocina tiene una larga ventana, a la que se acerca el trabajador con los trebejos necesarios para poner la comida. Presenta un boleto al jefe de la cocina, quien inmediatamente le entrega la ración corriente. El jornalero que no ha trabajado, sin motivo serio, no recibe el boleto de su capataz y, por consiguiente, no tiene derecho a su ración de comida".25

---

[24] *Gaceta Oficial* año 3, nº608, 28 febrero de 1880, p.1.

[25] Citado por Stewart, W.. Op. cit., p.95-6.



FOTO 29. Burrocarril transportando racimos de banano por uno de los ramales ferroviarios. Los frecuentes traslados de los campamentos linieros, así como las reiteradas crisis en las condiciones de vida y de trabajo en éstos, impulsaron la colonización del Atlántico, al provocar la salida de linieros que posteriormente buscarían empleo en las nacientes plantaciones bananeras o en actividades por cuenta propia. Sin fecha. FUENTE: Colección INCOFER.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

Las posibilidades de conseguir alimentación en estos casos, se restringía a su adquisición a crédito en el Comisariato de la empresa, porque Keith se empeñó en erradicar la presencia de buhoneros u otros pequeños comerciantes que pudieran vender sus mencancías a los trabajadores.[26]

Por su parte, los peones también desarrollaron por su cuenta, algunos recursos para variar la dieta monótona que les aportaban sus empleadores. Entre ellos se cuentan la práctica de la cacería en los bosques aledaños, como también el conseguir pescado en los ríos, disparando a sus presas con escopeta o haciendo estallar en el cauce, cartuchos de dinamita que robaban de los depósitos que tenía la empresa en los campamentos, para usarla en los trabajos de construcción de la vía.[27]

5.2.- EL TRABAJO DE CONSTRUCCION Y LAS RELACIONES LABORALES EN LA LINEA

Para enclavar el tendido férreo a través de las tierras del Atlántico, los trabajadores linieros debieron enfrentar e incluso en ocasiones, cruzar a nado, innumerables quebradas y ríos caudalosos. También laboraron entre pantanos, con su

> "fetidez continua, que al remover este terreno, y hacer las excavaciones se desprendian de ellas, causando algunas enfermedades de carácter maligno".28

---

[26] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 6431, f.70, FECHA: 4 octubre 1890.

[27] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 4650, s.f., FECHA: 25 mayo 1889; SERIE: JURIDICA, NUMERO DOC: 5328, f.22, FECHA: oct-dic 1885.

[28] *Gaceta Oficial* nº.25, año 19, 10 agosto de 1879, p.2.

Se desplazaron a través de húmedas y densas selvas,

> "donde el jigantesco tamaño de cada árbol, la vegetacion feraz, el terreno virgen, suave y dificil de trabajar y consolidar, presentan dificultades y obstáculos..."29

Igualmente, tuvieron que hacer frente a escarpadas montañas, para herirlas con el hierro de la vía. Así fue, por ejemplo, su trabajo en Santiago, donde

> "la línea atraviesa forzosamente una peña casi perpendicular de 2200 piés de extensión, teniendo que cortarla para formar una cama del Ferro-Carril desde una altura que varía de 60 á 100 piés. 300 ó 400 hombres distribuidos allí con barras, palas y picos para destruir la peña, parecen como hormigas."30.

A este tipo de labores, los hombres acudían seis días a la semana, bajo el sol o la lluvia, vestidos con ropas sencillas y sombrero; muchos laboraban descalzos. A cargo de mandadores designados por la empresa, marchaban al trabajo las cuadrillas compuestas, por lo general, de varias decenas de peones.

Cuando el tiempo lo permitía, el horario de trabajo era de 6 a.m. a 6 p.m.. Para aprovechar al máximo el tiempo laboral de los peones durante la jornada, el jefe de cuadrilla estaba en la obligación de pasar lista a éstos, tres veces al día. Además, si se desempeñaban a una larga distancia del campamento, podían pararse los trabajos una hora antes. Los peones contaban con una hora para tomar sus alimentos, los cuales eran llevados al campo por un sirviente, a fin de que se pierdiese el mínimo de tiempo durante las horas de comidas[31].

---

[29] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 858, f.5, FECHA: 8 jun 1879.

[30] ANCR SERIE. GOBERNACION, NUMERO DOC: 7266, f.102, FECHA: 1 setiem 1887.

[31] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1464, f.2, FECHA: 9 julio 1872

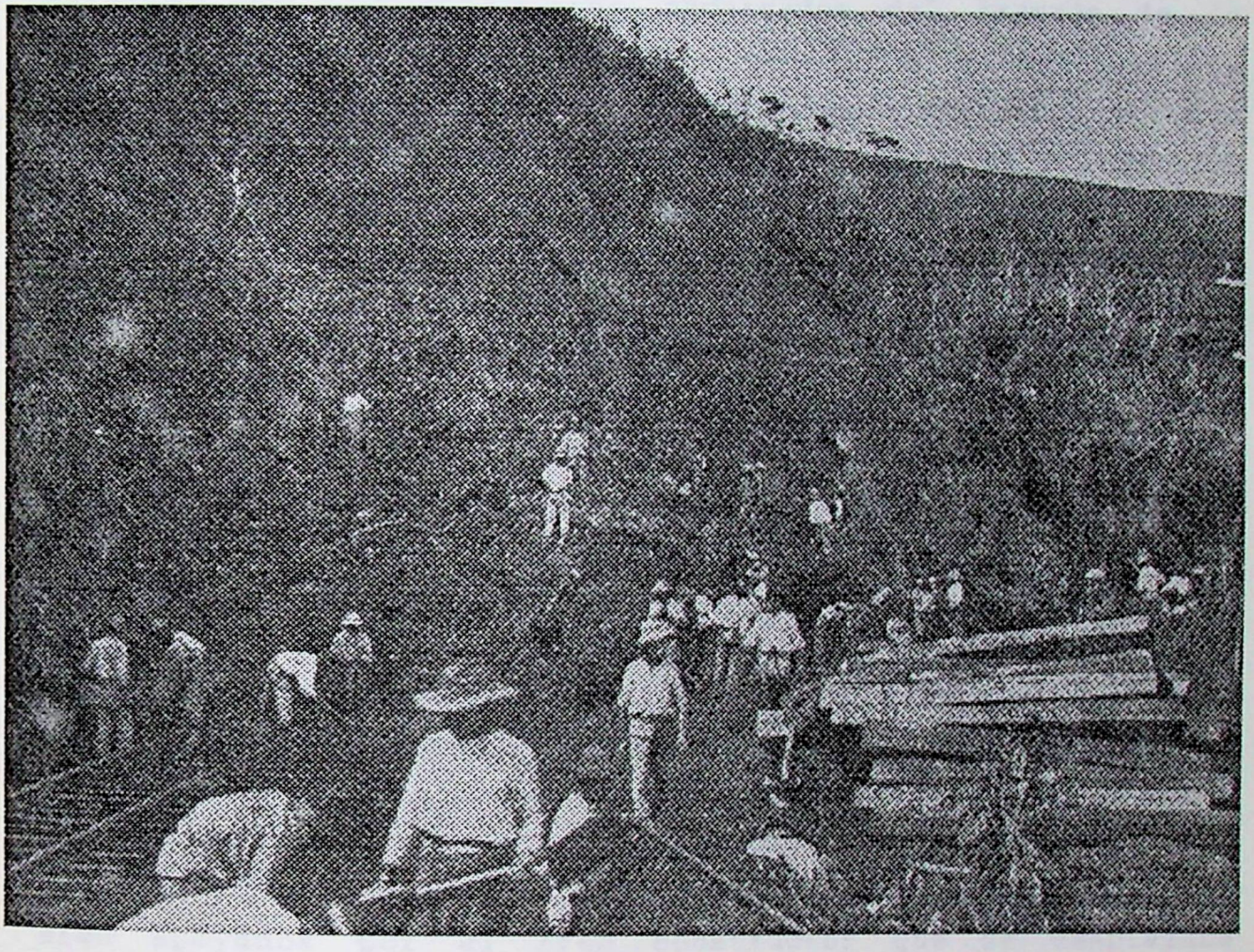


FOTO 30. Una numerosa cuadrilla de trabajadores despeja un gran derrumbe caído sobre la vía férrea, con la ayuda solamente de palas, picos, macanas y unos carretillos de mano. La gran mayoría trabajan descalzos. Sin fecha.
FUENTE: Foto de Gómez Miralles, colección INCOFER.

Por lo general en cada sección de construcción de la línea, los trabajos principales eran precedidos por una cuadrilla de desmonte, compuesta por hacheros, que "voltean la montaña" y alistan el "callejón", atendiendo a las marcas dejadas por los ingenieros encargados del trazado de la vía[32]. A unas 10 millas de este grupo, se desempeñaban las cuadrillas que residían en el campamento correspondiente a dicha sección. La gran mayoría de los hombres se dedicaban a las labores generales de la construcción, como mover tierra y piedras y efectuar terraplenes para formar la "calzada", así como colocar los durmientes y fijar los rieles a lo largo de ésta. Como complemento a lo anterior, algunos otros grupos de trabajo se encargaban de labores específicas como la detonación de rocas con pólvora o dinamita, la fabricación de ladrillos, el decantado de bloques de piedra o la extracción de madera de los bosques contiguos y su respectivo labrado según las piezas requeridas para la construcción de puentes[33]. Por su parte, algunos albañiles y carpinteros con sus ayudantes, se encargaban propiamente de esta labor, mientras que, a la vera de los ríos que debían vencerse mediante el tendido de puentes de hierro, se instalaban talleres de fragua y herrería, donde se desempeñaban trabajadores especializados en estas labores. Conforme se avanzaba en la colocación de la línea, los trabajos eran apoyados por el tren constructor que se desplazaba continuamente, acarreando arena y material de relleno para la vía.

---

[32] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 7267, f.44-51, FECHA: 30 set 1887.

[33] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 209, f.1, FECHA: 15 mayo 1874.

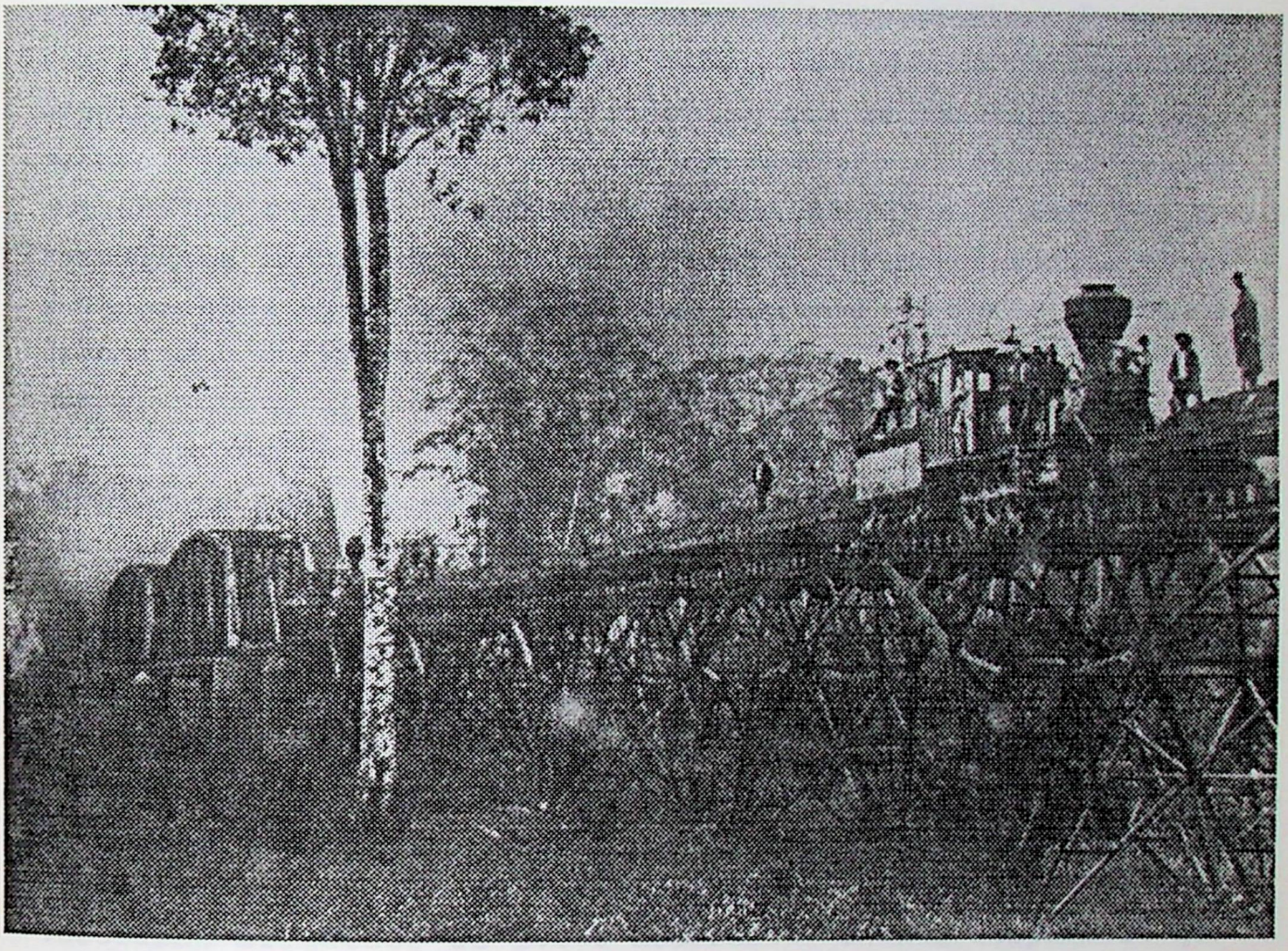


FOTO 31. Cuadrilla de trabajadores posando en un tren constructor halado por dos locomotoras. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

El instrumental tecnológico empleado para construir la línea, era en general rudimentario y sustentado en el uso de la energía física de los peones. Dentro de las cantidades de instrumentos reportados en los campamentos predominan de manera indiscutible, los picos y las palas, seguidos de carretillas, azadas y palancas manuales, con las que se esperaba que cada hombre, como promedio, moviera diariamente al menos 5 yardas cúbicas de tierra, según estimaciones de Minor C. Keith[34]. En los sitios donde era necesario romper y remover rocas, estos instrumentos se acompañaban de barrenos y sus respectivos taladros, cucharas de minería, así como barras de hierro y acero.

Con respecto al uso de maquinaria, solamente en el campamento cuatro, cercano a la formación rocosa de Fajardo, se reporta el uso de una máquina taladradora[35]. También se usaron máquinas hidráulicas para martillar y atornillar las estructuras metálicas de algunos puentes, las que eran accionadas por trabajadores especializados.

La rudimentaria tecnología se complementó con el empleo de importantes contingentes de trabajadores. Aunque no se cuentan con datos precisos, se sabe que durante los primeros años de construcción, bajo la administración de Enrique Meiggs, laboraban alrededor de 1.058 hombres[36]. Un año después de que se rescinde este contrato, en 1874, se reporta una disminución significativa de la fuerza laboral: no más de 300 trabajadores en la I y II Divisiones Atlánticas[37]. Cuando en 1879, Minor C. Keith asume los trabajos de la II División Atlántica, este

---

[34] *Gaceta Oficial* nº.608, año 3, 28 febrero de 1880, p.1.

[35] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 446, s.f., FECHA: 1 marzo 1875.

[36] *El Ferrocarril* nº.44, 8 febrero de 1873, p.1.

[37] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 209, f.2, FECHA: 15 mayo 1874.

número asciende alrededor de 1.500 hombres, que contrasta con los 95 peones que trabajaban en la I División, por cuenta del Gobierno[38]. Al amparo del contrato de construcción de la Línea Nueva, Keith emplea en 1888, alrededor de 4.000 trabajadores extranjeros, a los que considera un número aún insuficiente[39].

Los empresarios extranjeros tendían a organizar las cuadrillas de trabajadores linieros, a partir de su procedencia étnico-nacional y era usual que el mandador compartiese la misma pertenencia de los peones de su cuadrilla. En términos de división del trabajo, se esperaba que, por lo general, todos los trabajadores contratados fuesen hábiles tanto con la pala, como con el machete, el hacha, la barreta y la carretilla. No obstante, resulta necesario considerar que la adscripción étnico-nacional de los trabajadores, sin ser determinante, sí constituyó un importante factor interviniente en la organización dada por la empresa a los trabajos en la línea. Aunque no se tiene una información completa, puede señalarse, que como tendencia, los nicaraguenses y los hondureños de la costa eran preferidos por la empresa en la "voltea" de la selva porque se les valoraba como los mejores hacheros; a los chinos se les encargaba el movimiento de tierras y el trabajo con explosivos; incluso se sabe de una pequeña cuadrilla de "buenos mineros" peruanos que trabajaron también en esta última labor[40]. Por su parte, varios italianos, españoles, austriacos y suecos trabajaron en la construcción de puentes en labores de carpintería, albañilería y tallado de piedra; mientras tanto, negros y costarricenses, junto con otros

---

[38] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1006, f.42 y 61, FECHA: 1 ago y 1 oct 1879.

[39] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1131, f.1-3, FECHA: 23 feb 1888.

[40] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.58, FECHA: 27 jun 1873

italianos, suecos, finlandeses e irlandeses, eran por lo general, peones de labores generales[41].

Esta peculiar división del trabajo, favorecida por la circunstancia de oleadas de trabajadores de similar procedencia arribando en distintos momentos, fomentó roces y prejuicios en las relaciones interétnicas, lo que favoreció los intereses de la empresa. Sin embargo este hecho, contradictoriamente, también fortaleció el sentido de pertenencia al grupo étnico-nacional, el cual se constituye, por excelencia, en la instancia de canalización de presiones laborales contra la empresa, tanto a través de mecanismos velados como abiertos. Esta última situación trasciende incluso el nivel de las relaciones jerárquicas entre el mandador y sus peones. Así, se da el caso de mandadores que, identificados con los miembros de su cuadrilla, les tratan de favorecer a través de falsos reportes de tiempo laborado. Otro ejemplo aún más significativo es el caso de los caporales o mandadores de los italianos, que se convierten en los portavoces de las demandas del grupo, a raíz de su movimiento huelguístico.

El trato diferencial según la procedencia étnico-nacional de los trabajadores permea todos los resquicios en el mundo del trabajo liniero y por ende, puede ser captado a múltiples niveles: en la división del trabajo, los patrones de consumo, la residencia segregada, las alternativas de atención sanitaria, la recreación, los mecanismos de represión, etc. Sin embargo, su impacto puede ser percibido con toda claridad a través del establecimiento de una práctica muy difundida: la variación en las condiciones de contratación según distintas procedencias étnico-nacionales, cuya expresión más patente se encuentra en la remuneración diferencial, tanto en moneda como

---

[41] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 462, s.f., FECHA: 12 feb 1873; NUMERO DOC: 859, s.f., FECHA: 26 abril 1879; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1610, s.f., FECHA: 1871.

en especie, aunque también alcanza todos los demás aspectos de las relaciones laborales.

La práctica de contratación diferencial tiene relación directa con la presencia o ausencia de contratos laborales entre los trabajadores y la empresa, y sin duda se vió favorecida por el fomento de contratos establecidos desde el extranjero, con distintos grupos de trabajadores "enganchados" por agentes enviados para tal fin, como anotáramos en el capítulo precedente. En estos casos, los ofrecimientos de la empresa solían guardar proporción con las condiciones del mercado laboral de sus lugares de origen, ofreciendo ingresos atractivos para propiciar la inmigración. Además, como vimos, por medio de la emisión de contratos, los empresarios tendieron a incentivar la inmigración de trabajadores de algunas procedencias étnico-nacionales que consideraban de óptimo rendimiento laboral.

Así por ejemplo, para el caso de los trabajadores provenientes de la Costa Atlántica de Honduras, su contrato laboral por un año explicita, entre otros aspectos, que devengarán un salario diario de 1,25 pesos, pagaderos a fin de mes, tendrán un avance o habilitación de hasta 20 pesos y que les será costeada la mitad de su pasaje hasta Costa Rica[42]. Otro caso digno de mención son los términos del contrato que se establece en 1887 con los trabajadores italianos, que les ubica en la cúspide de los trabajadores linieros en cuanto a salario y otras prerrogativas. Veamos algunos aspectos del mismo: un jornal de 6,25 pesos por 10 horas de trabajo, comida y alojamiento incluidos, viaje de ida y vuelta costeado por la empresa, atención médica gratuita y una habilitación de 31,25 pesos para dejar a sus familias, que se deducirán de los

---

[42] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 859, s.f., FECHA: 26 abril 1879.

salarios devengados[43]. Cabe anotar además que los 150 suecos que participan de los trabajos a la altura de 1888 y que son considerados por los empresarios como los mejores trabajadores que tienen, reciben un trato similar al de los italianos, como lo señala Aguilar[44].

En estos casos, aunque la existencia de contratos no es garante de cumplimiento exacto por parte de la empresa, sin embargo las condiciones laborales son explícitas y por tanto, existen mayores posibilidades de reclamo por parte de los trabajadores cuando éstas son variadas unilateralmente por la empresa. La llamada huelga de los italianos, protagonizada por alrededor de 1.400 trabajadores de esa nacionalidad entre octubre y noviembre de 1888, fue convocada precisamente por el incumplimiento de algunos términos claves del contrato, como las condiciones de salud laboral, la calidad de los alimentos y las fechas de pago de los salarios. Cabe señalar que durante el tiempo en que se mantiene esta disputa -más de un mes-, los términos laborales pactados entre Keith y los trabajadores italianos trascienden este ámbito, para ser discutidos y mediados por otras instancias extralaborales como los cónsules de Italia y Francia, los Gobernadores de Cartago y San José, la opinión pública nacional e incluso el Presidente costarricense, así como el Gobierno italiano. Todo ello da una idea, por una parte, del interés que sucita en todas las esferas, el trato laboral dado a los "hijos de una nación civilizada y digna del respeto de las demás naciones", como ellos mismos se autodenominan[45]. Además, da cuenta del potencial del contrato laboral como alternativa de presión y negociación, por parte de un colectivo de trabajadores no ajenos, por la tradición en su

---

[43] Bariatti, Rita La inmigración italiana en Costa Rica (1821-1968) Op. cit., p.p.117-118.

[44] Aguilar Bulgarelli, O. Op.cit., p.54.

[45] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5020, s.f., FECHA: 17 noviembre 1888.

país, a la utilización del recurso de la huelga.

En claro contraste respecto de las implicaciones de la tenencia de contrato laboral sobre las condiciones y derechos adquiridos, encontramos el caso de los trabajadores chinos en la línea. Aunque ellos también son trabajadores amparados a un contrato laboral concertado desde su lugar de origen, los términos del mismo les imponen, más bien, los más altos niveles de subordinación de todos los trabajadores linieros.

Precisamente, la difícil situación socioeconómica y política que a la sazón se experimentaba en el sur de China, de donde provenían los inmigrantes, permite entender la aceptación, por parte de éstos o de sus mandarines, de los términos de este contrato, que les reducía a una situación de literal esclavitud durante los 8 años de vigencia del mismo, e incluso, les negaba el derecho de guardar su propio nombre, sustituyéndolo, para efectos administrativos, por el del número de su contrato. Según rezan algunas de sus cláusulas, las obligaciones patronales se establecen en los siguientes términos:

> "darles alimento sano y suficiente, havitación cubierta, tres vestidos de manta y una cobija al año y cinco pesos en moneda del país por cada mes de trabajo, no pudiendo esceder este de doce horas diarias. En cada año se les concederán tres días de fiesta para sus funciones religiosas; y en caso de enfermedad se les suministrará gratis la asistencia médica necesaria"[46]

Estos términos de contratación fueron permanentemente variados por la empresa constructora del ferrocarril, omitiéndose la entrega de vestimentas, limitándose la atención médica, irrespetando los días de descanso y sus celebraciones religiosas tradicionales e incluso abaratando al máximo los costos de su alimentación en los campamentos, como vimos. Respecto de los ingresos percibidos, aunque la contabilidad de las planillas de estos trabajadores se suele presentar de

---

[46] Citado por León, M.. Op.cit., p.379.

manera agregada, se sabe que el salario de los peones chinos era de 4,5 pesos al mes, equivalente a aproximadamente 15 centavos por día. Este salario era devengado tanto por peones de campo como también por trabajadores que cumplían otras funciones más especializadas, como cocineros, sirvientes y carpinteros[47]. En todo caso, el contraste con el ingreso de los demás trabajadores linieros, es evidente.

Precisamente, las deplorables condiciones laborales, aunadas al irrespeto de la empresa ante sus celebraciones tradicionales relacionadas con la Pascua China fueron, a nuestro criterio, el principal detonante del movimiento colectivo de protesta protagonizado por aproximadamente 150 trabajadores chinos de la III División que se negaron a acudir al trabajo el 5 de enero de 1874, con saldo de 6 asiáticos masacrados mientras dormían, por una tropa policial de Cartago durante la madrugada del siguiente día[48]. Este argumento es reiterado en el informe de la Comisión nombrada por Guillermo Nanne, Director General del Ferrocarril de Costa Rica, para rendir cuentas del hecho. En éste se menciona que:

> "se dice corrientemente que el día en que se resistieron los chinos á acudir al trabajo, conocido en los países Católicos por el nombre de Día de Reyes, era un día festivo de alta importancia entre ellos, pero no hemos podido verificar este aserto".49

---

[47] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1531, f.114-115, FECHA: dic 1873.

