

FERROCARRILES Y CRECIMIENTO ECONÓMICO: EL CASO DE LA COSTA RICA RAILWAY COMPANY, 1871-1905 (*)

Rodrigo Quesada Monge (**)

I Introducción

En un artículo publicado en 1944, Leland H. Jenks indicaba la necesidad de abordar el estudio de los Ferrocarriles haciendo la diferencia entre las Actividades de Construcción y la Oferta de Servicios (1).

Aunque recientemente Gourvish ha manifestado sus inquietudes acerca de la validez de dicha sugerencia (2), creemos que la misma resulta de particular utilidad al tratarse de una empresa como la *Costa Rica Railway Company*.

Las actividades de construcción y la producción de servicios adquieren en la historia del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica una caracterización cronológica casi tajante.

Y es que no podía haber sido de otra manera. Como en otras "áreas vacías" de América Latina (3), la etapa de construcción fue fundamental en el caso de Costa Rica para agilizar la movilidad de los factores de la producción vinculados directamente o indirectamente con las posibilidades del Ferrocarril.

Pero también a diferencia de esas mismas "áreas vacías" el Ferrocarril de Costa Rica no fue competitivo ni alternativo a otros medios de transporte. En el caso argentino, e incluso en el caso de México, al momento en que los primeros rieles empezaron a ser tendidos ya existía un complejo sistema de carreteras y caminos que era debidamente servido por carretas y carretones de diferentes tipos y tamaños (4).

(*) La mayor parte de la documentación utilizada para este trabajo fue recogida en los archivos británicos, gracias a una beca de la Fundación Ford y de la Universidad Nacional.

(**) Costarricense. Historiador. Profesor en la Universidad Nacional de Costa Rica. Estudios doctorales en la Universidad de Londres, Inglaterra.

El Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica fue construido para resolver el problema de lo pesadamente costoso que resultaba el enviar el café hacia los mercados europeo y norteamericano a través del Puerto de Puntarenas, en la Costa del Pacífico.

Hacia la costa del Atlántico, antes de 1871, no existía ninguna forma efectiva de comunicación, rápida y barata. El camino a Matina se pasaba la mayor parte del año cerrado a consecuencia de las inundaciones.

El Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica iba a ser una empresa que exigiría un enorme esfuerzo humano, económico y de ingeniería. Sólo en los primeros seis meses de construcción en la División del Atlántico perdieron la vida unos 4.000 hombres, debido a las pésimas condiciones sanitarias de la región (5).

Ahora bien, siguiendo la indicación de Jenks, en este ensayo hemos hecho lo siguiente. En la Segunda Parte, la cual comprende el período 1871-1891, describiremos las dificultades que tuvieron que superarse para construir el Ferrocarril y la manera en que Minor Cooper Keith, según el poder otorgado por el Contrato Soto-Keith de 1884, logra imponer al Gobierno de Costa Rica su criterio sobre cuál sería el trayecto de la línea del Ferrocarril; trayecto que al final beneficiaría particularmente al mismo Keith.

En la Tercera Parte, describiremos y evaluaremos las implicaciones de un Esquema de operaciones parecido al mecanismo descrito por Ford en un libro de 1966, sobre Argentina (6). Esta parte pondrá en evidencia cómo el Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica fue concebido también para reforzar la dependencia de Costa Rica sobre el Sector Exportador.

Con esto conseguimos establecer el grado de incidencia de la expansión de los servicios sobre el Crecimiento Económico de Costa Rica.

El Método usado para lograr esto fue un simple análisis de Indicadores operacionales. En nuestro caso, el análisis contrafactual hubiera carecido de seriedad pues, como hemos dicho, Costa Rica adolecía de una estructura de los transportes relativamente estable y productiva antes de la llegada del Ferrocarril. Y en el cálculo de los Ahorros Sociales por ejemplo, un medio de transporte alternativo es un requisito indispensable.

Nueve de las once tablas que hemos elaborado están basadas en los Reportes Anuales de la Compañía (*). En cada una de ellas hemos introducido los ajustes necesarios, en consideración a la influencia de ciertos factores históricos no necesariamente cuantificables.

La Tabla No.10 por ejemplo, es el resultado del muestreo elaborado en 48 matrices a fin de cuantificar una gran variedad de diferentes elementos los cuales, una descripción meramente cualitativa hubiera tornado aburridos y estériles. La Tabla en cuestión es clara, precisa y sobre todo muy elocuente.

La escogencia del período bajo estudio en esta parte, está en función de dos criterios. Primero, la *Costa Rica Railway Company* fue registrada en Londres el 22 de abril de 1886 según las actas vigentes de Compañías de 1862 y 1883. Sin embargo, el Ferrocarril no pasaría a manos de los británicos hasta el 1 de julio de 1891. Segundo, contamos con material atinente a las actividades de la Administración británica solamente para los años 1892-1904. El 15 de junio de 1905 las instalaciones y el capital social de la Compañía eran adquiridos en arriendo por una subsidiaria de la *United Fruit Company*, la *Northern Railway Company*.

A partir de este último año, los Reportes Anuales de la Empresa se limitan a informar sobre los pagos hechos por la *Northern*, y sobre las inversiones que con ese dinero la *Costa Rica Railway* hacía en otras organizaciones.

De tal forma que nos ocuparemos de un período de trece años cuya riqueza como veremos es notable. Las fuentes utilizadas, entonces, son básicamente los Reportes Anuales de la Compañía, las Memorias de Fomento publicadas por el Gobierno de Costa Rica y la Prensa Financiera de Londres.

(*) De ahora en adelante nos referiremos a la *Costa Rica Railway Company* como la Compañía.

(**) Así llamado porque se firmó entre don Bernardo Soto, Ministro de Finanzas del Gobierno de Don Próspero

Para la Cuarta Parte hemos querido aislar los instrumentos institucionales facilitados por el Contrato Soto-Keith de 1884 (*).

El poder de manipulación de dichos instrumentos puso en manos de Keith la capacidad para definir no sólo el futuro de la Compañía, sino incluso también la configuración que tendría la vinculación de Costa Rica al Mercado Mundial, así como la correspondiente a la estructura agraria costarricense.

Pero en la Cuarta parte hacemos algo más: definir y caracterizar las relaciones empresariales existentes entre Keith y los Directores de la *Costa Rica Railway Company*.

Esta relación nos permitió particularizar al tipo de empresario con el que Costa Rica tuvo que negociar, pero sobre todo nos permitió asignar responsabilidades en las consecuencias económicas, sociales y políticas que el fenómeno tuvo para el desarrollo integral del país.

II. El Ferrocarril como empresa de construcción (1871-1891).

A. Los Antecedentes

Como en toda Economía de Exportación, la infraestructura de los transportes en Costa Rica fue concebida para servir las necesidades del país en cuanto a transferir de la manera más viable posible, los artículos exportables, del interior a los puertos de embarque.

Durante la dominación española y en gran parte de su vida independiente, Costa Rica careció casi por completo de un transporte terrestre adecuado y efectivo. La mayor parte de los caminos o senderos, para llamarlos correctamente, unían al Valle Central con las costas del Atlántico y del Pacífico por una parte; y con Nicaragua y Panamá por otra parte.

El Camino a Matina, abierto en 1638, comunicaba con el valle del mismo nombre donde se desarrollaba la explotación cacaotera y un fructífero comercio de contrabando con los ingleses establecidos en Jamaica (7).

Fernández y Minor Cooper Keith el 21 de abril de 1884. El mismo contrato fue luego ratificado el 3 de junio de 1885, siendo Presidente de Costa Rica el mismo Don Bernardo Soto.

Otra ruta importante la constituía aquella que unía a la "ciudad" de Cartago con el puerto de Caldera, en la costa del Pacífico; probablemente abierta hacia finales del Siglo XVI (8).

Finalmente, el camino de mulas —abierto posiblemente hacia 1601—, enlazaba a la región central del país con los pueblos indígenas de Quepos y Boruca, pero también con la ciudad de Panamá (9).

Estas rutas perdieron importancia cuando el Ciclo de Exportación que les dio vigencia entró en crisis para 1760 (10).

Hacia 1824, el Gobierno de Costa Rica evaluaba la posibilidad de un camino a Puntarenas (11). En 1835, mediante la obtención de dos préstamos forzosos de \$ 15.000 pesos cada uno, el Gobierno del Presidente Don Braulio Carrillo esperaba reabrir el camino a Matina. Esta decisión respondía al auge que el cultivo del café había venido tomando desde 1832 (12). En 1839, el mismo Gobierno comisionó al Señor Henry Cooper para hacer una exploración del camino en cuestión y así establecer sus posibilidades (13).

El viaje de 180 millas entre San José y el Atlántico tomaba 30 días en llevarse a cabo, y para el mismo se hacía uso de diferentes medios de transporte. Entre San José y Cartago se viajaba en carreta de bueyes; entre Cartago y Matina se viajaba a caballo. Desde Matina a las bocas del río del mismo nombre, los pasajeros y las mercaderías eran transportados en balsas. La última etapa de la jornada hacia el atracadero de Moín, se hacía a lomo de mula.

El costo de transportar 100 libras de mercaderías por esta ruta era de seis pesos; y el doble para los pasajeros (14).

En 1843, los grandes plantadores de café formaron lo que en la Historia de Costa Rica se conoce como la Sociedad Económica Itineraria, cuyo objetivo principal era promover la construcción de caminos para el transporte del café.

Con el impuesto establecido en 1841 de un real por quintal de café exportado, la Sociedad había iniciado en 1844 y concluido en 1846, el camino hacia el Puerto de Puntarenas.

Sin embargo, los caminos accesorios que facilitarían el traslado del café de las haciendas al camino principal seguían siendo defectuosos o totalmente inexistentes (15).

Entre el mes de enero y el mes de abril de cada año, miles de carretas transportaban el café hacia el Puerto de Puntarenas. Cada carreta cargaba

entre 6 y 7 quintales métricos a un costo que oscilaba entre 15 y 20 pesos por tonelada en 1857 (16). Ese año, el Cónsul chileno en Guatemala estimaba que unas 700 carretas diarias hacían la jornada; y agregaba que posiblemente existían en Costa Rica entre unas 8.000 o 10.000 carretas (17).

Conforme las necesidades del país crecían en cuanto a agilizar las exportaciones del café y en medio de las argumentaciones internacionales acerca de la urgencia de construir un Canal Interoceánico a través de Panamá o Nicaragua, Costa Rica surgió como una alternativa más en 1849. Un proyecto al respecto fue promovido por la *Pacific Navigation Company* de Londres, pero el intento no pasó de ser una simple operación especulativa (18).

Mientras los trabajos en la carretera al puerto de Limón se atrasaban debido a la tremenda dificultad de conseguir mano de obra capaz de soportar las condiciones sanitarias de la región, el Gobierno del Presidente Juan Rafael Mora Porras aprobó un contrato con el señor Ricardo Farrer en 1854 para la construcción de un Ferrocarril entre Puntarenas y Barranca (19). La Compañía que surgió al efecto fue registrada el 12 de agosto de 1856 con el nombre de *The Costa Rica Railway Company, Limited*. Con un capital de £ 30.000 en acciones de £ 10 cada una, la nueva Compañía pretendía construir un ferrocarril entre San José y Puntarenas (20).

El trecho entre Puntarenas y Barranca fue concluido en 1857; pero lo que iba a ser el primer Ferrocarril de Centro América fue concebido para ser movido por tracción animal: en este caso por burros que sólo eran capaces de tirar de un carro vacío a una velocidad de dos millas por hora (21).

La atención se volcó de nuevo sobre la costa Atlántica. En 1866, el Gobierno del Presidente José María Castro Madriz contrató los servicios del Ingeniero alemán Franz Kurtze, quien elaboró un mapa de la primera ruta interoceánica a través de Costa Rica. La ruta escogida seguía casi el mismo trayecto que la naturaleza había establecido, y es prácticamente la misma que se usa en la actualidad (22).

Kurtze fue encargado también para que negociara con una organización norteamericana, la financiación del Ferrocarril al Atlántico. El intento fracasó.

Ese mismo año de 1866, Kurtze estableció conversaciones con el General John C. Fremont,

las cuales fracasaron de nuevo en Febrero de 1868 (23). A pesar de que este contrato no fructificó, otros inversionistas manifestaban interés en la idea.

El costo aproximado de la operación, según el criterio de ingenieros europeos, era de unos tres o cuatro millones de libras esterlinas; mientras que ingenieros norteamericanos sostenían que tal costo podría reducirse a dos o dos y medio millones de libras esterlinas.

El tráfico local y los ingresos por concepto de fletes, agregaban los ingenieros norteamericanos, podrían ascender a unas £ 80.000 anuales o al 2% de la cantidad mayor sugerida. El Gobierno de Costa Rica emitiría bonos a favor de los Contratistas por un valor de \$ 60.000 pesos o £ 12.000 por milla de ferrocarril construida, redimibles en un período de 40 años. La propuesta fracasó también en 1869 (24).

Al año siguiente, el General Tomás Guardia llegaba al poder mediante un Golpe de Estado contra el Gobierno del Presidente Jesús Jiménez, recogiendo las inquietudes de un sector de la burguesía cafetalera que deseaba romper con el esquema de comercialización del producto establecido con la Sociedad Económica Itineraria.

La mejor manera de lograr esto, era construyendo un Ferrocarril hacia la costa Atlántica. Pero

el monopolio de las carretas y el control sobre el camino a Puntarenas eran de vital importancia para los círculos vinculados con la Sociedad Económica Itineraria, entre los que destacaba el Cónsul Británico Allan Wallis. La oposición contra Guardia y contra el proyecto que lo había llevado al poder no se hizo esperar.

A fin de contrarrestar dicha oposición, Guardia decidió emplear a los carreteros para construir la sección de línea de 26. 1/2 millas que atravesaría las grandes haciendas cafetaleras del Valle Central (25).

El General Guardia no logró aplacar totalmente la oposición a la idea de construir el Ferrocarril. Aquella se hizo más ruidosa cuando se iniciaron las negociaciones con las casas británicas que financiarían la realización de la empresa. La historia de estos préstamos merece capítulo aparte. De cualquier forma, ha sido hecha por otros autores y a nuestros efectos la daremos por conocida. Los primeros rieles del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica fueron tendidos el 8 de octubre de 1871, en la provincia de Alajuela y el 15 de noviembre del mismo año en el Puerto de Limón (26).

Los trabajos cubrirían unas 123 millas y habían sido planeados de la siguiente manera:

TABLA No. 1

PLAN DE LOS TRABAJOS PARA CONSTRUIR
UN FERROCARRIL A LA COSTA ATLANTICA DE
COSTA RICA. (1872) (a)

División Central	Millaje	División Atlántica	Millaje
Secciones		Secciones	
Cartago-San José	14	Limón-Pacuare	38
San José-Alajuela	15	Pacuare-Angostura	28 (b)
		Angostura-Cartago	28

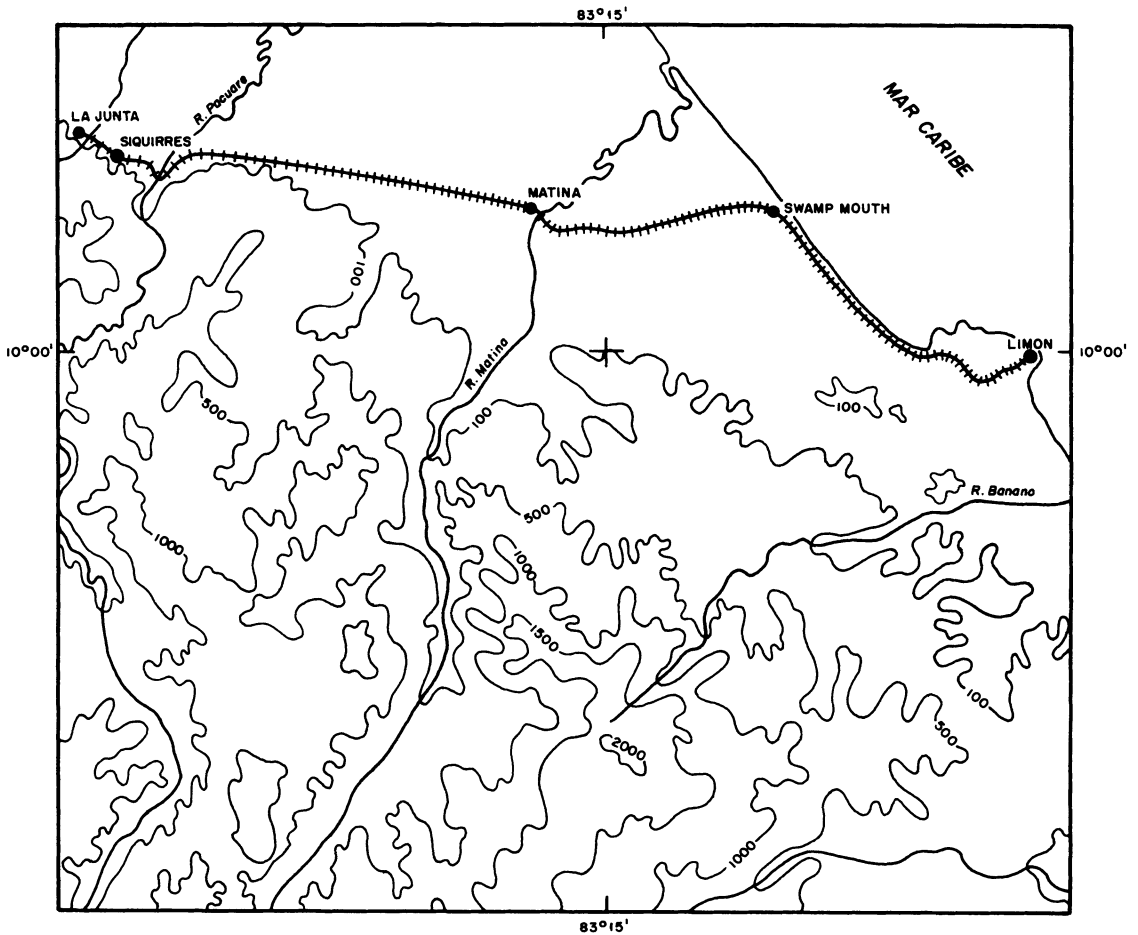
(a) No incluye la Segunda División del Atlántico, la cual empezó a construirse el 20 de agosto de 1886. Véanse el texto y los Mapas Nos. 1 a 4.

