

EL FERROCARRIL AL PACIFICO: UN ENTE DE REGULACIÓN Y DESARROLLO EN CRISIS PERMANENTE (1880-1972)

Ana María Botey

Abstract

This article analyses the construction of the Pacific Railway as a response of the Costa Rican state to its loss of influence in the Atlantic Railway Company, and the subordination of this company to the needs of the banana plantations. The article studies state policies, their relation with development models in vogue at the time, and the contradictions between, and struggles amongst, the various social and economic sectors associated with the Pacific Railway. These contradictions generated a state of permanent crisis, which culminated in the railway's closure in the 1990's.

Resumen

Se analiza el nacimiento del Ferrocarril al Pacífico, como una respuesta del Estado costarricense frente a la pérdida de injerencia dentro de la empresa del Ferrocarril al Atlántico, y su transformación en un instrumento al servicio de la plantación bananera. Se estudian las políticas del Estado y su relación con los estilos de desarrollo imperantes en el período de estudio, las contradicciones y la lucha entre los diversos sectores sociales y económicos relacionados con el Ferrocarril al Pacífico. Contradicciones que crearon condiciones para una crisis permanente, que posibilitó el cierre del ferrocarril en la década de 1990.

Introducción

La profunda crisis ferroviaria expresada a partir de la década de 1980 incitó a la reflexión sobre el papel de los ferrocarriles en los diversos estilos de desarrollo implementados por el Estado costarricense. En ese entonces, era inminente la muerte lenta del sistema ferroviario nacional, producto de una herencia de deterioro, de indefiniciones políticas y de falta de ubicación de los ferrocarriles en el estilo de desarrollo. En este ensayo nos proponemos demostrar las políticas del Estado con respecto al ferrocarril al Pacífico, su origen, las funciones atribuidas y el por qué de la crisis permanente.

I- Los principales antecedentes

1- El burrocarriil

El ferrocarril al Pacífico fue concebido como una sección del ferrocarril interoceánico, aquel con el que soñaron los gobernantes costarricenses desde 1850, para el despegue de la economía agroexportadora, la circulación de pasajeros y mercancías desde ambos océanos, el arribo de grandes oleadas migratorias y la formación de pueblos y ciudades. El primer antecedente de ese ferrocarril fue el denominado burrocarriil, establecido por medio de un contrato firmado por Juan Rafael Mora Porras y Ricardo Farrer para construir un camino de fierro o madera, desde San José al puerto de Puntarenas, con el propósito de facilitar la salida de la producción cafetalera, en 1854. Tres años después, Farrer había concluido el trayecto entre el puerto de Puntarenas y Barranca y su concesión era ampliada para que continuara los trabajos hacia el interior. El francés Monsieur Belly trazó la siguiente descripción de la vía:

*"Nada más molesto ni más primitivo que la instalación de esta vía. Una trocha de dos metros de ancho y tres leguas de larga, abierta en la selva; dos rieles puestos sobre troncos de árboles sin desbistar, unos cuantos puentecitos de madera cuyas tablas no ajustaban y media docena de coches ómnibus provistos tan solo de bancos y cubiertos de un techo de madera barnizada. Aparte de la explotación de la madera que se sacaba por ella, tan solo se empleaba para trenes de excursionistas o de cazadores. Sin bajar del ómnibus se podían matar venados."*¹

El escritor irlandés Thomas Francis Maegher, quien estuvo en Costa Rica en 1860 negociando una concesión ferroviaria interoceánica, expresó lo siguiente:

*"Es un ferrocarril de nueve millas de largo. Construido por un grupo de especuladores ingleses con un costo de ochenta mil dólares y la ilusión de que iba a llegar a la Barranca y a traer de allí todas las mercaderías que van para el interior y la capital y las que de estos lugares proceden, el día que lo concluyeron despertaron sus dueños para darse cuenta de que, para que se pagase esta especulación, era preciso cobrar por un quintal de café, en las nueve millas del ferrocarril, casi tanto como cuesta o podría costar el transporte total en carreta de bueyes o a lomo de mula."*²

2- Los contratos para la construcción de una vía interoceánica

En suma, el burrocarriil fue un inicio fallido en la construcción de la vía interoceánica. Más tarde, en la década de 1860, se firmaron nuevos contratos con este propósito, como el suscrito con Ambrosio Thompson, en 1860, para la construcción de una vía interoceánica entre el golfo Dulce y Bocas del Toro,³ el establecido entre Francisco Kurtze, en representación del gobierno de Costa Rica y los inversionistas norteamericanos encabezados por John C. Fremont, en 1867, para construir un ferrocarril entre los puertos de Limón y Caldera,⁴ y el contrato entre don Eusebio Figueroa y Edward Reilly, en 1869, para la construcción de una vía férrea entre puerto Limón y el puerto que se eligiese en la costa Pacífica.⁵ Todos estos contratos eran de construcción

y administración y entregaban grandes concesiones a los inversionistas extranjeros, tales como exoneraciones de impuestos, grandes cantidades de tierras y largos períodos para el disfrute de la concesión. No obstante, los inversionistas no pudieron reunir los capitales que requerían las obras, ni traspasar los contratos a capitalistas en disponibilidad de explotar las concesiones, por lo que el sueño de una vía interoceánica debió esperar.

3-Tomás Guardia y el ferrocarril interoceánico

Tomás Guardia, llegó al poder por medio de un golpe de Estado, en 1870, y a diferencia de sus antecesores estableció prioridades en la construcción de ferrocarriles hacia las costas y como era de esperarse definió que:

*"...la mayor y más urgente de las necesidades nacionales, reconocida como tal por mis antecesores y por los hombres de buen juicio y de reconocido patriotismo, era la construcción de una vía férrea al mar del norte."*⁶

En consecuencia, su administración entró en negociaciones con Henry Meiggs para la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Alajuela y el puerto de Limón, en 1871, que el contratista abandonó, en 1873, sin haber concluido la obra. No obstante, al finalizar esa década, pese a que el gobierno debió asumir la construcción del ferrocarril al Atlántico y se encontraba inmerso en enormes problemas técnicos, humanos y financieros inició los estudios preparatorios para la construcción de la línea férrea entre San José y Puntarenas. Guardia expresó así sus preocupaciones:

*"Desde que se iniciaron los trabajos de la construcción del Ferrocarril, entre esta Capital y la ciudad de Limón, tuve la idea y formé el propósito de que la línea fuese interoceánica, como lo demandan la más alta conveniencia de esta República y aún la de una gran parte del mundo, y como lo permiten la feliz posición geográfica de Costa Rica y el aumento progresivo de las rentas nacionales"*⁷

Guardia y sus allegados estaban convencidos de que la construcción de la línea férrea al Pacífico presentaba ventajas sobre la del Atlántico, por lo tanto no dudaron en proceder a la construcción del Ferrocarril al Pacífico.⁸ En consecuencia, en 1882, el ministro de Fomento Manuel Arguello Mora contrató con el empresario Myers, la construcción de una línea que, aprovechara el trazado del "burrocarril" para unir Puntarenas con Esparta. Un año después esta sección fue inaugurada, pero su continuación fue postergada.