[48] Para el informe de los eventos que rinde el Director de la CFCR al Ministro de Obras Públicas sobre la revuelta, véase ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1508, f.30, FECHA: 6 ene 1874. El informe interno de la CFCR se encuentra en ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 205, f.1-9, FECHA: 9 ene 1874. Un relato de los hechos puede consultarse también en CASEY, J. Op.cit., pp.324-326, así como en FONSECA, Zayra Los chinos en Costa Rica en el siglo XIX UCR Tesis Licenciatura en Historia, 1979; y en FALLAS M., Carlos Luis El movimiento obrero en Costa Rica San José: EUNED, 1983, p.207-215. También se reseña el evento en AGUILAR BULGARELLI, Oscar La huelga de los Tútiles 1887-1889 San José: EUNED, 1989, p.13.

[49] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 205, f.8, FECHA: 9 ene 1874.

El relato de los eventos permite evidenciar el estado de total indefensión de los trabajadores chinos, quienes responden con palos, piedras y con la huida, ante los azotes y las amenazas con armas de fuego por personeros de la empresa y la apedreada de que son objeto por parte de los peones costarricenses que se unen a los superiores para amedrentar a los alzados. Los sucesos permiten apreciar además el nivel de solidaridad y de comunicación expedita entre los chinos de los diferentes campamentos, dado que, ante la negativa de salir a trabajar por parte de alrededor de 20 peones chinos en el campamento III, en pocas horas se les unen todos los trabajadores chinos de los campamentos IV y V, convirtiéndose en un motín generalizado entre los trabajadores de esa nacionalidad, independientemente del oficio desempeñado.

Prácticamente desde su arribo al país, las relaciones laborales entre los chinos y la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, se habían tornado especialmente tirantes. Cuando esto sucedía con trabajadores de otras procedencias étnico-nacionales, la respuesta de la empresa fue el traslado o el despido. Sin embargo, para el caso de los trabajadores chinos, por la mediación del contrato laboral aludido, la empresa optó más bien por intensificar la represión hacia este grupo. En efecto, los chinos que participaron de los trabajos del ferrocarril, efectivamente recibieron un tratamiento marcadamente desigual al de otros trabajadores, el cual es especialmente significativo en lo relativo a la represión. Los chinos fueron castigados con azotes, cadenas, cepo e incluso con la muerte. Precisamente en el reporte sobre la rebelión de enero de 1874, personeros de la empresa que reconocen los severos efectos de diez azotes de palo inflingidos sobre un trabajador chino, viéndose obligados a reconocer que:

> "castigos de semejante especie, altamente ofensivos como lo son a todo sentimiento de humanidad, no pueden, a nuestro humilde juicio, dar otros resultados que los tristísimos que ahora

presenciamos".[50]

El Estado participó de los mecanismos de represión empresarial a los trabajadores chinos, enviando tropas cuando se les solicitó y acogiendo en las cárceles de Paraíso, Cartago y San José, a los chinos que la empresa señalaba como desobedientes[51].

Ante las dificultades para articular movimientos de confrontación colectiva, los trabajadores chinos optaron por la huida individual, que les permitiría conseguir empleo en haciendas retiradas, dedicarse a actividades por cuenta propia como el comercio en pequeña escala de víveres o licores o bien, buscar emigrar clandestinamente hacia otros destinos allende nuestras fronteras. La alternativa de la huida no fue sencilla, dado que sus personas representaban un precio, equivalente al tiempo del contrato pendiente por servir. Por ello, la empresa buscó mecanismos de control: fueron perseguidos y "cazados" cuando huían, para lo cual los empresarios contrataban y armaban a personas especializadas en la captura de chinos escapados[52]. Los severos castigos públicos a los capturados, se suman a estos mecanismos de coerción.

El Estado costarricense también participa del control sobre las huidas de los trabajadores chinos. Para estos efectos toma un conjunto de disposiciones, en el entendido de que:

> "Las autoridades de policia estan en el deber de proteger la agricultura, obligando á los peones y demas jente de servicio á cumplir sus obligaciones: lo está asimismo á velar porque ninguno sea perjudicado en su propiedad particular. Ademas, la mayor parte de los trabajadores chinos estan dedicados á los

---

[50] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 285, f.4, FECHA: 9 ene 1874.

[51] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1551, f.3, sin fecha; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.226, FECHA: 27 marz 1873.

[52] Por ejemplo, en el documento ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.67, FECHA: 29 jul 1872, se menciona la cancelación de 1.50 pesos al capitán Douglas, por el retorno de un chino huido, así como los gastos en que incurrió durante la diligencia.

trabajos del ferrocarril por cuenta de la Nacion, y en cada uno de ellos que salga del pais sin cumplir sus compromisos, hace una pérdida efectiva y de consideracion, ya sea el Gobierno ó el particular en cuyo favor se haya endozado el contrato."[53]

Entre las medidas aludidas se cuentan la emisión, en 1874, de una circular del Presidente, dirigida a los Gobernadores de San José, Cartago, Heredia y Alajuela, donde se señala que existen noticias de que algunos trabajadores chinos se han fugado de los campamentos del ferrocarril y se sospecha de que se encuentran ocultos en algunas haciendas donde también trabajan chinos; para dar con los fugados, el Presidente nombra un Agente de Policía especial para que revise las haciendas, aún recurriendo a órdenes de allanamiento. Otra medida policial establecida desde junio de 1873, para contrarrestar su fuga de las casas, haciendas o campamentos donde sirven, dispone que aquellos chinos que sean sorprendidos en caminos y despoblados sin el correspondiente atestado de su patrón, serán aprehendidos y remitidos a sus lugares de trabajo.[54]

En lo referente al control estatal sobre la emigración de asiáticos, ésta se entiende como un problema de interés nacional, por lo se establecen un conjunto de medidas para evitar su salida del país, especialmente durante los momentos de crisis de los trabajos del ferrocarril. Entre ellas se cuentan el levantamiento de listas de chinos residentes en la Comarca de Limón[55], así como el incremento de los controles. Por ejemplo, en carta del Ministro de Gobernación al Gobernador de Limón, se dice:

"Con noticia de que en esa Comarca hay muchos chinos, que aparecen como libertos, sin estarlo, pues debe haber algunos del Gobierno y otros que pertenezcan á particulares, encargo á U. proceda á hacer comparecer á todos los que en la actualidad

---

[53] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28555, f.7, FECHA: 18 abril 1874.

[54] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28555, f.6-7, FECHA: 17 y 18 abril 1874.

[55] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5597, s.f., FECHA: 24 feb 1877.

esten allí como tambien á los que aparezcan en lo sucesivo, y les exija que presenten la papeleta ó papeletas que tengan, á fin de que U. pueda tomar nota del nombre ó nº de cada chino, del patron ó patrones donde hayan servido, y si son ó no libertos. A los que no tengan su papeleta de libertos, no les permitirá U. embarcarse."[56]

En todo caso, en la práctica estos controles se mostraron poco efectivos, puesto que la existencia de chinos en condición de ilegales se mantuvo, tanto dentro del país, como en términos de sus movimientos migratorios de ingresos y salidas del territorio nacional, tal como lo demuestra M. León[57].

Para los trabajadores linieros que carecían de contratos de trabajo, las condiciones laborales eran también desfavorables, por su escasa claridad, al ser pactadas verbalmente y de hecho, porque la empresa constructora desplegó potestad para variarlas a su antojo y conveniencia, dependiendo de los vaivenes del mercado laboral. En esta situación se encuentran los linieros costarricenses, así como toda la amplia y heterogénea gama de trabajadores extranjeros que arribaron al país por sus propios medios, en pos de un trabajo en la línea. En este último caso, destaca la situación de los trabajadores afrocaribeños.

El caso de los trabajadores costarricenses, que carecían de contrato laboral escrito, es evidente respecto de las condiciones desventajosas descritas. Prueba de ello es la variación experimentada en los ingresos que se les ofrecieron durante las dos décadas en que participan como peones linieros.

---

[56] ANCR SERIE: Gobernación, NUMERO DOC: 20488, f.60, FECHA: 30 enero 1877.

[57] León Azofeifa, Moisés Chinese Inmigrants on the Atlantic Coast of Costa Rica: The Economic Adaptation of an Asian Minority in a Pluralistic Society. Doctoral Thesis, Tulane University, 1988.

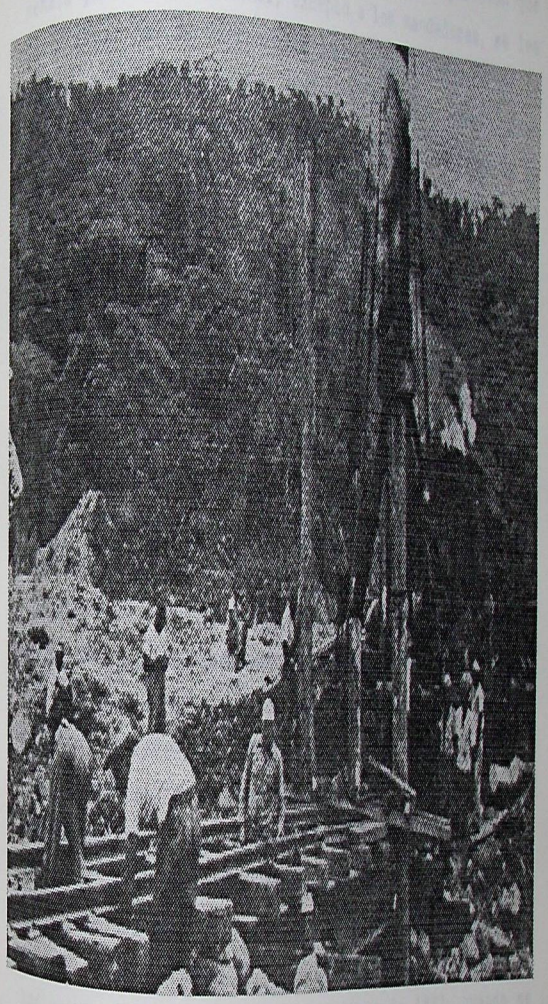


FOTO 32. Cuadrilla de trabajadores tendiendo los rieles a través de un pequeño puente. Aunque el grupo es heterogéneo, en la composición de la foto puede notarse una tendencia en los peones a agruparse por aparente afinidad étnica y a tomar poses que permiten inferir actitudes diferenciales hacia el trabajo. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

Así por ejemplo, en 1873 se establece la disposición que señala que a ningún nacional, excepto a los mandadores, se les puede pagar más de 80 centavos por la jornada diaria de 10 horas, en ningún campamento, excepto el 6 y el 8. Además, para evitar cualquier confusión al respecto, en los contratos de la Compañía del Ferrocarril con contratistas de obras menores, se incluye una cláusula que reza:

> "(El contratista) no tiene derecho a subir el salario de los peones y demas hombres que ocupen en sus trabajos, á un precio mayor que el que se acostumbra pagar por la Empresa en los puntos inmediatos a los trabajos contratados; y en caso que por escasez de operarios ú otra circunstancia cualquiera, esto fuera necesario, lo haran de acuerdo con el Injeniero de Division"58.

Durante la época de mayor escasez laboral, entre los años 1875 y 1876, el salario de los peones costarricenses fue aumentado ligeramente, llegando a pagarse 1,10 y hasta 1,25 pesos el jornal[59]. Sin embargo para el año siguiente, cuando el Estado costarricense toma a su cargo por un breve lapso la construcción ferrovia, estos salarios son fijados en 20 pesos mensuales -alrededor de 80 centavos el jornal-, e incluso se toma la disposición de que todos los salarios de los peones, costarricenses y de otras nacionalidades en la División Atlántica, sean rebajados a un peso por día, lo que causa insatisfacción y negativa generalizada, especialmente por la escasez y alto costo de los víveres en la Comarca[60]. Inclusive, podemos notar que a la altura de 1887, cuando se está construyendo el último tramo, conocido como Línea Nueva, el jornal del liniero costarricense sufre una reducción aún mayor respecto de años anteriores, según reza un anuncio publicado en el diario La Gaceta:

---

[58] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.134 y f.265, FECHA: 15 feb 1873 y 21 abr 1873.

[59] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1461, f.261, FECHA: 15 jun 1875.

[60] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1079, f.15, FECHA: 30 abril 1877.

CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL A
REVENTAZON
TRABAJADORES
Se necesitan hasta **mil** peones para los
trabajos entre Cartago y Reventazón
Sueldo diario como sigue:

Entre Cartago y Santiago
50 centavos con comida, 75 centavos sin comida
Entre Santiago y Reventazón
60 centavos sin comida, 85 centavos con comida
A los capataces que llevan veinte ó más peones cada uno,
se dará pase libre á ellos y á su gente en los trenes entre
Alajuela y Cartago, presentándose en cualquiera de las
estaciones principales con los peones y la correspondiente
lista de ellos para el conocimiento de los Agentes.
Sueldo de capataces diario
90 centavos con comida, 1-25 centavos sin comida
Para más pormenores diríjanse á
Minor C. Keith
San José, 16 de marzo de 1887.61

Así pues, los peones costarricenses, carentes de un contrato por escrito que les respaldase, se ven prácticamente imposibilitados para impugnar sus relaciones laborales con la empresa o plantearle a ésta alguna reivindicación. En términos generales, la empresa opta por hacer caso omiso de sus tímidas demandas, como cuando un superior le gira órdenes a un Jefe de Campamento en el sentido de que:

> "Los sujetos que vinieron á quejarse de sus sueldos ayer, puede irse a donde gusten si no estan contentos con el que tienen"62.

Por ende, la disconformidad con las condiciones laborales implicó, para los trabajadores costarricenses, recurrir a la única alternativa posible, una alternativa individual y silenciosa: el abandono del trabajo. Para ello, en ocasiones debieron incluso devolver habilitaciones o adelantos de dinero recibidos, o bien cancelar deudas por zapatos u otros artículos

---

61 *Gaceta Oficial* nº.74, año 9, 30 marzo de 1887, p.331.

62 ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.248, FECHA: 1 abr 1873.

adquiridos en las tiendas de la empresa, como se reporta en los libros de contabilidad de la misma[63].

Por su parte, los trabajadores negros procedentes de diferentes puntos del Caribe continental e insular, en su gran mayoría carecían también de contratos laborales escritos y por ende, los montos de sus remuneraciones también fueron fluctuantes, dependiendo del momento y condiciones de su arribo -sean contratados desde sus lugares de origen o bien inmigrantes por cuenta propia-, así como de los prejuicios existentes a la sazón entre sus contratistas respecto de las bondades o inconvenientes de la mano de obra de una u otra procedencia caribeña. Aunque se ha localizado poca documentación relativa a los salarios de los afrocaribeños, se cuenta con reporte de un trabajador curazoleño que se encarga de atender el dispensario de Pacuare y Angostura, labor por la que devenga 73 centavos el día[64]. Otros trabajadores de Curazao, amparados a un contrato laboral de seis meses, devengaron en 1875 un salario de aproximadamente 10 pesos por mes, equivalente a 26 centavos diarios[65]. Cabe señalar que para hacer efectivo este pago, el Gobernador de las islas de Aruba y Curazao tuvo que mediar ante el Gobierno de Costa Rica, porque la letra con que se les canceló fue devuelta por falta de fondos por la casa financiera de Nueva York contra la que iba girada. Por su parte, para 1879 se menciona a cuadrillas de jamaiquinos con un jornal de 50 centavos[66].

---

[63] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC:1492, f.62, 67 y 201, FECHAS: 19 ago y 9 set 1872, 23 jul 1873; SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC:1634, f.64, FECHA: 26 dic 1872 .

[64] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 4494, f.83, FECHA: 21 jun 1873.

[65] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 659, f.3, FECHA: 5 feb 1876.

[66] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1006, f.27, FECHA: 30 mayo 1879.

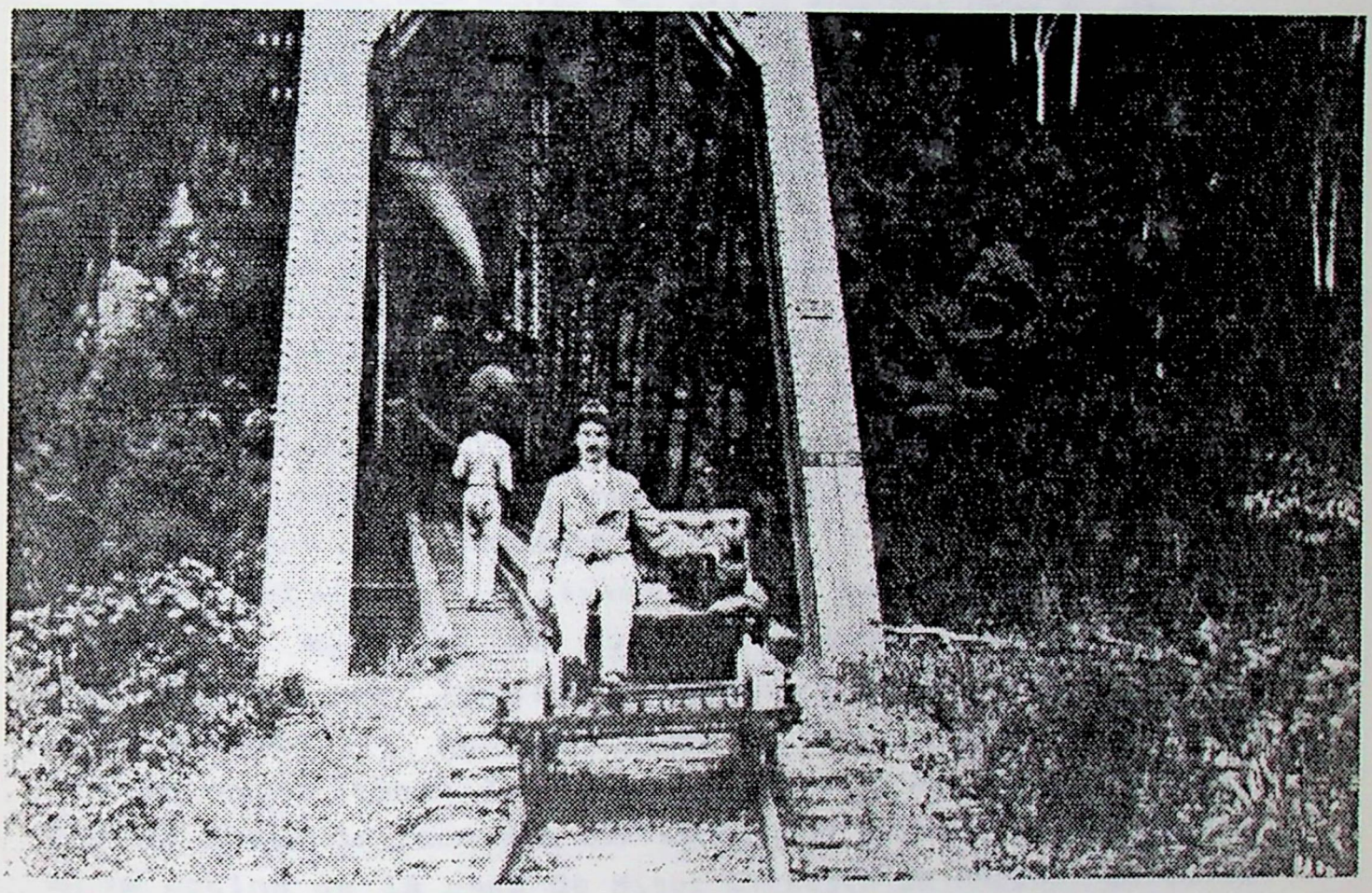


FOTO 33. El elegante carromato del Superintendente de Vías Mr. J.H. Burke, antecede al paso de la locomotora sobre el río Pacuare. La imagen transluce las relaciones jerárquicas en el mundo ferrovial. Fecha aproximada: 1912.
FUENTE: Colección INCOFER y Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company, San José, 1953, p. 16.

Tradicionalmente se ha destacado que los trabajadores negros tuvieron una gran afinidad con el empresario Minor C. Keith, al punto de que, como lo interpreta Q. Duncan:

> Keith contó con el apoyo total de la población negra, desde que se hizo pasar por inglés. Tal era su fidelidad hacia él, que varias veces, al no poder cumplir con las obligaciones de pago de salarios, lograba con una simple y franca exposición de su situación, que la labor continuara por semanas, y una vez por ocho meses, en los cuales no recibieron ni un centavo. Creían en él, en su palabra. Estaban demostrando el poder del Imperio, su capacidad, y al tener como norte ganar suficiente para superar los estrechos límites de la pobreza, los negros antillanos se realizaban -pese a las penalidades- en su trabajo. Y por tanto, lo hacían con gusto67.

Esta interpretación también ha sido reiterada por W. Stewart cuando reseña la anécdota de Minor C. Keith, de los 1.500 jornaleros negros que laboraron para él sin paga, por espacio de nueve meses, amparados solamente en la fe a su promesa de un pago futuro[68].

Sin embargo, los atrasos en el pago de los salarios, aunados al maltrato de que fueron objeto en el trabajo, constituyen las causas principales que impulsaron el levantamiento de peones caribeños contra sus superiores. Algunas veces toman la forma de procedimientos más velados, como el amago de incendio que sucedió en horas de la madrugada en la cocina de la casa de Minor C. Keith en Matina, en donde había más de 200 afrocaribeños concentrados en razón de los trabajos del puente en esa localidad; el Gobernador de Limón les atribuyó á éstos la responsabilidad del hecho[69]. Sin embargo, hubo otras acciones más explícitas, que ponen en entredicho la supuesta pasividad de los trabajadores negros, como pasaremos a detallar a continuación.

---

[67] En Meléndez, Carlos y Q. Duncan El negro en Costa Rica Op.cit., p.104.

[68] Stewart, Watt. Op.cit., pp.56-7.

[69] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5569, s.f., FECHA: 7 set 1879.

El primer movimiento desplegado por afrocaribeños, no reseñado con anterioridad, lo situamos el 5 de diciembre de 1879, cuando más de 100 afrocaribeños del campamento Reventazón se sublevan, rehusándose a trabajar porque un mandador los había tratado mal y porque querían un aumento de sueldo. El contratista Minor Keith les habló y ante su negativa a volver al trabajo, le solicita auxilio al Gobernador de Limón, a quien tampoco hacen caso y le amenazan con palos y piedras. El Gobernador arma a algunos "nativos" para hacerse obedecer y captura a quince cabecillas, a los que trata "con bastante severidad" y trasladándolos luego a la cárcel de Limón. De la causa seguida contra ellos, a cuatro se les condena a tres meses de arresto descontables en obras públicas; a ocho se les imponen dos meses y a los tres restantes, un mes de pena[70].

Un segundo paro laboral, ocurrido en abril de 1887, es reseñado por C. Meléndez[71]. En esta oportunidad, los afrocaribeños de un cuadrilla que trabajaba en Moín, se niegan a trabajar un día lunes por no haber sido pagados el día anterior, como era la costumbre; al dársele explicaciones y ser efectuado el pago, todo retornó al estado habitual.

La fuente periodística citada por este autor, señala un tercer motín experimentado ese mismo día. Así, se señala que:

> "En el Reventazón el mismo día lunes (3 de abril de 1887) había tenido lugar tambien un desorden imputable, a nuestro concepto,... a la ausencia casual del jefe de los trabajos, capitán Martín, en ese día. Algunos negros trabajadores pretendieron acometer con machetes a dos mandadores de raza blanca y los agredidos se vieron en la necesidad de hacer uso de sus revólveres para defenderse e imponer el respeto y orden. Aquello parecía más bien una cuestión de razas. Dos negros fueron heridos, y llegó a producirse un desorden que parecía tomar proporciones mayores. Pero en pocas horas todas las

---

[70] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5569, s.f., FECHA: 15 dic 1879.

[71] Melendez, C.. Op.cit., p.77-8.

dificultades fueron conjuradas"72.

Finalmente, otro motín protagonizado por afrocaribeños, no reseñado con anterioridad, se suscita en marzo de 1890, cuando un grupo de al menos 150 jamaiquinos provenientes de distintos campamentos de Línea Nueva y armados con palos, machetes y revólveres, ocupan por varias horas el campamento de Reventazón, amenazando con incendiarlo[73]. La fuente no detalla las razones que les movieron a actuar de esa manera, aunque seguramente el móvil fue similar al de los anteriores sucesos.

Durante los eventos colectivos mencionados, llama la atención el empleo del fuego como instancia de intimidación por parte de los alzados. Asimismo resulta interesante el hecho de que, para reprimirles, tanto los empresarios como el Gobernador de Limón hagan uso de peones costarricenses, como sucedió también en el caso del motín de los chinos.

