

EL FERROCARRIL AL ATLANTICO EN COSTA RICA 1871-1874

Jeffrey Casey Gaspar *

La construcción de un ferrocarril que uniera las ciudades de la Meseta Central con la costa atlántica de Costa Rica, fue una idea acariciada durante largo tiempo, tanto por el gobierno de la República, como por el pueblo costarricense. Ya en 1866 y de nuevo en 1869 se firmaron contratos para la construcción de dicha obra, pero ninguno de ellos se llevó a la práctica.

Tomás Guardia, Presidente de la República después del golpe de estado de 27 de abril de 1870, comprendió que para realizar el deseado proyecto era necesario contar con alguien de reconocida capacidad en la materia. Su elección recayó en don Enrique Meiggs, famoso contratista que había dirigido la construcción de ferrocarriles en Chile y Perú.

La familia de Meiggs llegó a adquirir gran importancia como propulsora de audaces proyectos en la segunda mitad del siglo XIX, época inicial de la construcción ferroviaria en América Latina. La carrera de Enrique Meiggs, comenzó en 1854, cuando después de una malversación de 800.000 dólares en la tesorería municipal de San Francisco, California, huyó a Chile, donde no tardó mucho en establecer su reputación como persona capaz de llevar a la práctica los difíciles trabajos de la construcción ferrocarrilera. En los trabajos posteriores de esta índole en Perú, Meiggs utilizó los servicios de su sobrino Enrique Meiggs Keith. Es justamente en Perú donde Enrique Meiggs Keith adquirió los conocimientos fundamentales de administración e ingeniería que más tarde aplicaría en Costa Rica (1).

* Profesor de la Escuela de Historia de la Universidad Nacional Autónoma, Heredia, Costa Rica.

** El autor expresa su agradecimiento al Dr. Angel Martínez de Velasco por guiar este trabajo, que es su tesis de grado académico en Licenciatura, asimismo quiere que este agradecimiento sea recibido por el Dr. German Tjarks quien tuvo la paciencia de revisarlo.

Meiggs envió a su sobrino a Costa Rica para investigar la viabilidad de la línea propuesta y determinar la utilidad de Puerto Limón como estación terminal en el Atlántico (2). Al resultar positivos estos estudios de factibilidad don Manuel Alvarado Barroeta, Ministro de Guerra, Marina y Fomento de Costa Rica y don Juan Meiggs, hermano y apoderado general de Enrique Meiggs, firmaron un contrato para la construcción de dicha línea. Meiggs se comprometió a completar en el breve plazo de tres años la construcción del ferrocarril por el precio de 1.600.000 libras esterlinas (3).

El contratista tenía en 1871 unos 60 años de edad. Tal vez sea por eso que, apenas firmado el contrato Meiggs quisiera transferirlo a Enrique Meiggs Keith. El gobierno de Costa Rica aprobó dicho contrato de transferencia en septiembre de 1871, pero bajo la obligación de secreto para ambos (4). Por supuesto era necesario ocultar el traspaso del contrato, tanto para asegurar el financiamiento de la obra en los mercados de valores en Europa, como para impedir la oposición al proyecto, manifiesta en algunos elementos de la sociedad costarricense.

Tomás Guardia presumió que se podría levantar hasta 600.000 libras esterlinas para el proyecto de ingresos nacionales y que lo demás se financiaría con un empréstito británico. Con anterioridad a la firma del contrato con Meiggs, don Carlos Gutiérrez, Ministro y Encargado Especial de Costa Rica en Londres, firmó el 5 de mayo de 1871 un contrato con la empresa financiera Bischoffsheim y Goldschmidt, para la emisión de bonos por un valor nominal de 1.000.000 de libras.

La emisión se efectuó en dos series de 500.000 libras cada una, con intereses de 6% y amortización de 2% anual.

La primera serie se lanzó el 8 de mayo del mismo año, al precio de 72% del valor nominal. Los bonos tuvieron buena acogida en el mercado y por lo tanto el precio de la segunda emisión subió al 74%. Los inversionistas ingleses abonaron 730.000 libras por los bonos de este primer empréstito, pero después de pagar las comisiones y la primera anualidad a Bischoffsheim y Goldschmidt, el gobierno tan sólo percibió 450.000 libras.

Esta cantidad de dinero no podía cubrir los gastos de construcción, por lo que en 1872 don Manuel Alvarado fue enviado a Inglaterra con el propósito de buscar más financiamiento. Conoció allí a un financiero francés, Emilio Erlanger, quien lo puso en contacto con la empresa de Knowles y Foster. Alvarado firmó un contrato con dicha empresa, por un empréstito de 2.400.000 libras con intereses del 7% y amortización del 1% anual. Los bonos iban a venderse al 28% del valor nominal y Costa Rica pagaría 192.000 libras anuales en 31 cuotas, garantizada por la renta de los monopolios estatales de licores y tabacos, el impuesto sobre la exportación de café y las ganancias del ferrocarril.

Después de un sinfín de maniobras financieras, bonificaciones y

comisiones sólo unas 900.000 libras del segundo empréstito llegaron a las arcas del gobierno de Costa Rica, de modo que a fines de 1872 y sin haber concluido aún la línea ferroviaria, la deuda exterior del país ascendió a las proporciones gigantescas de 3.400.000 libras, de las cuales sólo estaban a disposición del gobierno 1.300.000 (5).