*"La circunstancia de ser plana una gran parte de ese trayecto, el número de brazos disponible, la posibilidad de que la parte de la línea que primeramente se construya, ayude a los trabajos ulteriores, como en otros países ha sucedido; en fin, la ventaja de la experiencia adquirida, todo me hace augurar que la línea férrea del sur será llevada a término, si no con prioridad, casi al mismo tiempo que la del norte; y que aún antes de enlazarse los dos grandes ramales de la vía interoceánica, la del sur empezará a ser de grande utilidad, cuando llegue la época de exportar la próxima cosecha de café"*⁹

Los sucesores inmediatos de Guardia, postergaron el ferrocarril interoceánico y dirigieron sus esfuerzos hacia la conclusión del ferrocarril al Atlántico y al arreglo de la deuda con los ingleses tenedores de bonos. En esa perspectiva, se firmó el contrato Soto Keith, entre Bernardo Soto, ministro de Fomento de Próspero Fernández y Minor Cooper Keith, en 1884, el cual acabó con la idea de un ferrocarril nacional y creó condiciones para la concreción de un monopolio de capital extranjero orientado a la producción y exportación de bananos, que enajenó inmensas extensiones de tierras, el ferrocarril y el puerto de Limón.

4- Las vicisitudes del ramal Esparta- Puntarenas

En la década de 1880, algunos creyeron que el ferrocarril al Atlántico era suficiente para resolver el problema del comercio exportador e importador, además, que el gobierno no podía gastar recursos en una vía de escasa importancia. A ellos se unieron los carreteros que transportaban mercancías y personas, que se veían sumamente amenazados por la posible competencia de un ferrocarril entre la capital y el puerto de Puntarenas y solicitaron al presidente Próspero Fernández el desmantelamiento del ramal Puntarenas-Esparta. La decisión de levantar los rieles no prosperó, debido a que el ingeniero Luis Matamoros logró convencer a los carreteros de las ventajas que obtendrían dejando las cargas en la estación de Esparta y no en el muelle de Puntarenas. En adelante este ramal aligeró la exportación de café y se autofinanció con el monto de los fletes. El ingeniero Matamoros fue su primer administrador.¹⁰

El presidente Carlos Durán en su mensaje del 1 de mayo de 1890 señalaba que:

"El negocio del ferrocarril al Pacífico, que ya conocéis al haber dado vuestra aprobación al contrato firmado por el señor Secretario de Fomento y el empresario señor Smith, va progresando de un modo satisfactorio. Se ha organizado ya en Londres la Compañía que ha de dar vida al proyecto, y los informes recibidos hacen esperar que se obtengan los fondos necesarios para dar término a una obra que ha de reportar al país cuantiosos provechos, ya porque entrarán en activa explotación nuestros terrenos del sur, ya porque se aumentarán nuestro comercio y relaciones con Centro América y demás pueblos del Pacífico, como porque atraeremos gran parte del tráfico comercial interoceánico y porque nos servirá esa línea de regulador del ferrocarril al Atlántico".¹¹

Se trataba del convenio firmado por don Alejandro Alvarado, ministro de Fomento y la firma de Cyril Smith y Cooper con el objeto de continuar el ramal de Esparta por la ruta de San Ramón, Naranjo y San Antonio de Belén. Smith no logró sus objetivos y la construcción del ferrocarril al Pacífico quedó postergada en espera de mejores momentos para el fisco, mientras tanto el ramal Esparta-Puntarenas debía autofinanciarse. Es interesante observar que aunque el ferrocarril al Atlántico todavía no estaba finiquitado, el presidente Durán consideraba que el ferrocarril al Pacífico serviría de "regulador" con respecto a la Costa Rica Railway Company, la empresa de capital inglés responsable de su explotación.

II- El ferrocarril al Pacífico

1- La coyuntura y la necesidad de que el ferrocarril al Pacífico cumpla una función reguladora

La construcción del ferrocarril al Pacífico se tornó necesaria debido a que la Costa Rica Railway Company muy pronto manifestó su desinterés por los problemas de los exportadores e importadores nacionales. Las condiciones climáticas del Caribe que llevaban a la interrupción del servicio ferroviario, producto de los temporales y la consecuente destrucción de la línea, en opinión de los mencionados sectores, no eran tomadas en cuenta seriamente por la Empresa. Asimismo, consideraban que los trabajos de reparación no se emprendían con la rapidez que ameritaba la situación.¹² En 1890, el gobierno le solicitó a la Empresa, "para el bien del público y el país", dar mayores facilidades al tráfico comercial, proveer de mayor cantidad de carros, mejorar la seguridad y la comodidad de los pasajeros.¹³ La fijación de altas tarifas, por parte de la Empresa se convirtió en el problema más álgido. Se argumentaba también, que el monto de la tarifa no tomaba en cuenta las distancias de recorrido. En 1896, debido al control que la Empresa tenía sobre el muelle, asumió funciones de agencia aduanal, desplazando a los comerciantes comisionistas, aunque el gobierno no la autorizaba para ejercer esa actividad. En 1899, el gobierno realizó enérgicas protestas por algunos procedimientos adoptados por el administrador del Ferrocarril en perjuicio del comercio y principalmente, de los exportadores de café porque *"oprimían el libre arbitrio de éstos y planteaban un sistema de monopolización del negocio de Agencias para la importación y exportación"*. Se le señalaba que la Empresa estaba obligada a dar "amplia publicidad a sus tarifas", no podía acordar tarifas especiales en pro de la clientela que usaba su agencia aduanal y debía respetar las preferencias que los exportadores tuvieran en relación con las líneas navieras y no despachar las mercaderías en el primer vapor, aún contra las órdenes de los remitentes.¹⁴

En ese contexto, los sectores afectados retomaron la idea de poseer un ferrocarril nacional en la ruta hacia el océano Pacífico, construido y administrado por cuenta del Estado para liberar a los exportadores de café y a los comerciantes de los procedimientos arbitrarios de la Costa Rica Railway Co., concesionaria del ferrocarril y de un muelle en el puerto de Limón. En 1895, el Congreso delegó en el Ejecutivo la iniciativa para la realización de la obra. Este formó una comisión a fin de que estudiara el trazado de la ruta y el mejor lugar para la instalación del puerto o punto terminal.¹⁵ Dos años después, el Congreso aprobó el contrato de construcción suscrito entre Juan José Ulloa Giral, secretario de Fomento y William H. Lynn, representante de la firma J.M. Casement, por medio del cual este empresario quedó comprometido a construir "una vía férrea que partiendo de San José terminara en el puerto de Tivives".¹⁶ Este contrato, que solamente era de construcción, intentó "mantener incólume la dignidad nacional, contrario a lo acontecido con la leonina negociación Soto Keith" .