Para el trabajador afrocaribeño, inmigrante a un país que les rechaza por motivos racistas y restringido casi con exclusividad a la región Atlántica por razones laborales, linguísticas y culturales, las perspectivas de presión a la empresa ferroviaria, eran sin embargo, limitadas. Como puede notarse de los movimientos colectivos citados, se desafía a la empresa casi solamente en momentos de gran escasez de fuerza laboral, como en los años de 1879 y 1887. No obstante, los límites a su acción se tornan más rígidos cuando las condiciones del mercado laboral en la Cuenca del Caribe se vuelven más competitivas, desestimulando la alternativa de la emigración.

Además de las condiciones laborales en la línea, otro motivo de disconformidad permanente en la población

---

[72] Diario *El Comercio* 7 abril de 1887, p.2; citado por Meléndez, C. Ibid.

[73] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC:6431, f.25, FECHA: 23 marzo 1890.

afrocaribeña, fue el trato arbitrario recibido de la policía de la Comarca. Esto, a su vez, constituyó un estímulo permanente para la emigración en este grupo.

En diversas oportunidades, dicho trato policial motivó la queja de negros ante instancias consulares y buques de guerra británicos, que respondieron con reclamos diplomáticos ante la Gobernación de la Comarca de Limón y ante el Gobierno nacional, por el maltrato, encarcelamiento arbitrario, obligación de prestar servicios públicos y militares e incluso el asesinato de súbditos británicos de Jamaica y Belice[74].

Así por ejemplo, en setiembre de 1877, el Sr. Sidney Lacosk, Encargado de Negocios de Su Majestad Británica en Centroamérica, protesta ante el Ministro de Gobernación, por quejas recibidas de casos de maltrato de varios súbditos británicos naturales de Belice y Jamaica, por parte de las autoridades del Puerto de Limón y de Matina. Dentro de los actos denunciados se cuentan la exigencia por la fuerza de un impuesto para destruir la plaga de langosta que asolaba los cultivos del centro del país, así como el trabajo forzado y sin remuneración exigido a algunos negros para servir como agentes de policía en la Comarca; ante negativas a este tipo de exigencias, algunos negros fueron heridos de balloneta y otros siete, incluidas dos mujeres, una de ellas en estado de embarazo, fueron despachados por la fuerza de Limón en un pequeño bote de vela. Ante quejas similares, el funcionario británico advierte que su Gobierno está considerando nombrar un Agente Consular en Limón y despide su misiva advirtiéndole al Ministro que debe velar para que no se infiera la más leve vejación a ningún súbdito de S.M. Británica[75].

---

74 Véase, por ejemplo ANCR SERIE: Gobernación, los documentos 28488, 28557 y 28880.

75 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC:28488, f.10, FECHA: 20 setiembre 1877.

Otro ejemplo de intervención diplomática se da cuando un grupo de súbditos británicos, ante la inexistencia de Consulado Británico en Limón, logran una audiencia con el Capitán Rodney M. Lloyd, Comandante del buque de guerra británico HMS Bullfinch, que fondea en Puerto Limón en abril de 1887. A esta audiencia acuden ocho personas negras -siete hombres y una mujer- que se quejan de distintos problemas, derivados del trato arbitrario recibido de la policía y de tardanzas en los pagos de salarios hechos por la empresa del ferrocarril, lo que les deja a merced del crédito de comerciantes inescrupulosos. Con referencia a este último punto, el Capitán dió "sugerencias" a Mr. Norris, Supertintendente del Ferrocarril, para cumplir con el pago oportuno a los trabajadores, a lo que aquel accedió. En lo relativo a las quejas sobre trato policial, el Capitán señala también en su misiva dirigida al Gobernador de Limón, que

> "Estando bien entendido del carácter de los negros jamaiquinos, me es fácil comprender que, cuando ellos no están satisfechos ó se encuentran exitados por los tragos, ó arrebatados de cólera, son difíciles de manejar, y que una fuerte y decisiva medida se hace amenudo necesario; pero ruego á su Excelencia que, en consideración á que son Súbditos Británicos no deben ser maltratados por la policia, cuando sean puestos en prision sin ser sujetos á ningun tratamiento que siquiera tenga apariencias de castigo, mimentras no sean debidamente juzgados é investigados; y que la prision por el pezcueso (sic) en el sepo debería ser abolida, estando este punto entre las quejas generales que me han hecho."76

Finalmente, en sus comunicaciones con los súbditos británicos residentes en Limón, el Capitán Lloyd les recalcó su obligación de obedecer las leyes de Costa Rica y la figura del Gobernador de Limón.

Al estudiar las condiciones de vida y de trabajo de estos primeros pobladores afrocaribeños en el Atlántico costarricense, resulta indispensable considerar el papel de

---

76 ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC:28557, f.12-26, FECHA: 21-25 abril 1877.

contrapeso jugado por instancias diplomáticas como las señaladas, dado que aunque no fueron totalmente efectivas, sin embargo sirvieron a los súbditos británicos para proporcionar lo que podríamos denominar una resistencia simbólica ante la empresa y sobre todo, ante los personeros del Estado costarricense y en general hacia el estilo de vida nacional. Con ello, al reiterar su lealtad al Imperio Británico, se refuerzan tradiciones culturales y el sentido de pertenencia al grupo, a la vez que se va creando una nueva síntesis cultural del negro en el Atlántico costarricense, con una fuerte matriz jamaiquina, pero incorporando los aportes de las restantes tradiciones caribeñas.

Precisamente, resulta interesante notar las reacciones en las esferas oficiales costarricenses a raíz de estas quejas diplomáticas por el trato policial dado a los súbditos británicos. Así por ejemplo, en una prueba de descargo ante acusaciones de este tipo, el Gobernador de Limón responde a una nota del Ministro del ramo, en donde externa su preocupación por informes recibidos por el trato dado por la policía de Limón a los negros, que les motiva a dejar el país. En su respuesta señala:

> "Séame permitido pensar y creer que las razones mas imperiosas y que mas fuerza tienen en el ánimo de los jamaiqueños es, en primer lugar, los trabajos del Canal en el Ismo de Panamá y, en segundo lugar, las pocas ó ningunas ventajas que tienen en los trabajos del Ferrocarril de esta parte de la República"77.

Complementando la información anterior, el Agente de Policía de Limón expresa que ha indicado a los gendarmes no tratar con rigor ni malas palabras a los negros de Jamaica y que, de imponer alguna pena, ha procedido en arreglo a su estado de pobreza. Este funcionario añade en su misiva:

> "Nunca he privado á los negros de sus diversiones en bailes, ni tampoco en sus cantos á muertos, permitiendoles siempre lo hagan con entera libertad y conforme á sus costumbres y religion. Hoy

---

77 ANCR SERIE:Policía, NUMERO DOC:5204, s.f., FECHA: 20-22 noviembre 1883.

> mas todavia; antes de yo ser empleado solo se les permitia los bailes los sabados por la noche, y U. Sor. Gobernador, visto el gran numero de negros que salian en todos los Vapores, me dió orden de permitirles sus diversiones sin escepcion de dias y cuando ellos lo solicitasen, y asi se ha cumplido hasta la fecha"78.

En este caso resulta interesante resaltar también cómo la presión ejercida por la emigración, se traduce en el logro de un conjunto de reivindicaciones culturales para la población afrocaribeña que permanece. Incluso este argumento de la despoblación de la Comarca por el abandono del país, se convierte en herramienta de presión de estos pobladores, para buscar otras concesiones del Gobierno costarricense, como el permisos para la importación de ron jamaiquino[79].

A manera de síntesis, podemos señalar que en la construcción de las relaciones laborales en la línea, intervienen un conjunto de actores con diferentes niveles de participación. Por una parte, encontramos a la empresa, representada por los empleados superiores, que imponen un conjunto de disposiciones administrativas y coactivas para lograr el máximo de beneficio en la utilización de la heterogénea fuerza laboral que concurre para imprimir su esfuerzo en cada durmiente, en cada clavo y en cada riel de la línea, a cambio de un salario. A pesar de la escasa tecnología con que se enfrenta la titánica tarea de construir el ferrocarril, esta organización empresarial se caracteriza principalmente por un ordenamiento jerárquico rígido tanto en el campo de trabajo como en el campamento mismo. También, incorpora una división del trabajo basada en oficios, que tiende a hacerse coincidir con la adscripción étnico-nacional de los peones linieros, lo que a su vez es reforzado por la práctica empresarial de ofrecer modalidades diferenciales de

---

[78] Ibid.

[79] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28986, f.1-2, FECHA: 26 abril 1886.

contratación a éstos, precisamente a partir de esa adscripción.

Otro actor es el Estado costarricense, en la figura de sus jerarcas del Gobierno central, que toman un conjunto de decisiones para propiciar que los trabajos de construcción de la vía transcurran en el más perfecto orden, en concordancia con los intereses de la empresa, entendidos por lo general, como coincidentes con los intereses nacionales. El impacto, por acción u omisión, de las autoridades regionales en el Atlántico, desde el Gobernador de la Comarca de Limón hasta los cuerpos de gendarmes y policías, también es importante en la conformación de los estilos de vida y de trabajo que se generan alrededor de la línea férrea. De especial relieve al respecto es la participación de estos actores en la represión de diversos movimientos laborales de los linieros.

La sombra de otros actores lejanos se proyectan en ocasiones sobre el plano de las relaciones laborales. Nos referimos al espectro de las relaciones internacionales con países como Italia, Francia, Estados Unidos y principalmente Gran Bretaña que, en la figura de sus representantes consulares o militares, presionan de diferentes maneras para -por lo general- favorecer los intereses de trabajadores coterráneos o bien, sus propios intereses geopolíticos sobre la zona.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

Cuadro 5.
CONFLICTOS LABORALES COLECTIVOS EN LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL AL ATLANTICO. 1871-1890

Fecha	Grupo	Lugar	Tipo de conflicto, motivos y recursos del grupo movilizado	Desenlace
Feb. 1873	Irlandeses, s.n.c.	III División, Campamento V	Desacato, paro y deserción colectiva por disconformidad con condiciones laborales y salarios atrasados	No recontratación en la empresa, mediante emisión de "listas negras".
Enero 1874	Chinos, aprox. 150	III División	Paro y motín, por lluvia y por celebración tradicional china. Convocatoria a compatriotas de otros campamentos y enfrentamiento a superiores y sus aliados, mediante el uso de palos y piedras	Persecución a alzados por parte de empleados superiores asistidos por peones costarricenses. Represión con tropa militar enviada por la Gobernación de Cartago, que abren fuego a los chinos mientras dormían, matando a 6 chinos y 1 coolie. Cárcel y castigo con azotes a otros implicados.
Abr. 1874	Chinos e irlandeses, s.n.c.	III División	Disconformidad por atraso en pagos de salarios. Desacato y amenazas de muerte.	Despido de irlandeses y aumento en venta de contratos para chinos. Como paliativo inmediato, se consigue de urgencia fondos para efectuar pagos.
Dic. 1875	Albañiles, s.n.c.	I Div. Tramo Matina-Pacuare	Huelga por más de un mes ante atrasos en pago de salarios	s.i.
Mayo 1878	Costarricenses, más de 50	II División	Amago de deserción colectiva por pésima calidad de alimentos	Se atiende la demanda y se toman medidas para mejorar la calidad de alimentación.
Set. 1879	Aprox. 200 afrocaribeños	I División Puente del río Matina.	Amago de incendio furtivo en casa de Minor C. Keith	s.i.
Dic. 1879	Más de 100 afrocaribeños	II División, Campamento Reventazón.	Paro por maltratos y en procura de aumento salarial. Amenaza con palos y piedras	Gobernador de Limón reprime con apoyo de trabajadores costarricenses. Captura y arresto por varios meses a cabecillas del movimiento.
Abr. 1887	Una cuadrilla de afrocaribeños, s.n.c.	I División, campamento Moín.	Paro por falta de pago el día anterior	Se efectuó pago y se retornó al trabajo.

(Continúa cuadro 5)

Fecha	Grupo	Lugar	Tipo de conflicto, motivos y recursos del grupo movilizado	Desenlace
Abr. 1887	Afrocaribeños, s.n.c.	II División, campamento Reventazón.	Motín sin causa conocida. Alzados amenzan con machetes a mandadores "blancos".	Empleados superiores usan armas de fuego hiriendo a dos alzados. Se retorna a la calma.
Oct. 1888	1.400 italianos	III División	Deserción colectiva y huelga de más de un mes, por salarios atrasados, condiciones de trabajo, calidad de alimentos y atención médica. Exigencia de repatriación por incumplimiento de contrato y manifestaciones públicas en Cartago y San José, con edición de hojas impresas.	Represión por Ley de Vagancia. Intervención del Gobierno Central, Gorbernación de Cartago y San José, Consulados de Italia y Francia y prensa. Keith no cede. El Estado otorga facilidades a huelguistas para el retorno a Italia o la permanencia como inmigrantes y traida de sus familias.
Marzo 1890	Aprox. 500 jamaiquinos	III División, campamentos de Línea Nueva	Motín sin causa conocida. Ocupación del campamento Reventazón armados con machetes, palos y revólveres. Amenaza de incendio	Agente de policía no actúa, por superioridad numérica de alzados; retirada pacífica del grupo.

NOTAS: s.n.c. significa sin número conocido.
s.i. significa sin información.

FUENTES: Archivo Nacional de Costa Rica. Serie Fomento, documentos números: 111, 205, 287, 1508, 1634 y 1658. Serie Gobernación, documentos número: 6431 y 7258. Serie Policia, documento número: 5569.
Ponseca, Zaira Los chinos en Costa Rica en el siglo XIX UCR Tesis de Licenciatura en Historia, 1979.
Casey, Jeffrey "El Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica 1871-1874" Anuario de Estudios Centroamericanos n2,1976.
Meléndez, Carlos y Quince Duncan El negro en Costa Rica San José: Ed. Costa Rica, 1977.
Aguilar Bulgarelli La huelga de los Tútiles 1887-1889 San José: EUNED, 1989.
Stewart, Watt Keith y Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1991.

Por último, tenemos la presencia de los protagonistas más numerosos: los trabajadores linieros que se enfrentaron cotidianamente a los ordenamientos empresariales y presionaron de manera permanente sus límites, en pos de un mejoramiento de sus condiciones laborales. La organización misma del trabajo en la línea propició que los canales de expresión de estas presiones se diese principalmente por la vía de la adscripción étnica, lo cual

resulta evidente al analizar el cuadro sinóptico 5, que resume las acciones colectivas de trabajadores linieros registradas durante las dos décadas de construcción de la línea férrea.

Con la excepción del levantamiento de albañiles de la I División en 1875, ningún otro conflicto laboral colectivo es convocado por miembros de un mismo oficio, sino por trabajadores de una misma pertenencia étnico-nacional que incluso podían desempeñarse en diferentes oficios, como los italianos -peones, carpinteros y caporales- o los chinos -peones, dinamiteros, cocineros y carpinteros-. Incluso, dadas las características de la organización empresarial del trabajo liniero según procedencias, podemos arriesgarnos a suponer que este grupo fuese étnicamente homogéneo, aunque la fuente no especifica esta calidad.

El carácter étnico-nacional que está en la base de la convocatoria a estos movimientos, propició sin lugar a dudas, el reforzamiento de las redes de solidaridad horizontal entre los miembros de estos grupos. Este hecho no debe opacar el reconocimiento de que la misma adscripción étnico-nacional constituye, a su vez, un vehículo para la expresión de conflictos generados esencialmente en el ámbito del trabajo. Sin embargo, resulta relevante destacar que sus alcances como instancia de convocatoria se agotan por lo general en las fronteras del grupo étnico-nacional, dado que más allá se interponen actitudes etnocentristas y prejuicios racistas que, aunque seguramente ya estaban presentes de antemano en los diferentes grupos, no obstante son exacerbados por las relaciones laborales diferenciales impulsadas por la empresa.

Además de estos eventos colectivos de los que se conserva registro, la opción de protesta de los trabajadores linieros en los campamentos, se caracterizó también por el empleo de mecanismos más pasivos e individualizados para canalizar su oposición a las condiciones y relaciones de trabajo, como el desacato velado a la disciplina laboral, el hurto, el sabotaje, la huida, etc.. El empleo de estas modalidades de resistencia pasiva, seguramente se

ancló también en las densas redes de solidaridad construidas a partir del referente de procedencia étnico-nacional. Sin embargo, en el plano metodológico, debe acotarse las dificultades de registro de este tipo de actos, dado que por su carácter anónimo y de pequeña escala y de baja intensidad, por lo general tienden a ser subestimados por las fuentes escritas consultadas por el historiador y el científico social, como apunta J. Scott[80].

A pesar de lo anterior, podemos citar entre estos mecanismos, a uno especialmente importante, dadas las condiciones en que se desarrolló la construcción de la vía férrea: la deserción. En efecto, aún cuando se realice a título individual, el abandono del trabajo constituye un poderoso recurso de presión ante los empresarios contratantes, por el carácter siempre escaso de la fuerza laboral disponible para trabajar en la línea.

De hecho, incluso hasta en los movimientos colectivos de mayor envergadura protagonizados por peones linieros durante las dos décadas de construcción del ferrocarril, éstos se inician a partir de la adopción colectiva de esta estrategia. Así por ejemplo, tenemos que en el primer conflicto laboral colectivo, los aproximadamente 100 irlandeses que laboraban en los campamentos del Atlántico en febrero de 1873, abandonan en conjunto el trabajo y se dirigen hacia el centro del país; a raíz de este evento, la empresa innaugura el recurso de hacer circular "listas negras", donde se alertaban a los jerarcas de otras Divisiones, en el sentido de no contratar a los trabajadores irlandeses huidos[81]. También la llamada huelga de los chinos de enero de 1874 se inicia cuando un grupo de éstos abandona su campamento y otros compatriotas de otros dos campamentos vecinos se les unen. Igual sucede al desencadenarse el movimiento colectivo de los trabajadores italianos en octubre de 1888, cuando aproximadamente 1.400 peones y caporales de esa

---

[80] Scott, James Weapons of the Weak. Everyday Forms of Peasant Resistance. New Heaven: Yale University Press, 1985, p.36.

[81] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1658, s.f., FECHA: 20 feb 1873.

nacionalidad dejan los campamentos y se dirigen a San José y Cartago en el Valle Central. Por su parte, el recurso de la deserción colectiva también fue ensayado por trabajadores jamaiquinos de la Línea Nueva durante su levantamiento en marzo de 1890 y fue el principal argumento de amenaza por medio del cual un grupo de trabajadores costarricenses presiona para obtener mejoras en la calidad de la alimentación, en mayo de 1878.

Ante el balance efectuado respecto de los movimientos colectivos explícitos y los mecanismos pasivos de resistencia desplegados por los trabajadores linieros durante el período en estudio, tal vez el hecho que resulte más llamativo lo sea el destacado papel de convocatoria jugado por la pertenencia étnico-nacional de los trabajadores. De hecho, la segregación en las condiciones de vida y de trabajo a que se ven sometidos los trabajadores linieros a raíz de su adscripción étnico-nacional, contribuye a fomentar sus identidades a este nivel, dando pie para que se consolide y exprese la capacidad de resistencia de estos colectivos. En la constitución de este fenómeno intervienen tanto el sentido dado por el ordenamiento empresarial del trabajo, por los restantes grupos de trabajadores de otras adscripciones, así como la autoimágen construida por ellos mismos a partir de experiencias anteriores y de su participación en el trabajo liniero.

En todo caso, podría pensarse que el campamento, por las condiciones tan duras de trabajo y de vida, propiciaría sentimientos de solidaridad entre todos los peones linieros, nacidos de su posición en la jerarquía ocupacional. Sin embargo, la disposición empresarial de segregar a los trabajadores de distintas procedencias étnico-nacionales y principalmente, el trato diferencial que se empeña en dar a cada uno de estos colectivos, socava de manera permanente la posibilidad de poder desarrollar un sentido de identidad colectiva con vocación clasista, entre los linieros.



FOTO 34. La deserción fue una de las pocas salidas posibles con que contaron los trabajadores para enfrentar las severas condiciones del mundo de trabajo liniero. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

5.3.- SALUD EN EL CAMPAMENTO LINIERO

La vida en los campamentos era dura. Las condiciones de habitación, alimentación y trabajo en la línea, representaban factores de riesgo constantes para la salud de los trabajadores. Por ende, la enfermedad campeaba, haciendo estragos. Eran compañeros de trabajo las llagas y úlceras, el reumatismo, la disentería, la tos convulsiva, la neumonía y por supuesto, las temidas "fiebres intermitentes, propias de los climas miasmáticos", que se presentaban bajo las formas de "tercianas" y "cuartenas"[82].

Cuadrillas enteras enfermaban. Por ejemplo, cuando en diciembre de 1872 regresa a Cartago una cuadrilla de 30 hombres, de los cuales 24 se encuentran muy enfermos; o cuando en noviembre de ese año se reporta que todos los peones, ingenieros y el mandador en Fajardo están enfermos, incluyendo al doctor que debería atenderles[83]. Lo cierto del caso es que las enfermedades, en especial el paludismo o fiebre amarilla, hicieron estragos en la fuerza laboral empleada.

Por su parte, los accidentes laborales se suscitaban, entre otras causas, por el derrumbres de piedras, la manipulación de explosivos e instrumentos de trabajo, el paso por caudalosos ríos, el mimetismo de las serpientes o el mismo tráfico del ferrocarril constructor. Todo ello provocaban múltiples muertes, así como secuelas de golpes, quebraduras y amputaciones a los sobrevivientes.

---

[82] ANCR SERIE. GOBERNACION, NUMERO DOC: 2140, s.f., FECHA: 30 abril 1880; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1118, f.19, FECHA: 31 ago 1878; Periódico *El Ferrocarril* num.22, 17 agosto de 1872.

[83] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.40, FECHA: 1 nov 1872 y f.43, FECHA: 9 dic 1872.

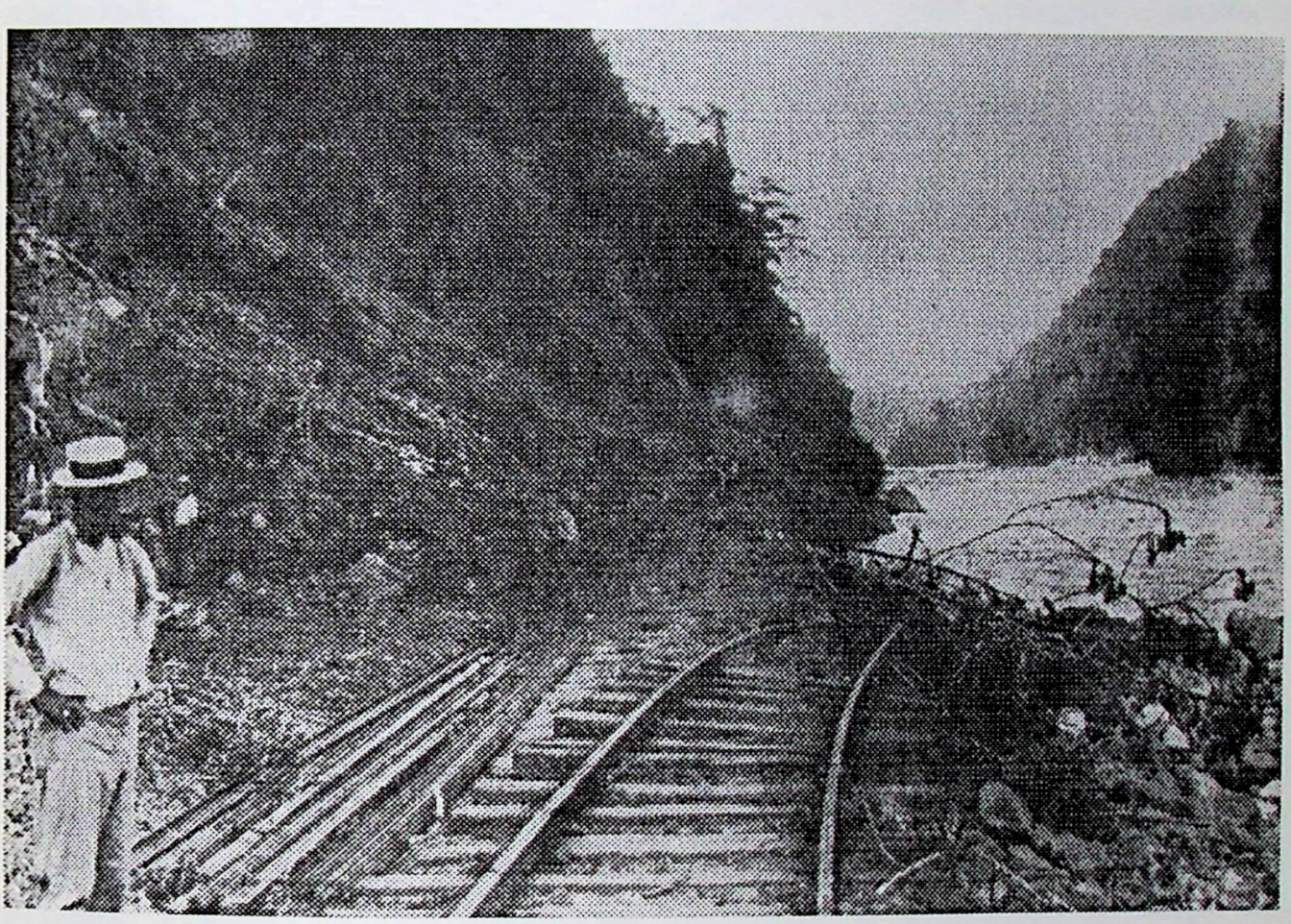


FOTO 35. El trazado de la línea férrea propició numerosos accidentes, con elevados costos humanos y materiales. Aquí se observa un derrumbe de regulares proporciones, a orillas del río Reventazón. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

La empresa, a cargo del contratista Meiggs, contempló una visita médica semanal a los campamentos, -al menos a aquellos comprendidos entre Tres Ríos y Pacuare-. También se dotó a cada campamento de un conjunto de medicamentos, como alcanfor, laudano, magnesia calcinada, espíritu de yerbabuena, bálsamo, magnesia, aceite de castor, acetato de plomo, sal de Inglaterra y unguento carbónico.[84].