Sólo 19 años después de la firma del contrato para la construcción del ferrocarril al Atlántico iba a cubrir la primera locomotora toda la distancia de la vía. Ya en 1890 el ferrocarril no pertenecía a Costa Rica, sino a una compañía inglesa, por el período de 99 años; además se había introducido un nuevo factor en la economía costarricense, el cultivo del banano, un factor que debió su existencia al ferrocarril.

Como indicáramos la terminación de la obra tardó algo más de 16 años, pero esta demora no se debió enteramente, a veces, fraudulento financiamiento. El retraso de cumplimiento del primer contrato se debió más a otras causas: En primer lugar a cuestiones debidas a la naturaleza del terreno y al trazado de la línea, que motivaron gastos superiores a lo esperado, y en segundo lugar a problemas laborales.

El presente artículo intenta un análisis de estos problemas. Para ello ha sido necesario estudiar las condiciones de vida y trabajo de quienes participaron en la construcción del ferrocarril. También hemos creído conveniente estudiar la organización de la empresa, puesto que sería imposible lograr un panorama de la situación general que rodeaba a la construcción prescindiendo de ese aspecto. Se ha creído apropiado limitar cronológicamente el tema y, por la importancia que tiene, se ha elegido el período comprendido entre agosto de 1871 y abril de 1874. La primera fecha corresponde a la iniciación de la construcción y la segunda al cese por parte de la empresa contratista original. Además de hacer un escorzo cronológico ha sido conveniente limitar el tema a la mano de obra en los trabajos del ferrocarril entre Alajuela y la Angostura (punto que queda unos 20 kilómetros al este de Cartago), porque la construcción de la línea en la región del atlántico presentó situaciones muy distintas.

Los documentos utilizados en la presente investigación se encuentran en el Archivo Nacional de Costa Rica. Acerca del tema existen alrededor de 5.000 páginas de documentación, agrupadas en varias clases y de utilidad variable. Un grupo de libros copiadores incluye la mayor parte de la correspondencia de varios funcionarios de la empresa y se ha utilizado principalmente para estudiar la vida diaria en los campamentos y ver el progreso en las labores de construcción. Varios libros de contabilidad han sido fundamentales para llevar a cabo un análisis de los sueldos y salarios. La correspondencia original no tiene la importancia que normalmente se le da, porque toda se encuentra repetida en libros copiadores. Finalmente, utilizamos un grupo de carpetas con los contratos originales realizados por la empresa, que en algunos casos poseen enorme trascendencia para el estudio que llevamos a cabo.

Dos secciones de la investigación nos han causado ciertas dificultades metodológicas en lo relativo al uso de documentación. En el estudio de la organización de la empresa los problemas documentales tienen básicamente un doble origen.

En primer lugar, cuando comenzó la construcción, la administración de la empresa estaba casi totalmente desorganizada, debido a que tuvo que ser creada de nueva planta en Costa Rica, sin ser una filial extranjera. Por ello no se encuentra en la documentación ningún reglamento administrativo hasta fechas posteriores. Consecuentemente, nos vimos obligados a realizar un auténtico rompecabezas, uniendo las inconexas noticias sobre el tema, que aparecían muy de tarde en tarde, en los libros copiadores. La segunda dificultad estriba en las lagunas de información existentes —salvo en dos casos— respecto a las responsabilidades que incumbían a los diversos funcionarios. Sin embargo, a partir de 1873, ya se pueden encontrar algunas indicaciones sobre la existencia de una reglamentación general en la administración.

El estudio de los sueldos y salarios en la construcción del ferrocarril al Atlántico presenta dificultades metodológicas, que surgen, no por una carencia de fuentes documentales, sino por la abundancia caótica de éstas. Ante todo no había unidad en los sistemas de contabilidad; en caso, el *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañería en los puentes*, aparecen tres tipos de letra distintos: una siempre en inglés, otra en inglés y castellano y una tercera en castellano. Además, en el mismo libro de cuentas, a partir de diciembre de 1873, se ha incluido la contabilidad de todas las divisiones desde Limón hasta Alajuela. En segundo lugar, hay una falta de continuidad en los libros de contabilidad. Son varios los casos de libros que empiezan en determinada fecha, interrumpen la contabilidad en otra y la reinician tiempo más tarde. Este problema se agudiza en un libro de salarios que tiene inscriptas sólo 15 páginas. La falta de continuidad llega al extremo en el libro que servirá para anotar los sueldos de los “empleados en el estudio de la línea”, el que comienza y termina con la simple anotación de los sueldos iniciales de veinticinco funcionarios (6).

La tercera dificultad metodológica surge de la organización de la empresa en divisiones, secciones, departamentos y campamentos. En la cuarta división (Cartago—Alajuela) los trabajos estaban divididos en cinco secciones y varios departamentos. La dificultad reside en que la contabilidad de esta sección no se encuentra en ningún libro mayor de la sección, sino en varios libros de departamento. En la tercera división (Cartago—Angostura) la organización de los trabajos en campamentos, con la proveeduría de Cartago, da más unidad contable y además existen varios libros mayores que se prestan mejor al estudio de sueldos y salarios. No obstante hay también un pequeño problema esta sección. La costumbre del ingeniero de la división, Ned E. Farrell, de apuntar los sueldos de ingenieros, no en un libro de contabilidad, sino en el libro

copiador de su oficina, junto con toda la correspondencia que despachaba (7).