(b) En la búsqueda de una ruta alternativa hacia La Angostura, tres trabajadores habían muerto. Dicha alternativa representaba un costo aproximado de 20 millones de pesos, lo que la hacía evidentemente impracticable ("The Costa Rica Railroad". *Star and Herald*. Panamá: June 21st. 1872. G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. I. f. 9). (*)

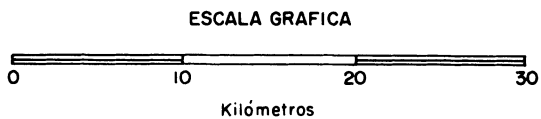
Fuente: HOPKINS, John Baker. *Costa Rica: A financial investigation*. (London: 1872). (G.L. Pc. C. Costa Rica: Vol. I. f. 12).

(*) G.L.Pc.C. significa *Guildhall Library*, Colección de recortes de periódico.

DIVISIONES DEL FERROCARRIL AL ATLANTICO DE COSTA RICA



MAPA N° 1 : PRIMERA DIVISION DEL ATLANTICO (1872)



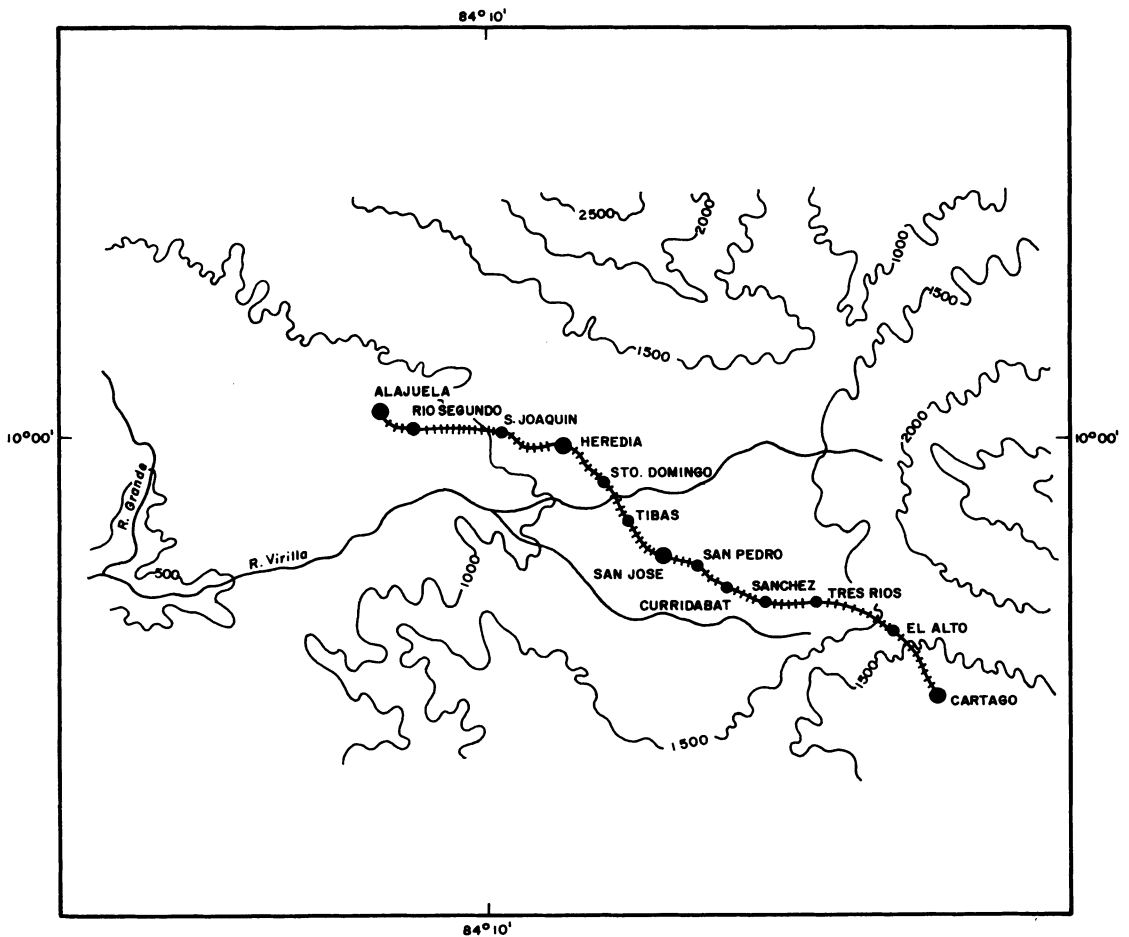
ELABORO : RODRIGO QUESADA
MONGE

DISEÑO Y
REVISION : OMAR ARRIETA CH.

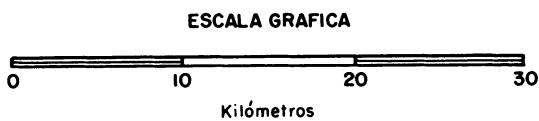
DIBUJO : F. HODGSON F.

FUENTE : VEASE EL TEXTO

DIVISIONES DEL FERROCARRIL AL ATLANTICO DE COSTA RICA



MAPA N° 2 : DIVISION CENTRAL (1872)



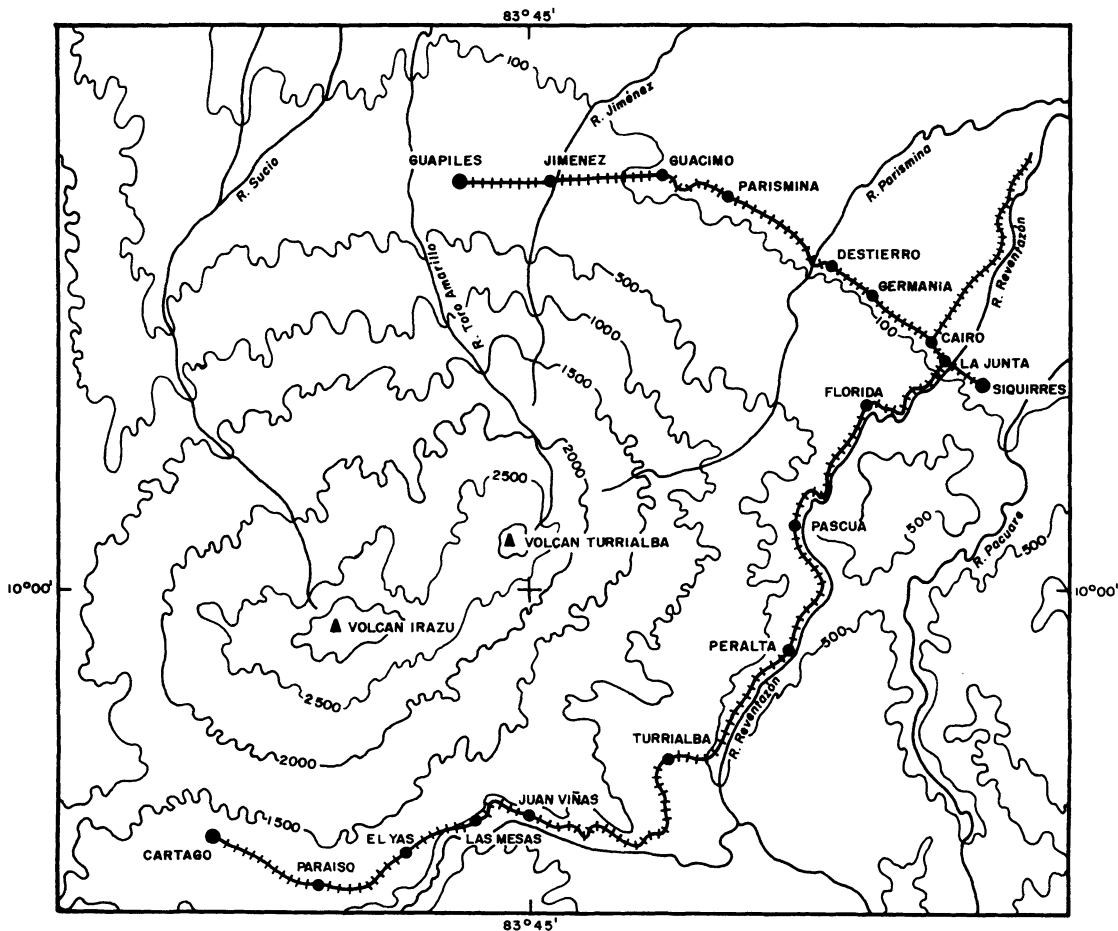
ELABORO: RODRIGO QUESADA
MONGE

DISEÑO Y
REVISION: OMAR ARRIETA CH.

DIBUJO : F. HODGSON F.

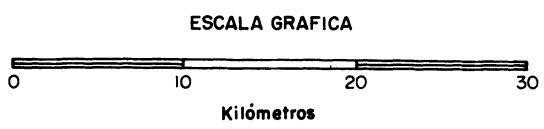
FUENTE : VEASE EL TEXTO

DIVISIONES DEL FERROCARRIL AL ATLANTICO DE COSTA RICA



MAPA N° 3 : SEGUNDA DIVISION DEL ATLANTICO (1886)

ELABORO : RODRIGO QUESADA MONGE
 DISEÑO Y REVISION : OMAR ARRIETA CH.
 DIBUJO : F. HODGSON F.
 FUENTE : VEASE EL TEXTO



SKETCH MAP OF THE COSTA RICA RAILWAYS

1903.

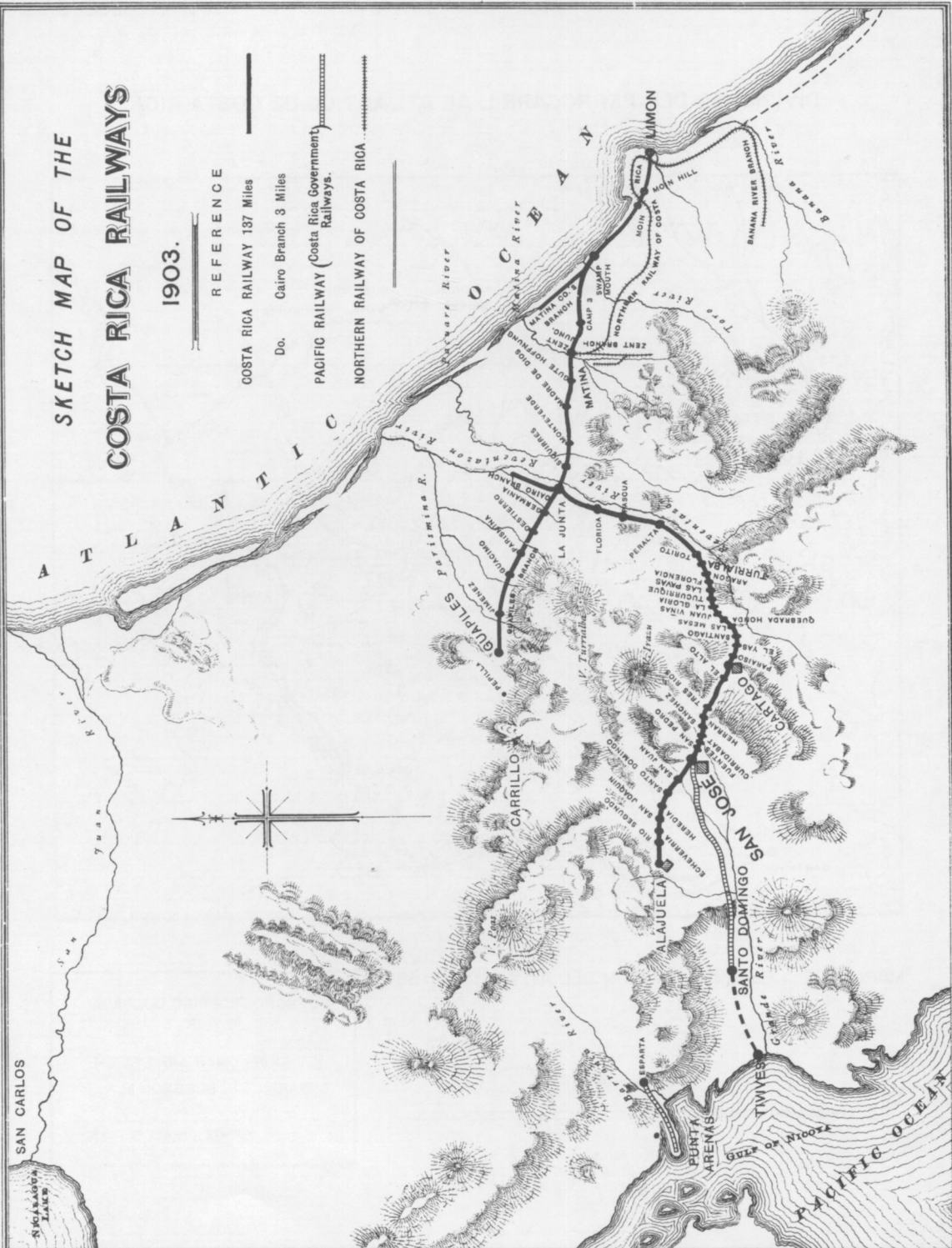
REFERENCE

COSTA RICA RAILWAY 137 Miles

Do. Cairo Branch 3 Miles

PACIFIC RAILWAY (Costa Rica Government Railways).

NORTHERN RAILWAY OF COSTA RICA



B. La División Central

Podría decirse, sin temor a exagerar en términos comparativos con relación al resto de la línea, que las Secciones que comprendían esta División fueron las más fáciles de construir. Las condiciones del terreno en el Valle Central facilitaron la labor y la ruta seleccionada acalló al menos por algunos años la oposición de los caficultores que inicialmente habían obstaculizado el proyecto.

Este último, era el resultado de un Contrato firmado en julio de 1871 con Henry Meiggs —el célebre constructor que estuvo vinculado con la erección de los Ferrocarriles chileno y peruano—, quien posteriormente lo cedió a su sobrino Henry Meiggs Keith el cual, a su vez, lo transfirió a su hermano Minor Keith en 1873 (27).

La División Central fue la única que Henry Keith logró concluir y poner en servicio al final de sus tres años dirigiendo la empresa.

Cuando los trabajos dieron inicio en Alajuela, la mayor parte del material rodante y de los implementos necesarios habían sido transportados en barco desde Panamá hasta Puntarenas y de aquí al interior en carretas de bueyes a un costo realmente enorme (28). Los rieles, de madera, no empezaban a ser reemplazados por rieles de hierro hasta 1888 (29).

El primer recorrido de media milla se realizó desde Alajuela el 31 de marzo de 1872. El viaje a San José, de unas 14 millas, se llevó a cabo el 30 de diciembre de 1872 y el correspondiente a Cartago, el 30 de noviembre de 1873 (30).

La Segunda Sección (San José—Alajuela) generaba ingresos de \$ 2.000 mensuales en 1873 (31).

La totalidad de la División producía ganancias de \$ 7.000 pesos mensuales en 1886, de \$ 23.000 pesos en 1890 y se esperaba un incremento de \$ 7.000 pesos más sobre la última cantidad para 1891, al momento en que la *Costa Rica Railway Company* se haría cargo de la línea (32).

C. La División del Atlántico

En lo que respecta a esta División, Henry Keith solamente pudo avanzar algunas cuantas millas. De la Primera Sección, logró abrir la ruta de Limón a Matina; unas 21 millas, más 5 millas adicionales de Pacuare a Siquirres. Esta ruta iba desde Limón hasta la Laguna de Moín, donde un puente de 200 pies de longitud comunicaba con la playa. Seguidamente se recorrían 7 1/2 millas hasta encontrarse con el Puente sobre el Río Matina. Dicho puente

se hallaba a media milla de la confluencia de los Ríos Chirripó y Barbilla, en la parte libre de inundaciones. Del puente sobre el Matina —el cual tenía unos 350 pies de largo y 40 pies de altura cuando el río se encontraba a su más bajo nivel—, la línea continuaba hasta el Pacuare; una distancia de 15 millas cubierta de corrientes sobre las cuales habían unos 200 puentes de madera y piedra. El trecho de Limón a Moín había sido el más difícil por la necesidad que hubo de perforar la montaña.