A partir de los reportes médicos puede inferirse, por una parte, que esta atención en los campamentos no fue muy efectiva dado que se registran varias muertes sin asistencia médica; por otra parte, existió una gran desproporción entre el número de enfermos "blancos" y "no blancos" atendidos, que claramente favorece a los primeros[85].

Durante esos años, la empresa del ferrocarril mantuvo a su cargo dos hospitales, donde la atención médica era más esmerada que en los campamentos. Se mantenía limpio el lugar y se dotaba a los enfermos de camas con sábanas y cobijas y de algunos alimentos especiales[86]. En el Hospital de Cartago se contaba con un médico, no así en el Hospital de Moín, el cual era atendido por un dispensero y dos asistentes[87]. Siguiendo con el principio segregacionista, el servicio hospitalario era solo para "no blancos", dado que existen disposiciones para que los empleados "blancos" sean asistidos por el médico en sus mismas habitaciones[88].

Sin embargo, este era un servicio restringido puesto que, por órdenes superiores, solo se podían remitir los trabajadores al

---

[84] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1551, f.306, FECHA: 9 dic 1873.

[85] Periódico *El Ferrocarril* num.22, 17 agosto de 1872, p.1.

[86] Para un reporte de las provisiones enviadas al Hospital de Moín, véase ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1550, s.f., FECHA: 1873.

[87] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 231, f.1, FECHA: dic 1872.

[88] Periódico *El Ferrocarril* num.22, 17 agosto de 1872, p.1.

hospital, en caso de extrema enfermedad[89]. Ello por cuanto, aunque el trabajador no percibía salario durante el tiempo de hospitalización, la empresa corría con los gastos, que fueron calculados por ésta en 1873, a un costo por día de 60 centavos por hombre enfermo en el Hospital de Cartago[90].

Cuando se rescinde el contrato con Meiggs, los servicios de salud a los linieros se deterioran notoriamente, al punto de que la enfermedad se cuenta entre las primeras causas de deserción de trabajadores. Cuando el Estado costarricense asume la conducción de los trabajos de la vía, se establecen un conjunto de modificaciones en estos servicios tendientes a alivianar su costo, las cuales incluyen entre otras, el recargo de funciones al Médico del Pueblo destacado en Puerto Limón para que atienda los campamentos de la línea, así como la desaparición de los hospitales y el Departamento Médico de la empresa. Solo se mantienen algunos medicamentos en los campamentos y además, se pone en práctica la siguiente disposición que eleva notoriamente el estado general de salud en los campamentos:

> "cuando algún individuo se encuentra llagado, con calenturas intermitentes, pero que se prolongan i debilitan al paciente o algunas otras enfermedades que hagan indefinida su curación, con la oportunidad correspondiente se decreta su salida para el interior donde sin duda alguna puede en pocos dias restablecer su salud"91

La salida de las tierras bajas del Atlántico hacia el Valle Central, ante quebrantos en la salud, fue una solución adoptada principalmente por los peones costarricenses; de hecho, muchos trabajadores del país resienten las condiciones de trabajo y salubridad en la línea y se devuelven al poco tiempo a sus localidades de orígen, retornando el adelanto o habilitación

---

[89] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.150-1, FECHA: 20 feb 1873

[90] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1531, f.113, FECHA: dic 1873.

[91] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1118, f.22, FECHA: 3 nov 1878.

recibido[92]. Su opción ante el problema es individual y silenciosa.

Para otros trabajadores, los italianos, la respuesta fue diferente. Precisamente las condiciones de morbilidad y mortalidad que experimentó el grupo, se encuentran entre las motivaciones que los impulsan a llevar adelante su movimiento huelguístico en 1888. Ante el abandono colectivo de los campamentos y su llegada al Valle Central, es la Gobernación de Cartago -y no la empresa- quien auspicia la atención de 180 italianos en el Hospital de Caridad de la ciudad y corre con la cuenta de los gastos médicos, de enfermería, lavandería, cocina y limpieza. También paga los medicamentos y alimentación, así como la compra de diversos implementos para su atención, como telas para sábanas y colchones, cobijas, platos, cucharas, jarros, baldes y bacinillas y hasta manda construir camas provisionales para estos enfermos; incluso cubre el salario de un intérprete.[93] Sin duda, estos trabajadores consiguieron con la huelga, aunque fuese por poco tiempo, una atención sanitaria de la que tendencialmente carecían el resto de los linieros.

Para los trabajadores extranjeros que permanecen en los campamentos, especialmente en el Atlántico, la carencia de asistencia médica seguramente requirió, como alternativa, la revitalización e interlocución de tradiciones farmacológicas centradas en la medicina vegetal, propias del acervo cultural afroamericano e indígena. Dicha situación pudo incluso fortalecer el campo de acción de los Obeah-men u hombres con poderes sobrenaturales y amplios conocimientos en el uso de hierbas medicinales, propios de la tradición cultural afroantillana[94].

---

[92] ANCR SERIE:FOMENTO, NUMERO DOC:1492, f.62, 67, 193 Y 201, FECHA: julio-set 1873.

[93] ANCR SERIE:GOBERNACION, NUMERO DOC:7114, f.150-189, FECHA: 24 oct-23 nov 1888.

[94] Sobre el Obeah y el uso de hierbas, véase Duncan, Q., en Meléndez, C. y Q. Duncan Op.cit., pp.110-1 y 121-2.

En todo caso, la población negra y china en el Atlántico, sufrió discriminación de las autoridades locales, que no les consideraban propensos a las costumbres higiénicas[95], por lo que seguramente se encontrarían en una situación más desventajosa en el acceso a los servicios de salud. La emigración fuera del país se torna casi en la única salida para estos grupos, a partir de algunas coyunturas internacionales propicias, como vimos.

Ante la acentuada carencia de servicios médicos en la Comarca del Limón y la respuesta nula de la Empresa de Ferrocarril al respecto, el Estado responde de forma tenue. Una salida fue el establecimiento de un rancho en río Sucio, donde se asistía por cuenta del Gobierno a los enfermos que constantemente llegaban, en su mayoría moribundos, procedentes de diferentes puntos de la línea[96]. La otra opción estatal consistió en el establecimiento de un Hospital de Caridad en Puerto Limón en 1888, a cargo del mismo Médico del Pueblo de esa localidad, asistido por un enfermero y un cocinero[97]. Para ese entonces, como parte de las previsiones de construcción de la Línea Nueva a cargo de Minor Keith, se establecía también en Reventazón, un hospital para los trabajadores del ferrocarril. De este último, se reseña entre otros, que contaba con 40 camas y que se atendía a los enfermos con esmero y sin distinción de razas[98], por lo que se evidencia que, efectivamente, el factor étnico marcó diferencias en la calidad de los servicios de salud prestados en otros momentos a los linieros, como mencionáramos anteriormente.

---

[95] ANCR SERIE:GOBERNACION, NUMERO DOC:2135, s.f., FECHA: 8 may 1881.

[96] ANCR SERIE:GOBERNACION, NUMERO DOC:27105, f.1, FECHA: 21 ene 1883.

[97] ANCR SERIE:GOBERNACION, NUMERO DOC:6575, f.1-7, FECHA: 31 marzo 1890.

[98] ANCR SERIE:GOBERNACION, NUMERO DOC:7267, f.44-51, FECHA: 30 set 1887.

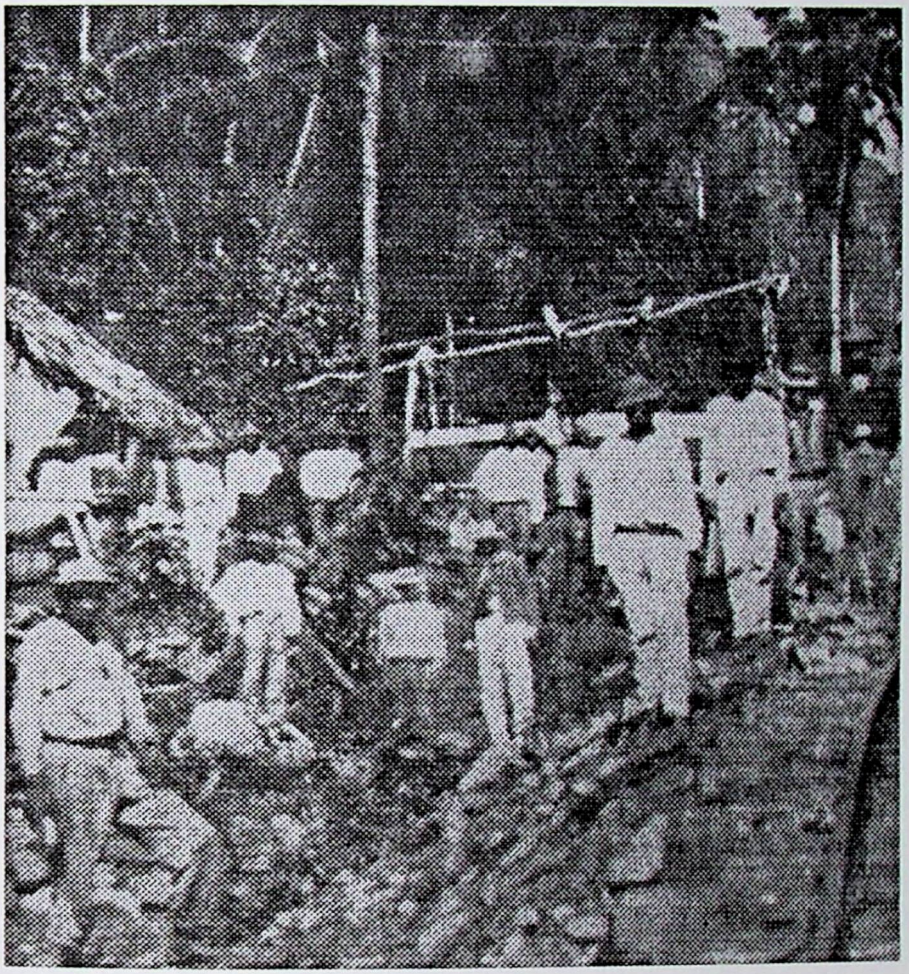


FOTO 36. La ascética vida en los campamentos aislados y el estricto régimen laboral en la tareas de construcción, propiciaron a los peones una pobre calidad de vida y pocos momentos de esparcimiento. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

La fricción entre la empresa del ferrocarril a cargo de Keith y el Estado costarricense, relativos a sus responsabilidades en la atención de la salud de los linieros, se exaltan cuando se declara la epidemia de viruela en el Atlántico, a partir de 1887[99]. Procedente de Jamaica, la "viruela maligna" aparece en Puerto Limón, favorecida por los muchos vapores que vienen de Kingston con trabajadores y mercaderías. Se establecen medidas de cuarentena para los afectados, construyéndose para esos efectos, un edificio en la Isla Uvita, frente al emplazamiento de la ciudad de Limón. También la Empresa del Ferrocarril establece un hospital de virolentos en el interior de las montañas de Reventazón. La atención de los afectados durante los dos meses en que se les mantiene en reclusión, provoca roces entre el Gobernador de Limón y el contratista Minor C. Keith, quien solo está dispuesto a reconocer 50 centavos diarios por cada trabajador enfermo, para su alimentación, sin cubrir los costos médicos[100].

En concordancia con lo anotado anteriormente, se evidencia cómo la atención sanitaria constituyó un espacio de intereses contrapuestos. El que los linieros se enfermasen o accidentasen significó, para la empresa, la necesidad de buscar soluciones con el máximo de ahorro. Por su parte, para el Estado, los intentos de desarrollar medicina preventiva y curativa, implicaron fortalecer el proyecto nacional del ferrocarril a través del apoyo a una fuerza laboral difícil de conseguir y buscando, de paso, erradicar la idea de que el Puerto y en general la Comarca del Limón, eran sitios insalubres, donde se encontraba la muerte[101]. Finalmente, para muchos, muchos linieros en el Atlántico, la enfermedad o el accidente laboral fue un problema a resolver por sí mismos o

---

[99] Cabe aclarar que existen reportes de esta enfermedad en Puerto Limón, desde 1874. Ver ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC:5674, s.f., FECHA: 22 set 1874.

100 ANCR SERIE:POLICIA, NUMERO DOC:5489, s.f., FECHA: 9 ene 1887.

[101] ANCR SERIE:POLICIA, NUMERO DOC:4740, s.f., FECHA: 16 nov 1883.1

simplemente eso: un encuentro con la muerte.

5.4.- RECREACION Y TIEMPO LIBRE DEL PEON LINIERO

El tiempo libre del trabajador liniero era reducido; a lo sumo, podían separarse del trabajo los días domingos. Dado el aislamiento de los campamentos, el peón solía permanecer ese tiempo en dichas instalaciones o realizando algunas actividades recreativas de caza y pesca en los ríos y selvas de los alrededores, como vimos. Cuando existieron condiciones para salir del campamento en busca de expansión, los trabajadores visitaban los poblados o caseríos cercanos, en pos de vinaterías, taquillas, sitios de apuesta y contactos sociales. En estas salidas se hacían acompañar, por lo general, de compañeros de su misma adscripción étnica, con lo que simultáneamente se reforzaban los nexos intraétnicos, a la vez que, seguramente, se exasperaban las tensiones interétnicas provocadas por el ordenamiento del mundo del trabajo, como vimos.[102]

A la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica a cargo de contratistas extranjeros, por su parte, le interesó controlar el estilo de vida de sus trabajadores, lo cual incluye por supuesto, las pocas actividades que podían realizar en su escaso tiempo libre. Uno de estos mecanismos fue la promoción del consumo de drogas entre sus trabajadores, que además de un lucrativo negocio, constituyó otro mecanismo para granjearse la lealtad hacia la empresa. El licor, el tabaco y el opio, circularon copiosamente en los campamentos y eran vendidos al crédito a los trabajadores, descontándoseles posteriormente de sus salarios. Así pues, el

---

[102] Lamentablemente, las fuentes consultadas consignan de una manera muy escasa los conflictos menores y el delito en general. A lo sumo en ocasiones los partes policiales señalan la ocurrencia de desórdenes y riñas asociados a la ingesta de licor, pero sin detallar sobre los participantes o sus motivos.

licor se enviaba en grandes cantidades a los campamentos; por ejemplo, para el mes de enero de 1873, se envían al Campamento Limón, el equivalente a 195 botellas de ron, mientras que durante el mes siguiente se despachan al campamento Pacuare, 46 galones de ron y 100 botellas de este mismo licor. Se sabe, además, que a los campamentos de chinos se enviaron grandes cantidades de ron, puros y tabaco, así como opio, el cual se les distribuía a los fumadores a razón de una onza semanal, los sábados por la tarde[103].

En un afán por mantener una situación monopólica en la venta de estos artículos, los empresarios extranjeros denunciaron en diferentes oportunidades el trasiego y adulteración de licores en la Comarca. Por ejemplo, en 1872, Enrique Meiggs Keith tramita ante los Despachos de Gobernación y Fomento, una queja porque se expenden licores en la Comarca de Limón, fuera del marco de exclusividad que le fuera conferido, lo que causa permanente embriaguez en los trabajadores:

> "Es la causa, Exmo. Sr. Ministro, que los mercaderes del Limon, bajo el pretesto de venta de vinos, artículo de lícito comercio, de continuo espenden ron de Jamaica y otras bebidas alcohólicas, y las cuales -de cierta manera confeccionadas, puestas en botellas tapadas y lacradas y con un rótulo que las llama vinos, cosas unas y otras fáciles de suplantar, cuanto á la vez es dificil de conocerse á la simple vista-, las espenden al trabajador á precios ínfimos, y este entregándose á su inmoderado vicio, se sigue la embriaguez, y de ahí la insubordinacion y el escándalo, con los serios riesgos aludidos." 104

El contratista termina su alocución solicitando que la misiva sea elevada al Poder Ejecutivo, para que éste lo considere y resuelva, declarando que en el puerto del Limón, en el ramo de la

---

[103] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1492, f.191 y 196, FECHA: 1 Y 11 jul 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1577, s.f., FECHA: may 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1624, f.23, FECHA: mayo 1873; SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1634, f.311, FECHA: jun 1873. En este último documento se detalla el envio de 10 libras y 10 onzas de opio a los jefes de campamento, para ser puestas a la venta a razón de 40 pesos la libra.

[104] ANCR SERIE: CONGRESO, NUMERO DOC:6865, f8-10, FECHA: 21 nov 1872.

venta de licores -fuera del Comisariato de la Empresa- solamente se puede expender cerveza. De inmediato sentencia que

> "en el inesperado contrario evento, tener por consignadas las mas solemnes y oportunas **protestas** contra quien haya lugar en derecho por una súbita paralizacion, atrasos, daños, perjuicios y menoscabos que se sigan ó puedan ocurrir en los trabajos del Ferro-Carril en aquella parte de la línea."105

El asunto se resuelve favorablemente a Meiggs, mediante una ley que prohibe el expendio de licor -incluido el vino- en la Comarca, en todas partes como no sean los Comisariatos de la empresa. La resolución es razonada por el Secretario de Estado, en los siguientes términos:

> "En este siglo de falsificaciones, nada mas facil de falsificar que los licores, asi como nada mas perjudicial que esto para la salud i para el buen gobierno de toda empresa. En el ardiente clima del Limon, es indispensable al trabajador el uso moderado del licor fuerte, pero nada peor que el abuso, porque él conduce a la anarquia del trabajo, i orijina enfermedades que pueden convertirse en epidémicas i causar inmensas desgracias"106

Asimismo, los empresarios extranjeros buscaron que el Estado prohibiera que otros particulares vendieran estos productos a los trabajadores en los campamentos. Por ejemplo, en 1873, el Director del Ferrocarril Nacional dirige una solicitud al Presidente de la República para que dicte un decreto prohibiendo la venta de opio y licores a los trabajadores chinos y multando a los contraventores. Justifica la solicitud señalando que, como todos sus connacionales, los chinos que llegaron a trabajar al ferrocarril, tienen una funesta propensión al consumo de opio, el que usado en exceso les entorpecería e inutilizaría como trabajadores. También considera que los chinos son aficionados a los licores y que los usan sin moderación cuando tienen ocasión de adquirirlos.[107]

---

[105] Ibid.

[106] Ibid.

[107] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5651, f1-2, FECHA: 28 marzo 1873.

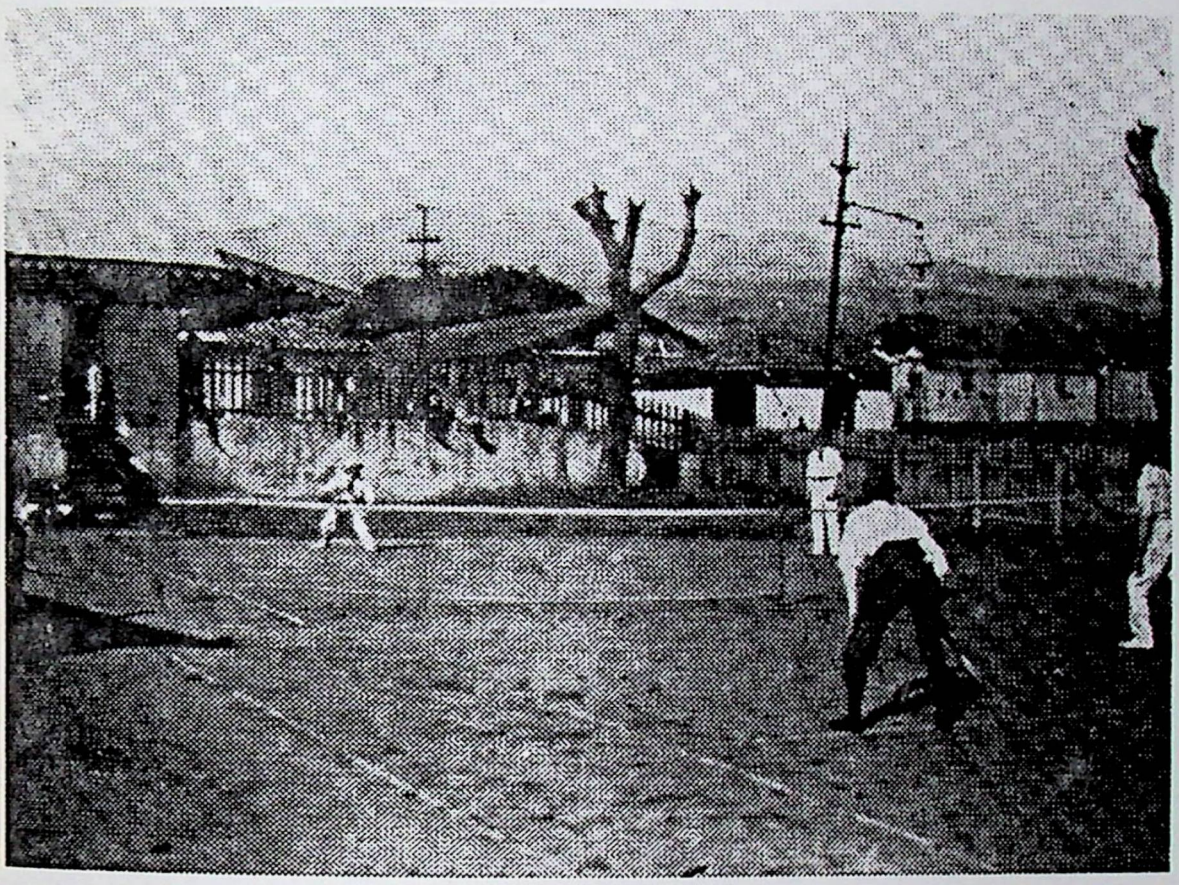


FOTO 37. La precariedad del peón liniero en materia de recreación y disponibilidad de tiempo libre, contrasta con la situación de los altos jerarcas de la empresa. En la gráfica se observa un cuarteto de tenistas en Cartago, entre quienes se cuentan Charles N. Pirie, Auditor Viajero y Mr. Stienforth, Ingeniero Residente, ambos empleados superiores de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. Fecha aproximada: 1898.

FUENTE: Colección INCOFER y Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company, San José, 1953, p. 15.

Los cínicos argumentos esgrimidos por los empresarios en diferentes oportunidades para mantener en su poder la distribución y venta de estos artículos, son expresados en términos coincidentes con la moral impulsada desde el Estado, que se refleja en diferentes normas de la época, tendientes a sancionar la desocupación, los juegos prohibidos, "las conductas dudosas", "las ocupaciones ignoradas" y "la embriaguez, hija legítima de la vagancia"[108].

De hecho, en el Puerto de Limón, adonde llegan peones de los campamentos cercanos, el Gobernador de la Comarca nota con alarma cómo en dicho lugar hay muchos expendios de licores que han establecido la costumbre de poner diversiones públicas, donde la gente concurre a diario a tomar licor y a bailar al son de tambores y cajones, hasta las 2 de la madrugada. Como consecuencia,

> "estos jornaleros ó trabajadores que se trasnochan ó desvelan todas las noches en esa clase de diversiones públicas, no se encuentran espeditos al dia siguiente para ocuparse en los trabajos de los particulares ó en los del Ferrocarril".109

Según el Gobernador, esto es especialmente perjudicial al interés público, por cuanto casi todos los trabajos en la Comarca, son por cuenta o para el Gobierno. En efecto, las alternativas que adoptan los peones para su expansión, afectan no solo sus propios intereses, sino además se convierten en un asunto público, en la medida en que también compromete intereses de la empresa y del mismo Estado, identificado con aquella.

Lejos del Puerto o de otros poblados establecidos, en los campamentos de tierra adentro, existen más posibilidades para evadir los controles policiales y empresariales, sobre las actividades realizadas en el tiempo libre. Como lo reconoce el mismo Gobernador de Cartago:

"En los Campamentos del Ferro-Carril, los hechos de esta naturaleza

---

[108] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC:7266, f.56 y 81, FECHA: 1 jun y 1 jul 1887.

[109] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5674, s.f., FECHA: 30 jun 1874.