Para poder trazar tendencias de la evolución de sueldos y salarios hubo que superar las limitaciones impuestas por la desorganización de la contabilidad de la empresa, a través de un cuidadoso estudio y comparación de varios libros de sueldos y salarios y de la correspondencia que hace referencia a este asunto.

La documentación para la vida en los campamentos es escasa, aunque suficientemente esclarecedora. Es posible destacar algunos aspectos de este tipo de vida a través de la copiosa correspondencia mantenida entre los funcionarios de la empresa y de los ocasionales reglamentos y órdenes expedidos para lograr mayor orden y eficacia laboral.

I. Organización de la empresa

La construcción de una obra como la del ferrocarril requería una forma de organización que no había existido anteriormente en Costa Rica. Ante todo, era necesario crear una dirección central con individuos capaces para dirigir en forma satisfactoria la empresa. Por la extensión de la obra y los diferentes tipos de terreno a lo largo de toda la línea, se vieron en la necesidad de realizar una división geográfica. En cada sector de esta división geográfica existían centros de mando y estructuras de responsabilidad locales que iban a experimentar problemas especiales, relativos a la situación geográfica.

Parece que, al firmarse el contrato Alvarado—Meiggs en Perú en julio de 1871, el contratista no tenía una idea clara del trazado de la línea del ferrocarril que se comprometía a construir. Los primeros funcionarios contratados por la empresa, que llegaron en septiembre y octubre de 1871, desplegaron una gran actividad para encontrar la mejor ruta (8).

El trazado de la línea por las ciudades de la Meseta Central no fue, según parece, un problema difícil, puesto que ya para el 8 de octubre de 1871 se habían comenzado los trabajos en Alajuela, y el 9 de febrero de 1872, llegaba la primera locomotora a Costa Rica (9).

Pero fuera de la Meseta Central, o sea, de Cartago hacia el este, el desconocimiento del terreno provocó numerosas dificultades.

Sólo a partir de abril de 1872 se establece una división geográfica fija de la obra. En ésta se hacían cuatro divisiones: la primera nacía en Limón y llegaba hasta donde la línea cruzaría el Río Pacuare; la segunda del Río Pacuare hasta la Angostura, (punto que hoy día no aparece en los mapas, pero que en la construcción del ferrocarril se fijó a una distancia de veintiséis millas inglesas al este de Cartago); la tercera abarcaba de la Angostura a Cartago, y por último, la cuarta cubría la Meseta Central de Cartago a Alajuela.

En cada una de las divisiones que nos conciernen aquí, o sea, la tercera y cuarta existían tramos o secciones bastante delimitadas. En la cuarta división había cinco secciones de determinada extensión, y varios departamentos, uno de los cuales estaba encargado de los trabajos en los cinco puentes divisionales sobre los ríos Virilla, Torres, Segundo y Ciruelas (este río con dos puentes). En la tercera división se organizó el trabajo en cinco campamentos, en lugar de hacerlo en secciones. El campamento uno quedaba próximo a Cartago, el dos cerca de Orosí, el tres hacia Paraíso, el cuatro por Ujarrás y el cinco en Fajardo (11).

No tenemos noticia de cómo se dividieron las labores en la cuarta división, antes de establecerse las cinco secciones. En la tercera, antes de fijar los campamentos, se distribuían en estaciones (12) mientras se determinaba el trazado de la línea (13). Las estaciones no eran lugares donde vivían los trabajadores, sino sólo una forma de localización para que todos los funcionarios pudieran entenderse (14). A veces se establecía una vivienda temporal en alguna de las estaciones, cuando el trazado pasaba por algún lugar difícil de medir (15).

La decisión de iniciar la construcción de la línea en la costa atlántica y en la Meseta Central al mismo tiempo, ocasionó problemas monumentales. Guillermo Nanne, director general, efectuó observaciones sobre estos problemas en un informe general, dirigido al Ministro de Obras Públicas en abril de 1874. Nanne pensaba que, en realidad, se estaba trabajando en dos líneas completamente distintas. Una comenzaba en el litoral atlántico, en un lugar despoblado, a donde había que importar todos los trabajadores. Para la otra línea, que empezaba en Alajuela, (960 metros sobre el nivel del mar), había que traer en carretas todos los materiales desde Puntarenas. Al tomar en cuenta tales problemas de transporte —según Nanne— se podrá formar una idea de las correspondencias desagradables, infinitas molestias y dificultades de todo género que ha habido que vencer para llegar hasta donde hoy día nos encontramos (16).

Si el transporte fue el problema más arduo en la cuarta división, a la tercera se le sumaron otros: Como no existían centros urbanos densamente poblados, salvo Cartago, la tercera división se encontró con el problema de la mano de obra (17). Fue necesario importarla de otras partes de la Meseta Central o del extranjero (18). Debido al desarrollo agrícola costarricense del momento y a las demandas de operarios en la construcción de la cuarta división, hubo que recurrir a la mano de obra extranjera, sobre todo norteamericanos, europeos y chinos. (19).

En la cuarta división, sólo el dificultoso transporte obstaculizó la feliz terminación de la obra, pero en la tercera semejante problema se agudizó. Según un autor, el precio de flete era de 40 pesos por quintal desde las bodegas y la proveeduría de la empresa en Cartago, hasta el campamento cinco, en Fajardo (20). Aún con tarifas tan altas, siempre resultó difícil encontrar carreteros dispuestos a hacer tal viaje (21). Así,

el abastecimiento de campamentos lejanos involucraba costos varias veces superiores a lo estimado.