En la Segunda Sección poco se hizo. Para el trecho entre Fajardo y Cartago de la Tercera Sección, las operaciones habían sido otorgadas por contrato a un determinado número de individuos que con los empleados del Hospital de Cartago sumaban unas 1560 personas. A estos trabajadores se sumaban 28 yuntas de bueyes, 120 mulas y caballos y 26 carretas en constante actividad.

En la Sección de Cartago estaban empleados unos 600 trabajadores de los cuales 300 eran chinos. Para el abastecimiento del pan, una panadería en Cartago era capaz de procesar 10 quintales de harina al día. Otra panadería en Fajardo cubría una cuota de 6 quintales al día.

A pesar de que 5.000 millas de terreno pantanoso habían sido drenadas y reducidas a 2.000 yardas, la malaria hacía serios estragos particularmente entre la población china. El Hospital de Cartago nunca tenía menos de 150 chinos enfermos de malaria.

La imposibilidad de penetrar las montañas de Fajardo hicieron desistir a Henry Keith del intento, el cual resultó en una pérdida de un millón de pesos (33).

Entre las dos Divisiones, Henry Keith sólo construyó un total de aproximadamente 48 1/2 millas. El 7 de noviembre de 1873, a Keith se le acabó el dinero que había sido aportado por los banqueros ingleses, y por ello decidió detener las operaciones. Esto produjo una violenta reacción en el país y el Gobierno decidió cancelar el Contrato con Keith.

Al cerrarse toda posibilidad de conseguir financiación adicional en Londres, el Gobierno se propuso continuar la labor utilizando fondos nacionales. Para la sección de 13 1/2 millas que debía unir a Matina con Pacuare, el Gobierno negoció un Contrato con una casa escocesa conocida como *Myers Douglas y Cía*. El costo de la operación era de \$ 200,000 pesos y un convenio por 99 años para no cobrar más de £ 7.10 (\$37.5 pesos) por tonelada de flete transportada de Costa Rica a Europa (34). El Contrato se complemen-

taría con un acuerdo adicional firmado entre los señores Guillermo Nanne (superintendente del Ferrocarril), la Casa *William Le Lacheur and Son* y la casa escocesa de los señores *Handyside and Company*, con el objeto de suplir los rieles de hierro y los puentes de suspensión que serían tendidos entre Matina y Pacuare (35).

En 1878, *Myers, Douglas and Co.* se declararon incompetentes para concluir el trabajo y entonces Minor Cooper Keith se hizo cargo del mismo. Ese mismo año se empezó a promover la construcción de lo que podría llamarse la Segunda División del Atlántico (La Junta—Cartago y La Junta—Carrillo). La segunda sección (La Junta—Carrillo), necesitaba unos 194 puentes con longitudes probables de 3 a 1.044 pies, una anchura de 3 pies y 3 1/2 pulgadas para soportar pesos máximos de 2,240 libras. La cantidad de puentes puede parecer exagerada pero en realidad, un trayecto de 34 millas sólo era cruzado por tres ríos dignos de ese nombre: Toro Amarillo, Jiménez y Sucio. El resto de los puentes no eran más que vías de acceso sobre quebradas inofensivas (36).

La necesidad de construir esta segunda sección era fundamental, pues eso significaba incorporar a la producción las dos mil millas cuadradas de las riquísimas tierras conocidas como llanuras de Santa Clara (37).

El 14 de febrero de 1879, el Gobierno de Costa Rica encargó a Minor Keith nuevamente para construir el trecho de línea entre Pacuare (donde *Myers, Douglas and Company* se habían detenido), hasta La Junta; una distancia de 5 millas que Keith concluyó con un préstamo de \$ 75.000 pesos otorgados por un señor John Wilson, conocido comerciante del Puerto de Limón (38).

El 8 de setiembre de 1879 se firmó un nuevo Contrato entre Keith y el Gobierno de Costa Rica a fin de construir el trecho entre el Río Reventazón y el Río Sucio de Carrillo; una distancia de 30 millas que se esperaban completar a fines de 1881 con un costo de \$ 1.750.000 pesos (39).

Mientras se concluía el trecho mencionado, se decidió construir una carretera del Puerto de Limón a Carrillo. El Contrato al efecto fue firmado el 12 de julio de 1881 y se estimó la operación en unos \$ 210.000 pesos. Dicho contrato se firmó entre la casa comercial de Fernández y Tristán, Minor Keith y el Gobierno. En el proceso de construcción la casa comercial citada entró en bancarrota y Keith perdió unos \$ 400.000 pesos (40).

El 17 de abril de 1882 Keith tomaba en

arriendo por cinco años la totalidad del ferrocarril construido hasta ese momento. Con el Contrato Soto—Keith del 21 de abril de 1884, Keith adquiría la obligación de construir la primera sección (La Junta—Cartago) de la Segunda División del Atlántico (41).

Keith, contratado ahora por la *Costa Rica Railway Company* compañía que había surgido el 22 de abril de 1886 al calor del contrato Soto—Keith de abril de 1884—, iniciaba los trabajos el 20 de agosto de 1886, en el afán de construir la mencionada sección (42).

Para construir la sección más difícil de todas se habían propuesto tres posibles trayectos: uno de ellos ya se había intentado en el período 1871—1873 bajo la administración de Henry Keith y había probado ser absurdo (véase página 93 de este ensayo). Sólo quedaban entonces, dos alternativas más: una planteada por el Gobierno y sus ingenieros consistía en trazar la ruta partiendo de San José, atravesar las montañas del Norte hasta llegar a un lugar conocido como la Palma, desde donde se cruzaría luego hacia las llanuras de Santa Clara por el sector Norte de los Volcanes Irazú y Turrialba hasta entrar finalmente a Carrillo desde donde se pasaría al río Reventazón para cerrar el trayecto. Con este plan en mente, se le había otorgado a Keith como hemos visto, la construcción del trecho de 30 millas entre Carrillo y el Reventazón (véase página 13 de este ensayo). La dificultad del trecho residía en la cantidad de ríos y colinas que se veían inundados o deslizados respectivamente durante la estación lluviosa. El sector Toro Amarillo—Río Sucio será posteriormente producto de enconadas discusiones (véase pág. 39 de este ensayo). Eventualmente, el plan propuesto por el gobierno demostrará ser tan caro y tan poco versátil como el sugerido por Henry Keith.

A fin de invalidar la construcción de esta primera sección siguiendo el trayecto hasta La Palma, Keith presentó una tercera y definitiva propuesta.

El sector de Carrillo a La Palma tenía unas 12 millas que debían ser triplicadas al construirse el Ferrocarril sobre un declive del 2%. Esas 36 millas debían sumarse a las 14 millas que separaban a La Palma de San José; lo que nos daba un total de 50 millas entre Carrillo y San José.

La distancia entre Cartago y La Junta, más la de un trecho de vía a lo largo del Reventazón nos sumaban las mismas 50 millas. La diferencia de altura de esta nueva ruta era de 4.447 pies; por lo

que se podía introducir un desnivel del 2% sin alargarla. Todo esto significaba que la distancia de 30 millas entre la Junta y Carrillo podía economizarse tendiendo la línea entre Limón y San José paralela al Río Reventazón. Esta fue la ruta que se escogió (43).

Keith dividió la Sección en dos partes: Cartago—Santiago (14 millas) y Reventazón—Santiago (16 millas). La construcción estuvo a cargo de una administración principalmente compuesta de extranjeros; al frente de los cuales se encontraba el señor Louis Wichman. Para finales de 1887 unos 2.000 trabajadores operaban en la primera subsección.

Las inundaciones y la primera huelga que se conoce en la historia laboral de Costa Rica, realizada por los trabajadores italianos, de quienes hablaremos más adelante, obligaron a Keith a solicitar prórrogas al Gobierno de Costa Rica en dos ocasiones, para la conclusión de la tarea (44).

Al 30 de junio de 1888, habían unos 4.000 trabajadores concentrados en la construcción; 2.800 de los cuales realizaban las labores en la Sección de La Junta—Cartago.

Según el Contrato de abril de 1884, Keith sólo iba a tender 26 millas de rieles de hierro; pero arreglos posteriores incrementaron esa cantidad en 12 1/2 millas más hasta Cartago.

Para junio de 1889, se habían removido 2.017.000 yardas cúbicas de terreno, o sea el 73% de la cantidad requerida; más 31.300 yardas cúbicas, o sea el 55% de la remoción necesaria para el levantado de la albañilería. El 31% de los puentes ya estaba debidamente tendido y el 75% de las estaciones ya se había construido (45).

Entre setiembre de 1889 y mayo de 1890, nuevas inundaciones y deslizamientos habían bloqueado totalmente la línea e interrumpido la continuación de las labores. Durante algunas semanas la mayor parte de los trabajadores se concentraron en remover las toneladas de lodo y deshechos que obstaculizaban el tráfico de materiales para la construcción.

Para setiembre de 1890, se habían tendido 1.800 toneladas en puentes y aún faltaban 1.000 toneladas más. El puente clave era el que iba a ser construido sobre el Río Birris, un afluente del Río Reventazón. Al tender este puente se podría decir que prácticamente la comunicación entre el Puerto de Limón y San José estaba resuelta. El mismo empezó a ser erecto el 22 de setiembre de 1890. Consistente de cuatro entramados de 150 toneladas cada uno, con una altura máxima de 300 pies y

650 toneladas distribuidas en una longitud de 600 pies, se esperaba haberlo concluido para finales de noviembre de ese año.

En cuanto al resto de esta Sección aún quedaba por ser removido el 2% de la ruta, el 4% para el albañilaje y el 40% del lastreado. Por esta época, reparaciones importantes se hacían a lo largo de la ruta entre Puerto Limón y Carrillo. Los empinados desniveles cercanos a la Laguna de Moín habían sido reducidos y unas 12 millas cuadradas de pantanos habían sido drenadas, lo que permitió levantar y expandir el embarcadero.

A fin de preveer las inundaciones, cinco muelles “amartillados” habían sido levantados a cierta distancia uno de otro. En setiembre, unos 600 hombres estaban reparando los puentes de la milla 22 en Matina, el de la milla 5 en Guácimo, y el de la milla 58 en Santa Clara, los cuales habían sido seriamente dañados por las inundaciones mencionadas atrás (46).

El domingo 7 de diciembre de 1890, el primer tren hacía el viaje directo de Puerto Limón a San José. Esta Sección del Ferrocarril (La Junta—Cartago) había costado \$ 8.444.628.57 pesos. La *Costa Rica Railway Company* aceptó la línea el 1 de julio de 1891, mediante un contrato por el cual explotaría la misma durante 99 años (47).

D. *La Fuerza de Trabajo*

Uno de los más serios inconvenientes con que se realizó la construcción del Ferrocarril al Atlántico, fue la escasez de fuerza de trabajo.

Si el Presidente Braulio Carrillo en la década de los cuarenta, podía darse el lujo de enviar contingentes de trabajadores, a la fuerza, a participar en la rehabilitación del camino a Matina; para los años setenta la situación había cambiado sustancialmente y la mayor parte de los campesinos desposeídos eran contratados en las haciendas cafetaleras del Valle Central para recolectar el fruto y en otras actividades diversas. Sin embargo, los hacendados cafetaleros seguían quejándose de la escasez de fuerza de trabajo, sobre todo en las labores de recolección del producto, para las cuales se pagaban jornales que oscilaban entre 4 chelines y 4 chelines con 6 peniques, en 1873; es decir, un chelín diario más que en 1872 y el doble más que en 1868 (48).

El inicio de las labores de construcción en el Ferrocarril afectó aún más seriamente el abastecimiento de fuerza laboral para las haciendas cafetaleras del Valle Central; aunque el “peón”

costarricense seguía viendo con repugnancia el trasladarse a las mortíferas comarcas del Puerto de Limón por un salario no considerablemente mayor.

A fin de contrarrestar esa repugnancia del "peón" costarricense, la cual obstaculizaba el avance de la construcción del Ferrocarril, se decidió en febrero de 1873 introducir 650 trabajadores chinos: 250 fueron contratados en las haciendas cafetaleras para las labores de recolección y como empleados domésticos. El resto fue contratado en el Ferrocarril.

El precio de introducción que se había pagado por cada uno era de 400 pesos (£ 80). Se les garantizó una paga mensual de 4 pesos (16 chelines) más la alimentación y el vestido. Cada contrato fue firmado por un período de ocho años (49).

Estos cuatrocientos chinos, sumados a los 600 jamaquinos y 500 negros de las Islas del Cabo Verde que Guillermo Nanne, el Superintendente de la línea, había contratado en 1872, hacían una población laboral total de 1.500 personas.

Sin embargo, debe señalarse que estas cifras no son seguras, pues trabajadores aventureros británicos y canadienses, así como negros de Belice, eran contratados ilegalmente por Henry Keith incluso acudiendo a expediciones piratas como en el último caso (50). Estos trabajadores ocasionales eran contratados con salarios de un chelín diario y como en el caso de los chinos, eran afectados mortalmente por las condiciones sanitarias.

El 22 de abril de 1878, el Gobierno de Costa Rica introdujo un nuevo sistema para regular las labores de construcción de la línea férrea. El mismo consistía en organizar a los trabajadores bajo una disciplina estrictamente militar. Los trabajadores eran divididos en grupos de cien. Cada grupo se subdividía en cuadrillas de 25 hombres bajo la supervisión de un Capitán. A las cinco de la mañana los trabajadores eran levantados por el llamado de una campana; se pasaba lista y luego se servía un desayuno rápido compuesto de café caliente y una tajada de pan. A las seis de la mañana se comenzaba a trabajar. A las nueve de la mañana los trabajadores recibían un almuerzo compuesto de arroz, frijoles, pan y café. El trabajo se reasumía hasta las tres de la tarde cuando se servía la cena, compuesta de sopa, un poco de carne, frijoles o arroz y camote. A las seis de la tarde recibían un poco de sopa de verduras, café caliente, galletas o pan. Se acampaba por la noche para empezar la misma rutina al día siguiente.

El salario que recibía cada trabajador era de 4 chelines diarios por jornada de diez horas. En caso de que un trabajador fuera descubierto ocioso se le rebajaba parte del salario de aquel día. Si reincidía tres veces consecutivas era despedido.

Los capitanes de cuadrilla recibían sus órdenes de los Jefes de Sección, quienes a su vez las recibían del Superintendente de la línea o del Comandante en Jefe de las operaciones de construcción. Los capitanes de cuadrilla eran responsables por la atención de las jornadas de trabajo y por el cuidado de las herramientas. Estaban obligados a llevar un libro o diario de control, el cual era sometido para inspección, los viernes por la tarde al Jefe de Sección, quien lo comparaba con el suyo propio y si todo estaba en regla, los documentos eran transferidos al Cajero, quien sobre esa base elaborada las hojas de pago y luego las transmitía al Ingeniero Jefe, quien finalmente autorizaba los pagos. Este último se efectuaba los sábados por la tarde o los domingos por la mañana (51).

A principios de 1887, el Gobierno de Costa Rica autorizó a Minor Keith para la introducción de 2.000 chinos más, los cuales no llegaron al país en su totalidad. A mediados de ese mismo año, 762 italianos procedentes de la región del Piamonte ingresaban al país. Posteriormente, 738 italianos más harían un total de 1.500. Estos trabajadores entraron en una aguda disputa con Keith y el Gobierno de Costa Rica, debido a que demandaban un mejor salario y mejores condiciones laborales. Mil italianos se declararon en huelga en 1888, dándole a su acción las características del preludio a la gigantesca acción laboral contra la Compañía Bananera en 1934. "La huelga de los italianos", como la llama Stewart (52), pasó a ser la primera manifestación de fuerza de la clase trabajadora en la Historia de Costa Rica.

El colapso del intento llevado a cabo por Ferdinand De Lesseps en Panamá, facilitó a Keith la adquisición de 1.000 trabajadores más de diferentes nacionalidades. Para principios de 1889, Minor Keith contaba con cerca de 4.200 hombres, el 40% de los cuales estaba concentrado en la conclusión de la Sección La Junta - Cartago.

Una vez concluido el Ferrocarril, algunos de esos trabajadores continuaron trabajando con la *Costa Rica Railway Company* en las labores de mantenimiento y reconstrucción, pero el grueso de ellos debe haber sido absorbido por las plantaciones bananeras que Minor Keith tenía en plena producción desde 1879.

III. El ferrocarril como empresa productora de servicios (1892—1905)

A. El transporte de pasajeros

El Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica fue concebido para agilizar las exportaciones de café y banano. El tipo de pasajero que hacía uso de los servicios del Ferrocarril, era el trabajador que laboraba en las fincas cafetaleras o en las plantaciones bananeras.

Cuando la línea del ferrocarril fue transferida a manos de la *Costa Rica Railway Company*, el 1 de julio de 1891, ésta última recibió un total de 37 carros especialmente destinados para el transporte de pasajeros. De dicha cantidad el 75% eran de fabricación británica y el 25% restante eran de fabricación norteamericana. Un porcentaje aproximado se obtiene al referirnos a los carros de Primera y Segunda Clase (Véase la Tabla No.2).

Lo que resulta particularmente interesante es el hecho de que entre un 20% y un 25% de los carros para pasajeros eran carros combinados. Esto significa que tales carros transportaban no sólo personas sino también el correo, bultos y equipaje.