[escándalos y riñas] acontecen con frecuencia, y todos reconocen como origen las bebidas alcohólicas cuyo expendio es tanto más peligroso, cuanto es dificil hacer sentir la vigilancia de la autoridad en apartados caseríos."110

Tan es así, que en múltiples oportunidades el empresario Minor C. Keith solicitó que se invistiera de agentes de policías o Jueces de Paz, a diversos extranjeros que laboraban como guardas, jefes de campamentos y Superintendentes, a fin de que mantuviesen el orden en estos emplazamientos, tanto en días laborales como durante los asuetos.[111]

Sin embargo, esto no es suficiente para detener el conjunto de presiones al ordenamiento laboral, proveniente de agentes externos que ofrecen expansión a los peones, a través del juego de apuestas y del licor. También estas presiones son originadas por los mismos peones, que salen al encuentro de esta oferta, en lugares fuera del campamento.

De la primera situación es testigo esta queja de Keith:

"Hace poco tiempo á ésta parte van personas de mala conducta á los campamentos de la linea ferrea en construcción al tiempo cuando se hacen los pagos mensuales de la gente alli ocupada. No solo llevan licores para vender sino en muchas ocasiones guaro contrabando. Son jugadores de profesión y de mala ley, y el objeto es emborrachar la gente, y en el juego ganarle los jornales valor de su trabajo...Por dos ó tres ó más dias despues del pago quedan la mayor parte de los trabjadores en un estado lastimoso y completamente desmoralizado, y por consiguiente sufren mis trabajos en consecuencia".112

Además de los contactos con personas ajenas a la empresa, aún en los apartados emplazamientos del campamento ferroviario, los trabajadores buscaron alternativas de expansión y de uso de su tiempo libre, que desafiaron el control que los superiores -y el Estado mismo- deseaban imponer.

---

110 ANCR SERIE. GOBERNACION, NUMERO DOC: 7266, f.81, FECHA: 1 julio 1887.

111 ANCR SERIE:POLICIA, NUMERO DOC: 4645, s.f., FECHA: 15 nov 1890; NUMERO DOC: 4646, s.f., FECHA: 27 MAYO 1890; NUMERO DOC: 4650, s.f., FECHA: 14 jun 1889.

112 ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 4646, s.f., FECHA: 27 mayo 1890.

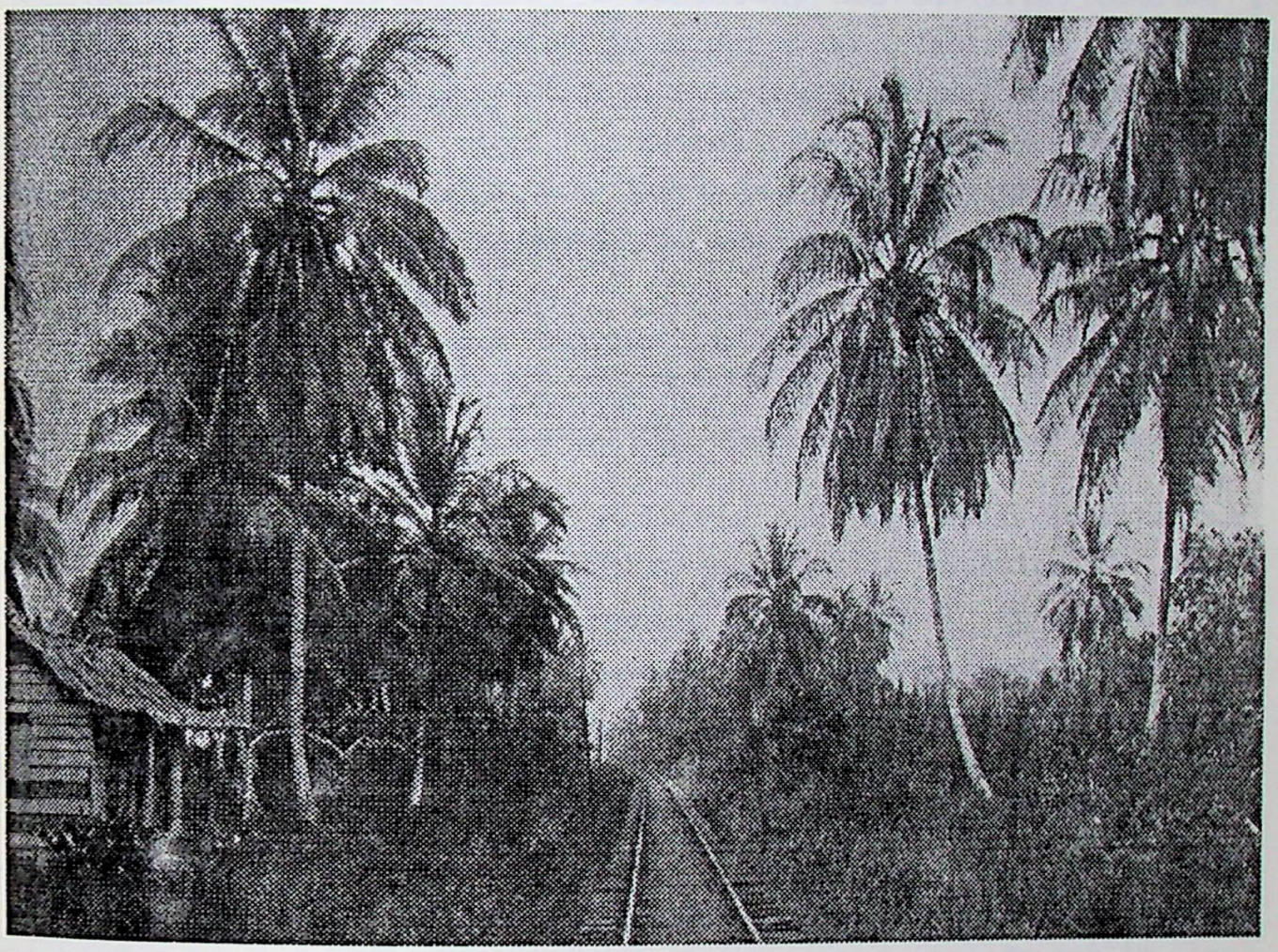


FOTO 38. Cocales a lo largo de la vía férrea. En contextos solitarios como éste, fueron brotando pequeños expendios de licor y salas de juego, a menudo ilegales, que eran frecuentados por los peones linieros. Fecha aproximada: 1920.
FUENTE: Album de Gómez Miralles.

Una de estas salidas era visitar los expendios de licor y salas de juego, que algunos negros establecen, fuera de la ley, en localidades como Siquirres, Reventazón, Dos Novillos, Guácimo y Santa Clara. En estos establecimientos se efectuaban juegos de apuestas, que involucran tanto "insignificantes" cantidades de dinero o cigarros, como en ocasiones, grandes sumas, que comprometían días y noches enteras de juego.[113]. Un parte policial describe la operación de estos establecimientos, de la siguiente manera:

> "Las ventas de licores tenidas por negros, venden no solo al contado, pero por cualquier cosa en cambio, por prendas y á credito; lo peor de todo, que falsifican el ron con agua y caldo de tabaco, lo cual embriague y causa no solo dolor de cabeza, pero pone á muchos algo furiosos."114

Puede pensarse incluso que estos lugares, donde se consiguen bebidas alcohólicas sin tener el control de superiores o de la policía, fueron espacios creados por algunos ex-trabajadores linieros, como una forma de escapar de un mundo laboral opresivo. En todo caso, por su estratégica ubicación a lo largo de la vía férrea en construcción, estas vinaterías jugaron un importante papel en la colonización de la región Atlántica, en tanto centro de reunión de los linieros.[115]

Otra alternativa de expansión de los peones, en la Línea Nueva, fue la salida a los pueblos cercanos. Caminando por la línea o por trochas, grupos de trabajadores salían los domingos y días festivos, a Turrialba, Juan Viñas y Paraíso, donde acostumbraban causar su "acostumbrada agitación", en las taquillas de esos lugares. En campamentos como éstos, donde coincidían suecos,

---

[113] ANCR SERIE: Gobernación, NUMERO DOC:28890, f.6-7, fecha: 31 dic 1884.

114 ANCR SERIE: Gobernación, NUMERO DOC:28899, f.5, fecha: 30 junio 1884.

[115] Es de suponer que en estos sitios también se desarrollase la práctica de la prostitución, aunque las fuentes consultadas mantienen silencio al respecto.

jamaiquinos, costarricenses e italianos[116], dichas salidas favorecieron la interacción de los trabajadores que, entre conversaciones, riñas y tragos, seguramente pudieron aflorar antagonismos y solidaridades que, aunque enraizados en el mundo del trabajo, podían expresarse allí con mayor soltura. Las visitas a los pueblos cercanos, también propició el contacto con los peones de las haciendas locales y con los pobladores en general, con lo que se plantea un conjunto de interacciones sociales alternativo al ofrecido por la empresa.

Incluso, estas salidas pudieron haber sido motivo de exigencia a la empresa, como en el caso de peones nacionales que trabajan en las proximidades de Cartago, que se rehusan a trabajar con ocasión de las fiestas que se celebran en ese lugar[117].

Para los trabajadores linieros, el consumo de bebidas alcohólicas no fue solamente un medio para soportar los rigores del trabajo cotidiano o para separarse por unas horas de su cruda realidad, ni tampoco fue solo un subterfugio ideado por los contratistas extranjeros para quedarse con otro jirón de su trabajo. El licor fue también una reivindicación cultural, que para el caso de los jamaiquinos, toma la connotación de artículo indispensable. Por ejemplo, en 1886, un grupo de ochenta y cuatro vecinos de Limón, dirigen una carta al Presidente Bernardo Soto, solicitándole su permiso para que pueda importarse ron de Jamaica, del cual se carece en la Comarca desde hace dos meses. Se razona la petición señalando que este tipo de ron bien puede ser considerado como un artículo de primera necesidad para la mayor parte de los pobladores de la Comarca, a la vez que se sentencia que:

> "los jamaiqueños no pueden cambiar en un dia del licor á que han estado acostumbrados y aunque no directa, pero si indirectamente, la suprecion del ron de Jamaica, influirá en la despoblacion de esta

---

[116] ANCR SERIE: POLICIA, NUMERO DOC: 5191, s.f., FECHA: 28 nov 1888.

[117] ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 1464, f.45, FECHA: 9 ago 1872.

Comarca, que se acentua cada dia mas"[118]

El consumo de licor fue incluso un vehículo que facilitó la protesta laboral y también posibilitó la creación de un nuevo horizonte social, más allá del campamento.

Todo lo anteriormente apuntado, deja en clara evidencia cómo la inversión del tiempo libre de los trabajadores ferroviarios, en su cotidianidad, constituye un asunto que se debate entre la búsqueda por parte de los trabajadores linieros, de un tiempo propio, ajeno a la esfera laboral, y el esfuerzo empresarial y estatal que, acorde con sus intereses, busca imponerle un conjunto de límites a esa aspiración.

Con ello, el mundo laboral cerrado que la empresa crea en los campamentos, termina por ceder al ser presionado en su punto más débil: el uso del tiempo no laboral.

---

[118] ANCR SERIE: GOBERNACION, NUMERO DOC: 28986, f.1-2, FECHA: 26 abril 1886.

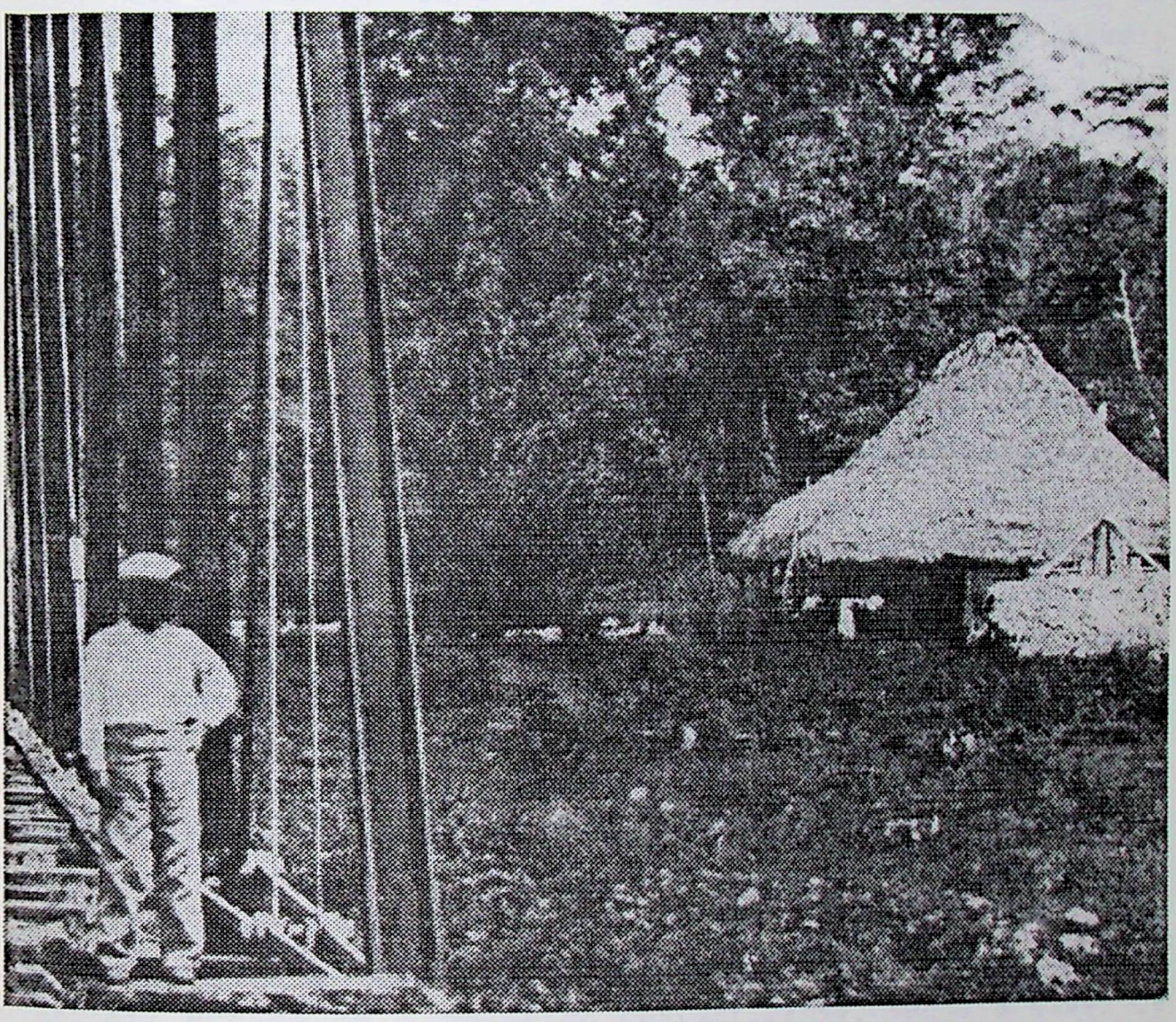


FOTO 39. La búsqueda de recreación propició la proyección del peón liniero hacia un horizonte social, más allá de los rígidos límites del campamento. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

CONCLUSIONES

FERROCARRIL, CULTURA E IDENTIDADES

Los primeros años de construcción del Ferrocarril al Atlántico constituyen una ocasión privilegiada para el estudio de las identidades múltiples que se crean y evocan en su entorno. A la vez que cientos de manos anónimas iban fijando trabajosamente los rieles por los que transitaría el coloso uniendo pueblos, se fueron amasando simbólicamente sentidos de pertenecia y lealtades; se fueron reconociendo y contrastando comunidades de pertenencia. Este proceso amplio y vigoroso, atravesó diversos paisajes, sectores sociales y ámbitos políticos, fijando imágenes, algunas de humo, que se esfumaron con los primeros vientos de las circunstancias; otras de hierro, que permanecen y se reproducen, aún en la actualidad.

Así pues, las dos décadas en estudio constituyen momentos cruciales donde se construye con especial empeño, un sentido de nación y de pertenencia a la nacionalidad costarricense, donde emerge una región enraizada en un conjunto de contradicciones y exclusiones aún irresueltas hasta la fecha y en donde surgen y cobran sentido actores sociales que pintan de nuevos referentes y valores, de rostros y relaciones novedosas, el panorama cultural del país.

Es cierto que el naciente Ferrocarril al Atlántico establece un conjunto significativo de cambios en el panorama social, económico y político costarricense, tanto a nivel de los vínculos que estructura en los planos nacional e internacional, en los espacios regionales y locales que habilita, así como en la dinámica de relaciones laborales y étnicas que inaugura. Cierto es también que, de manera paralela e indisoluble, el ferrocarril fue también una instancia generadora de cultura en el país. Este aspecto -por lo demás, poco estudiado- que parte de la cultura y llega a las identidades colectivas, constituye el eje de nuestro análisis.

Podemos señalar que, efectivamente, la instalación del Ferrocarril al Atlántico constituye una instancia estructurante en el plano de la cultura costarricense. La incorporación del ferrocarril al estilo de vida propio de la Costa Rica de fines de siglo, creó tradiciones culturales en planos diferentes y a menudo, contradictorios.

Algunas de estas tradiciones son novedosas dentro del panorama cultural del país. Podemos citar algunos ejemplos de tradiciones inventadas; una de ellas tiene que ver con las prácticas rituales que exaltan el ferrocarril como proyecto nacional, es decir, como una dirección común a la que deben converger todos los costarricenses en pos del progreso; con ello se refuerza el sentido de pertenencia a una imaginada comunidad nacional costarricense y la idea de unidad territorial, más allá de la sumatoria de pueblos. Además del discurso oficial externado en celebraciones especiales vinculadas a los avances en la "magna obra", estas ideas fueron expresadas reiteradamente también por los medios de comunicación controlados desde el Estado, como el diario oficial La Gaceta o el mismo periódico no gubernamental denominado El Ferrocarril.

Otra tradición inventada en el seno de la empresa ferrovial, con visos de convertirse en parte de la rutina laboral, apunta a establecer un estilo particular de trabajo, en donde se exalta la mayor eficiencia en la racionalización del tiempo laboral a partir de una rígida organización jerárquica. En este sentido, la contabilidad del tiempo hecha por los superiores jerárquicos a partir del uso permanente de relojes, permiten introducir una nueva concepción del tiempo asociada al dinero y, en último término, al poder. Esta nueva concepción sobre el tiempo desborda la rutina del campamento y la cadencia del tráfico de trenes, y trasciende las paredes de los talleres y agencias del ferrocarril, para permear en las comunidades y -aunque parezca imposible- en las mismas oficinas públicas.

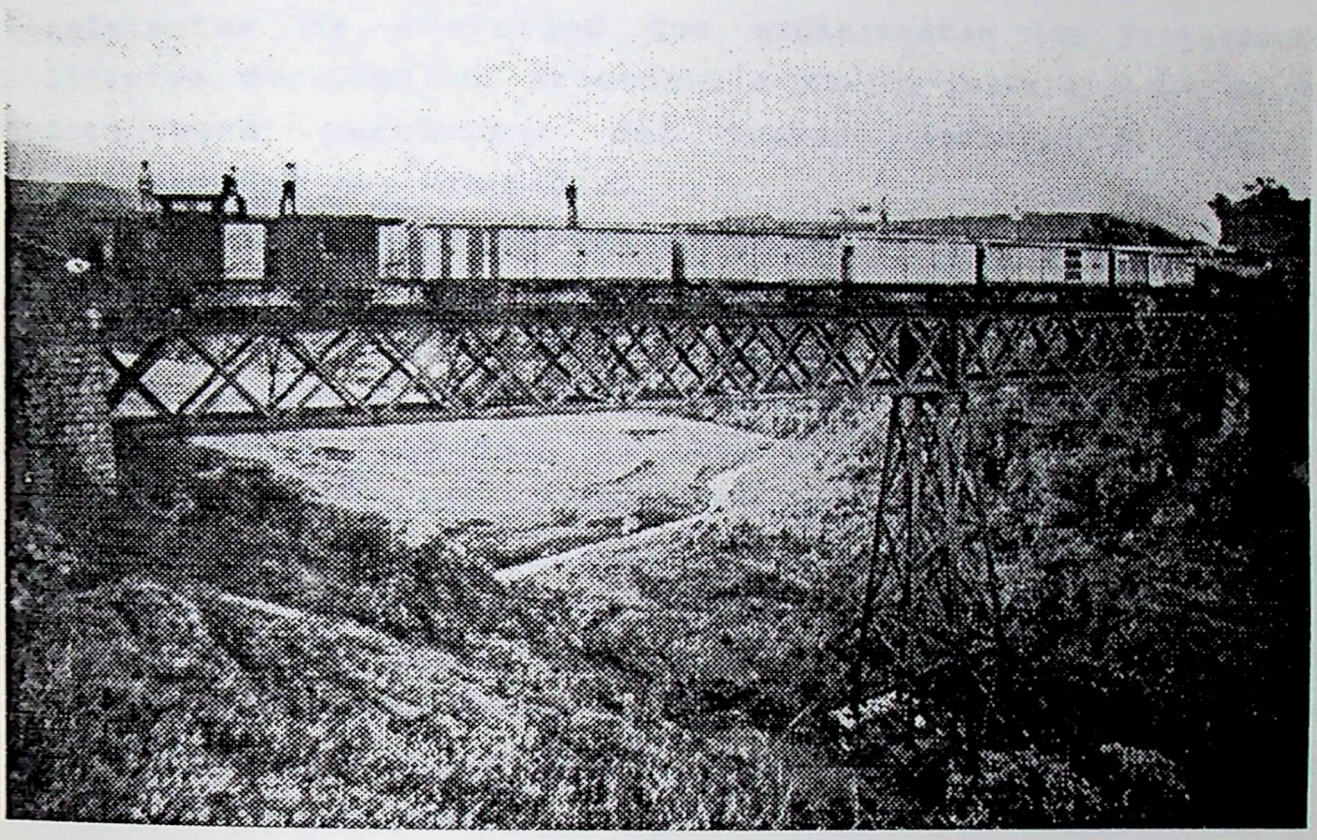


FOTO 40. Vista cerca de Paraíso. Antes de 1904, la tecnología vigente ameritaba que un brequero fiajase sobre cada carro a fin de aplicar manualmente los fenos.

La presencia del ferrocarril aportó un nuevo punto de vista no sólo a los trabajadores que se vinculan a él, sino también a las localidades que inteconecta y al mismo proyecto nacional. Fecha aproximada: anterior a 1904.

FUENTE: Fotografo Rudd, Colección INCOFER.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE
AMÉRICA CENTRAL

Además de crear tradiciones, el mundo cultural del ferrocarril permitió también resignificar otras tradiciones de antiguo cuño. Tal es el caso de las transformaciones en los referentes de etnicidad que experimentan los trabajadores linieros de similar procedencia étnico-cultural, que se dan cita para participar del trabajo ferroviario, como lo analizaremos más adelante.

En todos estos espacios de creación y recreación cultural propiciados por el ferrocarril, se fermentan identidades colectivas, por parte de los actores intervinientes.

A efectos de nuestro análisis, podemos señalar que durante el período en estudio, la obra del Ferrocarril al Atlántico propicia la constitución de identidades colectivas en múltiples niveles: identidad nacional, identidad empresarial, identidades regionales, identidades locales, identidades laborales e identidades étnicas, por citar las más relevantes. Estas identidades se desenvuelven en el seno de relaciones sociales asimétricas e interactúan entre sí, a menudo de manera contradictoria, buscando imponer una lógica, una perspectiva o sentido a las relaciones sociales establecidas, acorde con los intereses específicos de los agentes intervinientes. Precisamente sentimos que este es uno de los aportes de la presente investigación, dado que la atención destacada que se presta a los actores sociales, permite relevar no sólo los referentes de identidad que les caracterizan, sino también las condiciones mismas de configuración de éstas a partir de la participación desigual de los distintos grupos en pugna.

Con relación propiamente a la forja de identidades captadas a través de este estudio, encontramos en primer término la constitución de un sentido de **identidad nacional** que el grupo de liberales en el poder, encabezados por Tomás Guardia, pretende impulsar, al exaltar la gesta de construcción del ferrocarril como un proyecto nacional. Dicho referente de sentido emana desde las esferas oficiales del Estado y permea

distintos estratos de la sociedad civil, siendo impuesto a diversos sectores de la sociedad costarricense, como las localidades concretas con sus necesidades especificas, las corrientes adversas de opinión expresadas en algunos diarios no gubernamentales, o a grupos oligárquicos cafetaleros con quienes los liberales disputan el poder político y para quienes, de hecho, el ferrocarril constituía una amenaza directa a sus intereses económicos y políticos. Se trata, entonces, de una evidente perspectiva de nacionalismo gubernamental que convoca al consenso y que permite amarrar el régimen liberal en medio de un borrascoso clima de inestabilidad política.

Aún reconociendo que en la realidad dicho consenso nunca alcanzó un carácter absoluto, la identificación del ferrocarril en tanto empresa nacional, se exalta en el discurso oficial como una meta común, como un proyecto colectivo hacia donde deben confluir los intereses y aspiraciones de todos los costarricenses y que debe alcanzarse sin reparar en costos ni sacrificios. Por ende, no resulta contradictorio que, como fin nacional, el ferrocarril amerite concretarse a través de medios empresariales extranjeros. Más bien, resulta la única posibilidad viable, dadas las limitaciones financieras y técnicas del momento. Sin embargo, conforme avanza la construcción de la línea y se inicia la prestación de servicios ferroviales, se empieza a dibujar con mayor claridad los fines y metas de los empresarios extranjeros, dirigidos, en una línea más pragmática, a destacar la supremacía de la organización del trabajo en aras del lucro e incluso, en la figura de Minor C. Keith, a buscar el control directo del ferrocarril, como apoyo a sus florecientes actividades comerciales y agrícolas en la región Atlántica. Esta situación establece una tensión permanente entre la idea de la empresa nacional y la realidad de la empresa extranjera, durante las dos décadas que dilata la construcción de la vía. Incluso puede sugerirse que la

oposición que se empieza a gestar en algunos sectores nacionales ante el creciente control extranjero sobre el ferrocarril, a manera de antiimperialismo incipiente, contribuye asimismo a definir, por contrastación, a la nación costarricense.