Los primeros funcionarios que llegaron de varias partes del mundo, en septiembre y octubre de 1871, encontraron una empresa existente tan sólo en papel, en el contrato Alvarado—Meiggs (22). El señor E.E. Verebly, ingeniero del Ministerio de Obras Públicas, reembolsó los gastos de viaje de los ingenieros recién llegados y les proporcionó útiles y un grupo de peones, antes de mandarlos a Cartago para realizar el trazado de la línea (23).

Esta confusa administración duró poco tiempo en la cuarta división. Ya para el 8 de octubre de 1871 se iniciaban los trabajos, que demandaron una organización fija. En cambio, en la tercera construcción no se inició hasta febrero de 1873 (24). Durante ese largo período la estructura de mando, no se perfilaba claramente. Diversos ingenieros trabajaban a la vez en medir la línea y encontrar la ruta más propicia. En esta etapa los ingenieros recibían órdenes directamente de Farrell o de Addison Marbury, ingeniero en jefe de la tercera división y superintendente de la división central respectivamente (25).

En esta primera fase de desorganización administrativa, Meiggs Keith, que desde el 11 de septiembre de 1871 era el contratista principal, debido a la transferencia del contrato Alvarado—Meiggs (26), desempeñó múltiples funciones (27): Todas las estimaciones y requisiciones importantes debían tener su visto bueno, y en los primeros meses se le consultó en todo. En los trabajos de Alajuela, los jefes le enviaban listas de peones y sueldos semanales (octubre y noviembre) (28). Hasta el 26 de diciembre de 1872, en la tercera división hubo mucha correspondencia varia a Meiggs Keith en que se le remitieron las estimaciones finales de todo trabajo en aquella división (29).

Con la iniciación de la labor, la desorganización cedió paso a una dirección más definida y, supuestamente, más eficiente. En la estructura funcional había básicamente tres niveles jerárquicos: el contratista, el director general y los empleados de la oficina central en San José constituían el nivel directivo que se preocupaba de la coordinación de la empresa en su totalidad. Meiggs Keith, el contratista, tuvo mucha actividad al principio, pero con la formación de una administración definitiva, consiguió tiempo para ir a Nueva York a atender otros negocios (30). El director general de la empresa, Guillermo Nanne, alemán, comerciante y desde tiempo antes residente en Costa Rica, que desempeñó este puesto desde septiembre de 1871, parece haber actuado como director de relaciones públicas e intermediario entre el gobierno de Costa Rica y la empresa (31). Rara vez, empero le consultaron sobre cuestiones de trazado o construcción de la línea, puesto que en toda la correspondencia de Nanne no aparece ni una sola vez referencias a trabajos de ingeniería. En cambio, se encargó de aprobar presupuestos, obtener los pagos mensuales del gobierno y gastar cantidades ingentes

de papel y tinta en escribir notas sobre relaciones entre los otros funcionarios de la empresa (32). En la oficina central de San José los funcionarios importantes eran el tesorero general, G. Müllner, el director de la oficina O.K. Osborne, el administrador de fletes y dos contadores (33). Como su composición lo indica la oficina central era importante como centro contable de la empresa.

En el segundo nivel de la administración estaban incluidos los ingenieros técnicos y los ingenieros de división. Ambos cargos eran de una importancia básica en la tercera y cuarta división. En ellos recaía la responsabilidad del progreso de la obra, puesto que eran los únicos que tenían la experiencia necesaria para dirigir los trabajos de construcción (34). En la tercera división, Ned E. Farrell, su director, dejó claramente estipulado que sólo los ingenieros podían decidir por dónde pasaría la línea y debían inspeccionar todo trabajo, para rechazar lo que no les pareciera seguro (35). Este segundo nivel administrativo, como se nota, es el que trabajaba en la planificación de la construcción por sectores.

Finalmente, el tercer nivel de ejecución de la tarea local, fue el nexo entre el operario, sea "coolie", chino o costarricense, y los funcionarios de los niveles superiores. En la tercera división los jefes de campamento recibían diariamente órdenes de los ingenieros y las transmitían a los mandadores y trabajadores especializados, quienes a su vez llevaban los peones a trabajar (36).

Además de estos tres niveles administrativos se encuentran varios departamentos autónomos. Unos incluían en su jurisdicción a ambas divisiones, mientras otros se limitaban a una sola. El departamento general de ingenieros era el cuerpo que dirigía la obra en materia de construcción (37). También el departamento médico abarcaba ambas divisiones (38); el médico en jefe podía dar las órdenes que le pareciese necesarias para la salud de los trabajadores, y solamente aceptaba directivas del ingeniero divisional.

Por otra parte, los departamentos de comisariato en cada división tenían a su cargo todo lo relativo a la alimentación de los trabajadores y los de materiales todas las herramientas y el abastecimiento de elementos para la obra. Finalmente, los departamentos de pago, uno en cada división, debían preparar planillas y registrar el tiempo trabajado por todos (39). En la cuarta división había asimismo un departamento mecánico, integrado por operarios especializados, a diferencia de la tercera, en que dichos carpinteros, herreros, pintores, albañiles y mecánicos, habitaban en los campamentos y no formaban un grupo a parte (49).