Entre 1895 y 1904, la mayor parte de los carros usados para el transporte de Segunda Clase fueron convertidos en carros combinados; al extremo de que en 1904 el 75% de los carros de Segunda Clase eran "combinados".

Un fenómeno parecido se producía cuando los carros de Primera Clase eran convertidos en carros de Segunda Clase, o cuando los de Primera eran "combinados" a fin de ponerlos al servicio para el transporte de ambas clases. Esto explica el que el tráfico de Primera clase permaneciera estacionario casi desde los inicios mismos de las operaciones bajo administración británica en 1891. Pues aunque la Tabla No.2 nos indique una ligera diferencia a favor de los carros bajo esa clase, es obvio que un incremento anual del 13.78% en los ingresos por transporte de pasajeros de Segunda Clase, entre 1891 y 1897, debe haber motivado a la Compañía para convertir cuantos carros de Primera Clase pudiera en carros "combinados" para el transporte de ambas clases de pasajeros (53).

Con toda esta serie de "combinaciones" pensadas no sólo para servir al transporte de trabajadores sino también para reforzar el transporte de mercancías, el viajar en Segunda Clase debe haber sido considerablemente incómodo.

Los efectos de la Reforma Monetaria introducida en 1896, con la cual se establecía el Patrón

Oro en Costa Rica, se registran en la Tabla No.3, cuando en números absolutos el total de pasajeros transportados empezó a decaer después de 1899. Sin embargo, el promedio diario de pasajeros transportados manifiesta cierta constancia, ya que a pesar de que el peón cafetalero sufriera una reducción en sus ingresos, no existía otro medio más rápido, barato y efectivo para trasladarse a la Hacienda Cafetalera. Lo mismo le debe haber sucedido al trabajador bananero (54).

A fin de contrarrestar los efectos de la Reforma Monetaria sobre sus ingresos por pasajero, la Compañía retiró de circulación los "tiquetes de una milla". La decisión, tomada en la segunda parte de 1899, sólo podría haber afectado al trabajador más pobre, quien hacía uso con frecuencia de tales tiquetes y quien también era objeto de la especulación que se realizaba con estos últimos (55). La Compañía tenía claro que dicha especulación le representaba pérdidas considerables y al uniformar las ventas de los tiquetes a partir de 1900, la medida surtió efectos positivos. Es más, el millaje promedio recorrido por pasajero creció, aunque la cantidad de los pasajeros/milla decreció después de 1900 (véase la Tabla No.4).

De cualquier forma, la Tabla No.3 sigue diciendo que un ingreso promedio del 16% sería el máximo que la Compañía recibiría por transportar a los trabajadores hacia los lugares donde se encontraban empleados.

B. El transporte de mercancías

Es bien sabido que en la Historia de Costa Rica, el objetivo principal del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica iba a ser el transporte de mercancías; principalmente café y bananos.

En la Tabla No.5 hemos registrado el Material Rodante con que contaba el Ferrocarril para la realización de tales operaciones. Ahora bien, si comparamos los totales de la Tabla No.2 con aquellos de la Tabla No.5, notaremos que la proporción a favor de los carros para el transporte de mercancías es notablemente mayor que la correspondiente para el transporte de pasajeros. Habiendo iniciado las labores bajo administración británica en 1891 con una proporción de 6 a 1, la Compañía alcanzó una proporción de 10 a 1 en vísperas a que las instalaciones fueron alquiladas a la *Northern Railway Company* en 1905.

Aproximadamente, un 80% de los vagones cerrados era de fabricación inglesa; sobre todo, los de mayor tonelaje. Esto es, vagones de 12 y 20

TABLA No. 2

MATERIAL RODANTE DE LA *COSTA RICA RAILWAY COMPANY*
PARA LOS AÑOS 1891-1904

AÑOS	Locomotoras	Carros de Ia. clase (a) Ingl.	N. AM.	Total	Carros de IIa. Clase (a) Ingl.	N. AM.	Total	Combinaciones (b)	Total
1891	17			16			13	8	37
1892	20			15			13	8	36
1893	23			14			14	8	36
1894	22			13			15	8	36
1895	22			14			15	7	36
1896	23			17			17	6	40
1897	23			17			17	6	40
1898	22	13	4	17	10	3	13	6	36
1899	22	13	4	17	10	3	13	8	38
1900	25	13	4	17	15	0	15	8	40
1901	27	13	4	17	15	0	15	8	40
1902	29	13	3	16	15	0	15	5	36
1903	29	13	3	16	15	0	15	5	36
1904	29	13	3	16	1	0	15	10	41

NOTA: Entre 1892 y 1895 las cuentas fueron arregladas por Año Fiscal. A fin de convertir el Año Fiscal en Año Civil, nosotros hemos seguido el procedimiento arbitrario de asignar el 40% del Año Fiscal a la primera parte del Año Civil y el 60% a la segunda parte. Por esta razón las cantidades dadas para los años 1892-1895 en todas las tablas que siguen deben ser manejadas con un cuidado particular. El mismo procedimiento fue usado por Coastworth en su libro sobre Méjico publicado en 1975. (COASTWORTH, John. *Crecimiento contra Desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*. (México: Sep-Setentas. Nos. 271-272. 1976). Vol. I. p. 109.

- (a) Entre 1891 y 1897 no hay información que indique la nacionalidad de la fabricación, pero el patrón dado a partir de 1898 debe haber sido el mismo para los años anteriores.
 (b) *Combinaciones* significa aquellos carros usados para transportar no sólo pasajeros sino también el correo, bultos, equipaje y carros convertidos en puestos móviles de pago a los trabajadores.
 (c) Sin incluir locomotoras.

FUENTES: The Costa Rica Railway Company Ltd. *Report and Accounts*. (London: de 1892 a 1904).

toneladas de capacidad. Los vagones con una capacidad de 8 toneladas eran de fabricación norteamericana y, entre 1899 y 1901, fueron reemplazados en su totalidad por 80 nuevos vagones importados de Gran Bretaña (56).

Como se desprende de la Tabla No.5, el grueso del material rodante destinado para el transporte de mercancías está compuesto por los mencionados vagones los cuales, debido a lo perecedero del producto, deben haber sido usados fundamentalmente para el transporte de bananos.

El resto del material rodante para el transporte de mercancías, lo integraban las vagones para ganado, los vagones abiertos para el transporte de combustible, los vagones—plataforma para el transporte de pieles y sacos de café y finalmente los vagones—freno según el sistema de contención, típico de los ferrocarriles construidos durante la Era Victoriana.

Un detalle sobre el que debemos llamar la atención es el que nos registra la Tabla No.5, cuando a partir de 1900 la cantidad de vagones

TABLA No. 3

PASAJEROS TRANSPORTADOS E INGRESOS RECIBIDOS POR LA
COSTA RICA RAILWAY COMPANY ENTRE LOS AÑOS 1892-1904

AÑOS	1 Millas recorridas	2 Total ingresos brutos en £	3 No. de pasajeros transportados	4 Promedio de pasajeros transportados por día	5 Ingresos por pasajeros transportados (en £)	Columna 5 como porcentaje de la columna 2
1892		107,669	263,841	723	18,169	17
1893	385,584	194,559	470,720	1,290	31,854	16
1894	372,633	215,309	507,392	1,389	34,488	16
1895	328,263	170,145	472,468	1,294	32,035	19
1896	353,337	238,010	574,722	1,570	38,655	16
1897	297,436	263,140	629,290	1,724	40,571	15
1898	280,848	232,234	601,197	1,647	29,746	13
1899	288,611	288,194	575,606	1,577	34,117	12
1900	291,248	259,136	529,360	1,450	43,906	17
1901	287,078	260,896	457,987	1,255	41,264	16
1902	276,041	243,140	394,727	1,081	38,117	16
1903	251,416	228,823	375,858	1,030	36,763	16
1904	265,163	229,103	407,441	1,116	42,684	19

NOTA No. 1: Todos los valores son expresados en Libras Esterlinas con una equivalencia promedio de \$ 11 (moneda costarricense) por cada £.

NOTA No. 2: Hemos eliminado todos los números fraccionados.

FUENTES: Las mismas de la tabla No. 2.

que hemos clasificado como "Otros" se incrementa notablemente. Dicho incremento responde a que los "vagonos cerrados" de fabricación norteamericana, que empezaron a ser sacados de servicio por el reemplazo que mencionamos atrás, fueron reacondicionados para servir como "carros-campanamento" a los trabajadores que cumplían con las tareas de reparación a lo largo de la línea.

1. El tráfico de las Exportaciones

En la Tabla No.6, hemos registrado el volumen de la exportación total de café, bananos y cueros hecha por Costa Rica durante el período, comparándolo con el volumen de los mismos productos que fuera transportado por la *Costa Rica Railway Company*.

Puede notarse la importancia que en números absolutos y en números relativos tuvo el Ferrocarril para el Sector Exportador de Costa Rica.

Durante el período, mientras que la Tasa Promedio de Crecimiento Anual de las Exportaciones Totales de café fue de un 10% el café

exportado por la Compañía, nos arroja una tasa de crecimiento de apenas el 11%. Con el banano sucedía algo parecido; pues para ambos rubros la tasa de crecimiento se aproximaba al 11% anual. En el caso de los cueros y las pieles, las tasas de crecimiento reproducen los porcentajes correspondientes al café (*).

Resulta evidente entonces, el énfasis puesto sobre las exportaciones de banano, café, cueros y pieles y productos menores como caucho, concha-perla y algunas plantas medicinales. En este orden, no podemos decir que el servicio prestado por el Ferrocarril haya colaborado en agilizar la diversificación del Sector Exportador. Es más, como veremos después, la dependencia de la Compañía respecto al progreso en la apertura de nuevas tierras para la producción de café y bananos fundamentalmente, profundizó dicha unilateralidad.

(*) Las Tasas de Crecimiento se calcularon según

$$r = \sqrt[n]{\text{Log. a-1}}$$

TABLA No. 4

INGRESOS POR PASAJERO TRANSPORTADO POR *LA COSTA RICA*
RAILWAY CO. DURANTE LOS AÑOS
 1892-1904 (EN £) (a)

AÑOS	Pasajeros Milla (b)	Millaje promedio por pasajero	Ingreso promedio por pasajero transportado	Ingreso promedio por pasajero-milla
1892	--	--	--	--
1893	5,388,039	10.96	0.1. 1.	1. 2.
1894	5,697,613	11.39	0.1. 2.	1. 2.
1895	5,334,524	11.20	0.1. 2.	0. 1.
1896	6,493,173	11.30	0.1. 2.	0. 1.
1897	6,837,499	10.90	0.1. 2.	1.36.
1898	6,282,000	10.50	0.1. 0.	1.14.
1899	7,215,423	12.54	0.1. 2.	1.14.
1900	7,481,331	14.13	0.1. 8.	1.41.
1901	6,679,744	14.59	0.1.10.	1.48.
1902	6,043,286	15.31	0.1.11.	1.51.
1903	5,822,626	15.49	0.2. 0.	1.52.
1904	6,760,257	16.59	0.2. 1.	1.52.

(a) Véase la Tabla No. 3 para indicaciones.

(b) Esta columna es el resultado de haber multiplicado cada valor dado en la columna No. 4 (Tabla No. 3) por la Columna No. 3 de esta tabla.

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2.

TABLA No. 5

VAGONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS DE LA
COSTA RICA RAILWAY COMPANY 1891-1904

AÑOS	Vagones cubiertos	Vagones para ganado	Vagones abiertos	Vagones planos	Vagones de freno	Otros (a)	Total
1891	67	13	9	46	4	— (b)	139
1892	142	22	16	68	6	—	258
1893	185	24	20	49	8	—	288
1894	156	25	16	46	8	—	291
1895	267	34	18	32	13	—	399
1896	204	24	15	45	11	1	300
1897	204	24	15	44	11	3	301
1898	222	24	15	53	10	3	327
1899	249	20	15	48	10	3	345
1900	252	28	15	42	11	16	364
1901	325	25	15	48	10	15	438
1902	319	25	13	50	12	14	433
1903	314	18	13	57	17	18	437
1904	307	18	13	54	17	25	434

(a) Incluye carros de campeonato, grúa y carros para el agua.

(b) No nos fue posible encontrar la información respectiva para los años 1891 y la primera parte de 1895.

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2.

TABLA No. 6
TOTAL DE EXPORTACIONES NACIONALES DE CAFE, BANANO Y CUEROS COMPARADO CON EL
TONELAJE DE LOS MISMOS TRANSPORTADO POR LA *COSTA RICA RAILWAY COMPANY*
(1892-1904)

AÑOS	1 total de café exportado (a)	2 Tonelaje transportado por la C.R.R.C.	3 % de 2 sobre 1	4 Total de banano Exportado (b)	5 Tonelaje Transportado por la C.R.C.R.	6 % de 5 sobre 4	7 Total de cueros exportados (a)	8 Tonelaje transportado por la C.R.R.C.	9 % de 8 sobre 7
1892	10,789,036	6,056,000	56	1,178,812	943,049	80	255,433	116,000	45
1893	11,442,041	7,504,000	65	1,278,647	1,061,277	83	287,051	177,000	62
1894	10,776,763	9,057,000	84	1,374,986	1,209,987	88	255,599	155,000	65
1895	11,089,523	5,825,000	52	1,585,817	1,458,951	92	277,391	167,000	60
1896	11,715,801	10,106,000	86	1,692,102	1,570,059	93	250,327	207,000	83
1897	13,871,363	12,559,000	91	1,932,012	1,847,960	96	281,504	239,000	85
1898	19,486,125	18,454,000	95	2,331,036	2,320,675	99	312,436	285,000	91
1899	15,366,671	13,232,000	86	2,962,771	2,938,660	99	361,782	179,000	49
1900	16,100,905	12,737,000	79	3,420,166	3,102,674	91	326,792	140,000	43
1901	16,574,025	16,182,000	98	3,870,146	3,589,108	93	338,577	268,000	79
1902	13,749,100	14,133,000	88	4,174,199	3,505,404	84	333,855	269,000	81
1903	17,332,613	12,550,000	72	5,139,063	2,562,391	50	316,658	257,000	81
1904	13,393,000	12,578,000	98	6,065,400	2,717,774	45	303,240	219,000	72

(a) En kilogramos.

(b) En racimos.

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2, más *Memorias de Hacienda y Comercio*. (San José, Costa Rica: 1898-1905) y República de Costa Rica. *Resúmenes Estadísticos*. Años 1883-1910. (San José: 1912). Estadísticas de Exportación.

Por otro lado, la uniformidad de las tasas de crecimiento nos indica la estrecha relación establecida entre la capacidad de transporte del Ferrocarril y la exportación real efectuada por el país. No podía haber sido de otra manera en cerradas condiciones de Monopolio.

La Tabla No.6 nos indica cierta estabilidad en la participación del Ferrocarril en el volumen de exportaciones anuales de café hecho por Costa Rica, particularmente entre 1892 y 1898. A partir de 1899, el deterioro de los precios del café en el mercado mundial introduce ciertas perturbaciones que la misma tabla nos registra. Los años 1902 y 1904 posiblemente presentan considerables subestimaciones, pero esto responde a que hemos realizado un ajuste de 2 millones de kilogramos en el primer caso y de un millón de kilogramos en el segundo caso debido a que estas cantidades habían sido computadas como Exportación cuando en realidad pertenecían al café de consumo doméstico; es decir, Tráfico Local.

Severos deslizamientos e inundaciones detuvieron el tráfico entre la Capital y el Puerto de Limón en los años de 1895 y 1902. Tales desastres provocaron en el último año, un desplazamiento de parte de la cosecha de café que iba a ser exportada por Puerto Limón, hacia el Puerto de Puntarenas,

haciendo uso de la vieja ruta a través de Panamá, con la única diferencia de que esta vez los vagones del Ferrocarril al Pacífico hacían sentir su presencia a la *Costa Rica Railway Company*.

Cuatro quintos del café que se exportaba a través del Puerto de Limón salía con la tarifa de "transporte directo" (through rate bill) que se había acordado entre la *Costa Rica Railway Company* y las líneas navieras que llevaban el café y el banano costarricense a los mercados europeos y norteamericano respectivamente (57). Dicho acuerdo, cuya azarosa historia se describe más adelante en este mismo ensayo, le generaba a la Compañía £ 3.15s. por cada tonelada de 2.240 libras que se exportara (58).

Respecto al banano, el proceso de auge y caída en el volumen de carga transportado por el Ferrocarril, tiene otras motivaciones. El mencionado volumen de carga manifiesta un ritmo de crecimiento estable entre 1892 y 1901. Durante todo este período, la Compañía había disfrutado del Monopolio en los servicios de exportación según Contratos de dudosa validez legal, como veremos, firmados con Minor Keith en 1886 y 1894.

En setiembre de 1902, Keith abrió una nueva línea entre Zent y el Puerto de Limón. La

Northern Railway Company, subsidiaria de la *United Fruit Company*, no sólo terminaría por absorber la totalidad del negocio de la exportación bananera, sino que también acabaría con el monopolio que la *Costa Rica Railway Company* ejercía sobre los muelles del Puerto de Limón (59).