Rafael Yglesias, presidente en ese entonces, expresó los siguientes conceptos:

"Convencido el gobierno de la gran importancia que para el progreso del País tiene la obra en construcción del ferrocarril al Pacífico, a ella ha consagrado preferente atención. Este trayecto ferroviario es complemento indispensable del que nos pone en comunicación con el Atlántico, constituyendo ambos una vía interoceánica cuyos rendimientos en lo

porvenir están fuera de todo cálculo. Más aún, por el momento el ferrocarril al Pacífico no solo habilitará para la agricultura extensa zona de férax territorio sino que traerá también la emancipación del transporte internacional, explotado hoy sin consideraciones de ningún género por la Empresa del Ferrocarril al Atlántico".¹⁸

En 1903, durante la administración de Ascensión Esquivel el gobierno rescindió, en buenos términos, el contrato de construcción de la vía con Casement debido a las dificultades económicas y a las dudas sobre el trazado de la ruta y el punto terminal y normalizó el tráfico hasta el pueblo, conocido en ese entonces, como Santo Domingo de San Mateo, actualmente denominado Orotina. Se constituyó entonces, una vía ferroviaria y carretera hacia el Pacífico, cuyo flete resultaba menor en relación al flete del ferrocarril al Atlántico, pese a que el flete marítimo era superior por la ruta del Pacífico. No obstante, el acarreo del café en 1903 y 1904, continuó realizándose, preferentemente, por la ruta del Atlántico.¹⁹ Las dificultades en el transporte incidieron en esa decisión, tal como lo expresara el presidente Ascensión Esquivel:

"La vía mixta que tenemos al presente no presta toda la comodidad que el comercio requiere para su expedito y rápido servicio. Esa circunstancia ha debido retraer naturalmente el tráfico franco que por esta vía se establecerá tan pronto como la línea vaya sin interrupción al puerto".²⁰

La absorción de la Costa Rica Railway Co., por parte de la Northern, subsidiaria de la United Fruit Company, en 1905, mediante un supuesto arriendo, creó un poderoso monopolio. Monopolio sin las fisuras anteriores, entre la Costa Rica Railway Co. concesionaria del ferrocarril al Atlántico y la Northern, poseedora de concesiones ferroviarias que habilitaban ramales ferroviarios dentro de las plantaciones bananeras, así como en el puerto donde cada una tenía su concesión sobre un respectivo muelle. Cuatro meses después la Northern elevó el flete del ferrocarril y sus barcos hicieron lo mismo con la tarifa marítima, acuerpados por el retiro de la Royal Mail.²¹

Los cafetaleros y comerciantes respondieron al alza en las tarifas urgiendo al gobierno para que concluyera la obra ferroviaria del Pacífico hasta el puerto y la financiara con capital interno, sin recurrir a empresas o empréstitos extranjeros. Tal actitud asustó a la Northern, por lo que echó marcha atrás con el proyecto de alza de tarifas.²² El ferrocarril al Pacífico cumplía así su función reguladora.

El ferrocarril al Pacífico se terminó de construir en 1910, después de múltiples debates sobre el trazado de la línea y el punto terminal, que finalmente quedó establecido en el puerto de Puntarenas. Estos asuntos involucraron decisiones económicas, técnicas y resolución de intereses personales y locales.²³

2- El ferrocarril al Pacífico como ente regulador

En el contrato Soto- Keith (1884) se estableció que el Estado costarricense quedaba en posesión de la tercera parte de las acciones de la empresa que se fundara para concluir y administrar el ferrocarril al Atlántico, como compensación por su inversión anterior. No obstante, debido a un empréstito contraído, en el cual se dio en prenda las 60 000 acciones, estas se perdieron *"en las contingencias de la negociación... y*

hubo que venderlas a vil precio para hacer el pago del empréstito".²⁴ En consecuencia, los ingresos del Estado costarricense eran menoscabados y se eliminaba la posibilidad de incidir sobre el medio de transporte y la vía de comunicación más importante de esa época. Además, paralelo a esta situación las disputas por las tarifas y por el uso del muelle de hierro continuaban, ya que *"considera esa Empresa ser absoluta dueña del muelle y tener en consecuencia, sobre el mismo, derechos exclusivos que el Gobierno no admite y cuyo ejercicio entrañaría a favor de ella privilegio para la explotación de ciertos servicios que por su naturaleza no deben ser objeto privativo de la Compañía desde luego que el contrato de fundación de la misma no le otorgó semejante ventaja"*.²⁵

En 1905, el presidente Ascensión Esquivel manifestaba lo siguiente a los diputados del Congreso:

"El gobierno sabe que el Ferrocarril de Costa Rica fue traspasado a título de arrendamiento a la Northern Railway Company, en contrato hace poco celebrado en la ciudad de Londres, mas como por falta de notificación formal de esa transacción, no puede tener por auténticos todavía los datos que de conducto privado se le han trasmitido acerca de su contenido, ha guardado sobre esto una actitud de prudente espera y se halla en imposibilidad de apreciar las consecuencias de tal hecho, que concentra en una sola entidad el tráfico ferrocarrilero de la zona atlántica".²⁶

En el momento en que los comerciantes importadores, los cafetaleros y los gobernantes *"apreciaron las consecuencias de tal hecho"*, tal y como lo expresamos en el apartado anterior decidieron que el ferrocarril y el puerto del Pacífico debían ser nacionales y cumplir una función reguladora con respecto a la Northern. La función reguladora se expresó, fundamentalmente, en el rubro del monto de las tarifas para las mercaderías de exportación e importación. En 1910, Cleto González Víquez proyectaba el futuro de la vía con optimismo debido a la construcción del canal de Panamá:

"...la exportación por Puntarenas seguirá ascendiendo, una vez concluido el ferrocarril al Pacífico, y será ésta la vía preferida, cuando se abra al tráfico universal al canal istmico, porque, aún no lográndose economía en el transporte, habrá siempre del lado de Puntarenas la ventaja de buen tiempo en la época de embarques. Conviene, por lo mismo ir aumentando el material rodante del ferrocarril nacional, pues estando llamado a ser un moderador de tarifas de la compañía extranjera, es indispensable que no solo ofrezca un flete bajo, sino especialmente que se vea la efectividad de un transporte rápido y barato...La conclusión del ferrocarril al Pacífico obligará a entrar en negociaciones con compañías de vapores, afin de por medio de subsidios o concesiones obtener fletes más baratos para el transporte marítimo desde Puntarenas. La cosa, talvez resulte difícil por ahora, pero abierto el canal de Panamá es seguro que contaremos con una considerable rebaja".²⁷