En la administración de una empresa de cierto calibre siempre hay canales oficiales y núcleos de poder de decisión no oficiales. Como se ha señalado anteriormente, después de los meses iniciales, el papel del contratista fue perdiendo importancia. Meiggs Keith se ocupó de todo lo relativo a relaciones públicas, presupuestos y requisiciones en los

primeros meses, pero luego esta tarea pasó a ser una de las actividades normales del director general (41). Aún con esta mejor administración, después de noviembre de 1873, comenzaron a haber alegaciones sobre la mala administración en la empresa. Es imposible saber si tales alegatos se originaron en el estado real de la empresa, o más bien en el hecho que el gobierno había agotado los fondos de ambos empréstitos y, por tanto, buscaba echar la culpa del poco progreso sobre el ferrocarril. Cuando la empresa comenzó a tener problemas financieros con el gobierno, la importancia de Guillermo Nanne aumentó a medida que se intensificaron estas disputas (42).

Es difícil medir la influencia de otros funcionarios, sin embargo, algunos parecen haber tenido una influencia superior a la que les correspondía por el puesto que ocupaban. El ejemplo más notable es el de Ned. E. Farrell, ingeniero en jefe de la tercera división. Claro que ser ingeniero en jefe, o sea director de una división fue un puesto importante, pero Farrell trató de influir en decisiones sobre asuntos que no eran de su incumbencia. Su copiosa correspondencia (más de 1.000 folios) tocaba todos los asuntos relativos al ferrocarril. Fue él quien convenció a Meiggs Keith y a Nanne para que entregasen los trabajos a pequeños contratistas, supervisados por los ingenieros de la empresa (43).

Esta fue una decisión que iba a cambiar nuevamente la forma de administración de la empresa. El primer contrato de esta clase se firmó en octubre de 1872 con un señor Holst, para la construcción de la estación de ferrocarril en Cartago (44). Más adelante se firmaron numerosos contratos para la excavación de fosos, desmonte de la línea y construcción de otras estaciones y edificios (45). Realmente esos primeros contratos no cambiaron tanto la administración, sobre todo porque eran de menor cuantía.

El contrato que fue a cambiar radicalmente la administración se firmó en noviembre de 1873 (46).

Myers Douglas y compañía se comprometieron a construir toda la línea en la tercera división, entre Cartago y Angostura. En consecuencia había dos administraciones paralelas, una de la empresa, y otra de los contratistas. La interacción de ellas se llevó a cabo en varios niveles: la empresa mantenía inspectores en todos los campamentos (47) y pagaba los salarios de todos los funcionarios y trabajadores (48). La empresa asimismo se encargaba de los departamentos de proveeduría y médico. El cambio en la administración se observa sólo un mes después de la firma del contrato. El tres de diciembre de 1873 Nanne comunicaba a Ned Farrell que, con el objeto de reducir gastos en la tercera división, debía entregar al contratista, Myers Douglas y compañía todas las tareas de la administración divisional (49) salvo la inspección de la obra (50). Después de esta fecha la compañía contratista tomó la iniciativa en toda la división, actuando casi independientemente, acción que molestó

mucho a Farrell, ahora ingeniero y superintendente de división (51).

Desde el principio el trabajo había marchado atrasado (52); sin embargo, el gobierno de Costa Rica siguió pagando a la empresa las cantidades que se le pedían mensualmente (53). A pesar de la generosidad del gobierno parece ser que para noviembre de 1873, se habían agotado todos los fondos dedicados a la obra (54). Otro factor en la cesación de la obra fue que, en septiembre de 1873, el contratista original Enrique Meiggs Keith, enfermó de disentería y volvió a Nueva York (donde murió en julio de 1875) (55). Con el contratista fuera del país, y la carencia total de fondos, el gobierno se hizo cargo de la empresa el 10 de noviembre de 1873. Para ello aprovechó el hecho de que la empresa no le había entregado mensualmente un informe de los progresos en la construcción (56).

La condición financiera del gobierno era realmente desastrosa. En una carta de Nanne a un colega en Limón, se mencionó "... que apenas estamos exprimiendo el dinero de la tesorería dólar a dólar. Además hay entre 50 y 60 mil libras en notas malversadas del gobierno que están siendo devueltas, y esto detiene nuestros abastecimientos de todas partes. Le digo que requerirá una cabeza muy clara para guiarse a través de este embrollo". Nanne era tan pesimista que pensaba volverse al Perú (57) aunque, según fuentes informadas, había vivido mucho tiempo en Costa Rica (58).

Bajo el control del gobierno hubo una revisión total de la administración. En una comunicación de diciembre de 1873, se fijaron las responsabilidades de todos los altos funcionarios de la empresa (59); el director general, los ingenieros de división y superintendentes tendrían ahora deberes específicos. Ya en febrero de 1874 se regularizaron los sueldos y salarios, según recomendaciones de Nanne (60).

El gobierno hizo el último pago a la empresa en octubre de 1873 (61); sin embargo, los trabajos continuaron hasta el 14 de abril del año siguiente, fecha en que Farrell, conforme a las órdenes de Guillermo Nanne, pasó por las oficinas de Myers, Douglas y compañía para decirles que el contrato con ellos había caducado (62). Ya con esto los trabajos realmente llegaron a su fin. Es significativo indicar que en enero de 1874 los gastos en la tercera división ascendían a más de \$30.000 pesos (63). Mientras que en mayo del mismo año sumaron sólo \$35,90 pesos (64), sin contar el salario de N.M. Corson, ingeniero de división mientras Farrell estaba en Limón (65).