No obstante lo anterior, en la práctica, la imagen de proyecto nacional, se ancla en referentes que resaltan al ferrocarril como una instancia que dota a la Nación de un potente impulso en pos del encuentro con el progreso, la civilización y el desarrollo. Este referente de identidad compromete una dirección en la evolución de la nacionalidad costarricense en formación, de cara a los cánones establecidos en los países más pujantes y poderosos de Occidente y de espaldas a las tradiciones ancestrales de las culturas indígenas presentes en territorio nacional y de otras tradiciones culturales no occidentales. Estas imágenes exaltan incluso un modelo cultural en la nacionalidad costarricense en formación, que muestra afinidad con las formas de vida de los pueblos fenotípicamente caucasoides de tradición cultural occidental y exclusión con aquellos de ascendencia negroide, asiática e incluso, amerindia. Precisamente, la presencia nunca antes experimentada en el país, de trabajadores de tan amplia gama de procedencias étnico-nacionales, convocados por los trabajos ferroviales, propicia la definición por contrastación, de estas ideas etnocéntricas y excluyentes.

Otro referente de identidad nacional destaca que la vía férrea, al encadenar pueblos en una salida desde las tierras altas del Valle Central hasta el mar, propiciaría el contacto de poblados aislados o espacialmente distantes, en un mismo sentimiento de pertenencia a una comunidad mayor: la comunidad nacional. Esta idea es exaltada por los jerarcas del Estado durante los rituales de inauguración del avance en las obras del ferrocarril y se encuentra también en las expresiones emitidas por grupos de vecinos no sólo de aquellas localidades

aledañas a la esfera de influencia inmediata de la vía, sino de muy diversos puntos del país.

Otra idea relevante de pertenencia nacional que se construye al calor del proyecto ferrovial, tiene que ver con la extensión de los límites territoriales efectivos del Estado-nación costarricense, en la medida en que la vía férrea posibilitaría la incorporación de la emergente región Atlántica. De hecho, esta ampliación de los límites reales en que se desenvolvía hasta 1870 la vida nacional, posibilitó la extensión - al menos en el plano simbólico- de la soberanía sobre los nuevos territorios del Atlántico. En la práctica, la articulación a la vida y la identidad nacional de esta región, marcada por la debilidad demográfica y la diversidad étnica y sujeta desde su nacimiento, a la codicia de los procesos de expansión imperialistas, sufrió un conjunto de tropiezos y serias limitaciones, como veremos a continuación.

Una segunda e interesante faceta de creación de identidad surgida a raíz de los trabajos de construcción del Ferrocarril al Atlántico, se da en el plano de la **identidad regional**, a partir de la emergencia de la región Atlántica. En ella se puede notar de manera evidente, la vorágine contradictoria de fuerzas e intereses que confluyen en dicho espacio y que contribuyen a imprimirle una fisonomía particular que en buena medida, se mantiene hasta nuestros días.

En primer término tenemos que considerar el proyecto del Estado sobre esos territorios, como una renuncia forzada del control soberano en aras de un interés "nacional" superior, con lo que se legitima de hecho la exclusión del Atlántico de la vida nacional.

Por su parte, las relaciones empresariales transnacionales generadas con la construcción del ferrocarril y la posterior explotación bananera, diseñan el espacio y dibujan en el Atlántico claras imágenes de vocación extranacional, que refuerza la exclusión forzada del Estado y la nación

costarricenses y excusan la intervención de potencias imperialistas con intereses geopolíticos en el área.

Todo ello posibilita que, de manera contradictoria, en el contexto de la búsqueda de integración territorial por parte del Estado, se constituye una particularidad regional marcada por la especificidad de procesos demográficos, culturales, económicos y políticos, que tendencialmente la excluyen, precisamente, de la ansiada articulación.

Debe considerarse también que el Estado costarricense, aunque forzado por las circunstancias, accede a aceptar -aunque con las limitaciones eurocentristas del caso- otras nacionalidades y tradiciones étnico-culturales en el Atlántico, cuya sola presencia impugnan la nacionalidad costarricense, aunque vista en un plano más amplio, a su vez la retroalimentan, en la medida en que le permiten autoafirmarse por contrastación con "lo diferente".

La tendencial exclusión de los nuevos pobladores del Atlántico, principalmente en el caso de afrocaribeños y chinos, respecto de la cultura nacional costarricense, se evidencia, entre otros, en el fracaso de su acceso al sistema educativo oficial -llamado a la homogeneización cultural- y en la represión policial desmedida de que fueron objeto, producto de prejuicios y estereotipos que exaltaban su supuesta inferioridad racial. Esta tendencia de exclusión se refuerza con la negativa oficial a dotarles de estatuto de ciudadanía, aún para sus descendientes, nacidos en tierras costarricenses.

Además, los pobladores del Atlántico, con su colorido mosaico de tradiciones culturales creadas y renovadas a través de la interacción permanente, constituyen la tercera fuerza generadora de identidad regional; ellos contribuyen a imprimir al Atlántico su imagen de especificidad regional, centrada en la exaltación de la "otredad".

Precisamente, las condiciones particulares en que se desenvuelve su universo cultural, propician la reconfiguración de los grupos étnicos recién llegados al Atlántico costarricense, a partir de la intervención de un conjunto de factores que inciden en la definición de sus identidades colectivas como grupos y como pobladores del Atlántico. Por una parte, debe mencionarse las condiciones particulares de su reproducción biológica y cultural como grupo, lo cual implica considerar la participación de la mujer; como vimos, ante la ausencia de mujeres chinas y una escaso número de mujeres mestizas costarricenses y centroamericanas, es precisamente la presencia de mujeres del Caribe continental e insular, la que contribuyó a consolidar en la temprana región Atlántica de Costa Rica, un claro componente cultural caribeño. La apertura de Puerto Limón y en general, de todo el litoral Atlántico costarricense, a las permanentes influencias culturales provenientes del Caribe, contribuyó asimismo a reforzar esta tendencia. En este mismo sentido actúa el contexto linguístico trilingue -inglés standard, creole y español- que se desarrolla alrededor del Puerto y la actividad ferrovial, favoreciendo especialmente a los caribeños anglófonos. Por otra parte,la necesidad de la supervivencia en un medio natural desconocido y culturalmente heterogéneo, propicia la interlocución entre grupos étnicos y el desarrollo de un sentido de pertenencia a un colectivo mayor a nivel regional Atlántico. Unido a esto, la novedad del medio jurídico y laboral en el que se ven inmersos los nuevos pobladores del Atlántico costarricense, también incide en sus posibilidades de redefinición como grupo étnico: la exaltación de la diferencia -para el caso de chinos y afrocaribeños lo posibilita-.

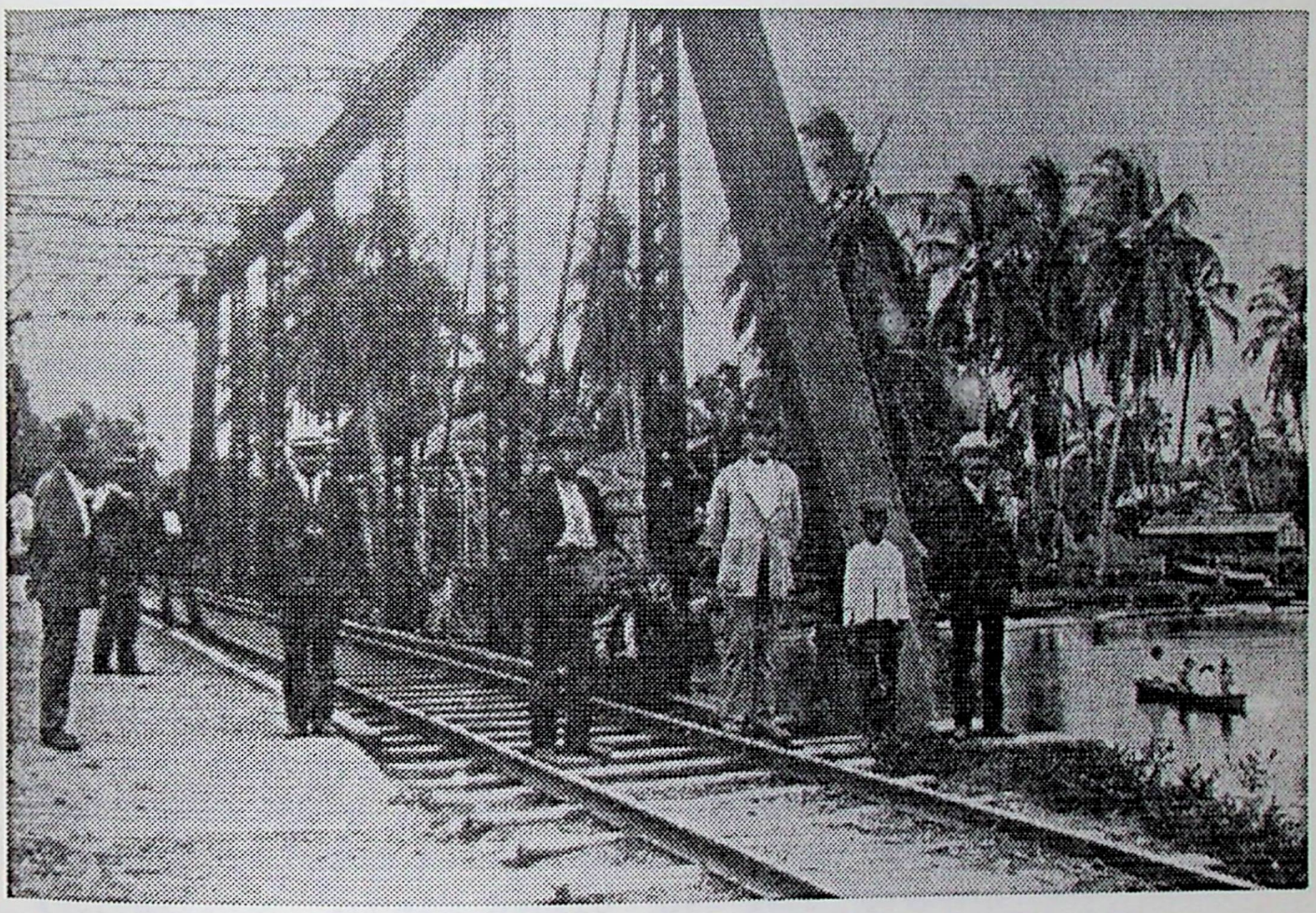


FOTO 41. Pobladores en Cieneguita, Puerto Limón. Sus fisonomías nos recuerdan el aporte de la obra del ferrocarril en dotar a las tierras del Atlántico costarricense, con el rostro de la diversidad étnico-cultural. Este es, precisamiente, uno de los referentes más relevantes en la conformación de la identidad regional. Sin fecha.
FUENTE: Colección INCOFER.

Precisamente, el carácter asumido por la reproducción cultural de los afrocaribeños anglófonos, les facilita el identificarse colectivamente e incluso ejercer presión al Estado costarricense y la empresa contratante, en pos del logro de concesiones culturales en campos como las diversiones, los cultos tradicionales a los muertos, el consumo del licor o las posibilidades de reproducción de su universo lingüístico.. Con ello se refuerza su situación como grupo étnico predominante en el panorama cultural de la emergente región Atlántica.

La tercera faceta relevante de analizar en lo concerniente a la constitución de **identidades**, se construye **en el mundo del trabajo**, específicamente en los campamentos linieros y el entorno laboral de la línea. En este caso, las experiencias de vida y de trabajo de los linieros generan identidades que, a su vez, se anclan en referentes del pasado y les aporta sentido proyectivo, en tanto dan pie para construir proyectos futuros en común.

Precisamente por tratarse de colectivos concretos, más que de comunidades imaginarias, en este caso nuestro análisis puede ser más puntual y complejo, por cuanto permite señalar con mayor precisión a los agentes intervinientes y su radio de acción, así como la incidencia de las identidades nacional, regional y local dentro de este proceso. Por ende, metodológicamente hablando, nos resultó necesario recurrir a una lectura interpretativa de la vida cotidiana.

En la producción y reproducción cultural que se genera en el mundo del trabajo ferroviario, es posible comprender el juego que se establece entre los límites ejercidos por la empresa a partir de la organización y control laboral y las presiones que los trabajadores pueden ejercer en el mundo del trabajo del que participan. De igual manera se debe contemplar el sentido del ferrocarril para el Estado costarricense, en la medida en que se constituye en un marco contextual que permite comprender sus alcances en tanto mediador de las relaciones

laborales entre el trabajador y la empresa.

Precisamente debe considerarse en primer término que, por sus características, la construcción de la línea férrea al Atlántico requirió de una modalidad de organización centralizada de empresa, de la que no se conocían antecedentes en el país[1]. En efecto, la empresa asumió una organización jerárquica que buscaba el control de los diferentes trabajos y era responsable de toda la administración, a partir de órdenes emanadas desde las oficinas centrales en San José[2]. En el plano de las decisiones técnicas y del trabajo de construcción, la responsabilidad recaía en el Ingeniero en Jefe de cada una de las Divisiones, que tenía bajo su cargo a los ingenieros asistentes y de Sección, que residían en los campamentos. A este nivel, encontramos como sus subalternos, a los Jefes de Campamento, que a su vez tenían autoridad sobre los capataces de cuadrilla, quienes finalmente eran los organizadores del trabajo de los peones.

Resulta, pues, evidente que dicho ordenamiento del mundo del trabajo, especialmente el que se pone en práctica en los campamentos, moldea condiciones y relaciones laborales que implicaron no sólo la maximización del beneficio obtenido durante el tiempo de trabajo contratado, sino además el aprovechamiento de las condiciones y características particulares de los diferentes colectivos étnico-nacionales que se dan cita para tomar parte de los trabajos. Este último aspecto, sobre el que se funda principalmente el trato desigual dado a los linieros, le da una connotación especialmente interesante a este mundo del trabajo, constituyéndose, a la par de las relaciones salariales propiamente dichas, en condición

---

[1] Esta apreciación es compartida por CASEY, J. Op cit., p.295.

[2] En el siguiente documento se detallan las funciones reglamentarias del Director, Superintendentes, Ingenieros de División, Contadores y Agentes: ANCR SERIE: FOMENTO, NUMERO DOC: 127, f.1-2, FECHA: 1873.

estructural de primer orden para comprender los procesos de producción y reproducción cultural, así como de génesis de identidades colectivas que expresan los trabajadores.

Otro punto a considerar respecto de la organización y control hegemónico en el mundo del trabajo liniero, es el relativo a la participación del Estado, como mediatizador de las relaciones laborales. Al respecto debemos señalar que su acción por lo general fue de afinidad absoluta respecto de los medios empresariales usados para contratar, organizar y reprimir a los trabajadores linieros. De hecho, en las esferas del Gobierno se aceptó y defendió en términos generales, las condiciones de trabajo de los linieros constructores de la vía, así como en particular, el trato desigual dado a los diferentes colectivos étnico-nacionales, incluidos a los propios hijos del país. Incluso, en el caso de los trabajadores más maltratados, los chinos, su trato de literal esclavitud fue avalado con la participación estatal en la importación y manejo de sus contratos. También, en algunos de los conflictos laborales explícitos que se suscitan durante los trabajos de construcción de la vía, la acción estatal se plantea absolutamente afín a los intereses empresariales, con la única excepción de su participación en la llamada "huelga de los italianos". En los restantes casos, la participación estatal, bien sea en la figura del Presidente, los ministros, gobernadores o hasta de los gendarmes de policía, fue la de facilitar al máximo los intereses empresariales dentro de las relaciones laborales.

La identificación del ferrocarril con los ideales nacionalistas impulsados por la óptica liberal, facilitó concesiones estatales que se traducen en un tratamiento especial a la empresa, aún a costa de los intereses regionales, locales e individuales, e incluso de los mismos intereses nacionales. También fue el principal argumento de la empresa constructora, al cursar solicitudes o exigencias al Estado sobre diferentes tópicos.

La racionalidad con que es asumida la obra constructora por parte de Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, en el marco su relación con el Estado costarricense, constituye el elemento primordial que norma la fijación de límites estructurales en los que se inscriben las relaciones laborales de los trabajadores linieros. En otras palabras, dichas instancias superiores contratan a los linieros, organizan su trabajo, lo supervisan y fijan las reglas del juego laboral de acuerdo a su mejor conveniencia.

En la fijación de límites a las condiciones y relaciones en el mundo del trabajo, intervienen también sentidos y valoraciones sobre los trabajadores, sobre sus prioridades de contratación, sobre el trato que se les debe dar y sobre el rendimiento y lealtad que se les puede exigir. Este aspecto constituye uno de los elementos relevantes en la definición de la identidad de los trabajadores linieros, en la medida en que señala la forma en que éstos son percibidos, contrastados y valorados, desde la óptica de las esferas superiores.

Un aspecto significativo en el establecimiento de las identidades de los trabajadores linieros a partir de la perspectiva de "los otros", lo constituye el marco de las políticas migratorias establecidas por el Estado costarricense donde, haciendo eco de principios de "darwinismo social" imperantes en el momento, privilegia el ingreso al país de personas caucasiodes, portadores de los principios civilizatorios de Occidente, definidos, entre otros, por las aptitudes hacia la laboriosidad y las "buenas costumbres". Como contraparte, estas políticas prohíben la inmigración de "los otros" -léase asiáticos y negros-, o a lo sumo, permiten su arribo bajo condiciones limitadas que implican, en el caso de los chinos, un control de sus desplazamientos dentro del país y el compromiso de los empresarios por sacarlos nuevamente del territorio nacional cuando su trabajo terminase. Estas valoraciones sirven, por una parte, para mimetizar a los

inmigrantes del norte de Estados Unidos y de diversas nacionalidades europeas, por su afinidad a los "similares" nacionales, buscando darles un espacio dentro de la sociedad costarricense. Sirven también para contrastar a los "diferentes" y ponerles trabas para su integración a la vida nacional. El arribo de oleadas migratorias de trabajadores de estas últimas calidades -aún a expensas de contradecir el espíritu segregacionista de las políticas migratorias oficiales-, se enmarca precisamente como otra de las concesiones hechas por el Estado a la empresa del ferrocarril, en aras de alcanzar la meta del "proyecto nacional". Este hecho, sin embargo, también aporta a la forja de un sentido de identidad nacional, en la medida en que, como vimos, sirve para definir la nacionalidad, por la vía de la contrastación.

Otro aspecto indicador de identidad que se asigna "desde fuera" a los trabajadores y que resulta especialmente significativo en nuestro caso, lo encontramos en la política empresarial respecto del trabajador liniero. Esta política, en primer término, se caracteriza por privilegiar e incluso incentivar -por intermedio de la acción de agentes especializados- la contratación de trabajadores de algunas procedencias, que supone con mejor disposición que el resto para enfrentar el duro trabajo: curazoleños, jamaiquinos, caribes negros de la costa hondureña, italianos, suecos, etc. Las valoraciones sobre la fuerza de trabajo se expresan no sólo al nivel de las preferencias de contratación, sino fundamentalmente en el plano del trato diferencial con que la empresa norma las relaciones laborales de los trabajadores de distintas procedencias étnico-nacionales y que, como vimos, se traduce no solamente en diferencias salariales, sino también en residencia segregada, el otorgamiento de distintas calidades en la atención sanitaria y la alimentación, diferentes formas de recreación y de represión, distintos roles en el trabajo, etc.

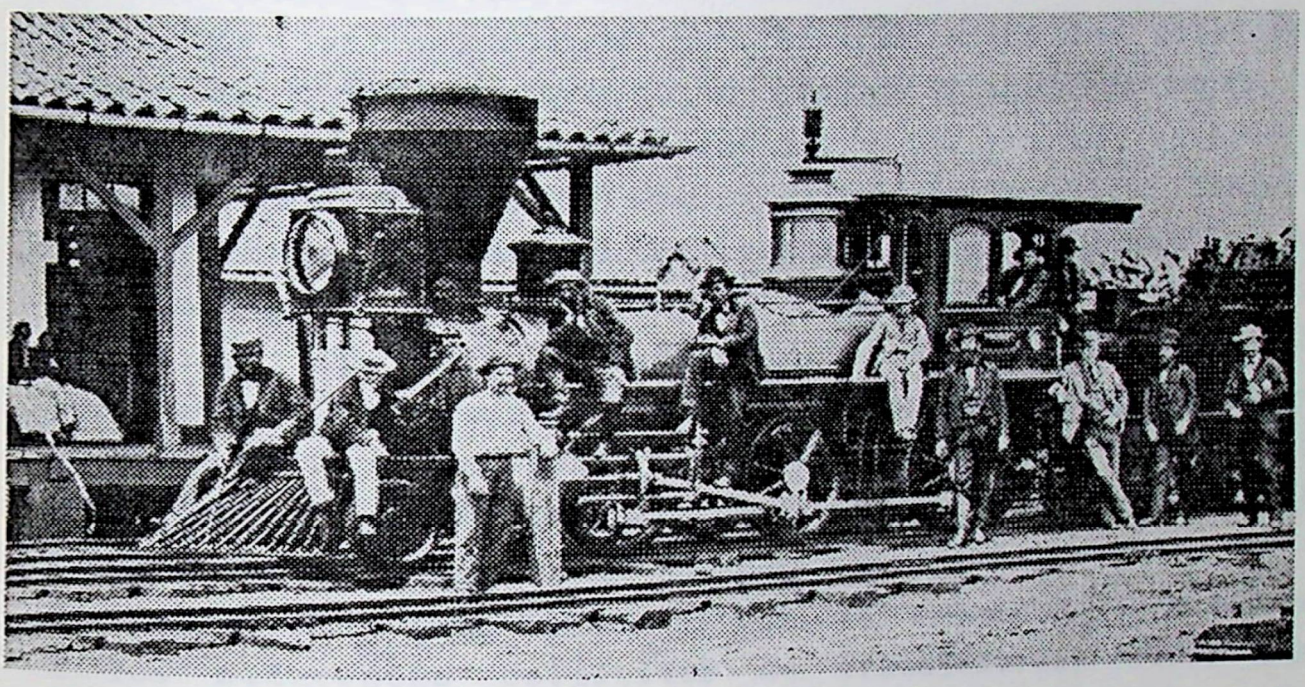


FOTO 42. Un grupo de hombres posa enfrente de una locomotora . Alrededor de las ardientes calderas del ferrocarril, entre su hierro y su humo, se forjaron múltiples identidades. Sin fecha.
FUENTE: Colección ANCR.

CIHAC
CENTRO DE
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE

Precisamente, las identificaciones construidas por la empresa en torno a los trabajadores contratados, entablan un diálogo permanente con los procesos de forja de identidad creados en el seno de los mismos trabajadores, a partir de su convivencia e interacción cotidianas en el mundo del trabajo.

Lo anterior puede ser detectado en la tirantez permanente, propia de las relaciones interétnicas entre los diferentes grupos de linieros durante el trabajo diario. De hecho, en algunos momentos claves de conflictividad laboral, se pone de relieve con claridad cómo, por ejemplo, los linieros costarricenses hacen eco de los referentes de identidad que estigmatizan a negros y chinos; recordemos que durante estos episodios, los "ticos" acuden presurosos al llamado de los personeros de la empresa o de las autoridades gubernamentales, para perseguir y acallar la voz de los alzados. Acciones de esta índole, fungen, a su vez, como instancia de autodefinición grupal, tanto en agresores como en agredidos.

En efecto, la posición estructural asignada por la empresa a los diferentes colectivos de trabajadores, sirve para dotarles de un lugar en el mundo del trabajo, desde el cual se valora los parámetros de la interacción con otros grupos, a los cuales se les ubica como iguales, como superiores o como inferiores. Por las características del ordenamiento laboral en los campamentos, este mecanismo funciona no sólo articulando peldaños de la jerarquía ocupacional, sino incluso es especialmente relevante en la interacción que se entabla entre grupos de trabajadores ubicados en un mismo nivel, como es el caso de la categoría de peón.

Además de la posición estructural, los referentes de identidad colectiva característicos de los diferentes grupos de peones linieros les permite diseñar estrategias colectivas o individualizadas de acción tendientes, precisamente, a mejorar su situación tanto respecto de otros grupos laborales de su mismo nivel, como en el seno de su inserción en la empresa, o

incluso, en la búsqueda de alternativas de vida y de trabajo más favorables, fuera de ella.