El futuro inmediato no fue tan halagüeño como lo predecía el presidente González Víquez, porque el ferrocarril nacional debió superar múltiples problemas, entre ellos los relacionados con los defectos del trazado y construcción de la vía, como por ejemplo el túnel de Cambalache, la roca de Carballo y el puente sobre la boca del río Barranca, los cuales obligaron a enormes erogaciones económicas y su solución se postergó hasta mediados de la década de 1920. Asimismo, era sumamente grave el problema del

tipo de energía que utilizaba el ferrocarril para su funcionamiento, ya que hasta fines de la década de 1920 la leña constituyó el principal elemento de combustión, ocasionando grandes riesgos por los constantes incendios, e inseguridad en el transporte por su escasez. Su utilización implicó la destrucción de los bosques del Pacífico. Las soluciones inmediatas consistieron en la sustitución de la leña por el carbón mineral, de un alto costo y hacia 1915, se empezó a utilizar el petróleo crudo, difícil de conseguir en el contexto de la primera Guerra Mundial y por la negativa de los barcos a transportarlo, debido a la falta de un muelle de atraque, lo que ocasionaba enormes dificultades para la descarga del combustible del vapor al tanque receptor. Esto nos lleva al otro problema que debía resolverse, el de la falta de un muelle moderno, puesto que el que existía se había construido en 1870 y no permitía el atraque de naves de alto bordo.²⁸ Por eso hasta la década de 1930, cuando estuvieron resueltos estos inconvenientes, el ferrocarril al Pacífico cumplió su función moderadora con grandes limitaciones.

En 1929, en el contexto del estallido de la crisis económica mundial, el presidente González señalaba que el flete por el ferrocarril al Pacífico debía compensar a los productores, por la desvalorización del producto en el mercado mundial:

"Ya que no es dable conseguir para nuestro café los magníficos precios de antes, que al menos se abaraten el costo de la producción y el del transporte; y con dichas obras terminadas (la construcción de carreteras, la electrificación y el muelle) tendremos de seguro flete terrestre más reducido, flete de ferrocarril inferior, y concluido el muelle podremos procurar arreglos con empresas navieras para aminorar el flete marítimo".²⁹

Herberth Ulloa en su investigación denominada *El ferrocarril al Pacífico construcción e incidencias (1897-1932)* demuestra que el ferrocarril al Pacífico, en su período de estudio, siempre mantuvo tarifas más bajas con respecto a la Northern. En 1921, la empresa ferroviaria nacional dejó de percibir, con relación a la Northern un 176% menos por el servicio de fletes. De ese porcentaje el 106% correspondía a la menor potencia de las locomotoras en el arrastre de carro y el 70% por concepto de menor tarifa. En 1930, cuando los problemas señalados se superaron, la milla del transporte comercial por el ferrocarril al Pacífico costaba \$ 0.067 y por la Northern equivalía a \$ 0.13. En el momento más difícil de la depresión de la década de 1930, en el año 1932, el gobierno emprendió un amplio plan en beneficio de los exportadores e importadores reduciendo las tarifas al bonificar con 4 colones la tonelada transportada con destino a los mercados europeos y negociando con las navieras para reducir el flete marítimo. En consecuencia, en 1932, más de la mitad de la cosecha cafetalera fue exportada por Puntarenas. Dos años después, la Northern estableció bonificaciones para los exportadores que utilizaran el ferrocarril y el puerto de Limón. En 1935, el ferrocarril al Pacífico promulgó una nueva rebaja tarifaria lo que le aseguró ser el principal movilizador de café durante el resto de la década.³⁰

Al estallar la segunda Guerra Mundial y por ende, las dificultades para el comercio de exportación e importación, los gobernantes se complacían de las tarifas que ofrecía el ferrocarril al Pacífico:

"A pesar de una situación económica mundial poco favorable, el Ferrocarril ha sostenido su prestigio de Empresa bien organizada y remunerativa a la vez, y ha ido poco a poco devolviendo un porcentaje bastante apreciable de sus utilidades, en forma de reducción de tarifas, sobre todo de los productos de la agricultura e industria nacional".³¹

En 1954, un año después de que el Ferrocarril Eléctrico había sido transformado en institución autónoma, en medio de un gran debate nacional, puesto que un sector político consideraba inconveniente darle ese status legal a la Empresa, el gerente de la institución Ing. Guillermo Lara Bustamante, defendía por la prensa el papel del ferrocarril como promotor del bienestar de la población y se refería a las tarifas que cobraba por el transporte de artículos de primera necesidad, las cuales estaban por debajo del costo. Por ejemplo, el precio de venta del quintal de arroz, frijoles y maíz era de 56, 50 y 27 colones respectivamente, pero su tarifa ferroviaria era de 0.75 colones por quintal de Puntarenas a San José. Lo mismo sucedía con otros productos, como el ganado para la obtención de carne, la leche en polvo y en general, todos los alimentos de niños, los mariscos frescos, los abonos, la gasolina y los materiales de construcción –cemento, arena, madera en troza–. El ingeniero Lara se expresaba así:

"De nada valdría que esta Empresa obtuviese magníficos beneficios en su operación, si su actividad no viene a incidir en una ayuda efectiva a toda la ciudadanía, desarrollando un medio de transporte barato que no eleve el precio de venta de los artículos transportados, sobre todo de aquellos artículos de primera necesidad".³²

Los detractores de la "autonomía" fueron los primeros en encontrar escandalosas las pérdidas por concepto del transporte de cemento.³³ A esta acusación la gerencia del ferrocarril argumentó la imposibilidad de elevar la tarifa, ya que la Northern había acordado una bonificación adicional en el transporte de cemento en despacho directo, en carro entero y no se había logrado llegar a un acuerdo con ella para elevar el monto de la tarifa.³⁴

En las décadas de 1950 y 1960, cuando el ferrocarril al Pacífico no era el único medio de comunicación y de transporte hacia el puerto de Puntarenas, ya que existía la carretera interamericana y al calor de ella se había desarrollado un conjunto de transportistas, dueños de camiones de carga, fue objetada su concepción reguladora y moderadora de las tarifas. Fue así como, debido a las tarifas especiales que la institución ofrecía a la Junta de la Caña para el transporte de azúcar de San José a Puntarenas, se le acusó de competencia desleal y se interrogó a la Procuraduría sobre las potestades de la Junta Directiva del ferrocarril para otorgar descuentos especiales.³⁵ Los empresarios de transporte alegaban que:

"No nos parece lógico que una empresa del Estado, a la cual con frecuencia hay que ayudarla, pese a que es autónoma, aprovecha su situación para competir con los particulares. Porque sustentamos la tesis, de que organismos del Estado no deben intervenir en actividades que están bien servidas por la iniciativa privada y no constituyen monopolio. Competir a base de tarifas bajas con empresarios que pagan altos impuestos es muy fácil para el ferrocarril que no los paga. Y que si tiene un déficit recurre a la Asamblea en petición de ayuda, que sale de los mismos con quienes compite. Nosotros los empresarios, estamos defendiendo lo que es nuestro, lo que nos ha costado a base de trabajo y esfuerzo. No defendemos un puesto, sueldo o algo por el estilo..."³⁶