II. Sueldos y salarios

El análisis de los sueldos y salarios en la construcción del ferrocarril al Atlántico desde septiembre de 1871 hasta abril de 1874 es complicadísimo. Para lograr cierta claridad se ha dividido en seis apartados, a saber: sueldos de funcionarios de la empresa, sueldos de la

mano de obra especializada, salarios de peones, la mano de obra china, el proceso de evolución salarial y una comparación con remuneraciones del sector público.

a) Los primeros funcionarios que contrató Meiggs Keith fueron, por regla general, ingenieros que ocuparían puestos directivos en la construcción del ferrocarril. El mejor remunerado de ellos, con un sueldo inicial de 5.000 pesos anuales fue el ingeniero que se encargaría del trazado de la línea férrea entre Cartago y Limón (66). Fue realmente un caso excepcional, puesto que el sueldo promedio de los otros ingenieros fue de 2.552 pesos anuales (67). En el primer libro de sueldos aparecen también otros empleados (no ingenieros), con sueldos muy inferiores. Por ejemplo, el doctor José A. Quirós percibía 1.080 pesos anuales y a un dibujante se le fijó el sueldo de 1.200 por año. No cabe duda, por lo tanto, que los ingenieros fueron los empleados mejor remunerados desde el principio.

Para una obra de tanta magnitud como la construcción del ferrocarril al Atlántico, los 25 funcionarios que aparecen en este *primer libro de sueldos*, resultaban realmente pocos. Con la organización de la cuarta división en secciones y departamentos, a mediados de 1872, surgió la necesidad de tener más dirigentes y, como consecuencia, aumentar la burocracia.

El mismo fenómeno vuelve a suceder al estructurarse a partir de 1873, la tercera división en cinco campamentos principales, junto con otros de menor importancia (68).

Como consecuencia de esta ampliación administrativa surgen dos tendencias diferentes. En primer lugar, los funcionarios que trabajaban con la empresa desde un principio escalaron puestos de mayor responsabilidad y, por lo tanto, mejor pagados. En segundo lugar, se dio trabajo a muchos funcionarios menores, la mayor parte de ellos costarricenses.

Los empleados mejor retribuidos en la oficina central y, por tanto, en parte de la cuarta división fueron el jefe de ella y el tesorero, los dos con 4.800 pesos por año. Los restantes funcionarios de esa oficina cobraban los siguientes sueldos mensuales:

G. Müllner	400 pesos
O.K. Osborn	400 pesos
S.D. Clachar	150 pesos
E. M. Stephenson	125 pesos ⁴
J. J. Ulloa Giralt	50 pesos
J. B. Camposano	150 pesos
Rafael Corrales	50 pesos
Toribio Solís	40 pesos (69)

Como puede observarse, hay una substancial diferencia entre los altos funcionarios con un promedio anual de 4.800 pesos y los funcionarios menores con sus 1.140 pesos de media anual.

La fijación de sueldos según la importancia del cargo se nota no sólo en la oficina central en San José, sino también en la tercera división y en el resto de la cuarta. El siguiente cuadro, con la asignación hecha en febrero de 1874, lo demuestra de manera convincente:

TABLA 1
ESCALA DE INGRESOS POR ACTIVIDADES

PUESTO	NOMBRE	SUELDO MENSUAL EN PESOS
Director General	Guillermo Nanne	600
Superintendente e ingeniero de la tercera división	Ned. E. Farrell	417
Superintendente e ingeniero de la cuarta división	L.D. Richards	417
Tesorero	G. Müllner	400
Contador en jefe	M. von Hipple	350
Director del departamento de mecánicos	O.L. Bradshaw	300
Médico en jefe	Dr. Lordly	250
Ingeniero	N. M. Corson	250
Intérprete general de chinos	José Bringas	115
Provisionador de material	J. Oreamuno	80
Portero	M. Solera	50 (70)

Hay documentación sobre los sueldos de los siguientes trabajadores especializados mecánicos, carpinteros, herreros y albañiles. De todos ellos son los albañiles quienes reciben mayor salario. H.D.B. Norris, ingeniero en jefe y superintendente general por unos meses en 1873, indicó por carta a Farrell, que el sueldo de cuatro pesos diarios para los albañiles le parecía un sueldo justo (71). Como trabajaban seis días por semana, ganarían unos 104 pesos mensuales (72).

Luego de los albañiles eran los carpinteros quienes cobraban más

entre la mano de obra especializada. Según un libro de cuentas de la cuarta división, un carpintero en mayo de 1873, percibía 84 pesos por mes. Los herreros de la cuarta división obtenían 69 pesos en la misma fecha (73). Por último, los mecánicos de la tercera división ganaban sólo un peso por día, o sea unos 26 al mes (74).