En este sentido ubicamos, por una parte, los mecanismos y acciones de resistencia pasiva y por otra, las iniciativas de movimientos colectivos emprendidos por los linieros durante las dos décadas de construcción de la vía. El análisis de sus principales tendencias permite evidenciar el relevante papel de las redes de relaciones densas que se tejen alrededor de las identidades étnicas, en el reforzamiento de la resistencia pasiva y activa entre estos trabajadores.

Algunas de estas acciones surgen motivadas principalmente por el carácter de las relaciones y condiciones desarrolladas en el mundo del trabajo, como el atraso en el pago de salarios o el maltrato de los capataces. No obstante, podemos señalar que otras reivindicaciones hechas a la empresa por distintos colectivos de trabajadores, como el respeto a los días tradicionales de fiesta en su cultura o la calidad de los alimentos que se les sirven en los campamentos, tienden a adquirir su fundamento en referentes culturales desarrollados de previo por dichos colectivos. Expresado de otro modo, las motivaciones para la resistencia no son exclusivamente adquiridas en el nexo laboral ferroviario, sino que también se nutren de la contrastación de la experiencia cultural previa, con respecto a las nuevas condiciones de trabajo y de vida impuestas por la empresa.

Otros referentes culturales anteriores pueden ser también resemantizados por los grupos étnico-nacionales movilizados. Este es el caso de estrategias de resistencia adquiridas en contextos culturales anteriores, como por ejemplo, la tradición del uso del fuego dentro de las sublevaciones esclavas en las plantaciones del Caribe o las experiencias de oposición logradas en las revueltas campesinas del norte de Italia o el sur de China. Estas estrategias se convierten en recursos del grupo, aplicados a su acción ante las nuevas condiciones

laborales en que se ven insertos. Por demás está mencionar el hecho de que la escasa profundidad histórica de la experiencia laboral salarial para la mayoría de los linieros y el consecuente escaso desarrollo de recursos culturales en este ámbito, sin duda pudieron reforzar las tendencias anotadas anteriormente.

Las identidades colectivas construidas por los trabajadores linieros, se tornan explícitas a través de las presiones veladas y abiertas que ejercen en su entorno laboral. Ambos tipos de presiones descansan, prioritariamente, en el entramado de redes horizontales de solidaridad que se construyen precisamente a partir de la afinidad cultural de los participantes.

Dado que la experiencia cultural creada y reproducida en el mundo del trabajo apunta a privilegiar los referentes étnicos por sobre aquellos construidos a partir de la situación en una misma posición estructural en la jerarquía ocupacional, estas redes -sobre las que se construye la autopercepción colectiva y el contraste con "los otros"- se expresan principalmente a través de las relaciones étnico-nacionales. Con ello se tiende a subsumir las posibilidades de expresión de las identidades colectivas de los linieros, como conciencia de clase.

Con esto no queremos decir que la dimensión étnica elimine o sustituya a la clasista, como ha sido dado en sostener por algunos autores que afirman que la etnicidad, como forma de identificación social, tiene una ventaja real sobre la noción de clase porque, a diferencia de ésta, aquella combina el interés con la dimensión afectiva[3]. Más bien, consideramos con

---

[3] Bell,W., Moynihan,D. y Glazer,N., citados por García Ruiz, Jesús Historia de nuestra historia. La construcción social de las identidades mayas en Guatemala. Guatemala: Isipaz Ediciones, 1992, p.217.

P. Bourgois[4] -quien estudió también un contexto laboral marcado por la relación etnia-clase-, que es la correlación de fuerzas económicas e ideológicas de los grupos sociales en pugna, y no la etnicidad por sí misma, lo que determina la estructura étnico-clasista con que se rigen las relaciones laborales e ideológicas.

Atendiendo a este llamado de atención, en nuestro caso interesa resaltar la relevancia de la etnicidad en la constitución del espacio laboral como terreno de disputa, al expresarse simultáneamente tanto en condición de instancia estructural, como de aspecto estructurante de éste.

En tanto instancia estructural, la dimensión étnica es incorporada por la empresa como uno de los componentes claves de su misma lógica de racionalidad económica, al tenor de las adversas condiciones del mercado laboral; el carácter ordenador de las relaciones laborales le otorga asimismo al terreno étnico un importante valor simbólico, en la medida en que, al destacarlo, la empresa fortalece su condición hegemónica, al tender a particularizar y restar fuerza numérica a los focos de contradicción que pudieran desembocar en confrontaciones verticales de los trabajadores con las jerarquías empresariales y a sustituirlos, en algunos casos, por conflictos interétnicos horizontales.

Por otra parte, en tanto instancia estructurante, la etnicidad constituye tanto un medio como un fin para el ejercicio de presiones por parte de los trabajadores. En el primer caso podemos señalar el desempeño de los referentes étnicos como importante factor de convocatoria para la acción, especialmente para la movilización colectiva. En el segundo caso, puede evidenciarse el relevante papel de la etnicidad como parámetro de percepción del impacto de las condiciones y

---

[4] BOURGOIS, Phillipe Ethnicity at Work. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1989.

relaciones laborales en el colectivo étnico-nacional, constituido en este caso, en grupo inmediato de referencia.

Así pues, encontramos que en el entorno laboral de construcción de la vía férrea, se encuentran presentes un cúmulo de tensiones y contradicciones propias del marco de organización empresarial del trabajo. Ellas constituyen condiciones objetivas para el desarrollo efectivo de contradicciones de clase. No obstante, por las circunstancias históricas en que se desenvuelven las relaciones laborales de los trabajadores entre sí y con respecto a la empresa contratante, la experiencia que media entre dichas determinaciones objetivas y la acción subjetiva, tiende a circunscribirse a referentes de carácter étnico, con lo que se opacan las posibilidades de emergencia de referentes de clase.

Efectivamente, en el mundo del trabajo de construcción del ferrocarril, los linieros participan de un conjunto de prácticas laborales. Siguiendo a Kaye[5], podemos señalar que estos trabajadores experimentan sus relaciones como necesidades, intereses y antagonismo, manejando esta experiencia en su conciencia, para actuar de nuevo sobre determinadas situaciones. En este sentido, se enfrentan a un proceso continuo de construcción de identidad, a través de la elaboración de la experiencia común. Ahora bien, en la medida en que la experiencia común genera construcción de sentidos sobre las prácticas sociales de las cuales participan, tanto las "dadas" como las "creadas", y del papel relevante jugado por la etnicidad en estos procesos, tenemos entonces que es prioritariamente la identificación de los sentidos de lo étnico y no necesariamente el desarrollo de una consciencia de clase, lo que les posibilita a los diferentes colectivos de trabajadores linieros, la traducción de esas experiencias a términos culturales, que se canalizan en tradiciones,

---

[5] KAYE, Harvey The British Marxist Historians Cambridge: Polity Press, 1984, p.222.

creencias, valores, orientaciones e incluso, formas institucionales.

El hecho cobra especial relevancia, dado que estamos ante un referente de identidad que se gesta con anterioridad al trabajo de la línea, que se modifica al calor del mundo del trabajo y que incluso le trasciende, al proyectarse renovado como elemento clave en la dinámica de la emergente región Atlántica.

Es de esperarse que esta situación se modifique cuando las nuevas condiciones del mundo del trabajo ferrovial apunten a una mayor continuidad mediante la prestación de servicios ferroviales regulares y cuando, superado el carácter cortoplazista de los trabajos de construcción, la participación de los trabajadores se torne más especializada y estable. En este nuevo contexto laboral, seguramente se inaugurará una nueva tradición de trabajo ferrovial y una nueva cultura ferroviaria. Para esclarecer estas interrogantes, sin embargo, habremos de esperar nuevas investigaciones sobre el apasionante mundo del coloso de humo y hierro.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA TEORICO-METODOLOGICA

ACUÑA, Victor Hugo "Vida cotidiana, condiciones de trabajo y organización sindical: el caso de los zapateros en Costa Rica (1934-1955)", en: Revista de Historia número especial, 1988.

AGUADO, J.C. y A.M. PORTAL. "Ideología, identidad y cultura: tres elementos básicos en la comprensión de la reproducción cultural", en: Boletín de Antropología Americana México IPGH, nº23, julio 1991.

ALBERTI MANZANARES, Pilar. "La identidad de género y etnia desde una perspectiva antropológica", en Antropológicas México UNAM, nº10, abril-junio 1994.

ANDREWS, George "Review Essays: Latin American Workers" Journal of Social History vol.21, n.2, Winter 1987.

ARIAS, Patricia "Antropología del trabajo y antropología obrera", en: CIESAS Teoría e investigación en la antropología social mexicana México: Cuadernos de la Casa Chata, n.160, 1988.

BALAN, J y otros Las historias de vida en ciencias sociales. Teoría y técnica Buenos Aires: Eds. Nueva Visión, 1974.

BORDIEU, Pierre La fotografía. Un arte intermedio México: Ed. Nueva Imágen, 1979.

BONFIL BATALLA, Guillermo. "Los pueblos indios, sus culturas y las políticas culturales", en García Canclini (ed.) Políticas culturales en América Latina México: Ed. Grijalbo, 1987.

CAINZOS, Miguel "Clase, estructura y acción: de E.P.Thompson al posmarxismo", en: Zona Abierta v.50, enero-marzo, 1989.

COHEN,Ira "Teoría de la estructuración y Praxis social" en: Giddens, Anthony et all La teoría social, hoy México: Alianza Editorial, 1991.

COLLIER, John Visual Anthropology: Photography as a Research Method New York: Holt, Rinehart and Wilson, 1967.

CROZIER, Michael y E. FRIEDBERG El actor y el sistema. México: Alianza Editorial, 1990.

DE SHAZO, Peter "Workers, Labor Unions and Industrial Relations in Latin America" Latin American Research Review vol.XXXIII, n.2, 1988.

EVERS, Thilman Identidad: El lado oculto de los nuevos movimientos sociales. Brasil: CLAEH, 1984

FOUCAULT, Michel La arqueología del saber. México: Editorial Siglo XXI, 1979.

FREUND, Gisèle La fotografía como documento social Barcelona: Editorial G. Gili. 1976.

GARCIA CANCLINI, Néstor. Las culturas populares en el capitalismo México: Editorial Nueva Imágen, 1984, p.41.

Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad México: Editorial Grijalbo, 1990.

GARCIA RUIZ, Jesús Historias de nuestra historia. La construcción social de las identidades mayas en Guatemala. Guatemala: Esipaz Ediciones, 1992.

GELNER, Ernest Naciones y nacionalismo. México: Alianza Editorial-CONACULT, 1988.

GRANADOS, Carlos "Hacia una definición de Centroamérica", en: Anuario de Estudios Centroamericanos vol.11, n.1, 1985.

GREENHILL, R. y otros. Fotografía Barcelona: Parramóm Eds., 1980.

GUTMANN, Matthew C. "Rituals of Resistance. A critique of the Theory of Everyday Forms of Resistance" En: Latin American Perspectives, Vol 20, No. 2, Spring 1993.

HELLER, Agnes — Sociología de la vida cotidiana Barcelona: Ediciones Península, 1987.

Historia y vida cotidiana México: Editorial Grijalbo, 1985.

HOBSBAWM,E. y T. RANGER. The Invention of Tradition. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

HOBSBAWM, Eric — El mundo del trabajo Barcelona: Editorial Crítica, 1987.

Naciones y nacionalismos desde 1780 Barcelona: Editorial Crítica, 1991.

HOROWITZ, Joel — "Ocupational Community And The Creation Of A Self-Styled Elite: Railroad Workers in Argentina", en: The Americas, v.XLII, n.1, July 1985.

KAYE, Harvey — The British Marxist Historians Cambridge: Polity Press, 1984.

KEEFE, Susan — "Ethnic Identity: The Domain of Perceptions of Attachment to Ethic Groups and Cultures" En: Human Organization. Vol. 51, No. 1, 1992.

KERLINGER, Fred — Investigación del comportamiento México: McGraw Hill, 1991.

LAMB, Peter N. — "Historians and Australians Railways", en:Australian Journal of Politics and History v.18, n.2, 1972.

LÜDTKE, Alf — "The Historiography of Everyday Life: The personal and the Political", en: Samuel, Raphael y Gareth Stedman Jones (Eds.) Culture, Ideology and Politics. Essays for Eric Hobsbawm London: Routledge and Kegan Paul, 1982.

MEDICK, Hans "Missionaires in the Row Boat"? Ethnological Ways of Knowing as a Challenge to Social History", en: Comparative Study of Society and History v. 29, n.1, 1987.

NOVELO, Victoria(coord.). "Propuestas para el estudio de la clase obrera", en: CIESAS Coloquio sobre cultura obrera Cuadernos de la Casa Chata n.145, 1987.

OLABUENAGA,J.y M.ISPIZUA. La descodificación de la vida cotidiana Bilbao: Universidad de Deusto, 1989.

PALMER, Steven P. A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica. 1870-1900 Columbia University: Doctoral Thesis, 1990.

ROSALDO, Renato Cultura y verdad. Nueva propuesta de análisis social México: Editorial Grijalbo-CONACULT, 1991, p.11.

ROXBOROUGH, Ian "Issues in Labor Historiography" Latin American Research Review vol.XXI, n.2, 1986.

SAMPER, Mario(Editor). El censo de población de 1927: creación de una base nominal computadorizada. San José: Oficina de Publicaciones, UCR, 1991.

SCOTT, James Weapons of the Weak. Everyday Forms of Peasant Resistance New Heaven: Yale University Press, 1985.

SEWELL, William "How classes are made: critical reflections on E.P. Thompson Theory of Working class formation". En: Kaye, Harvey and J. Keith McClelland: E.P. Thompson Critical Perspectives. Polity Press, 1990.

SMITH, Raymond Kinship and Class in the West Indies. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

SOFER, Eugene — "Recent Trends in Latin American Labor Historiography", en: Latin American Research Review. v.XV, n.1, 1980.

THOMPSON, Eric — La formación histórica de la clase obrera. Inglaterra 1780-1832, T. I, p.8; citado por Caínzos, Miguel "Clase, estructura y acción: de E.P.Thompson al posmarxismo", en: Zona Abierta v.50, enero-marzo, 1989, p. 18.

WALTON, John — "Fish and Chips and the British Working Class", en: Journal of Social History V.23, n.2, Winter 1989.

WILLIAMS, Raymond. — Marxismo y literatura. Barcelona:Ediciones Península, 1980.

WOLF, Mauro — Sociologías de la vida cotidana Madrid, Ediciones Cátedra, 1988.

ZAPATA, Francisco — "Hacia una sociología del trabajo latinoamericano", en: Nueva Antropología Antropología y clase obrera v.VIII, n.29, abril, 1986.

"Towards a Latin American Sociology of Labour" Journal of Latin American Studies vol.22, part 2, may 1990.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE LA COSTA ATLÁNTICA Y LA ACTIVIDAD FERROVIARIA

Anónimo — Vocabulario ferrovial de Costa Rica s.r.e., s.f.

ABARCA, Carlos UCR — El movimiento huelguístico en Costa Rica. Tesis Licenciatura en Historia, 1978.

ACUÑA, Victor Hugo — La huelga bananera de 1934 San José:CENAP-CEPAS, 1984.

AGUILAR B., Oscar — La huelga de los Tútiles 1887-1889. Un capítulo de nuestra historia social. San José: EUNED, 1989.

BADILLA, Patricia "50 aniversario: la huelga bananera de 1934". En Aportes, San José, No. 20, 1984, pp. 27-33.

BARIATTI, Rita La inmigración italiana en Costa Rica 1821-1968 UNA Tesis Licenciatura en Historia, 1987.

BLEN, Adolfo El periodismo en Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1980.

BOURGOIS, Phillipe. Ethnicity at Work. Baltimore: The John Hopkins University Press, 1989.

CAMACHO, Carlos Configuración espacial y discurso ideológico en el enclave bananero. UCR Tesis Licenciatura en Antropología, 1982.

CARCANHOLO, Reinaldo. Sobre la evolución de las actividades bananeras en Costa Rica. San José: Instituto de Investigaciones Económicas UCR, 1977.

CARVAJAL, Guillermo "La formación de una región dependiente: el caso de la Región Atlántica de Costa Rica", en: Carvajal (ed.) Estado de la investigación científica y la acción social sobre la Región Atlántica de Costa Rica. San José: Of. de Publicaciones UCR, 1989.

CASEY, Jeffrey Limón 1880-1940: un estudio de la industria bananera en Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1979.

"El ferrocarril al Atlántico en Costa Rica" (1871-1874), en:Anuario de Estudios Centroamericanos n. 2, 1976.

DUNCAN, Quince y L. POWELL. Teoría y práctica del racismo San José: DEI, 1988.

EBERGENY, Ingrid "El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros de México" Historias México: INAH, vol.7, oct-dic, 1984.

ECHEVERRI-GENT, Elisavinda "Forgotten Workers: British West Indians and the Early Days of the Banana Industry in Costa Rica and Honduras", en : Journal of Latin American Studies Cambridge University Press, vol. 24, May 1992.

ELLENBERG,L y RAEDEL,B. El ferrocarril de Costa Rica Instituto Geográfico Nacional Serie Estudios Geográficos, San José, 1987.

ELLIS, Frank Las transnacionales del banano en Centroamérica San José: EDUCA, 1983.

EVANS, Harriet "Las migraciones chinas en su área de origen: causas del éxodo", en: Leander, Birguitta (Coord.) Europa, Asia y Africa en América Latina. Migraciones "libres" en los siglos XIX y XX y sus efectos culturales. México: Siglo XXI Eds. y UNESCO, 1989.

ESTRADA, L. y GRANADOS. Reseña Histórica de Limón. San José: Asamblea Legislativa, 1967.

FALLAS MONGE, Carlos L. El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902 San José: EUNED, 1983.

FONSECA, Zayra Los chinos en Costa Rica en el siglo XIX UCR Tesis Licenciatura en Historia, 1979

FERNANDEZ M., Joaquín Historia ferrovial de Costa Rica San José:s.r.e., 1934.

FERRERO, Luis, "Presentación". En GABB, William Talamanca; el espacio y los hombres San José: EUNED, 1981

GONZALEZ, Luis Felipe. "Las provincias de Puntarenas y Limón tienen sus fundamentos de derecho para ser representadas por una estrella en el Escudo Nacional de la República, al igual que las otras provincias", en: Anales de la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica 1964-1965 San José: Imprenta Nacional, 1966.

GABB, William Talamanca; el espacio y los hombres San José: EUNED, 1981

GARCIA B., Ethel — Sociedad, política y enclave bananero. Un estudio comparativo. Los casos de Costa Rica (1884-1938) y Honduras (1902-1958). UCR Tesis de Maestría en Historia, 1992.

GIROT, Pascal — "La crisis actual del ferrocarril:evolución y perspectivas de los transportes hacia la Región Atlántica", en: Carvajal(ed.) Estado de la investigación científica y la acción social sobre la Región Atlántica de Costa Rica. San José: Of. de Publicaciones UCR, 1989.

GOBIERNO DE COSTA RICA. Colección de Leyes y Decretos San José: Imprenta La Paz, 1872.

GONZALEZ, Yamileth — Continuidad y cambio en la historia agraria de Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1985.

HEADLEY,A. y N.SANDINO — Algunas características de la familia negra en la ciudad de Limón basada en una comparación con la familia blanca. UCR Tesis Licenciatura en Trabajo Social, 1983.

HERNANDEZ, Carlos. — "Los inmigrantes de Saint Kitts: 1910, capítulo en la historia de los conflictos bananeros costarricenses". Revista de Historia n.23, 1991.

HUESMANN, J.L. — "The Chinese in Costa Rica, 1855-1897, en: The Historian, vol.53, nº4, Summer 1991.

KEPNER, Ch.y H. SOOTHILL El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe. México:Ediciones del Caribe, 1949.

KURTZE, Franz — La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica. Escrita en 1866 y traducida al castellano por Ricardo Jiménez. San José: Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas, 1990.

LEMISTRE,A y M. ACOSTA Monografía histórica de la provincia de Limón San José: MCJD-OEA, 1983.

LEON, Moisés — Chinese Inmigrants on the Atlantic Coast of Costa Rica:The Economic Adaptation of an Asian Minority in a Pluralistic Society. Doctoral Thesis. Tulane University, 1988.

LEWIS, Rupert — Marcus Garvey. Anti-Colonial Champion London: Karia Press, 1987.

LOPEZ, M. y otras — El ausentismo laboral de los trabajadores ferrocarrileros: el caso de Ferrocarriles de Costa Rica Sociedad Anónima. UCR Tesis Licenciatura en Trabajo Social, 1984.

MAY, Stacy y Galo PLAZA — La United Fruit Company en América Latina. México: National Planning Association (USA), 1959.

MELENDEZ,C. y Q.DUNCAN. — El negro en Costa Rica San José: Editorial Costa Rica, 1977.

MUNICIPALIDAD DE LIMON — Luchas y esperanzas. 100 años de historia doble e inconclusa del Cantón de Limón. Limón: Municipalidad de Limón, 1992.

MURILLO, Carmen — "Costa Atlántica costarricense: cultura y dinámica regional", en: Estudios Sociales Centroamericanos n.48, 1988.

MURILLO, C. y D. SMITH. — "Desarrollo de la costa Atlántica costarricense: Estado, Capitalismo y Movilización social". En: Carvajal, Guillermo (Ed. y comp.). Op. Cit.

NORTHERN RAILWAY Co. — Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company. San José:Litografía Universal, 1953.

NORTHERN RAILWAY Co.and UFCO — Concessions, Contracts and Decrees Costa Rica 1892-1913 Boston: Press of Geo.H.Ellis Co., 1914

PALMER, Paula — Wa'apin man San José: Instituto del Libro, 1986.

"Historia e identidad de Talamanca, Costa Rica". En: KLEYMEYER, Charles D. La expresion cultural y el desarrollo de base. Quito: Inter-American Foundation-ABYA-AYALA, s.f.

PARLEE, Lorena "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Gobernment Policy in Mexico (1880-1911)", en: Hispanic American Historical Review v.64, n.3, 1984.

PURCELL, Trevor W. "Modern Maroons: Economy and Cultural Survival in a 'Jamaican' Peasant Village in Costa Rica", en: Carnagie, Charles (Ed.) Afro-Caribbean Villages in Historical Perspective. Kingston: African- Caribbean Institute of Jamaica, 1987.

Banana Fallout. Class, Color and Culture among West Indians in Costa Rica. California: Center for Afro-American Studies Publications University of California, 1993.

QUESADA, Rodrigo "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Co., 1871-1905", en: Anuario de Estudios Centroamericanos, vol.9, 1983.

REYES, Catalina "La huelga del Ferrocarril de Antioquia 1934" Revista de Extensión Cultural de la Universidad Nacional. Medellín, n.12, julio 1982.

RODRIGUEZ,J. y V.BORGES El Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica. UCR Tesis Licenciatura en Sociología, 1976.

ROMAN, A.C. "Apuntes sobre la transición del predominio británico al norteamericano en la economía costarricense (1883-1930)", en: Anuario de Estudios Sociales Centroamericanos, vol.8, 1982.

SAENZ, Alfredo Contratos y actuaciones de las Compañías del Ferrocarril de Costa Rica, la Northern Railway Co. y la United Fruit Co. en Costa Rica. San José: Imprenta La Tribuna, 1929.

STEWART, Watt Keith y Costa Rica.
San José: Editorial Costa Rica, 1991.

VARGAS,M.y G.REGUEYRA Un estudio sobre la participación del grupo negro en el empleo: sus oportunidades y limitaciones.1981-82, Limón centro, Provincia de Limón. UCR Tesis Licenciatura en Trabajo Social, 1983.

DOCUMENTOS CONSULTADOS EN EL ARCHIVO NACIONAL DE COSTA RICA

SERIE CONGRESO

6773 Trámite para Ley Contra Actos de Descarrilamiento. 1872

6865 Regulación de licores en la comarca de Limón. 1872.

7084 Ley sobre Obstáculos de Animales al Paso del Ferrocarril. 1873.

7154 Decreto contra Actos de Descarrilamiento. 1872.

7241 Creación de Tesorería Especial para los trabajos del ferrocarril. 1873.

8228 Reorganización de los trabajos del ferrocarril. 1873.

8733 Propuesta para expulsion de extranjeros. 1880

SERIE FOMENTO

048 Solicitud de aumento salarial al Secretario del Estado de trabajadores del camino al Atlántico. 1869.

049 Correspondencia sobre camino al Atlántico e inicios del ferrocarril. 1869.

060 Informe del Primer Designado en Ejercicio del Poder Ejecutivo. 1873.

117 Planillas del FCCR. Mes de diciembre 1874

127 Reglamento de Funciones del Director, Superintendentes, Ingenieros de Division, Ingeniero contador y Agente de Limón. 1873

128 Protesta del Capitan del buque Mondego, transportando trabajadores para la CFCR, por trato arbitrario en Cabo Verde. 1873

131 Descripción de la ciudad de Limón efectuada por De Barruel y E. Boury. 1873.

141 Propuesta de contrato para inmigración de chinos. 1869.
165 Solicitud de Minor C. Keith para concesión de terrenos en Limón. 1874.