Semejantes protestas se efectuaron por la tarifa especial que la Institución otorgaba al Consejo Nacional de la Producción por el transporte de granos y mercaderías de Puntarenas a Barranca y viceversa. El empresario afectado aducía que con esa tarifa el

ferrocarril obtenía una utilidad simbólica, con la cual, en su opinión no era posible cubrir el costo de operación y por lo tanto, debía recurrir siempre a la ayuda del Estado convirtiéndose en una carga para el contribuyente. Además, señalaba que: *"Con este proceder el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico demuestra su afán de liquidar a la empresa privada, pues no es beneficio para nadie, ya que los camiones hacen ese servicio a igual precio y con mayor rapidez y eficiencia para el Consejo de la Producción"*.³⁷ El diferendo se resolvió mediante una apelación que presentaron los empresarios Hernán Solís Herrera y Ricardo Bolaños Barahona, ante la Contraloría General de la República, la cual resolvió revocar la adjudicación a favor del Ferrocarril.³⁸

Ante esta situación, el diputado José Rafael Vega, primer secretario de la Asamblea, elaboró un proyecto de ley para que la Junta Directiva del Ferrocarril quedara facultada, *"bajo su prudente criterio, para rebajar las tarifas en la forma que estime necesario o para aumentarlas en casos determinados hasta en un 30% de tales tarifas"*.³⁹ En síntesis el diputado lo que buscaba era ponerle un límite a la Junta Directiva para calmar a los empresarios del transporte.

La Asociación Nacional de Fomento Económico (ANFE) intervino múltiples veces, a través de la prensa, para apoyar a los empresarios y solicitar que *"el ferrocarril viva y deje vivir a los demás"*. Denunciaba que: *"el ferrocarril administra el muelle de Puntarenas, y solamente trabajadores a su servicio pueden realizar las operaciones de carga y descarga de los barcos. La tarifa es de 29 colones por tonelada, pero –y aquí viene la discriminación– quien hace uso, además, de los servicios del ferrocarril para transportar la mercadería a San José, recibe una bonificación de 10 colones, o sea que se le cobran solamente 19 colones por tonelada. Bajo el eufemismo de la bonificación, como se ve, se está aplicando a los servicios del muelle, que constituyen una actividad completamente distinta e independiente del transporte en sí y del ferrocarril como empresa, una tarifa discriminatoria que perjudica en primer término a los comerciantes e importadores que no utilizan el ferrocarril, bien porque el destino de las mercaderías es la zona de Guanacaste, el propio puerto o alguna de las poblaciones a la que no llega el tren, bien porque prefieren el transporte por carretera por ser más flexible y rápido; y en segundo término a los dueños de empresas de camiones que no tienen acceso al muelle ni están en igualdad de condiciones con respecto a la institución estatal."*

No parece correcto que una institución del Estado haga uso de atribuciones especiales y prerrogativas que solo ella posee para utilizarlas como instrumento de extorsión contra los empresarios que pagan impuestos y contribuyen de ese modo a las sumas que aporta el Estado para mantenerla".⁴⁰

El periódico La Nación, en varios editoriales, asumió los mismos argumentos de la ANFE e interpretó cada medida tomada por la institución ferroviaria para agilizar y modernizar el transporte de mercaderías, tales como el servicio de "puerta a puerta", como una amenaza para los transportistas privados. Precisamente en una réplica a uno de estos editoriales, el ciudadano Omar Camaño responde lo siguiente:

"Estimamos más bien que esa empresa ferrocarrilera está ejerciendo una necesaria función de reguladora de tarifas, y que al constituir competencia para los transportadores por carretera, obliga a estos no sólo a mantener tarifas justas en el transporte de mercaderías, sino también a brindar sus servicios en la forma más eficiente posible, de todo lo cual resulta también beneficiado el comercio importador y exportador de la República. Y esa acción reguladora es todavía más amplia, ya que también obliga a la

Northern Railway Company a aplicar tarifas no muy elevadas en beneficio también de importadores y exportadores".⁴¹

La Cámara Nacional del Transporte llegó a clamar que el ferrocarril debía aumentar sus tarifas:

"El ferrocarril debe nutrirse de sus ingresos como empresa de transporte que es, sin esperar que su salvación dependa de un balneario o de una ayuda estatal... una empresa es un negocio y no una institución de beneficencia. Un estudio contable serio y profundo demostraría que las actuales tarifas del ferrocarril son inadecuadas y que se impone un reajuste".⁴²

De lo anterior se desprende que la función reguladora o moderadora nació para enfrentar a la Costa Rica Railway Co. y más tarde a la Northern. Posteriormente, con la expansión de las carreteras a partir de la década de 1950, esta función se amplió para moderar a los transportistas del transporte automotor. No obstante, estos transportistas encontraron importantes aliados en la prensa nacional, la ANFE y determinados sectores políticos. Los empresarios importadores y exportadores, principales beneficiados de las políticas tarifarias, no hicieron ningún esfuerzo por defender al ferrocarril, porque lo culparon de las alzas de tarifas en el puerto, y como veremos más adelante, de ser poco ágil en la búsqueda de soluciones de largo plazo para resolver el problema portuario en el litoral Pacífico.

A la función moderadora de las tarifas, que se le atribuyó al ferrocarril al Pacífico se le unió la concepción de servicio público, entendida como la antítesis del lucro, propiciando lo que señalaba Cleto González en 1908:

"El gobierno, mal empresario siempre no contempla el Ferrocarril con los ojos codiciosos con que lo miraría una compañía o un individuo, y trata, no de sacar ganancia manteniendo altas tarifas y procediendo en todo con espíritu de explotación, sino más bien de proteger al agricultor y al comerciante, asegurándoles para sus efectos un flete económico".⁴³

En 1955, se enfatizaba en que "el Ferrocarril al Pacífico no opera con afán de lucro, no persigue obtener fabulosas ganancias en su explotación, tiene únicamente como miras fundamentales, prestar al costo sus servicios incluyendo en ese costo los gastos que demanda su operación corriente, su rehabilitación, reserva para la depreciación y sobre todas las cosas que sus instalaciones presten la debida seguridad y eficiencia".⁴⁴

En una comparación entre la Northern y el ferrocarril al Pacífico aparecida en una defensa, a través de la prensa, de este último ferrocarril cuando se pretendió entregárselo a la empresa extranjera, decía lo siguiente sobre los fines de las empresas:

"Pretender revolver el aceite y el agua es un contrasentido, eso son la Northern y el ferrocarril al Pacífico. El uno fue creado para explotar un negocio, el otro tiene un fin más humanitario y noble: prestar un servicio barato y controlar al explotador. Son fines irreconciliables".⁴⁵

En suma, para los administradores y más tarde, los gerentes y las juntas directivas, así como para el Estado, donde se condensaban diferentes intereses, era difícil diseñar políticas que satisficieran a todos, incluidos los intereses externos como veremos después.