Una explicación parcial de las diferencias que se notan en los salarios de estos cuatro grupos de obreros especializados podría hallarse en la concentración de operarios con apellido anglosajón en los primeros dos grupos (albañiles y carpinteros), mientras que entre los herreros hay menos apellidos extranjeros y más españoles. Sólo hay una lista con nombres de albañiles, y las cuatro personas de ella tienen apellidos anglosajones (75). En las listas de carpinteros encontramos que, en el departamento mecánico, en septiembre de 1872, todos los cinco carpinteros eran de apellidos extranjeros; mientras en el grupo de herreros, de los seis de la lista, sólo tres tienen apellido no hispano (76). Para llegar a una solución definitiva que explicase esta diferencia, sería necesario conocer con certeza el número de carpinteros y albañiles que había en Costa Rica, para poder argumentar que la discriminación de sueldos se debe a la ley de la oferta y la demanda.

c) La mano de obra no especializada aparece en los libros de contabilidad sólo en grupos, rara vez individualizada: son los empleados sin nombre (77). La documentación se vuelve muy escasa y sólo hemos podido encontrar algunas pocas notas sobre salario de los peones.

Antes del 28 de enero de 1873, no había ningún reglamento que determinase el salario de los peones. A partir de esta fecha, en la tercera división, se fijó el salario en 0.80 pesos por día, más el hospedaje (78). Parece ser que anteriormente era costumbre buscar peones que trabajasen por menos de ese jornal (79). El único caso que superó la cifra de 20 pesos mensuales se presentó en mayo de 1873, en que un peón ganó 23 pesos mensuales como ayudante de carpintero (80).

Hubo un grupo de personas que, aunque percibían un salario de la empresa, no podía considerarse como empleados del ferrocarril. Este grupo estaba compuesto por pequeños contratistas, normalmente carreteros, que se encargaban del transporte de útiles y provisiones a los campamentos y de materiales para la construcción de puentes. Es difícil extraer de la documentación cuánto se cobraba por flete de materiales, debido a que nunca se especificó la distancia recorrida por los carreteros, ni el tiempo que trabajaban (81). Sin embargo, en las comunicaciones de Farrell hay muchísimas referencias a la dificultad que existía para conseguir el transporte de materiales a los campamentos.

Varias entradas en los libros mayores son de carreteros que llevaban piedras para la construcción de los puentes. La empresa les pagaba una suma diaria que oscilaba entre 2,125 y 2,25 pesos. El mayor jornal de que hay noticia pagado a un carretero fue el de uno que

empleó 13 días en recoger herramientas dejadas en la línea por un total de 32,50, o sea, 2,50 por día (82).

d) En el modelo de contrato para la venta de obreros chinos, que la empresa diseñó en 1872, los sueldos de éstos se establecían en cinco pesos mensuales, más “alimento sano y suficiente, habitación cubierta, tres vestidos de manta y una cobija al año” (83). Parece ser que el ferrocarril se ciñó a las directrices de este modelo, puesto que los salarios de dos chinos —un sirviente y un cocinero— que trabajaban en la tercera división en diciembre de 1873, eran de 4,50 pesos (84).

Una vez por año la empresa proporcionaba ropa nueva a los chinos, en la que se incluían camisas, pantalones, capas y zapatos (85). En los campamentos de la tercera división se les daba un “premio” en metálico, pero fue una cantidad de dinero tan irrisoria que realmente no se puede considerar como un emolumento importante. Por ejemplo, en el mes de abril de 1873, los premios para el campamento cuatro, donde había unos 150 chinos, alcanzaron la cifra de 11 pesos (siete centavos “per capita”); en el campamento cinco y en el mismo mes los premios alcanzaron la “astronómica” cifra de 28 pesos (86).

Como los chinos venían a Costa Rica con un contrato, la empresa estaba obligada a abonarles el salario aunque estuviesen en el hospital, pero es imposible averiguar si recibían entonces un salario reducido porque se pagaba con la misma planilla global tanto a los chinos enfermos, como a los que trabajaban en el hospital (87).

e) Para estudiar la evolución salarial se ha creído conveniente presentar el siguiente cuadro, relativo a los funcionarios de la tercera y cuarta divisiones, con su nombre, profesión u oficio, la fecha en que comenzó con la empresa, las fechas en que se le aumentó el sueldo, y por último la escala de sueldos de su cargo.

TABLA 2
EVOLUCION DE SALARIOS
1871-1874

NOMBRE	PUESTO	FECHA	SUELDO MENSUAL EN PESOS
M. von Hipple	Contador	oct. 1871	333,33
		dic. 1872	415,00
		ene. 1874	350,00
		feb. 1874	300,00 (88)
Ned E. Farrell	Ingeniero en jefe de la tercera división	oct. '71	208,33
		dic. '72	333,33
		feb. '74	417,00 (89)
S. Miller	Asistente	oct. '71	166,66
		dic. '72	208,33
		feb. '74	250,00 (90)
Cornelius Cox	Ingeniero	oct. '71	166,66
		feb. '74	250,00 (91)
G. Sampson	Ingeniero	oct. '71	90,00
		dic. '72	150,00
		marzo '73	166,66
		dic. '73	180,00
		feb. '74	200,00 (92)
J. B. Calvo	Asistente	dic. '72	60,00
		abril '73	80,00 (93)
P. Iglesias	Asistente topógrafo	dic. '72	24,00
		abril '73	60,00 (94)
T. Locklin	Ingeniero	marzo '72	166,66
		feb. '73	200,00
		feb. '74	250,00 (95)
N. M. Corson	Superintendente de albañilería	feb. '72	200,00
		feb. '74	250,00
		marzo '74	417,00 (96)
J. Bringas	Intérprete general de chinos	feb. '73	50,00
		feb. '74	115,00 (97)
L. D. Richards	Primer asistente	dic. '72	250,00
		feb. '74	417,00 (98)
F. Herbst	Dibujante	oct. '71	208,33
		dic. '72	238,33 (99)

En general, puede afirmarse que los sueldos tienden a aumentar durante el período estudiado. En la mayoría de los casos el aumento se debe a ascensos. Sin embargo, la tendencia general parece ser que los salarios aumentan, aún permaneciendo el funcionario en el mismo puesto y hay un solo caso de disminución salarial.