184 Contrato de trazado de línea ferrea Limón-Pacuare. 1870.

209 Informe del inspector gubernamental B. Beltrán sobre el avance de los trabajos en la línea. 1874.

225 Suspención de adjudicación de baldíos. 1871.

231 Informe del Inspector de los trabajos del ferrocarril, B. Beltrán, al Ministro de Obras Públicas. 1872.

267 Comunicaciones al Director de los trabajos del ferrocarril. 1873.

287 Comunicaciones de la Dirección del Ferrocarril. 1874.

297 Planillas de empleados. 1874.

323 Solicitud de M.V. Dengo al Presidente para adiestrar a nacionales como maquinistas y fogoneros. 1875.

329 Reclamo de Justo Calvo por mercadería perdida por descuido de conductores del ferrocarril. 1875.

334 Solicitud para eximir del servicio militar a los trabajadores del ferrocarril en tiempos de paz. 1887.

382 Listas de empleados Administración División Central FCCR. 1878.

384 Lista de empleados del servicio de trenes División Central. 1878.

378 Estudios de Geología, Topografía e Historia Natural de Talamanca. 1872.

410 Comunicaciones del Superintendente del Ferrocarril. 1878.

419 Lista de propietarios a los lados de la via en construcción- II División. 1875.

426 Informe de Tomás Guardia sobre su visita a Limón y los trabajos del ferrocarril. 1875.

437 Comunicaciones al Sr. Ministro de Obras Públicas. 1876.

445 Felicitaciones por inauguración de ferrocarril. 1871.

446 Inventario de bienes de FCCR. 1875.

458 Comunicaciones e informe de la Division Atlántica del ferrocarril. 1876.

459 Correspondencia del Agente de la Division Atlántica. 1876.

462 Cuentas de la inmigración china con el FCCR. 1873-74.

466 Listas de empleados Departamento Mecánico División Central. 1878.

505 Contratos con trabajadores para el camino a Limón. 1870.

644 Felicitación por inauguración de los trabajos del ferrocarril. 1871.

650 Comunicaciones al Ministro de Gobernación. 1876.

654 Comunicaciones del Director General del Ferrocarril. 1876.

655 Comunicaciones sobre construcción del ferrocarril. 1876.

659 Solicitud de Gobernador de Curazao por pago a trabajadores del FCCR. 1875.

708 Correspondencia relativa a la construcción del ferrocarril. 1877.

731 Carta de pagador del FCCR al Secretario de Estado. 1876.

739 Correspondencia al Secretario de Obras Públicas. 1876.

777 Comunicaciones del Gobernador de Limón a varios ministros. 1890.

799 Suscripción voluntaria de los vecinos de Desamparados para el ferrocarril. 1880.

800 Suscripción voluntaria de los vecinos de la provincia de Heredia para el ferrocarril. 1880.

801 Contribución voluntaria de la Municipalidad de La Unión al ferrocarril. 1880.

802 Empréstito voluntario de los vecinos de Escazú. 1880.

858 Comunicaciones del Superintendente del FCCR en Limón. 1879.

859 Comunicaciones del Superintendente en Limón. 1879.

868 Suscripción voluntaria de los vecinos de Alajuela para el ferrocarril. 1880.

954 Queja de los comerciantes de San José por el servicio de transporte ferrovial de mercancías. 1887.

968 Solicitud de Keith para importar chinos para la construcción del ferrocarril. 1887.

972 Información sobre denuncia de prevaricato al FCCR por parte de un alto empleado. 1879.

973 Informes del Superintendente de la División Central FCCR. 1879.

976 Comunicaciones de la Superintendencia General del FCCR. 1879.

984 Comunicaciones de Minor Keith, contratista de la División Atlántica. 1879.

1004 Comunicaciones del Superintendente de la División Atlántica, Juan Quirós. 1877.

1006 Comunicaciones del Inspector del ferrocarril en la I y II División Atlántica. 1879.

1042 Comunicaciones del Superintendente I División Atlántica. 1878

1053 Comunicaciones al Ministro de Fomento. 1872.

1060 Comunicaciones de la Dirección del Ferrocarril al Ministro de Obras Públicas. 1875.

1062 Comunicaciones sobre construcción del ferrocarril. 1878.

1074 Solicitud de usuarios del ferrocarril sobre horarios de servicio de trenes. 1878.

1075 Solicitud de vecino de Moín. 1878.

1077 Comunicaciones del Superintendente FCCR al Ministro de Obras Públicas. 1878.

1079 Comunicaciones del Agente de Limón. 1877.

1109 Comunicaciones del contratista de víveres de la II División. 1878.

1110 Estimaciones de trabajos de la División Atlántica. 1879.

1111 Comunicaciones del Superintendente de la II División. 1878.

1117 Comunicaciones del Superintendente de la II División. 1878.

1118 Comunicaciones de la II División. 1878.

1125 Solicitud de un italiano para traer al pais a su fa^_ 1889.

1131 Propuesta de inmigración de trabajadores italianos para la construcción del ferrocarril. 1888.

1139 Solicitud de fundación de la Compañía de Talamanca. 1872.

1142 Solicitud de pensión por accidente en el ferrocarril. 1880.

1270 Solicitud de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril. 1888.

1305 Comunicaciones del Superintendente de la Division Central al Ministro de Fomento. 1884.

1336 Diligencia del Gobernador de Limón contra Minor Keith. 1887.

1394 Comunicaciones varias sobre los trabajos de la División Atlántica. 1878.

1461 Correspondencia del Superintendente FCCR. 1874-1876

1464 Comunicaciones de E. Farrel, Ingeniero en Jefe de la Tercera División. 1872.

1492 Libro diario de la Proveduria de Cartago. 1871.

1494 Libro de cuentas del Taller Mecánico.1877-1879

1508 Libro copiador de notas de la Oficina General del FCR a las Secretarías de Hacienda y Obras Públicas. 1872.

1520 Boletas de primera y segunda vendidas en las estaciones. 1873.

1522 Libro de salarios de trabajadores en talleres de la IV División. 1875.

1531 Libro de cuentas División Central y Primera División-Limón. 1872.

1534 Libro de fallas de operarios. 1882-1886.

1548 Libro de cuentas de los conductores. 1873.

1550 Libro de provisiones CFCR. 1873.

1551 Libro copiador de la agencia de Cartago. 1873.

1577 Libro de provisiones remitidas a los campamentos. 1873.

1603 Comunicaciones del Ministro de Fomento al Superintendente de la División Central. 1886.

1604 Comunicaciones al Superintendente de la División Central del

ferrocarril. 1882.

1605 Comunicaciones al Superintendente de la División Central. 1882.

1607 Comunicaciones al Superintendente de la División Central. 1883.

1610 Contratos de CFCR con particulares. 1871.

1611 Contratos entre el Director del FCCR y varios particulares. 1877.

1615 Comunicaciones de las Secretarías de Fomento y Hacienda al Superintendente de la División Central. 1881.

1619 Comunicaciones al Director del FCCR. 1876.

1622 Comunicaciones dirigidas al Director de la empresa del ferrocarril. 1875.

1623 Comunicaciones entre varios empleados del FCCR. 1880.

1624 Comunicaciones con G. Nanne. 1873.

1626 Comunicaciones de las Secretarías de Fomento y Hacienda al Superintendente de la División Central del FCCR. 1879.

1628 Correspondencia del Superintendente al Jefe del Taller Mecánico del FCCR en San José. 1879.

1630 Especificaciones generales para la construcción del ferrocarril. Descripción de las estaciones. 1871.

1634 Comunicaciones de E. Farrel, Ingeniero en Jefe de Tercera División Cartago-Angostura. 1872.

1640 Comunicaciones al Superintendente del Ferrocarril. 1878.

1644 Comunicaciones al Superintendente del FCCR. 1879.

1645 Comunicaciones al Superintendente general del FCCR .1878.

1656 Comunicaciones del Ingeniero en Jefe y Superintendente General. 1873.

1658 Correspondencia de G. Nanne A N. Farrell. 1873.

1875 Correspondencia de la Secretaría de Obras Públicas. 1878.

3735 Presupuestos del ferrocarril. 1885.

3769 Correspondencia al Superintendente del FCCR. 1874.

3785 Correspondencia de todas las Gobernaciones de la República. 1884.

3852 Presupuestos del ferrocarril. 1884.

4088 Solicitud de posesión transitoria de tierra en Siquirres, dedicada al ferrocarril. 1884.

4302 Planillas y presupuestos de la División Central. 1886.

4494 Libro de cuentas División Central CFCR-Puentes. 1872.

4515 Correspondencia de la Presidencia de la República y del Ministerio de Fomento. 1870.
4575 Comunicaciones del Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril. 1878.

4618 Correspondencia al Superintendente del FCCR. 1878.

4721 Listas de empleados del FCCR. 1880.

4735 Correspondencia del Director de CFCR sobre camino a Limón y quejas por construcción del ferrocarril. 1872.

4794 Listas de empleados de la División Central. 1877-1881.

SERIE GOBERNACIÓN

2135 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1881.

2140 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1880.

4859 Felicitaciones de los vecinos de La Unión por los inicios de los trabajos del ferrocarril. 1871.

6431 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1890.

6575 Informe anual de los Gobernadores. 1890.

6577 Memoria de las carteras de Gobernación, Policía y Fomento. 1890.

7108 Comunicaciones del Gobernador de Limon al Ministro. 1879.

7114 Comunicaciones del Gobernador de Cartago. 1888.

7114 Comunicaciones del Gobernador de Cartago. 1888.

7258 Notas del Inspector Auxiliar de Hacienda de Limón al Ministro. 1876.

7266 Comunicaciones de la Gobernación de Cartago al Ministro. 1887.

7267 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1887.

23426 Mensajes presidenciales. 1832-1918.

23475 Comunicaciones al Gobernador de Limón. 1882.

26215 Comunicaciones de varias dependencias, al Gobernador de Limón. 1881.

27105 Comunicación del Gobernador de Limón al Ministro. 1883.

28463 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1871-1872.

28488 Comunicaciones varias autoridades al Gobernador de Limón. 1877.

28555 Libro de circulares de la Cartera de Gobernación. 1873-1882.

28557 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1877.

28880 Correspondencia de particulares y autoridades al Gobernador de Limón. 1884.

28889 Cartas de subalternos al Gobernador de Limón. 1884.

28890 Cartas de subalternos al Gobernador de Limón. 1884.

28899 Cartas de subalternos al Gobernador de Limón. 1884.

28944 Notas ministeriales al Gobernador de Limón. 1884.

28986 Solicitud de vecinos de Limón para proveerse de ron de Jamaica. 1886.

SERIE JURIDICA

5328 Juzgado del Crimen de San José y Juzgado Unico de Limón- Sumaria por incendio a los talleres del ferrocarril. 1885.

5847 Juzgado Segundo Civil de San José- Juicio por deuda de salarios contra el FCCR. 1873.

7214 Juzgado del Crimen de San José- Sumaria por hurto al FCCR. 1876.

7756 Juzgado del Crimen de San José- Sumaria por hurto al FCCR. 1879.

9548 Juzgado del Crimen de San José- Sumaria por estafa contra el FCCR. 1873.

9552 Juzgado del Crimen de San José- Sumaria a particular por

descarrilamiento. 1873.

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

SERIE POLICIA

2484 Información sobre vagancia seguida a varios italianos. 1888.

3121 Causa por hurto al FCCR. 1872.

3567 Causa contra M.C.Keith por deficiencia en el servicio de trenes. 1889.

3705 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro de Policía. 1888.

4645 Comunicaciones de varias autoridades y particulares al Ministro de Policía. 1890.

4646 Comunicaciones de autoridades y particulares al Ministro de Policía.1890.

4650 Comunicaciones de varias autoridades y particulares al Ministro de Policía. 1889.

4740 Informe del Médico del Pueblo de Limón. 1883.

4771 Informe y comunicaciones de la Gobernación de la Comarca de Limón. 1883.

4783 Comunicaciones de la Gobernación de Limón al Secretario de Policía. 1882.

4801 Listas de vagos de las provincias. 1882.

5020 Información sobre la huelga de los italianos. 1888.

5046 Comunicaciones de varias autoridades de la Comarca de Limón. 1882.

5085 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1890.

5119 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro de Policía. 1885.

5191 Comunicaciones de varias autoridades y particulares al Ministro de Policía. 1888.

5204 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1883.

5210 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Ministro. 1883.

5395 Comunicaciones del Gobernador de Cartago. 1888.

5469 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Secretario de Policía. 1876.

5489 Comunicaciones del Gobernador de Limón. 1887.

5567 Comunicaciones de la Gobernación de Limón al Secretario de Policía. 1875.

5569 Comunicaciones del Gobernador de Limón al Secretario de Policía. 1879.

5575 Comunicaciones de autoridades y vecinos de la Comarca de Limón al Ministro. 1878.

5576 Comunicaciones de los Gobernadores al Ministro. 1886.

5597 Comunicaciones de varias autoridades de la Comarca de Limón al Ministro. 1877.

5651 Solicitud del Director del FCCR para prohibir la venta de opio y licor entre los trabajadores chinos. 1873.

5674 Comunicaciones de la Gobernacion de Limón al Secretario de Policía. 1874.

5846 Comunicaciones de los Gobernadores al Ministro de Policía. 1886.

EJEMPLARES PERIODISTICOS CONSULTADOS

Gaceta Oficial

Fecha	Número	Página
2 de enero 1873	1	1
15 de febrero de 1873	3	1
15 de enero de 1873	3	4
17 de enero de 1873	4	5
12 de febrero de 1873	9	4
3 de mayo de 1873	24	5
22 de febrero de 1873	12	4
15 de mayo de 1873	17	4
19 de abril de 1873	22	3
3 de mayo de 1873	24	2 y 7
28 de marzo de 1873	27	1
6 de junio de 1873	29	7
14 de junio de 1873	30	1 y 5
26 de julio de 1873	36	1
30 de agosto de 1873	41	1
6 de setiembre de 1873	42	1
14 de setiembre de 1873	43	1, 2-4 y 6
4 de octubre de 1873	46	1-2
11 de octubre de 1873	47	1, 2-3
27 de octubre de 1873	49	4
8 de noviembre de 1873	51	1-2
22 de noviembre de 1873	53	3-4
30 de noviembre de 1873	54	3
27 de diciembre de 1873	58	2-3
4 de enero de 1875	1	1 y 4
9 de enero de 1875	2	3
23 de enero de 1875	4	1-2
30 de enero de 1875	5	1-2
29 de mayo de 1875	21	3
5 de junio 1875	22	1
12 de junio de 1875	23	4
16 de junio de 1875	24	1-5 y 5-6
19 de junio de 1875	25	2-3 y 5
23 de junio de 1875	26	2
26 de junio de 1875	27	4
3 de julio de 1875	28	1-5 y 4
17 de julio de 1875	30	1
4 de setiembre de 1875	37	1

La Gaceta

Fecha	Número	Página
10 de enero de 1879	11	5-7
10 de febrero de 1879	11	4
10 de mayo de 1870	19	3-6
25 de mayo de 1879	20	4
10 de junio de 1879	21	5
10 de agosto de 1879	25	2-3
10 de setiembre de 1879	27	3-5
10 de diciembre de 1879	33	5
17 de enero de 1880	573	4
15 de febrero de 1880	597	2
28 de febrero de 1880	608	1
31 de marzo de 1880	632	2
15 de abril de 1880	645	4
30 de abril de 1880	657	2
15 de mayo de 1880	669	4
15 de junio de 1880	694	4
1 de julio de 1886	148	674
4 de julio de 1886	4	17
7 de julio de 1886	6	25
9 de julio de 1886	8	35
15 de julio de 1886	13	64
21 de julio de 1886	18	93
31 de julio de 1886	27	136
9 de enero de 1887	6	24
12 de enero de 1887	8	30
30 de enero de 1887	24	104
15 de febrero de 1887	27	152-154
30 de marzo de 1887	74	331
30 de abril de 1887	99	437-438-440
30 de junio de 1887	150	705
1 de noviembre de 1888	255	1435
1 de febrero de 1889	25	121
3 de febrero de 1889	27	129-130

El Ferrocarril

Fecha	Número	Página
23 de marzo de 1872	2	2-4
6 de abril de 1872	3	1-3
13 de abril de 1872	4	2-3
20 de abril de 1872	5	1
25 de mayo de 1872	10	1-4
15 de junio de 1872	13	1

22 de junio de 1872	14	4
29 de junio de 1872	15	1
27 de julio de 1872	19	1
3 de agosto de 1872	20	1-4
17 de agosto de 1872	22	1-2
24 de agosto de 1872	23	1
14 de setiembre de 1872	25	4
5 de octubre de 1872	28	2
4 de noviembre de 1872	32	1
16 de noviembre de 1872	34	1
4 de enero de 1873	40	1
25 de enero de 1873	42	1
8 de febrero de 1873	44	1
1 de marzo de 1873	47	1
1 de enero de 1878	269	1
19 de julio de 1878	293	1
16 de agosto de 1878	297	1
7 de enero de 1879	316	2
21 de marzo de 1879	323	1
28 de marzo de 1879	324	1-2
5 de setiembre de 1879	345	1
20 de enero de 1880	374	1
13 de agosto de 1882	448	1
7 de setiembre de 1882	451	2-3
14 de setiembre de 1882	452	1-3

La Chirimía

Fecha	Número	Página
23 de mayo de 1885	112	3
30 de mayo de 1885	113	1-2
13 de junio de 1885	115	1
22 de agosto de 1885	125	1
29 de agosto de 1885	126	1
5 de setiembre de 1885	127	1
12 de setiembre de 1885	128	1
26 de setiembre de 1885	130	1-4
10 de octubre de 1885	132	1-2
24 de octubre de 1885	134	1
13 de febrero de 1886	145	1
23 de octubre de 1886	182	1

ANEXO 1.

MANUAL DE DESCRIPTORES USADOS EN EL ANALISIS DE LA INFORMACION POR MEDIO DE ETHNOGRAPH

CATEGORIA 1.: ESTADO

Proyecto nacional
Proyecto político
Hegemonía territorial
Ciudadanía
Progeso
Pertenencia regional
Pertenencia nacional
Control estatal sobre trabajos y servicios del ferrocarril
Financiamiento estatal al ferrocarril
Protesta estatal al ferrocarril
Protesta estatal a la CFCR
Concesión estatal a la CFCR
Ritual estatal
Relaciones exteriores
Soberanía
Nacionalidad costarricense
Asuntos judiciales
Colonización regional
Policía (vigilancia-represión)
Protesta pública por el ferrocarril
Proyecto económico

CATEGORIA 2.: LOCALIDADES

Localidad
Proyecto local
Pertenencia local
Protesta local
Impacto del Estado en la localidad
Patrón habitacional
Distribución espacial de ferroviarios
Redes locales de solidaridad
Prácticas recreativa
Prácticas religiosas
Universo lingüístico en la localidad
Procedencia local
Escuela
Periódico
Arraigo local
Censo de población
Agicultura

Oficios

CATEGORIA 3.: INSTALACIONES DE LA EMPRESA
Campamento
Hospital
Taller
Telégrafo
Plaza de ferrocarril
Proveduría
Estación de ferrocarril
Comisariato
Tráfico
Agencia
Tren
Servicio de trenes
Oficinas del ferrocarril

CATEGORIA 4.: ORGANIZACION DE LA EMPRESA
Ritual de la empresa
Relaciones públicas de la empresa
Lucro empresarial
Proyecciones de la empresa del ferrocarril
Contratistas
Control monopólico del ferrocarril

CATEGORIA 5.: RELACIONES
Relación Estado-trabajadores
Relación Estado-empresa
Relación empresa-localidad
Relación empresa-usuarios

CATEGORIA 6.: CONDICIONES Y VINCULOS LABORALES
Reglamento laboral
Supervisión
Disminución de salario
Remuneración
Aumento de salário
Bonificaciones de la empresa
Atrasos en el pago de salarios
Préstamos
Adelantos
Venta de bienes
Abastos
Alimentación
Hospedaje
Sentido del tiempo
Jornada laboral
Asuetos
Condiciones de salud

Asistencia médica
Deserción
Habilitaciones (reclutamiento)
Vicios
Ascenso
Aprendizaje
Universo lingüístico en el trabajo
Lealtad hacia la empresa
Resistencia pasiva
Fuerza laboral
Contratos de trabajo
Contratos de servicios
Contratos de productos
Venta/traslado, concesión de contratos de trabajo
Continuidad ocupacional
Equipos de trabajo
División del trabajo
Control sobre el trabajo
Organización del trabajo
Adulación a un superior
Recomendación de un superior
Especulación
Ritual en el trabajo
Jefes extranjeros
Salario diferencial
Incumplimiento de la empresa
Accidente laboral
Defunciones
Usura
Fraude
Hurto
Sanción
Despido
Deportación
Relaciones laborales
Problema laboral
Huelga
Motín
Protesta
Roces
Trato diferencial a extranjeros
Desacato del trabajador/Desobediencia
Queja de trabajo
Represión de empresa
Crimen
Amenaza de la empresa
Escasez de trabajadores
Experiencia laboral
Sentido de pertenencia a la empresa
Pensión

CATEGORIA 7.: JERARQUIA OCUPACIONAL

7.1. Trabajadores de primera

Médico
Ingeniero
Director de la empresa
Arquitecto
Conductores
Superintendente de trenes

7.2. Trabajadores de mandos medios

Mandador
Pagador
Contador
Jefe de Campamento
Oficinista
Bodeguero
Agente del ferrocarril

7.3. Trabajadores especializados

Albañil
Carpinteros
Herrero
Mecánicos
Maquinistas
Fogoneros
Brequeros
Intérprete de Chinos
Nivelador
Puntero
Medidor
Empleado del Comisariato
Telégrafista
Enfermeros
Cocineros
Proveedor
Maestro de Camino
Fundidor
Maestro Mecánico

CIHAC
CENTRO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DE AMÉRICA CENTRAL

7.4 Trabajadores no especializados

Peones
Guardas
Sirvientes/mozos
Mantenimiento de vías
Correo
Transportes

CATEGORIA 8.: ETNIA
Reproducción cultural
Segregación étnica
Segregación laboral
Relaciones interétnicas
Racismo/etnocentrismo
Protesta étnica
Identidad étnica
Valoración étnica

CATEGORIA 9.: FAMILIA
Familia
Familia nuclear
Familia extensa
Redes de parentesco
Continuidad generacional en el oficio
Universo lingüístico en la familia
Mujeres
Niños

CATEGORIA 10: MIGRACIONES
Costarricenses
Centroamericanos
Latinoamericanos
Norteamericanos
Europeos
Jamaiquinos
Otros Antillanos
Africanos
Chinos
Hindúes y otros asiáticos
Indígenas
Trabajadores extranjeros en general
Inmigración
Emigración

11.- NOMBRES DE LOCALIDADES
Comarca
Puerto Limón
El Cocal
Suampo(Boca del Pantano)
Matina
Pacuare
Siquirres
Dos Novillos
Reventazón
Jimenez
Guácimo
Santa Clara
El Salvador

Las Flores
Parismina
San Juan del Norte
Río Sucio
Carrillo
Las Delicias
Río Banano
Valle La Estrella
Cahuita
Old Harbour
Sixaola
Talamanca
Bocas del Toro
Zapote
Agostura
Turrialba
Juan Viñas
El Yas
Birrís
Paraíso
Cartago
La Unión
San Pedro
Curridabat
San José
San Juan de Tibas
Santo Domingo
San Joaquín
Heredia
Alajuela

12.- NOMBRES DE TRAMOS DEL FERROCARRIL

Matina-Pacuare
Limón-Pacuare
Reventazón-Río Sucio
Pacuare-Río Sucio
Limón-Matina
Cartago-Reventazón
Alajuela-Cartago

ANEXO 2.

BOLETA DE REGISTRO DE INFORMACION PERIODISTICA

Boleta Nº_____

1- Nombre del periódico_____
2- Fecha_____ Número_____ Página_____
3- Archivo de procedencia_____
4- Encabezado_____
5- Autor_____
6- Lugar de procedencia del autor_____ S.R.___
7- Códigos temáticos

_____ _____
_____

_____ _____ _____

8- Procedimiento seguido en este registro
textual_____ resúmen_____
9- Información de la nota periodística

10- Comentario

11- Fecha del registro_____

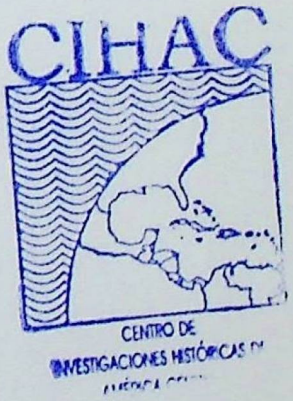
ANEXO 3.

BOLETA DE REGISTRO DE MATERIAL FOTOGRAFICO

Boleta Nº_____

1- Tipo de fotografía
negativo____ contacto____ diapositiva____ positiva____
Especifique dimensiones _____ cm. x _____ cm.
2- Reproducción en archivos propios si___ no___
3- Archivo de procedencia_____
Signatura de fotografía en Archivo de Procedencia_____
4- Colección de procedencia_____
Signatura de Colección_____
5- Autor de la fotografía_____
6- Lugar de la fotografía_____
7- Fecha de la fotografía_____
8- Texto original que acompaña a la fotografía

9- Comentario de contenido de la imagen



10- Fecha del registro_____