Después de 1902, la Tabla No.6 es elocuente en el registro de los efectos de tal competencia. En 1905, la *Northern Railway* terminaba absorbiendo a la *Costa Rica Railway*.

2. El Tráfico Local

En la Tabla No.7 hemos registrado la composición del Tráfico Local. Desgraciadamente, aunque el Sistema de Paquetes Postales fue puesto al servicio público el 15 de diciembre de 1887, carecemos de datos al respecto para los años entre 1892 y 1899. Un decreto de noviembre de 1901, exonerando toda mercancía que ingresara a Costa Rica según el Sistema Postal y de acuerdo con el

empaque usado, parece haber tenido efectos importantes, tal y como lo indica la Tabla en cuestión, a partir de 1902 (60).

También carecemos de información para precisar la composición de la columna dos; sin embargo, es posible sostener que la mayor parte de la madera para construcción era usada en el levantamiento de nuevas estaciones del Ferrocarril, y en el mantenimiento de las viejas estaciones.

Así mismo, la información cualitativa de que disponemos nos indica que en esta columna también se incluían el carbón usado por las locomotoras del Ferrocarril, así como provisiones para abastecer las bodegas de la Compañía quien con ellas suplía a las cuadrillas de trabajadores permanentes, que mantenían en buenas condiciones a la línea principal (61).

La Compañía daba una seria importancia al Tráfico Local, en la medida en que la apertura de nuevos distritos cafetaleros significaba no sólo la contratación previa para el café de exportación (al

TABLA No. 7

TRAFICO LOCAL DE MERCANCIA TRANSPORTADO POR LA COSTA RICA RAILWAY COMPANY DURANTE LOS AÑOS 1892-1904

AÑOS	Bultos (a)	Madera y mercancía en general (a)	Ganado en pie (b)	Importaciones (a)
1892	—	12,108,000	1,224	11,270,000
1893	—	22,295,000	2,352	14,585,000
1894	—	34,993,000	3,694	18,047,000
1895	—	37,596,000	3,579	20,688,000
1896	—	34,558,000	6,430	23,145,000
1897	—	35,692,600	3,801	28,809,000
1898	—	38,857,000	3,458	20,192,000
1899	—	39,976,000	4,241	17,080,000
1900	575,000	50,409,000	4,509	20,807,000
1901	890,000	38,773,000	3,092	19,021,000
1902	1,259,000	39,853,000	2,475	17,957,000
1903	1,386,000	36,528,000	4,295	18,859,000
1904	1,420,000	43,542,000	4,025	16,476,000

(a) En kilogramos.

(b) Caballos y ganado vacuno por cabeza;

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2.

cual se sumaba a veces, en las Cuentas, como hemos visto, el café de consumo local) sino también en la medida en que la formación de grandes haciendas cafetaleras —particularmente al Este del Valle Central—, significaban la incorporación de grandes contingentes de trabajadores y por ende, de poder de compra para las mercancías que la Compañía transportaba. Lo mismo puede decirse en relación a la expansión de los bananales, pues la Compañía transportaba las naranjas, las patatas y los otros bienes de consumo utilizados por los peones bananeros.

La mayor parte del ganado que movilizaba la *Costa Rica Railway* era ganado importado de Alemania, Estados Unidos y Gran Bretaña para abastecer los hatos de crianza que se estaban desarrollando en las llanuras de Santa Clara; así como el ganado que se introducía por las fronteras con Nicaragua para el consumo local, el cual suplía también grandes cantidades de fertilizantes naturales que el Ferrocarril transportaba hacia las haciendas cafetaleras. Puede verse que a lo largo del período, la *Costa Rica Railway Co.* transportó unas 47.177 cabezas de ganado.

Finalmente, tal vez parezca extraño que hayamos introducido una Columna de Importaciones en la Tabla del Tráfico Local, pero esto es debido a que la mayor parte de aquellas entraban al país bajo consignación de los agentes locales que las trasladaban por Ferrocarril hacia las estaciones del interior. De esta forma, la Compañía nos heredó unos reportes en los que en las importaciones a veces se comprende el tráfico local y viceversa.

A partir del 17 de octubre de 1892, la tarifa de artículos importados que hacían uso del Ferrocarril fue de \$ 36.65 (en pesos corrientes) por cada 1.000 kilos; y de 84 centavos por cada pie cúbico. A lo largo de 1891, la tarifa había sido de \$ 33.78 y de 78 centavos, respectivamente (62).

El cliente más importante que tenía la Compañía, en lo que a importaciones se refiere, era el Gobierno de Costa Rica. Por lo general, el Gobierno importaba grandes cantidades de materiales para la construcción escolar, armamento y parque para el Ejército (63). La construcción del Ferrocarril al Pacífico, entre finales del siglo XIX y principios del XX, incrementó las importaciones de material rodante, rieles y otros que la *Costa Rica Railway* transportó. El año 1900 fue particularmente rico en ese sentido. Sin embargo, la contracción de las exportaciones de café y la caída del precio del artículo en el Mercado Mundial tuvieron un serio efecto depresivo sobre la capaci-

dad de importación del país, afectando no sólo la conclusión del Ferrocarril al Pacífico —la cual se pospuso hasta 1903 cuando se abrió el trecho de San José a San Mateo—, sino también obligando a la *Costa Rica Railway Co.* a importar, e introducir al interior los fertilizantes químicos libres de gravámenes (64).

Obviamente la *Costa Rica Railway Co.* al renovar sus instalaciones y su material rodante, hacía uso de sus propios recursos para importar gratuitamente.

C. Los servicios colaterales

La *Costa Rica Railway Co.*, además de los servicios prestados en el transporte de pasajeros y de carga, ofrecía una serie de servicios menores que le reportaban importantes cantidades de dinero.

Sobresalen el servicio de Telégrafos y de muelles en el Puerto de Limón. Aunque Costa Rica fue la primera nación centroamericana en establecer el servicio de Telégrafos en 1869, a partir de 1886 la participación de la *Costa Rica Railway Co.*, y de los proveedores de bananos vinculados con ella, fue fundamental en el incremento y mejoría del servicio (63).

Respecto a la explotación de los muelles en el Puerto de Limón, la Compañía disfrutaba de un monopolio establecido con el Contrato Soto—Keith de 1884 (66).

Dicho monopolio fue finalmente roto por la *Northern Railway Co.* Para 1894, la competencia le estaba dejando a la *Costa Rica Railway Co.* una pérdida de £ 30.000 mensuales (67).

La Compañía también alquilaba los vagones que servían a los ramales que comunicaban a las plantaciones bananeras y a las haciendas cafetaleras con la línea principal (68).

Cuando la Compañía inició labores bajo administración británica, no existía arreglo alguno con las líneas navieras que visitaban Puerto Limón. En la segunda parte de 1892 un arreglo de ese tipo fue establecido, para el transporte directo de las exportaciones de Costa Rica hacia los mercados europeo y norteamericano, sobre la base de pagos en oro contra la entrega de las mercancías. El mismo sistema no operaba con las Importaciones debido a problemas administrativos en las Aduanas y a lo inestable de la clientela. Sin embargo, en 1894 la Compañía invirtió £ 5.000 en la adquisición de bodegas, remolcadores y otras propiedades en el Puerto con la idea de expandir el servicio de

TABLA No. 8

INDICADORES OPERACIONALES DE LA *COSTA RICA RAILWAY COMPANY*
(1892-1904) (en £)

AÑOS	Millas abiertas	Ingresos brutos	Costos de trabajo	Razón de trabajo	Ingreso neto	Pago a las acciones preferenciales	Disponible	Dividendos ordinarios
1892	137	107,668	69,624	65%	38,044	39,300	-1,256	—
1893	137	153,632	103,774	68%	49,887	45,421	4,466	—
1894	137	211,750	137,502	65%	74,247	44,171	30,076	—
1895	137	214,883	144,900	68%	75,730	52,536	23,394	—
1896	137	238,010	136,711	57%	101,299	52,852	48,447	—
1897	137	244,539	107,545	44%	139,507	90,019	49,488	2%
1898	137	237,234	103,916	44%	133,318	92,376	40,942	2%
1899	137	228,195	111,759	49%	118,692	87,579	31,133	2%
1900	137	259,136	123,584	48%	136,519	88,098	48,421	2%
1901	137	260,896	129,855	50%	131,792	92,253	39,539	2%
1902	137	244,141	116,353	48%	128,197	94,830	33,367	1%
1903	137	228,823	118,454	52%	110,372	94,925	15,447	1%
1904	144	230,000	115,000	50%	115,000	95,000	20,000	—

FUENTES: "The Costa Rica Railway: Unsatisfactory past, gloomy future". *The South American Journal*. (London: July 25 th. 1903). G.L.P.C. Costa Rica: Vol. IV. f. 9. *Costa Rica Railway Company. Report of the Directors*. (London: 1892-1904). *Stock Exchange year Book*. (London: 1893-1912).

"descargo directo" (through landing) tanto en las Exportaciones como en las Importaciones (69).

Valga la pena mencionar, finalmente, el servicio que la Compañía brindaba en sus bodegas cuando negociaba con excesos de equipaje; o cuando utilizaba su equipo técnico (pile drivers) para mantener los muelles, la línea principal y sobre todo los ramales de la misma, en perfectas condiciones. El carro restaurante había sido convertido en 1893 en un carro de Primera Clase. La Compañía también prestaba servicios especiales en el manejo de las vías.

D. El rendimiento económico de la Empresa.

En la Tabla No.8, hemos reunido algunos indicadores económicos que nos permiten ver con claridad el grado de operatividad alcanzado por la Compañía a lo largo del período en estudio.

La Columna No.1 nos indica que en trece años la Compañía no expandió el millaje en operación en términos cualitativos. La expansión cuantitativa, ésto es la construcción de ramales para servir a las plantaciones de café y banano fue considerable pues para 1912 el millaje total era de 220 millas (70).

La mayor parte de los gastos en Capital fijo se concentraban en el mejoramiento a la ruta princi-

pal, el material rodante, los muelles y la estación de Limón. Los mejoramientos a la ruta principal consistían básicamente en la remoción de los desechos dejados por las inundaciones, pero sobre todo en la construcción de ramales de línea y apartaderos (sidings) para el abastecimiento de combustible a lo largo de la ruta principal. Por ejemplo, en 1897 se abrieron seis apartaderos distribuidos de la siguiente forma: El Yas, La Florida, Moín, Moín Hill, Curridabat y Turrialba.

En 1900 se abrieron: un ramal de línea sobre el Camino de Rivera, un apartadero en la Estación de Peralta y dos puentes nuevos, uno sobre el Río Bonilla y otro sobre el Río Virilla. En 1903, cuatro ramales nuevos fueron puestos en funcionamiento, conocidos como La América, La Heredia, La Indiana y Pacuare. Finalmente, en 1904, seis apartaderos más se construyeron en Río Hondo, Las Lomas, en la milla 58, Quebrada Honda, Siquirres y Curridabat.

Sin embargo, la Tabla No.9 nos dice que tales inversiones no eran realmente costosas pues se trataba esencialmente de reacondicionamientos en los cuales la fuerza de trabajo utilizada recibía pago fijo por una labor considerada parte de la actividad normal de la Compañía. De cualquier forma la construcción de estas vías de acceso fue vital en la incorporación de las tierras de los valles

TABLA No. 9

GASTOS CONTRA LA CUENTA DE CAPITAL DE LA
COSTA RICA RAILWAY COMPANY (1892-1904)
 (en £)

AÑOS	Material rodante y maquinaria	Mejoramiento a la ruta permanente	Estación y muelle de Limón	Nuevos edificios y mueblería	Tierra y otros	Total
1892	—	—	—	—	—	30,794
1896	5,752 (54%)	4 (0.03%)	4,647 (43%)	310 (3%)	—	10,713
1897	1,038 (5%)	780 (4%)	19,004 (89%)	526 (2%)	—	21,348
1898	4,637 (12%)	26 (0.06%)	33,141 (88%)	66 (0.17%)	—	37,870
1899	566 (3%)	2,427 (11%)	18,123 (80%)	1,443 (6%)	—	22,559
1900	6,228 (26%)	4,488 (18%)	12,954 (53%)	734 (3%)	—	24,404
1901	20,509 (58%)	5,900 (17%)	6,180 (18%)	2,623 (7%)	—	35,212
1902	17,342 (63%)	260 (0.1%)	4,754 (17%)	5,215 (19%)	—	27,571
1903	1,644 (6%)	6,468 (25%)	17,515 (68%)	46 (0.17%)	—	25,673
1904	2,536 (11%)	12,544 (54%)	6,610 (28%)	487 (2%)	2,252 (5%)	23,429

NOTA: Los porcentajes han sido redondeados al número más cercano.

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2.

de los Ríos Reventazón y Turrialba para la producción cafetalera, y de las llanuras de Santa Clara para la producción bananera y ganadera.

Cuando se trataba de inversiones en la importación de cierta tecnología, como en los casos del Material Rodante y del Muelle de Limón, la Compañía disponía de considerables partidas, tal y como lo indica la Tabla No.9.

En 1896, el Ferrocarril adquirió 20 nuevos vagones de carga y 6 carros para pasajeros. Entre 1901 y 1902, 60 vagones más para el transporte de bananos y dos nuevas locomotoras; incluyendo la modernización de los sistemas de frenos (71).

En Setiembre de 1896, el Gobierno de Costa Rica aprobaba los planes para la construcción de un nuevo muelle en Limón. El 24 de noviembre de ese año se firmaba el acuerdo para la importación de la maquinaria requerida. En 1897 la Compañía concentraba en Limón el 89% de sus Inversiones en Capital Fijo para ese año (72).

Las particulares condiciones geográficas del puerto hacían que la Compañía prestara especial interés a sus muelles durante los ocho años siguientes. En 1903, la construcción de otro muelle atraería de nuevo la atención de la Compañía provocando un nuevo conflicto con Keith por el monopolio de los servicios.

Respecto a las inversiones en edificios y mobiliario, la Compañía ponía su énfasis en el levanta-

miento de bodegas, galerones para los trabajadores y de estaciones. En este rubro de nuevo, la Compañía gastaba poco, no sólo por su fácil acceso a la fuerza de trabajo, sino también porque como veremos, la mayor parte de la madera usada procedía de las tierras propiedad de la Empresa.

Junto a las Tablas No.8 y No.9, tenemos la Tabla No.10 que nos expone en porcentajes lo que la Compañía gastaba en pago a la fuerza de trabajo. Sin distinguir el renglón de operaciones, puede notarse que en términos generales la Empresa invertía entre un 30% y un 80% de sus ingresos brutos en el pago de salarios.

Es decir, que las inversiones de corto plazo caracteriza el ritmo de actividad de la Compañía en el sentido de que el volumen de expansión es meramente reproductivo.

La Tabla No.10 nos indica —al igual que la Tabla No.9—, que el grueso de las inversiones de corto plazo se concentraban en la reproducción de los servicios más vinculados con el Sector Exportador.

Los muelles en el Puerto de Limón, el Tráfico y los recargos generales manifiestan un alto porcentaje en la intensidad de utilización de la fuerza de trabajo. En los dos primeros casos se trata básicamente de personal semi-especializado; pero en el último ejemplo se trata de personal ejecutivo. A este respecto es conveniente señalar que sólo la

Administración de la Compañía en Londres, absorbió un 40% anual de los pagos hechos en Recargos Generales por concepto de salarios.

En lo que se refiere a los primeros cuatro renglones de la Tabla No.10 es necesario señalar que en estos, la gravitación del personal especializado era mucho mayor. Desde 1891, la Compañía hizo todo lo posible por reducir sus costos de trabajo en esos renglones. La Sección de Reparaciones (Work-shops), la cual concentraba el mayor volumen de personal técnico, resultó particularmente afectada entre 1893 y 1896. Pero a partir de 1897 se tuvo más cuidado de esta Sección, sin que ello modificara la lentitud de su ritmo de crecimiento. El caso excepcional de 1894, cuando se adquirieron tres nuevas locomotoras, no debe confundirnos (73).

Una organización empresarial con estas características no podía haber rendido dividendos muy jugosos. Pero el pago de dividendos solamente, nos dice muy poco respecto a las capacidades reales de la Empresa.

La Tabla No.8 nos indica que en un término de trece años se fugaron al exterior, o fueron reinvertidos en la reproducción del sistema monocultor, unos \$17.251.344 (£1.568.304), incluyendo el pago de los intereses a las Acciones Preferenciales,

los dividendos de las Acciones Ordinarias, los salarios pagados a la Administración en Londres y la porción de la Deuda Externa que se pudo pagar entre 1888 y 1901, la cual se había adquirido para financiar la construcción y conclusión del Ferrocarril.

El Ferrocarril no fue construido para pagarle grandes beneficios al pequeño accionista británico o costarricense. Mucho menos para beneficio del pequeño empresario agrícola de Costa Rica. Tratándose de una Empresa que había surgido como respuesta a la Deuda Externa de Costa Rica y con el afán de satisfacer las necesidades del Sector Exportador, era obvio que quienes saldrían beneficiados con su existencia serían aquellos que poseían la Deuda Externa y controlaban el Sector Exportador. De aquí la necesidad de mantener la Compañía en un constante estado de sobrecapitalización.