3- El ferrocarril como ente de desarrollo

El historiador Ulloa demuestra en su estudio, el enorme impulso al desarrollo que propició el ferrocarril al Pacífico, relacionado con la apertura de nuevos centros de colonización, de caminos, la expansión agrícola en las áreas aledañas y en aquellas que se comunicaban con el valle central por medio del ferrocarril, como por ejemplo la provincia de Guanacaste, especialmente los pueblos de la península de Nicoya y el Pacífico sur. Asimismo analiza el impacto del ferrocarril sobre el desarrollo urbanístico de la ciudad de Puntarenas, reflejado en el edificio de la estación, el muelle Grande, los baños municipales, el muelle del estero y en general, lo derivado de su condición de puerto principal en el Pacífico y de centro turístico por excelencia.⁴⁶ El muelle grande, en forma de espigón, con atraque para barcos, siempre fue una fuente de trabajo importante para muchos puntarenenses y otros hombres provenientes de diferentes lugares del país, especialmente de la provincia de Guanacaste.

La empresa ferroviaria asumió el mantenimiento de faros y boyas luminosas para la habilitación del puerto, con el fin de facilitar la navegación de altura y la de cabotaje durante la noche.⁴⁷ A ella también se adscribieron los servicios de Lanchas Nacionales y la cañería de Puntarenas.⁴⁸ El manejo de las lanchas tenía como fin contribuir a mejorar los servicios de navegación dentro del golfo de Nicoya, y por ende, a aumentar el flete local, que hasta la construcción de la carretera interamericana, era el renglón más importante en las entradas del ferrocarril. Los pueblos de la costa y la región guanacasteca proveían de ganado y granos para el consumo de las poblaciones del Valle Central y estos productos utilizaban la navegación de cabotaje y el ferrocarril.

El puerto de Puntarenas adolecía, en la década de 1930, de agua, especialmente potable. En consecuencia, el ferrocarril al Pacífico asumió el aprovisionamiento de agua y la cañería de esa ciudad. En 1934, el presidente Ricardo Jiménez informaba al Congreso lo siguiente:

"La comisión de ingenieros encargada del estudio del asunto, lo que aconseja es tomar las aguas del Ojo de Agua, cerca de la Estación del mismo nombre, en el kilómetro 15 del Ferrocarril al Pacífico. Las aguas son excelentes, la conducción de ellas hasta el puerto no ofrece dificultades, y servirán no solo para el abastecimiento de la ciudad de Puntarenas, sino también para el de todas las poblaciones que hay entre Ojo de Agua y Puntarenas. Esas poblaciones son muchas y no se desarrollan como sería de desear, cabalmente por la carencia de buena agua de beber. La obra requerirá una asignación doble de la decretada; pero, a juicio del Ejecutivo, el gasto se impone. Los extranjeros, cuando desembarcan, se asombran de que no haya allí agua para bañarse, y ni siquiera para apagar la sed, sin peligro de coger una infección intestinal".⁴⁹

Se desprende del texto la urgencia de sanear la ciudad de Puntarenas y de ofrecerle a los marineros y a los barcos la posibilidad de obtener agua potable. A fines de

1937, en el sitio de Ojo de Agua se inauguró, además, el balneario de ese nombre, una empresa turística a cargo del Ferrocarril al Pacífico para el disfrute de toda la población.⁵⁰ La empresa ferroviaria también administró el quebrador de piedra de Dantas, donde se obtenía y clasificaba la piedra que se usaba en gran cantidad de obras públicas. El ferrocarril también contó con un carro dispensario que prestaba servicios de medicina curativa y preventiva a lo largo de las vías. Su presencia garantizaba atención médica gratuita a un importante número de pobladores en su propio domicilio y realización de exámenes de laboratorio.

Una mención especial merecen los talleres del ferrocarril donde se formaron muchas generaciones de operarios tales como: mecánicos, ebanistas, fundidores, carpinteros, pintores, soldadores, herreros, torneros, electricistas y técnicos para el arreglo de todo tipo de máquinas, incluidas las de uso administrativo, de gran calidad, que sirvieron a la empresa pública y privada. En 1940, se concluyeron los nuevos talleres donde además de reparar el equipo y el material rodante se gestaron procesos industriales de gran significación. En 1934, se informaba que para las obras de drenaje, propias de las labores de saneamiento *"algunas máquinas se han importado y otras se han construido en el taller del ferrocarril al Pacífico, valiéndose de modelos de tubos y secciones para drenajes, traídos de la zona del canal"*.⁵¹ En el contexto de la segunda guerra mundial, debido a la imposibilidad de importar locomotoras se construyó una para el servicio del patio en los talleres de la empresa, la número once con un arrastre de 100 toneladas y aprovechando partes de otra locomotora. Para ese entonces también se construían los vagones de salón, para pasajeros y los carros de carga.⁵² En los talleres se producían todo tipo de repuestos y el mobiliario que la empresa necesitaba para su funcionamiento.⁵³ En 1959, en los talleres se construyó, casi en su totalidad, una locomotora eléctrica, por parte de un equipo de 35 trabajadores especializados, bajo la dirección del ingeniero eléctrico Guillermo Ulloa. En la realización de esa tarea duraron dos años. Gran parte del trabajo consistió en probar los materiales que se usaron, casi todos ellos importados, al igual que los motores, pero adaptados a la locomotora en construcción. La capacidad de arrastre era de 245 toneladas métricas, o sea un 36% más de arrastre que una locomotora de iguales motores y un 11% menos que las nuevas locomotoras de la casa Siemens. El costo de la locomotora era de 700 mil colones y el de las importadas el de un millón de colones.⁵⁴

El ferrocarril al Pacífico fue un importante agente de desarrollo directo e indirecto, la institución más importante del Estado por lo que, pese a los exiguos ingresos fiscales, los constantes gastos en inversiones y rehabilitación de la vía siempre fueron atendidos por los gobiernos, en general, hasta 1958.

III- La crisis final

¿Qué pasó, por qué el ferrocarril al Pacífico fue perdiendo importancia? ¿Por qué sus funciones reguladoras y de desarrollo no fueron aceptadas? ¿Por qué dejó de tener sentido el lema: El ferrocarril Eléctrico al Pacífico es una empresa nacional, perteneciente al pueblo de Costa Rica, protegerlo y preferirlo es un deber cívico de todos los ciudadanos? ¿Por qué hasta un sector de los puntarenenses perdió su identificación con él?

En la década de 1950 las transformaciones del Estado costarricense incidieron en la empresa ferroviaria. El nuevo Estado gestor e interventor percibió positivamente

las funciones de desarrollo del ferrocarril, incluso intentó entregarle nuevas actividades, para que enfrentara de mejor manera las nuevas condiciones, relacionadas con la construcción de la carretera interamericana, la expansión de caminos, el establecimiento de industrias como la fábrica nacional de cemento, la de fertilizantes y otras que dejaban al ferrocarril sin sus cargas tradicionales. Sin embargo, esta propuesta asustó a determinados intereses privados.