IV. EL FERROCARRIL Y SUS EMPRESARIOS

De los tres aspectos que estudiaremos en esta sección sólo el primero fue debidamente reglamentado por el Contrato Soto-Keith del 21 de abril de 1884.

TABLA No. 10

GASTOS DE TRABAJO CONTRA LA CUENTA DE INGRESOS DE LA
COSTA RICA RAILWAY COMPANY (1892-1904)
(En porcentajes)

ITEM	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Ruta permanente y reparaciones	50	53	58	62	51	56	51	44	48	50	49	49	53
Locomotoras	77	86	91	45	45	31	42	47	45	48	45	47	45
Talleres	59	51	38	36	31	38	50	54	68	61	65	71	72
Reparaciones al material rodante	55	57	56	56	54	59	45	30	28	19	51	55	52
Muelle de Limón	—	—	—	33	68	71	79	82	79	90	88	85	86
Tráfico	75	58	56	65	69	65	85	85	88	88	84	84	85
Recargos generales	59	60	59	59	55	78	74	86	90	85	81	82	80

NOTA 1: Los ajustes al valor cambiario ya han sido aplicados.

NOTA 2: Los porcentajes han sido redondeados al número más cercano.

NOTA 3: Para mayor seguridad hemos considerado como equivalentes los términos de salarios, jornales y trabajos. Sólo los ítems clasificados bajo esos términos en los reportes de la compañía, fueron tomados en cuenta para los cálculos hechos aquí.

FUENTES: Las mismas de la Tabla No. 2.

Durante 20 años la Compañía del Ferrocarril iba a recibir para su explotación una concesión de 800.000 acres de las mejores tierras de Costa Rica; ya fuera a lo largo de la línea o en cualquier otra parte del territorio nacional. En esta concesión leonina tiene origen la actual organización de la propiedad imperialista en Costa Rica (74).

En lo que respecta al Contrato Bananero de 1886, éste no tuvo nada que ver con el Contrato mencionado pero se deriva de los enormes poderes otorgados a Keith en el mismo.

Algo parecido podría decirse del Contrato Bananero de 1894 y del Acuerdo sobre el Contrato de Construcción de abril de 1895. Lo importante de todos estos Acuerdos y Contratos es que permiten caracterizar al tipo de empresario con el que tuvo que negociar Costa Rica para justificar la existencia de su ferrocarril.

A. La concesión de los 800.000 acres.

La Costa Rica Railway Co. reconoció desde un principio su ineptitud para administrar semejante propiedad (aproximadamente el 8% del territorio costarricense). A tal efecto se negoció un arreglo con la *River Plate Trust, Loan and Agency Co.* de Londres por el cual la Compañía del Ferrocarril conservaría 266.000 acres y concedería el resto a la *River Plate* a fin de que ésta fomentara la inmigración de colonos españoles e italianos quienes ocuparían dichas tierras (75). Inicialmente el administrador de la *River Plate* denunció para sí mismo 187.000 acres.

La *River Plate* editó un panfleto con el objetivo mencionado. En el mismo se prometía una concesión no menor de 7 hectáreas por familia; además, la preparación del terreno, una casa, un par de bueyes con su respectiva carreta, dos mulas y herramientas agrícolas.

Se esperaba que el colono interesado pudiera pagar su asignación en un lapso no mayor de seis años (76).

Para octubre de 1891, las tierras bajo administración de la *River Plate* se encontraban en la siguiente situación: 27.500 acres debidamente titulados en la región de Turrialba; 23.000 acres de tierras exploradas y en vías de titular entre Río Jiménez y Toro Amarillo; 126.762 acres en la misma condición distribuidos en San Ramón, el valle del Río Reventazón y la Provincia de Guanacaste.

Del primer grupo de tierras, ya se habían preparado 70 acres para la siembra de plátanos y

190 acres para la siembra de patatas. Un aserradero trabajaba todo el día fabricando durmientes, casas y cajas para el transporte de las patatas al mercado norteamericano (77). Un camino de 12 millas de longitud y 75 pies de ancho se había abierto entre la estación del Ferrocarril en Río Jiménez y el bloque de tierras en cuestión (78).

En noviembre de 1892, *La River Plate* reportaba que las siembras de patatas no daban indicio alguno de éxito. Sembradas entre los 3.000 y 5.000 pies de altura sobre el nivel del mar, las patatas resultantes eran de menor calidad que aquellas obtenidas en las faldas del Volcán Irazú, en la Provincia de Cartago.

Los otros bloques explorados que se encontraban a lo largo de la línea del Ferrocarril, particularmente en el sector sur del valle del Río Reventazón, eran considerados por la *River Plate* como de excelente calidad, pero la carencia de comunicaciones y la lentitud del Gobierno en la emisión de los títulos no recomendaban la atracción de colonos.

Esos mismos problemas hicieron que la concesión hecha a la *River Plate* fuera reducida a la mitad en 1893. El 3 de julio de ese mismo año se habían registrado 112.022 acres; y la medición de 230.031 acres adicionales hacían un total de 342.053 acres bajo administración de la *River Plate* (79).

Solamente en el valle del Río Tuis se habían logrado vender 2.265 acres a un precio de 20s. el acre y 400 acres a 25s. el acre. En Guanacaste se vendían 1.730 acres a 10s. el acre y otros 1.730 acres a 15s. el acre (80). La falta de comunicaciones seguía siendo un serio problema para atraer compradores de los 383.314 acres que la *River Plate* ya tenía explorados en 1895 (81) (*).

En un esfuerzo por superar esa deficiencia los caficultores del valle del Río Tuis lograron reunir 14.000 pesos en 1896, y construir un camino que los pondría en contacto con la estación del Ferrocarril en Turrialba (82).

Para 1897, la *River Plate* negociaba con Mr. C. Beal de Portland, Oregón, representante de la *Costa Rica Coffee Land and Improvement Association* una venta de 14.000 acres en la región de Turrialba. En las faldas del volcán del mismo nombre, 1.500 acres ya habían sido preparados ese

(*) "s" significa chelines y "d" peniques, así por ejemplo: £10.65s 8d. se lee diez libras esterlinas con sesenta y cinco chelines y ocho peniques. En el Siglo XIX la equivalencia era: 12 d: 15 y 20s: £ 1.

año, para que 17 familias norteamericanas se establecieran y se dedicaran a la producción de café (83).

En 1898, la *River Plate* negoció también con la *Tropical Land Culture and Investment Co.* la venta de las tierras a orillas del Río Reventazón, las cuales se pensaban poner a producir cacao y hule. Ese mismo año, un contrato con la *Abangares Mining Syndicate* se acordaba para la explotación minera de 2.000 acres a cambio de £ 30.000 en acciones liberadas del capital de la compañía que se formara al efecto. La empresa fracasó (84).

Para 1899, la *Costa Rica Coffee Land* tenía serias dificultades para interesar al público norteamericano en sus propiedades. Los disturbios políticos de febrero hicieron aún más difícil dicha promoción. A pesar de todo, la *River Plate* todavía logró interesar a la *Costa Rica Lumber Export* en las ricas tierras de Guanacaste para la extracción de maderas y la comercialización del hule, el cual era extraído ilegalmente por los nicaragüenses (85).

En 1899, la *River Plate* registra una venta de 5.917 acres a un precio de £ 1.1s.1d. por acre; principalmente ubicados en los valles de los Ríos Turrialba, Reventazón y San Carlos. Para 1903, año en que el Contrato con la *Costa Rica Railway Co.* y con el Gobierno de Costa Rica concluía, la *River Plate* comunica que sólo pudo vender 4.195 acres, pues para entonces le habían sido devueltos 1.722 acres (86).

Es necesario indicar, finalmente, que a partir de 1899 el principal comprador de la *River Plate* había sido la *United Fruit Co.* (87).

B. Los Contratos Bananeros

La Historia de los Contratos Bananeros y del Acuerdo sobre el Contrato de Construcción, es la Historia de las relaciones empresariales establecidas entre Minor Cooper Keith y la Primera Junta Directiva de la *Costa Rica Railway Co.*

La Compañía fue registrada el 22 de abril de 1886. El 19 de mayo de ese mismo año Keith firmaba con la *Atlas Steamship Co.* y con *Phipps and Co.* un Contrato mediante el cual estas dos organizaciones iban a monopolizar el transporte de los bananos producidos por Keith desde Puerto Limón hasta Nueva York en el primer caso; y desde Puerto Limón hasta Nueva Orleans en el segundo caso.

Ambas líneas navieras, habían tenido contactos con Keith desde la época en que éste trabajaba bajo licencia para el Gobierno de Costa Rica; y

ambas líneas navieras eran propiedad de dos de los más poderosos miembros de la primera Junta Directiva de la *Costa Rica Railway Co.*: Sir Arthur B. Forwood y J.M. Phipps.

A través de la casa *Leech, Harrison and Forwood*, Sir Arthur poseía el 50% de las acciones de la *Atlas Steamship Co.*, y por ello recibiría el 5% de las ganancias que la misma obtuviera del Contrato Bananero firmado con Keith.

Cuando en 1891, la *Costa Rica Railway Co.* se hacía cargo del Ferrocarril, la Primera Junta Directiva no tendría ninguna dificultad en hacer suyo el mencionado Contrato Bananero (*). Es más, el mismo sería complementado en dos ocasiones posteriormente. Primero, mediante el establecimiento en 1892 del sistema para descargo directo y luego en junio de 1894, mediante la concesión a la *Atlas Steamship Co.* del monopolio absoluto para el transporte de los bananos producidos por Keith. Phipps se había retirado de la Junta Directiva en 1892, dejando a Forwood totalmente dueño del negocio bananero.

La *Prince Line* de Newcastle trató de obtener las mismas prerrogativas en 1894 dentro del esquema de descargo directo, pero se rechazó su solicitud sobre la base de que la recolección de £ 4 por tonelada de flete en Europa era una gran responsabilidad para los agentes de la *Costa Rica Railway Co.* La *Prince Line* redujo entonces sus tarifas pero lo mismo hicieron las otras líneas navieras. Finalmente la *Prince Line* decidió retirar sus vapores y las tarifas volvieron a subir.

Las líneas navieras comprendidas en el esquema mencionado pagaban sólo 6 chelines por tonelada

(*) Las líneas navieras integrantes del monopolio pagarían a la *Costa Rica Railway Co.* una determinada cantidad por tonelada de flete transportada. El mismo 1 de julio de 1891, fecha en que la Compañía se hacía cargo de la línea del ferrocarril, se desataba una disputa entre los integrantes del Monopolio y la Junta Directiva de la Compañía respecto a la equivalencia monetaria en que se harían dichos pagos.

El Monopolio sostenía que sólo aceptaría pagos a una equivalencia de \$ 7.70 en papel moneda costarricense por libra esterlina.

La Junta Directiva sostenía que sólo aceptaría pagos a una equivalencia de \$ 5.45 en oro costarricense por libra esterlina.

El asunto se resolvió a favor de la última tarifa el 20 de octubre de 1893. Una cantidad compensatoria de £ 22.000 se le giró a la Compañía en consideración a que desde 1891 el Monopolio estuvo pagando con un papel moneda costarricense que durante ese período estuvo cayendo a una tasa de depreciación del 50%. (C.R.R.C. *Report of the Committee of Investigation*. London: 1895. Annexed Letter of June 2nd. 1891) p.21).

menos el flete ferroviario. Cuando la *Prince Line* estaba compitiendo contra los miembros del Monopolio, el tráfico y el comercio mejoraron notablemente. Sin embargo, el Monopolio establecido seguía considerándose beneficioso para la Compañía del Ferrocarril; a pesar de que junto a la *Prince Line*, otras líneas navieras pagaban los mismos 6 chelines más el flete ferroviario (88).

Los defensores del Contrato Bananero aseguran que debido a las vinculaciones de Keith con los compradores del banano en Nueva York y Nueva Orleans, era muy conveniente garantizarse el transporte y la comercialización del producto en manos de un solo individuo o entidad (89).

El 1 de enero de 1894, un nuevo Contrato Bananero fue puesto en ejecución. Con el viejo Contrato Bananero de 1886, la *Costa Rica Railway Co.* se suponía que iba a recibir 25 centavos por racimo de bananos transportado hasta el Puerto de Limón, sin importar la distancia por recorrer y dependiendo de las cantidades. Sin embargo, Keith en 1895 estaba pagándole a la Compañía poco menos de 17 centavos por racimo.

Con el nuevo Contrato Bananero, la *Costa Rica Railway Co.* establecería tres tarifas promedio dependiendo de la distancia: 11 centavos para el sector entre Limón y Matina, en el cual la Compañía contaba con el 6% del transporte no competitivo de banano; 13 centavos para el sector entre Matina y La Junta, en el que la Compañía controlaba el 24% del transporte; y 15 centavos para el sector entre La Junta y Guápiles del que la Compañía controlaba el 25% del transporte bananero (90).

Pero el beneficiario principal del nuevo Contrato Bananero seguía siendo Minor Keith: ahora a través de la *Tropical Trading and Transport Company*. Dicha Compañía no permitiría que ninguno otro de los plantadores bananeros fuera del sistema de tres sectores ya mencionado, hiciera uso de la línea sin pagar 21 centavos por racimo exportado. Pero en la práctica, el sistema de tres tarifas no operaba, pues Keith cobraba una tarifa uniforme de 21 centavos de la cual sólo asignaba 10 centavos a la Compañía del Ferrocarril. Esta situación le había acarreado a la última una actitud agudamente hostil por parte de los plantadores menos afortunados; es decir, aquellos ubicados fuera del primer sector (91). Además, una pérdida anual de unos \$ 60.000 oro (92).

Las tarifas en cuestión iban a ser aplicadas particularmente a los bananos de primera clase; esto es, racimos de ocho o más maños. Por los

bananos de segunda clase la Compañía recibiría solamente media tarifa. Dentro del viejo Contrato, la Compañía transportaba estrictamente un sexto de la producción total de bananos de segunda clase. En el nuevo Contrato esta salvedad no se hacía. Es más, mientras que Keith le pagaría media tarifa a la Compañía por el transporte de bananos de segunda; el resto de los plantadores pagaría tarifa completa tanto para bananos de primera como de segunda clase (93).

Por otra parte, la Compañía del Ferrocarril estaba obligada a detener sus trenes en cualquier trecho de la línea comprendido en el perímetro de los tres sectores. A pesar de que la Cláusula 15 del nuevo Contrato autorizaba a la Compañía para negociar con quien quisiera, esto debería hacerse dentro de los términos establecidos por dicho Contrato; es decir, sin perjudicar a la *Tropical Trading and Transport Co.* Adicionalmente, la Cláusula 6 del mismo Contrato obligaba a la Compañía a ceder derechos permanentes y obligatorios de amarra, en los muelles de su propiedad en Limón, a los vapores de la *Tropical Trading Co.* Mejores condiciones no podían negociarse con nadie más, pues la capacidad de los citados muelles era muy limitada y eso dejaba a la *Tropical Trading* como la única beneficiaria posible (94).

El viejo Contrato Bananero fue simplemente heredado a la *Costa Rica Railway Co.* Pero el nuevo Contrato Bananero provocó una violenta reacción no sólo al interior de la Junta Directiva —la cual terminó por ser removida y reemplazada por una nueva en Diciembre de 1895—, sino también por parte del Gobierno de Costa Rica, en un frustrado afán por proteger a los pequeños y medianos plantadores. De cualquier forma, antes de retirarse, la vieja Junta Directiva logró aprobar el nuevo Contrato Bananero. Veamos cómo.

Tres de los miembros de la Junta Directiva habían renunciado: Mr. George Russell, el Coronel Oldham y Mr. Smithers; todos objetaban algo en particular al nuevo Contrato Bananero. La Junta Directiva tradicionalmente estaba compuesta de siete miembros y ahora tenía que llenar tres vacantes. En aquel momento, cinco de las seis compañías británicas con más dinero invertido en la *Costa Rica Railway Co.* sugirieron que sus representantes deberían cubrir esas vacantes. Previendo un paso así, la Junta Directiva sorpresivamente redujo el número de miembros de siete a cinco y cubrió dos de las vacantes en disputa con simpatizantes del nuevo Contrato Bananero: Mr. Bruce Gardyne y Mr. W. Le Lacheur. La tercera

vacante no fue cubierta, y para evitar hacerlo la Junta Directiva se acogió a una práctica que no puede haber sido accidental.

Nadie podía ser propuesto como Director a menos que la noticia de tal proposición no fuera hecha a la Junta Directiva en un término no menor de 4 días y no mayor de un mes antes de la siguiente Asamblea General de Accionistas. El *International Investment Trust* propuso el nombre de su Secretario, el señor Rathbone. La Junta Directiva emitió inmediatamente el Reporte Anual y convocó a la Asamblea General de Accionistas exactamente 13 días después de la propuesta, dejando al señor Rathbone inhábil para la elección por un día de diferencia. Finalmente, la Junta Directiva nombró al señor Van Raalte, quien era un incondicional del nuevo Contrato Bananero (95).

C. El Acuerdo sobre el Contrato de Construcción

Cuando en junio de 1891, la Compañía se hizo cargo de la línea del Ferrocarril, la Junta Directiva de la misma era consciente de que Keith se estaba quedando sin dinero. La línea fue transferida inconclusa y con el material rodante en pésimas condiciones.

El 23 de junio de 1892, Keith dirigió una carta a la Junta Directiva en la cual reclamaba £ 58.279.17s.8d. por los trabajos extras y los gastos adicionales realizados en la línea mientras fue el Contratista de la Compañía, entre abril de 1886 y junio de 1891.

La carta de Keith fue remitida a un Comité que proponía el 29 de julio de 1892 dos condiciones básicas para aceptar la propuesta:

1.- Keith debería obtener el consentimiento escrito por parte del Gobierno de Costa Rica para abandonar el sector de la línea entre Toro Amarillo y Carrillo.

2.- Keith debería concluir algunos trabajos en la línea vieja en lugar de reconstruir la línea mencionada.

Estas condiciones nunca tuvieron carácter contractual; pero, mientras tanto, Keith cumplía con la segunda condición; aunque tenía serias dificultades en el logro de la primera.

Keith le reclamaba a la Compañía £ 31.818 invertidas según él en lograr el "consentimiento"

del Gobierno de Costa Rica para la satisfacción de la primera de las condiciones. La Compañía rechazó el argumento como injusto.

El abandono de la ruta Toro Amarillo/Carrillo era un elemento básico de la negociación con Keith, pues aquella le representaba a la Compañía entre £ 10.000 y £ 12.000 anuales, en reparaciones y mantenimiento (96).

A pesar de eso, el Gobierno de Costa Rica y los pequeños plantadores consideraban de conveniencia el mantener abierta la ruta (de unas 8 millas) pues al abrirse la correspondiente entre Cartago y Limón, la primera hubiera quedado como línea alternativa. Sin embargo, la obligación de concluir la misma y luego transferirla a la Compañía no tenía ningún sentido comercial para Keith. A fin de silenciar las quejas del Gobierno y de los terratenientes interesados, Keith invirtió la cantidad que ahora reclamaba a la Compañía en la adquisición de las tierras propiedad de los segundos (97).

Las £ 20.464 restantes eran el producto de lo que Keith decía haber desembolsado en el lastre para la División del Atlántico. Esta nueva cantidad, era una estimación basada sobre el costo del lastreado hecha en un Reporte Preliminar de Ingeniería, pero no tenía ningún asidero real.

La Junta Directiva aceptó negociar unas £ 4.000 por aquellos trabajos extras que Keith hubiera realizado fuera de los estrictos límites del Contrato de Construcción, el cual como el viejo Contrato Bananero, había sido firmado el 19 de mayo de 1886. La Compañía exigía a cambio la conclusión de la ruta en disputa o el logro del permiso para su abandono total. En el primer caso la Compañía hacía un cálculo por £ 27.490, el cual fue desconocido por Keith y reducido a £ 13.000. De este monto debían reducirse a su vez £ 5.000 por productos en bodega recibidos de manos de Keith. Ahora bien, si la Compañía pagaba las £ 4.000 por gastos extras, Keith seguía debiendo £ 4.000.

La Compañía había obtenido en nombre del Contratista, contra una hipoteca de las Obligaciones del Contrato de Construcción, un préstamo bancario a fin de habilitarle para pagar el cupón atrasado del 1 de enero de 1891. Ciertamente tales Obligaciones no eran suficientes para pagar al Banco o para cancelar las £ 4.000 debidas a la Compañía.

La generosidad de esta última es sorprendente, pues decidió perdonar las £ 14.490 de diferencia sobre la estimación del costo para concluir la ruta

Toro Amarillo/Carrillo y aceptó la cantidad propuesta por Keith en el mismo sentido. Es más, si el Contratista no podía cubrir la totalidad de las £ 4.000 que debía a la Compañía, ésta también perdonaría los saldos.

Para lograr todos estos “favores”, lo único que tenía que hacer Keith era obtener el permiso del Gobierno de Costa Rica para abandonar la línea mencionada. De esta forma, Keith adquiriría las Obligaciones del Contrato (con la excepción de aquellas hipotecadas) y el balance de las acciones que se le debieran al concluir el Contrato.

Antes de que estas decisiones fueran comunicadas a la Asamblea General de Accionistas, una reunión previa tuvo lugar entre Sir Gabriel Goldney, Keith y el ingeniero James Livesey. En esta reunión se aprobó destinar para Keith un determinado número de acciones “exgratia” y se redujo a £ 3.878 la cantidad que aquel debía a la Compañía. En la reunión de la Junta Directiva del 10 de agosto de 1892, el acuerdo fue discutido pero aplazado (98).

El 13 de agosto, Keith escribía a Sir Arthur B. Forwood pidiéndole interferir por él ante la Junta Directiva, para que ésta hiciera circular una carta entre los accionistas a fin de que estos le autorizaran las acciones.

El 18 de agosto, Sir Arthur le respondía que no era conveniente escribir a todos los accionistas. Lo más conveniente, según él, era tratar de ganarse el apoyo de los grandes accionistas, los cuales no tenían por qué temer una desvalorización de sus acciones ante la posible compra de un lote determinado de ellas por Keith.

Forwood era consciente de que el acto era ilegal y de que se ganaría la oposición de los accionistas al momento de ser presentado. La idea de conquistar el apoyo de los grandes accionistas era con el afán de que la Junta Directiva se sintiera “apoyada” y de esta forma se evitaran efectos secundarios en la reputación de Keith, debido a la fea apariencia que el “arreglo” tenía.

En otra carta del 29 de agosto, Forwood explicaba que había tenido una reunión con Keith, el abogado de éste y Van Raalte. En esta reunión se concluyó que la emisión de acciones extraordinarias no tendría valor para Keith pues no podría convertirlas fácilmente a dinero contante. Para ello, Forwood sugería una cantidad por £ 25.000 a ser obtenidas de una emisión extraordinaria de Acciones Preferentes por £ 200.000 (99).

El 30 de agosto, Keith volvió a escribir a la Junta Directiva replanteando sus reclamos. El 13

de setiembre, la Junta Directiva integró otro Comité; esta vez compuesto por Sir Gabriel Goldney y Forwood. La propuesta hecha por este nuevo Comité consistía en la obtención de un arreglo “amigable” con Keith. Se le pagarían las £ 25.000, siempre y cuando él cancelara la deuda con el Banco y lograra la suspensión de la línea a Carrillo, así como indemnizar a la Compañía por no haber cumplido con el Contrato a cabalidad. El 10 de octubre de 1892, Keith aceptaba la propuesta (100).

En la Asamblea General de Accionistas en diciembre de 1892, el acuerdo no se mencionó. Tampoco se hizo en Febrero de 1893, cuando se discutió el asunto de la emisión extraordinaria de acciones preferentes por £ 200.000 de las que se iban a regalar £ 25.000 a Keith (101).

Con ese dinero, Forwood esperaba conseguir el pago de una deuda por £ 4.000 que Keith tenía con la *Atlas Line* (102). De aquí sus presiones sobre la Junta Directiva.

En una carta del 23 de mayo de 1894, escrita por el Secretario de la Compañía al Director General de la misma, se llama la atención sobre los medios utilizados por Keith para obligar a la Junta Directiva a llegar a un acuerdo favorable. En caso contrario, Keith tenía previsto acelerar los trabajos de construcción de una de sus líneas entre Río Banano y Matina, lo que hubiera atraído las exportaciones de banano y perjudicado seriamente los intereses de la *Costa Rica Railway Company*. De cualquier forma, Keith ya había tomado este paso, con o sin la resolución favorable de la Junta Directiva (103).

Keith recibió su último pago en abril de 1895, con intereses retroactivos desde 1893 (104).

La Primera Junta Directiva de la *Costa Rica Railway Co.* había empezado a desintegrarse en 1892. Ese año, los principales accionistas de la Compañía se habían opuesto a una emisión extraordinaria de £ 200.000 en Acciones Preferentes las cuales, se decía entonces, eran para adquirir más material rodante y como hemos visto, beneficiarían al Señor Keith. La Junta Directiva reaccionó haciendo circular una carta en la que se decía que los poseedores de las Segundas Acciones Preferentes no recibirían el pago de sus intereses en dinero efectivo sino en “garantías de crédito” a un año y medio plazo (105).

La decisión había sido tomada sin consultar a los interesados y ello provocó una violenta reacción de la prensa financiera londinense, quien acusaba a la Junta Directiva de incompetencia y de

estar fomentando roces entre los poseedores de las Acciones Preferentes y los poseedores de las Acciones Ordinarias (106).

El conflicto no sólo produjo la caída del precio de los bonos costarricenses en el mercado de Londres, sino también la del Director General de la Compañía en Costa Rica, quien sería reemplazado por un nuevo elemento más vinculado comercialmente con la realidad costarricense: el Ingeniero Harrison Hodgson (107).

Al mismo tiempo era denunciada la doble y conflictiva representación del señor Forwood (*), así como la de todos aquellos que serían luego responsables en la aprobación del Nuevo Contrato Bananero, del Acuerdo sobre el Contrato de Construcción y del desprestigio que la Compañía tenía no sólo en Costa Rica sino también en Londres (108).

La denuncia adquirió niveles de escándalo cuando el 2 de marzo de 1895 el señor Herbert Allen publicaba un artículo en el *Liverpool Daily Post* acusando a Forwood y asociados de deshonestidad (109). La Compañía integró su propio Comité de Investigación el 12 de diciembre de 1895 y obligó a Forwood a retirarse de la Junta Directiva el 29 de febrero de 1896.

Forwood además, perdió un juicio por difamación contra Herbert Allen ante la Justicia Británica (**). Allen formaría parte de la nueva Junta Directiva que sería integrada entre Diciembre de 1895 y Febrero de 1896 (110).

La elección de la Nueva Junta Directiva tuvo ciertos efectos positivos. Las Acciones Ordinarias (£ 10) que habían llegado a valer 12 chelines, 6 peniques en 1896, se recuperaron un poco hacia 1897 cuando alcanzaron un precio de 37/8. Sin embargo, permanecían bien por debajo del precio alcanzado en 1890. El incremento más sobresaliente

(*) Forwood no sólo operaba en el negocio bananero. En mayo de 1890 logró ser nombrado en el Comité que estudiaría la licitación ofrecida por la Compañía del Ferrocarril para la adquisición de combustible y nuevo material rodante. En un acuerdo ilegal con la *Lancaster Wagon Co.*, Forwood logró desmotivar a todos los demás proponentes antes de que el Comité en cuestión conociera las ofertas. La operación ascendió a £ 9.000 de las que £ 1.100 fueron repartidas entre Forwood y la *Lancaster C.R.R.C. Report* (c). (1895). p.21).

(**) Forwood demandó a Allen por un monto de £ 5.000. El veredicto le fue contrario y más bien tuvo que pagar £ 100 en gastos de procedimiento. (*C.R.R.C. Report* (c) (1895). Appendix No.4. También *C.R.R.C. Report* (a) (1895). p.8).

te se registró en las Acciones Preferenciales de la Primera y Segunda series (véase la Tabla No.11 en la página siguiente).

Sin embargo, la Nueva Junta Directiva fue incapaz de revertir un proceso de monopolización que se le había escapado totalmente de las manos a la *Costa Rica Railway Co.* como entidad empresarial.

Una vez en manos de Keith, esto es, en manos de la *Northern Railway Co.* y de la *United Fruit Co.* el mencionado Monopolio probaría ser fatal para la *Costa Rica Railway Co.*

El 15 de junio de 1905 se firmaba un acuerdo entre la *Northern Railway Co.* y la *Costa Rica Railway Co.* mediante el cual la primera adquiría en alquiler a la segunda por una anualidad de £ 131.100, hasta 1907; de £ 135.600 hasta 1909; de £ 140.100 para 1910 y de £ 144.600 para 1911. A partir de 1912 hasta el final de la Concesión por 99 años adquirida en 1891 según el Contrato Soto-Keith de 1884, la anualidad sería por un monto de £ 149.100 (111).

En 1942, las propiedades de la *Northern* pasaron a manos de la *Costa Rica Railway Co.* quien a su vez las transfirió definitivamente al Gobierno de Costa Rica en 1971 (112).

V. CONCLUSION GENERAL

El Comité Especial que estudió las denuncias contra la primera Junta Directiva de la *Costa Rica Railway* en diciembre de 1895, llegaba a la conclusión de que el propietario real del Ferrocarril era Minor Cooper Keith (113).

El Contrato Soto-Keith de 1884 concedió a Keith, y a todos aquellos que estuvieron vinculados con él, un poder ilimitado en determinar el Desarrollo Económico de Costa Rica.

Algunos empresarios británicos, como hemos visto, jugaron un papel importantísimo al servicio de Keith desde el interior mismo de la *Costa Rica Railway Co.*

Tres objetivos principales parecen haber regido la formación de esta Compañía. Con la excusa de los trabajos en el Ferrocarril, la Compañía sería usada para la obtención del capital necesario a fin de explotar los términos de la Concesión de 1884. En su carácter de contratista, Keith recibiría todos los beneficios posibles en ello implicados. Finalmente, la Compañía debería adoptar como propio el Primer Contrato Bananero; cosa que se facilitó

TABLA No. 11

COSTA RICA RAILWAY COMPANY
 Precio de las acciones preferenciales y de las Accciones Ordinarias en el
 Mercado de Londres (1888-1897)

AÑOS	Preferenciales Primera serie		Preferenciales Segunda Serie		Acciones Ordinarias	
	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo
1888	114 1/4	101	—	—	6 1/2	4 1/8
1889	115	107	108	98 1/4	6 1/4	4 13/16
1890	113	102	100 1/4	91	7 1/2	4 3/8
1891	106	90	93	76	6 3/4	3 1/2

Se abre la línea al tráfico

1892	96 3/4	73	69	35	4 1/4	1 3/8
1893	89 1/2	70	43 1/2	35	1 7/8	5/8
1894	86 1/2	75 1/2	42 1/2	25 1/4	1 3/4	13/16

Comienza la agitación contra la vieja Junta Directiva

1895	104	69 3/4	72 3/4	25 3/4	2 7/16	3/4
------	-----	--------	--------	--------	--------	-----

Se elige la Nueva Junta Directiva. Dic. 1895

1896	106 3/4	87 1/4	82 1/2	47 1/4	2 1/2	7/8
1897	109	103	94	79	3 7/8	2

FUENTE: "A promising investment: Costa Rica Railway Shares. "The Railway Times. (London: November 20 th. 1897. Vol. LXXII. No. 3124). pp. 684-685.

enormemente por el apoyo que tenía en los miembros de la Primera Junta Directiva de la Compañía.

Los tres objetivos fueron cumplidos a cabalidad.

Keith recibió las £ 655.00 de las Primeras Acciones Preferentes; las £ 600.000 de las Segundas Acciones Preferentes y la totalidad del capital por Acciones Ordinarias; es decir, £ 1.800.000 (114).

Respecto a estas últimas parece haber habido una contradicción entre lo que afirmara el *Stock Exchange Yearbook* y el Dictamen emitido por la Comisión Especial de diciembre de 1895.

El *Stock Exchange Yearbook* decía en 1888 que del Capital por Acciones Ordinarias se habían

emitido £ 600.000 a favor del Gobierno de Costa Rica, y £ 600.000 a favor del Consejo de Tenedores de Bonos (115). Watt Stewart en su libro de 1967, parece reiterar esta posición (116).

Sin embargo, el Comité mencionado nos decía que de £ 1.800.00 en Acciones Ordinarias, sólo 7 no eran propiedad de Keith. Pero también nos decía que Keith no deseaba las Acciones: sólo esperaba recibir el poder para controlar su emisión, lo cual nos explica lo difícil que resultaron las negociaciones en Londres con el Consejo de Tenedores de Bonos en tanto que éste, como el Gobierno de Costa Rica, se convertirían en depositarios de Acciones emitidas a su favor por la voluntad de Keith. El Representante del Gobierno de Costa Rica en la Junta Directiva de la Compañía

ña del Ferrocarril, era el señor Phipps cuyas vinculaciones con Keith ya han sido expuestas. La farsa no podía haber sido más completa.

Esto sustenta la afirmación del Comité de 1895 de que el propietario real de las Acciones Ordinarias, según el poder de emisión otorgado, era Keith. Esto explica también la reacción de Keith cuando el Gobierno de Costa Rica en 1892 se negó a devolverle las Acciones de las que era depositario (117).

La actitud del Gobierno no sólo refleja la fragilidad moral del Contrato Soto-Keith, sino también la intranquilidad de los cafetaleros frente a un servicio deficiente (118).

Al negarse a devolver las £ 600.000 Acciones o parte de ellas, el Gobierno (de los cafetaleros) se estaba asegurando un mayor control sobre los negocios de Keith, pero a la vez una cuota de poder en la administración de los servicios prestados por el Ferrocarril.

Keith no tuvo otra alternativa que acudir a sus fieles servidores de la Junta Directiva de la Compañía, para que estos le solucionaran sus problemas económicos. De la manera en que estos le fueron resueltos, dejaba a Keith sin ningún compromiso real ante la Compañía, y posibilitaba el que una competencia desleal e inescrupulosa tuviera lugar.

De hecho, el "obsequio" de las £ 25.000 sólo recibió como garantía de crédito la "buena voluntad" de Keith en cuanto a no perjudicar a la Compañía en sus futuras negociaciones con el Gobierno de Costa Rica.