En 1957, en el contexto de una pugna entre el ejecutivo y la Cámara de Transportes por la aprobación de una alza de tarifas al transporte interurbano, se presentó un proyecto a la Asamblea Legislativa para que el ferrocarril al Pacífico se convirtiera en un Instituto de Transportes. Entre las nuevas funciones el ferrocarril debía asumir el transporte interurbano de la capital. Asimismo continuaría con la administración del ferrocarril, el muelle, los muelles del Cocal e Y Griega, Lanchas Nacionales, Faros y Boyas, acueductos de Puntarenas, y tendría capacidad jurídica para asumir los servicios de transporte remunerado, terrestre, marítimo, fluvial y aéreo en la medida de las necesidades y circunstancias que se presentaran. Además, se le daba capacidad jurídica para contratar y expropiar de acuerdo con las necesidades del interés público. Se pensaba darle las acciones del Estado en la línea aérea LACSA y que el ferrocarril se desprendiera del Balneario de Ojo de Agua, el cual pasaba a manos del Instituto de Turismo.⁵⁵ Esta propuesta gozó de la aceptación de las Juntas Progresistas, puesto que la empresa ferroviaria les garantizaba mantener el precio de los transportes interurbanos.⁵⁶ Los empresarios del transporte interurbano se sintieron fuertemente amenazados.

Un conflicto de grandes proporciones con la Cámara de Comercio y las agencias de aduanas tales como: Felipe J Alvarado y Cía., Smyth y Cía., y Agencia Aduanal Limitada se suscitó cuando la institución asumió funciones de Agente Aduanal, en 1954, para el trasiego de la mercadería y el equipo del gobierno central, las instituciones autónomas y las municipalidades.⁵⁷ Las agencias aceptaron la medida durante cuatro años, mientras se prepararon para dar una batalla campal en un contexto donde las condiciones políticas les favorecieran, acompañadas por el ANFE, la Cámara de Comercio, la que argumentaba que:

"La explotación del negocio de Agencias de Aduana no puede ni siquiera considerarse como accesorio del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. Ha sido siempre una actividad confiada a la iniciativa privada, y se ha movido y desarrollado en el régimen de libre competencia... no es admisible que la función de agente de aduana le sea permitida a un organismo estatal que además de actuar abiertamente en contra de las disposiciones legales vigentes, está en una posición privilegiada para hacer una competencia ventajosa a los comerciantes del ramo ya establecidos, que durante muchos años han venido sirviendo bien esa actividad".⁵⁸

Finalmente, la Procuraduría General de la República interpretando la ley orgánica del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y su especialidad orgánica definió que la institución no podía fungir como agente aduanal.⁵⁹

Durante las décadas de 1950 y 1960 la institución fue acusada por la prensa y particulares de recibir subvenciones o subsidios por parte del Estado, lo que tenía que desmentir continuamente y explicar ampliamente como gastaba sus recursos.⁶⁰

En el transcurso de la administración de Mario Echandi, en 1960, después de un año de pocos ingresos para el ferrocarril por la disminución de la carga de importación,

se revivió un "*viejo informe de dos técnicos alemanes, que durante la administración Figueres, dieron a conocer cual era la real situación del ferrocarril al Pacífico... los técnicos hicieron ver que el recorrido era muy corto para dar un buen rendimiento comercial, el período de utilidad ya había pasado*". En consecuencia, los técnicos señalaban que solo existían dos caminos: anexas el ferrocarril al Pacífico a la Northern Railway Co. para integrar un solo ferrocarril interoceánico, con lo que se lograba eliminar una estación, un taller y una dirección o levantar los rieles y vender las locomotoras.⁶¹ El ministro de Obras Públicas, el ingeniero Espíritu Salas consideraba que "*un ferrocarril interoceánico sería una de las factibles soluciones para salvar de la ruina al ferrocarril*". De paso acusaba a la junta directiva por comprometer su crédito con la compra de material rodante⁶² y se mostraba partidario de eliminarle a la institución el carácter de autonomía y hacerla dependiente de su ministerio.⁶³ El periódico La Nación, en un comentario titulado *UN FERROCARRIL EN CRISIS*, avaló la tesis contraria a la autonomía, al igual que la administración del ferrocarril al Pacífico pasara a manos de la Northern y que la cañería fuera administrada por la Municipalidad de Puntarenas y el Balneario de Ojo de Agua por el Instituto Costarricense de Turismo.⁶⁴

En 1963, el diputado por Puntarenas, Rodrigo Arauz Bonilla comentaba por la prensa "que esta empresa no paga ni ayuda al adelanto de Puntarenas" y pugnaba por la formación de una "Corporación Portuaria del Pacífico de desarrollo económico y turístico de Puntarenas" que administre el muelle sin tener que financiar el déficit del ferrocarril.⁶⁵ Comenzaba a expresarse el sentir de algunos porteños de que el muelle financiaba a la institución ferroviaria, incluso sacrificando la modernización del muelle. Era evidente que con el aumento del comercio de importación y exportación debían buscarse soluciones de corto y largo plazo para resolver el problema porque las demoras eran muy prolongadas y las conferencias navieras castigaban el muelle de Puntarenas con altas tarifas navieras, lo que perjudicaban al comercio. En 1969, la Comisión Asesora sobre Instalaciones Portuarias acusó a la institución de que los planes anunciados para resolver el congestionamiento del puerto, tales como la ampliación del muelle, la compra de más carros, la habilitación del muellecito del Cocal, la descarga de barcos en bahía utilizando los servicios de las lanchas de cabotaje, no se habían llevado a la práctica. En opinión de la comisión, los planes y estudios no habían faltado, pero la mayoría de ellos no se habían puesto en ejecución.⁶⁶

En 1970, la empresa ferroviaria sufrió una oleada modernizadora, se invirtió en la rehabilitación de la vía, en la compra de equipo de comunicaciones, compra de material rodante⁶⁷ y un año después se anunció que se resolvería el problema portuario. Se señalaron las soluciones de corto plazo dirigidas a mejorar la infraestructura del muelle, ya que existía un rumor de que "el muelle está a punto de caer", la habilitación del muelle del Cocal, con su respectiva bodega donde las mercaderías desembarcadas en bahía y depositadas en lanchones se estibarían y la compra de una draga. La solución de largo plazo consistía en crear un nuevo muelle en el estero, desde el Carmen hasta el Cocal para lo que se necesitaba crédito extranjero, que en apariencia no era difícil de obtener. Además, se apuntaba que el ferrocarril y la Municipalidad mantenían excelentes relaciones "*como nunca han existido en la historia del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico*" y se mantenían conversaciones con las cámaras para informarlas de los proyectos.⁶⁸ Precisamente, la Municipalidad y las cámaras habían tenido roces con la Institución. La primera porque quería una parte de las ganancias del muelle para invertirlos en el mejoramiento de Puntarenas, asunto que la empresa no había

apoyado y las cámaras que urgían de soluciones al problema portuario del Pacífico y del Atlántico y creían que el manejo del ferrocarril impedía resolver el problema portuario en forma definitiva.⁶⁹