Tan frágiles eran las fuerzas de la Compañía, que la Junta Directiva entrante ni siquiera pudo reclamar los títulos de propiedad que Keith debería aportar según la Concesión de los 800.000 acres hecha en 1884. Es más, Keith no poseía tales títulos y el acuerdo sobre el Contrato de Construcción no garantizaba su restitución.

El Nuevo Contrato Bananero de enero de 1894, por su parte, completó la tarea en relación al problema de las tarifas y sepultó los afanes del Gobierno de Costa Rica y de los pequeños y medianos plantadores con respecto a la posibilidad de negociar mejores términos de exportación.

Resulta claro entonces, que el Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica fue concebido para servir a la deuda externa y a un sector exportador hipertrofiado por el monocultivo. En ese sentido,

la demanda de sus servicios era idéntica a la capacidad de expansión del sector monocultor; impidiendo de esa forma una conveniente diversificación de los servicios y coartando cualquier mejoramiento técnico que pudiera introducirse en el Ferrocarril.

En el período bajo estudio, el crecimiento económico del país estuvo íntimamente ligado a los criterios de eficiencia que la *Costa Rica Railway Co.* manejara; no tanto porque el desarrollo económico de Costa Rica se midiera en términos de la gravitación de los beneficios de la Compañía sobre su capacidad operativa, sino porque tales criterios de eficiencia implicaron una concepción del beneficio que necesariamente exigía la puesta en práctica de instrumentos institucionales que sólo podía atentar a la larga contra el desarrollo integral del país.

La tragedia de todo esto radica en que tales instrumentos fueron puestos en manos de un solo individuo, quien definió la estrategia empresarial de la Compañía desde su nacimiento en 1886, a fin de que la misma sirviera solamente a sus afanes de monopolizar la producción y exportación bananera.

Cuando la nueva Junta Directiva de la Compañía trató de independizarse de dicha dominación, se puso en práctica una competencia tan desleal que terminó por acabar con la *Costa Rica Railway Company*.

El arribo del Ferrocarril a Costa Rica sentó las bases para que la producción bananera completara la deformación del sector exportador; para que —como en otras partes de América Latina (119)—, la desintegración del mercado interno fuera inversamente proporcional a la dependencia del sector externo; implicando con ello un profundo desajuste en la estructura agraria y la creación por un lado, de una población negra flotante sin vínculos reales con el resto del país (12); y por otro lado el surgimiento de un proletariado rural poseedor de una sólida conciencia de clase (121). Tan sólida que en 1934 ese sector social sería responsable por una de las mayores huelgas que se registra en la historia de las plantaciones bananeras propiedad de la *United Fruit Co.* en el Caribe (122).

Si los Ferrocarriles son un índice del grado de modernización alcanzado por un determinado país (123), el ejemplo de Costa Rica no puede ser más elocuente a ese respecto.

N O T A S

- (1) Jenks, L.H. "Railroads as an Economic Force in American Development". *Journal of Economic History*. (Vol.IV.1944.) pp. 1-20.
- (2) Gourvish, T.R. *Railways and the British Economy. 1830-1914*. (London: MacMillan Press. 1980. Studies in Economic and Social History) P.20.
- (3) Goodwin, P.B. "The Central Argentine Railway and the Economic Development of Argentina. 1854-1881" *Hispanic American Historical Review*. (HAHR) (Vol. 57 1977) PP. 613-632
- (4) Ringrose, D.R. "Carting in the Hispanic World: An example of divergent Development" *HAHR* (Vol.50. 1970) pp.30-51.
- (5) Stewart, Watt. *Keith y Costa Rica*. (San José: 1967) pp.36-37.
- (6) Ford, A.G. *El Patrón Oro: 1880-1914. Inglaterra y Argentina*. (Editorial del Instituto Torcuato di Tella. Buenos Aires: 1966) pp.120-122.
- (7) Díez de Navarro, Luis. *Descripción del Reino de Guatemala. 1743-1744*. (FO.252/49/ ff.243-259).
- Soley Güell, Tomás. *Compendio de Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica*. (San José, Colección Biblioteca Patria. Vol.12. 1975) p.32.
- Solórzano, Juan Carlos. *Comercio Exterior de la Provincia de Costa Rica. 1690-1760*. (San José: Universidad de Costa Rica. Tesis de Licenciatura. 1977) pp.27-38.
- Estrada Molina, Ligia. *La Costa Rica de Don Tomás de Acosta*. (San José: 1965) pp.70-71.
- (8) Solórzano, Juan Carlos. Op. Loc. Cit.
- (9) Ibidem. Loc. Cit.
- (10) Ibidem. pp.213-214.
- (11) Cardoso, Ciro. "La formación de la hacienda cafetalera en Costa Rica: Siglo XIX" *Estudios Sociales Centroamericanos*. (San José: 1973. No.6) p.38.
- (12) Soley Güell, Tomás. Op. Cit. p.37.
- (13) Cooper, Henry. *Diario del Camino de Matina principiado por el Antiguo*. (FO.252/33/ff. 102-108).
- (14) Houk, Richard. "The Development of Foreign Trade and Communication in Costa Rica to the Construction of the First Railway" (*The Americas*. X. October, 1953) p.202.
- Debe notarse que el jornal por semana en las haciendas cafetaleras para los varones era de dos pesos por semana. *La Paz y el Progreso* (San José: 23 de enero de 1848. Trimestre 1, No.9 Año 1. Vol.1).
- (15) Seligson, Mitchell. *Peasants of Costa Rica and the Development of Agrarian Capitalism*. (The University of Wisconsin Press: 1980) p.17.
- (16) Cardoso, Ciro. Op. Loc. Cit.
- (17) Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX* (San José: 1929) p.259. Houk, R. Op. Cit. p.206.
- (18) *Junction of the Atlantic and Pacific Oceans. Statement of the Costa Rica Route*. (FO. 21/2/ff. 275-279).
- (19) Seligson, Mitchell. Op. Cit. p.50. Meléndez, Carlos. *El Dr. José María Montealegre*. (San José: 1968) p.151.
- (20) *The Costa Rica Railway Company, Limited*. (BT31/ff.4-26).
- (21) Seligson, M. Op. Loc. Cit.
- (22) Kurtze, Franz. *The Interoceanic Route through the Republic of Costa Rica*. (New York: 1866) p.17.
- Nota: FO. significa "Foreign Office" (Oficina de Asuntos Extranjeros). BT. significa "Board of Trade" (Oficina de Comercio).
- (23) Seligson, M. Op. Loc. Cit.
- (24) Consul Wallis. *Trade Report. (1868)*. (FO. 252/127/f.37). Allan Wallis to the Board of Trade. (San José, Costa Rica: March 5th. 1869. FO 21/31/f.92) *Abstract of the Contract between the Government of Costa Rica and Edward Reilly, Alexander Hay, William H.Mc. Cardney and David Vickers; citizens of the United States*.
- (25) "Opening of the Costa Rica Railway". *The South American Journal*. (London: february 21st. 1891) (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. IV.f.19)
- (26) Stewart, W. Op. Cit. P.29.
- (27) Ibidem. Loc. Cit. Cónsul Meugens. *Trade Report (1873)*. (F.O. 252/137/f.326).
- (28) *Star and Herald*. (1872). Op. Loc. Cit. Cónsul Meugens. *Trade Report (1872)*. (FO. 252/142/f.33).
- (29) Costa Rica Railway Company. (En adelante C.R.R.C.). *Report of the Directors*. (London: 1888).
- (30) Stewart, W. Op. Loc. Cit.
- (31) Cónsul Meugens. San José, Costa Rica. December 18th. 1872. (FO.252/137/f.378). También August 8th. 1873. (FO. 21/46/f.161).
- (32) "The Costa Rica Railroad". *Financial News*. (London: December 10th. 1890) (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol.IV. f.16).
- (36) "The Costa Rica Railway". *Star and Herald*. (Panamá: September 31st. 1878). (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol.: II. f.122).
- (37) "The Costa Rica Railway". *The Foreign Times*. (London: November 9th. 1878) (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. II. f.118 and f.120).
- (38) Stewart, W. Op. Cit. p.46.
- (39) Ibidem. p.47.
- (40) Ibidem. p.51. Cónsul Sharpe. San José, Costa Rica. July 12th. 1881 (Fo.21/44/112).
- (41) Consul Sharpe. April 25th. 18 (FO.21/45/f.98)
- (42) Stewart, W.Op. Cit. p.66.
- (43) Ibidem. pp.67-70.

- 44) *Ibidem*. p.120.
- (45) C.R.R.C. *Report of the Directors* (London: 1889).
- (46) C.R.R.C. *Report* (London:1890).
- (47) Stewart, W.Op. Loc. Cit.
- (48) Soley Güell, Tomás, Op. Cit. p.48. Cónsul Meugens. *Trade Report (1873)*. Loc. Cit.
- (49) Cónsul Meugens. *Trade Report*. (1874). (FO. 252/147/f.39).
- (50) Cónsul Meugens, San José, Costa Rica. November 15th. 1873. (FO.21/36/f.241). "The Costa Rica Railroad". *Star and Herald*. (Panamá: june 21st. 1872) (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. I. f.9).
- (51) Stewart, W. Op. Cit. pp. 48-49
- (52) Stewart, W. Loc. Cit.
- (53) C.R.R.C. *Report* (London: 1897) p.8.
- (54) Soley Güell, Tomás, Op. Cit. pp.57-58. C.R.R.C. *Report*. (london: 1900) p.8.
- (55) C.R.R.C. Loc. Cit. p.10.
- (56) C.R.R.C. *Report*. (London: 1902). p.11.
- (57) Cónsul Sharpe. *Trade Report. (1893)*. pp.1894. LXXV. pp.579-593.
- (58) C.R.R.C. *Report*. (London: 1893). p.10.
- (59) Seligson, M. Op. Cit. pp.54-56. Casey, Jeffrey Gaspar. *Limón 1880-1940: Un estudio de la Industria Bananera en Costa Rica*. (San José, M.A. Tesis. Universidad Nacional. 1977). Cap. I. Cónsul Cox. *Trade Report. (1901)*. p.p. 1902 CVI. pp. 393 - 402.
- (60) Cónsul Sharpe. *Trade Report*. (1887). pp.1888. C. Cónsul Cox. (1901). Loc. Cit.
- (61) C.R.R.C. (1893) Loc. Cit. p.9.
- (62) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (63) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (64) C.R.R.C. (1902) Loc. Cit. p.12.
- (65) Soley Güell, Tomás Op. Cit. p.60.
- (66) C.R.R.C. (1897) Loc. Cit. p.6.
- (67) Casey, J.G. Op. Cit. p.21.
- (68) C.R.R.C. *Report*. (London: 1894). p.12. Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José: 1978) pp.64-69.
- (69) C.R.R.C. *Report*. London: 1892). p.4. C.R.R.C. (1894). Loc. Cit. p.6.
- (70) *Stock Exchange Yearbook*. (London: 1912).p.234.
- (71) C.R.R.C. *Report*. (London: 1897) p.5. C.R.R.C. *Report*. (London: 1900) p.11.
- (72) C.R.R.C. (1897). Loc. Cit.
- (73) C.R.R.C. *Report of the Directors* (a) (London: 1895) p.5.
- (74) Meléndez, Carlos. *Documentos Fundamentales del Siglo XIX*. (San José: Colección Biblioteca Patria. 1978) pp. 321-341. Artículo XXII. p.328.
- (75) "The Costa Rica Railway". *The financial News*. (London: December 10th. 1890). (G.L. Pc.C. Costa Rica: Vol. IV. f.16).
- (76) Camphuis, G.W. *Costa Rica: A home for Immigrants*. (Pamphlet published by the River Plate Trust, Loan and Agency Company. London: 1891). (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. IV. f.37).
- (77) C.R.R.C. *Report*. (London: 1891).
- (78) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (79) C.R.R.C. (1893). Loc. Cit. p.6.
- (80) C.R.R.C. (1894). Loc. Cit. pr. 6-7.
- (81) C.R.R.C. *Report*. (a). London: 1895) p.6.
- (82) Hall, Carolyn. Op. Loc. Cit. Cónsul Harrison. *Trade Report (1895)*. pp.1896 LXXV. pp.503-514.
- (83) República de Costa Rica. *Memoria de Fomento*. (San José: 1897). pp.133-134.
- (84) C.R.R.C. *Report*. (London: 1898). p.5.
- (85) República de Costa Rica. *Memoria de Fomento*. (San José: 1899). pp.136-137.
- (86) República de Costa Rica. *Memoria de Fomento*. (San José: 1903). pp.140-141. C.R.R.C. *Report*. (london: 1899). p.6.
- (87) Casey, JG. Op. Cit. p.18.
- (88) Report of the Proceedings. (b) (London: 1895). p.23.
- (89) "The Costa Rica Railway". *Financial News*. (London: December 21st. 1894). (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol. IV. f.80).
- (90) "The Costa Rica Railway Company". *The Railway Times*. (London: Vol. LXVII. No. 3014. October 12th. 1895) pp.468-469. "The Costa Rica Railway Annual Meeting for 1901". *The Railway Times*. (London: Vol. LXXIX. No.3305. May 11th, 1901). pp.483-485.
- (91) C.R.R.C. *Report*. (London: 1896).
- (92) C.R.R.C. *Report of the Committee of Investigation* (c). (London: 1895) p.19.
- (93) "The Costa Rica Railway Company". *The Railway Times*. (London: October 12th. 1895. Vol. LXVII. No.3014) pp.468-469.
- (94) *Financial News*. (London: December 21st. 1894). Loc. Cit.
- (95) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (96) "The Costa Rica Railway Company". *Financial News*. (london:Dec. 13.1893) (G.L.Pc. C. Costa Rica: Vol.IV. f.65).
- (97) C.R.R.C. *Report of the Proceedings*. (London: 1893).
- (98) *Report* (c). (London: 1895) p.28.
- (99) *Ibidem*. p.15.
- (100) *Ibidem*. p.18.
- (101) "The Costa Rica Railway Company". *The Times*. (London: February 22nd. 1896) (G. L.Pc.C. Costa Rica: Vol. IV. ff.102-206).
- (102) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (103) C.R.R.C. *Report* (c). (1895). Annexed letters No.146 of May 23rd. 1894 and No.433 of April 27th. 1894.
- (104) *The Times*. (London: february 22nd. 1896). Loc. Cit.
- (105) "To the Editor". *Financial News*. (London: May 17th. 1892). (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol.IV. f.43).
- (106) "To the Editor". *Financial News*. (London: January 26th, 1893) (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol.IV. f.57).
- (107) "The Costa Rica Railway Company". *The Money Market Review*. (London: March 5th. 1892). (G.L.Pc.C. Costa Rica: Vol.IV. f.101).
- (108) C.R.R.C. *Report* (c) (1895) p.22.
- (109) *Ibidem*. Appendix. No.4. p.46. Also "The Costa Rica Railway Scandal" *The Railway Times* (London: March 2nd. 1895. Vol. LXII. No.2982) pp.300-303.
- (110): C.R.R.C. *Report* (a) (1895) p.8.
- (111) *Agreement made the 15th. day of June, 1905 between the Costa Rica Railway Company, Ltd. and the Northern Railway Company, Ltd.* (London 1905) p.3.
- (112) Ross, Delmer Gerrard. *The construction of the Railroads of Central America*. (Ph.D. Theses: University of California. Santa Barbara. 1981) p.409.

- (113) C.R.R.C. *Report* (c). (1895). p.27.
- (114) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (115) *Stock Exchange Yearbook*. (London: 1888) p.106.
- (116) Stewart, W. Op. Cit. Cap. IX.
- (117) *Ibidem*. Loc. Cit.
- (118) *Ibidem*. Loc. Cit. Hall, C. Op. Loc. Cit.
- (119) Mattoon Jr., Robert H. "Railroads, Coffee and the Growth of Big Business in Sao Paulo, Brazil". *Hispanic American Historical Review*. (Vol.57. No.1. 1977) pp.273-295. Ford, A.G. "British Investment in Argentina and Long Swings, 1880-1914". In Floud. Roderick (Ed.) *Essays in Quantitative Economic History*. (Clarendon Press. Oxford. 1974) pp.216-227.
- Graham R. *Britain and the Onset of Modernization in Brazil. 1850-1914* (Cambridge University Press.1972). Chap.2.
- Coatsworth, John. "Railroads, Landholding, and Agrarian protest in the Early Porfiriato" *Hahr*. (Vol.54. No.1. 1974). pp.48-71. *El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato Crecimiento contra Desarrollo*. (México: Sep. Setentas. Nos.271-272. 1976. Trad. de Julio Arteaga Hernández). 2 Vols.
- (120) Facio, Rodrigo. *Estudio sobre Economía Costarricense*. (San José, 3a. edición. 1978). Cap. 3. Casey. J.G. Op. Cit. Cap.4.
- (121) Cerdas, Cruz Rodolfo. *La crisis de la Democracia Liberal en Costa Rica*. (San José. Educa. 1972). Cap. 1.
- (122) Seligson, M. Op. Cit. pp.71-73. Rojas Bolaños, Manuel. *Lucha Social y Guerra Civil en Costa Rica. 1940-1948*. (San José, Ed. Porvenir, 3a edición, 1982) Cap.IV.
- (123) Gourvish, T.R., Op. Cit. p.31.