En setiembre de 1971, el entonces diputado Rafael París Steffens presentó un proyecto a la Asamblea Legislativa con el propósito de que se declarase de utilidad pública la construcción de nuevas instalaciones portuarias en Puntarenas. La conciencia nacional sobre el problema posibilitó que en ese año la Asamblea de diputados aprobara lo solicitado por el diputado París. Además, se valoró que una etapa de la vida institucional del ferrocarril al Pacífico había concluido, que debía crearse una institución que tuviera como eje de desarrollo el puerto y no el ferrocarril. A la inversa de lo que había sucedido en el pasado, cuando el ferrocarril controlaba la administración del puerto, por lo tanto, se decidió crear el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, en 1972.⁷⁰

Conclusiones

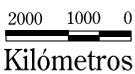
El ferrocarril al Pacífico fue siempre una opción secundaria para los exportadores e importadores, ya que este se convirtió en una alternativa a considerar hasta 1930, cuando se electrificó, se resolvieron los problemas del trazado de la vía y el Muelle Grande estaba por inaugurarse. Sus mejores años fueron la década del treinta, interrumpidos por la segunda guerra mundial, puesto que en la década de 1940, el tráfico disminuyó, la carencia de materiales impidió mantener en buenas condiciones el muelle y la vía y por otra parte, los escasos recursos del Estado se orientaron hacia otras prioridades políticas. Su otro momento de ausencia de déficit fue el período 1954-1958, cuando se realizaron grandes inversiones y existían proyectos para ampliar la red ferroviaria hacia el sur. No obstante, en estos años la red vial impulsada por el Estado creó al sector de los transportistas de camiones, quienes se sintieron afectados por la actividad ferroviaria. El proyecto de diversificación económica creó a las industrias de cemento y abonos, rubros que en el pasado representaron una parte considerable de las cargas ferroviarias. Asimismo, algunos detractores del Estado gestor tales como las cámaras de comercio y de transportistas, acompañadas de la ANFE y el periódico La Nación, la emprendieron contra el ferrocarril y sus ámbitos de influencia. Sin embargo, lo más grave fue la lenta resolución del problema portuario, con la implementación de soluciones de largo plazo y los conflictos con algunos puntarenenses que percibían a la institución ferroviaria poco interesada en contribuir a resolver los problemas locales.

Posibles rutas para trasladarse de la costa Este a la Oeste de los Estados Unidos de América



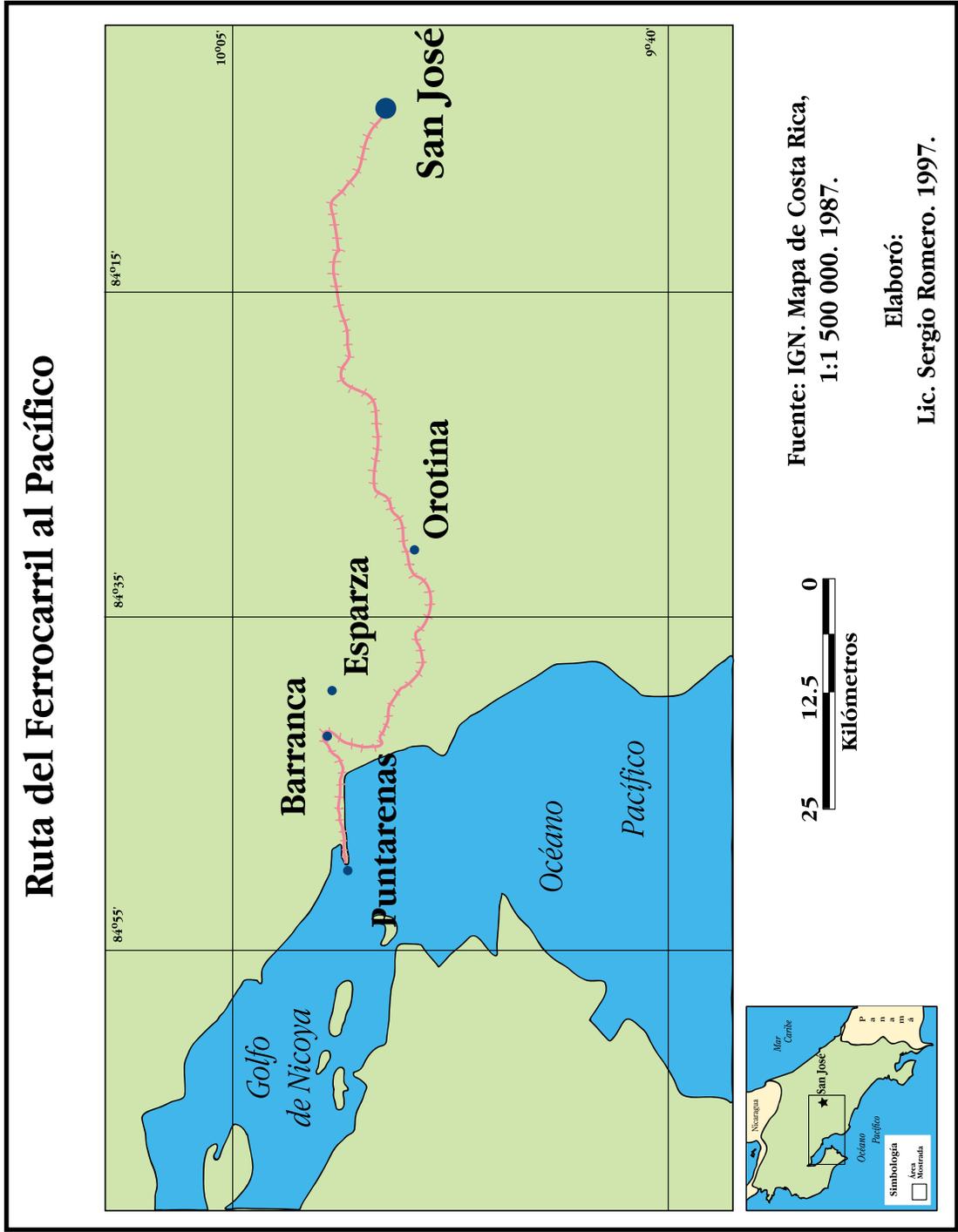
Simbología

-  Vuelta al Cabo de Hornos
-  Vuelta por el Istmo de Panamá
-  Vuelta por a Via del Tránsito



Hoja Base:
Océano.1989. Atlas mundial.
Barcelona

Elaboró:
Lic. Sergio Romero R.
1997



Principales tentativas para construir una ruta interoceánica (1850-1870)



Simbología	
	1850 Istmo de Sapoá
	1850 Bocas del Toro-Golfo Dulce
	1866 Limón-Caldera
	1869 Limón-Golfo de Nicoya



Fuente:

Hoja Base:
IGN. 1987. Mapa Escolar
1:1 500 000.

Elaboró: M. Sc. Ana M^a Botey
Cartografía: Lic. Sergio Romero