A primera vista resultaría difícil comprobar que los trabajadores extranjeros recibían sueldos más elevados que los costarricenses. Sin embargo, existen varios documentos y algunas noticias en los libros de contabilidad, con los que se puede demostrar esto fehacientemente. El doctor José A. Quirós empezó a trabajar con la empresa en noviembre de 1871, como jefe del departamento médico, con un sueldo de 1.080 pesos anuales (100). En febrero de 1873 era el médico de campamentos de la tercera división y desgraciadamente, no conocemos la asignación que tenía en este nuevo puesto (101). Sin embargo, el nuevo director del departamento médico, H.A. Guier, percibía 125 pesos al mes, o sea 1.500 anuales (102).

Hay otro caso, en que puede verse en forma más evidente aún la discriminación de sueldos entre los trabajadores extranjeros y los costarricenses. En una lista de salarios de guardas de la cuarta división, en octubre de 1873, el único guarda de apellido extranjero, ganaba 75 pesos mensuales, mientras que los otros recibían un promedio de 34 pesos (103).

En todos los niveles de la empresa puede observarse que los puestos superiores estaban reservados a los extranjeros, lo que naturalmente iba asociado a mejores sueldos. En el departamento de ingenieros de la tercera división, en diciembre de 1873, había dos funcionarios con apellido español, su sueldo promedio mensual era de 80 pesos, mientras que el de los extranjeros llegaba a 220 pesos (104). En la oficina central en San José ocurría exactamente lo mismo (marzo de 1874); los funcionarios extranjeros cobraban un promedio de 269 pesos y los costarricenses solo 80 (105).

f) Como se ha demostrado, existía una escala salarial neta en la empresa, basada en la actividad específica de cada empleado o funcionario. Sin embargo, se ha creído conveniente efectuar una comparación de sueldos y salarios de la empresa con los del sector público en Costa Rica, suponiendo que en el sector público hubiese una distribución más tradicional de ingresos. Por lo tanto con este análisis, se pretende poner de relieve el nivel salarial efectivo de la empresa.

En la tabla número 3 aparecen las escalas de salario y sueldos y la remuneración media mensual percibida por los empleados del gobierno de Costa Rica y de la empresa del ferrocarril. En esta tabla se han seleccionado los ingresos de empleados que realizaban tareas similares, a saber, guardas, telegrafistas, escribientes y contadores, pues ambos, gobierno y empresa, utilizaron personas de dichas categorías. En el gráfico número 1 se comparan los ingresos medios de ambas entidades.

La tabla número 4 es una recopilación de los ingresos medios mensuales de asalariados del gobierno y de la empresa, clasificados por niveles. Trabajadores gubernamentales de bajo nivel son por ejemplo, los carteros de la Administración de Correos y los porteros, así como los peones lo son para la empresa. Especializados para el gobierno son los telegrafistas y profesores y en la empresa los albañiles, carpinteros, herreros, mecánicos y telegrafistas. Los funcionarios de medio nivel del gobierno comprenden los directores y administradores de varias entidades, tal como en la empresa los ingenieros. De alto nivel en el gobierno son los Secretarios de Estado y en el ferrocarril el director general y los supervisores de sección. En el gráfico número 2 se comparan estos cuatro niveles, en cuanto a ingreso medio.

TABLA 3
ESCALA DE SALARIOS COMPARADOS DE EMPLEADOS
POR PUESTOS
1873-1874

Guardas		Telegrafistas		Escribientes		Contadores	
Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa
60	75	70	75	50	60	150	450
50	60	—	50	—	—	100	300
—	35	45	—	—	—	—	125
—	30	40	—	—	—	—	—
40	—	—	—	—	—	—	—
—	—	35	—	40	—	—	—
—	—	30	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	35	—	—	—
—	—	—	—	30	—	—	—
m=40	m=35	m=40	m=50	m=40	m=60	m=100	m=300

TABLA 4
ESCALA DE SALARIOS COMPARADOS DE EMPLEADOS
Y FUNCIONARIOS POR NIVELES
1873-1874

Empleados de nivel bajo		Empleados especializados		Funcionarios de nivel medio		Funcionarios de nivel alto	
Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa	Gobierno	Empresa
40	20	70	104	225	250	350	600
30	—	—	84	200	—	—	500
—	—	45	69	—	—	—	—
—	—	—	50	—	—	—	417
25	—	40	—	180	208,33	—	—
20	—	—	—	125	200	—	—
16	—	—	—	100	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	30	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	25	—	—	—	—	—
m=15	m=20	m=40	m=69	m=200	m=250	m=350	m=500

Nota: m significa mediana de salarios en base a las remuneraciones recopiladas.

Fuentes: "Presupuesto de gastos para el año 1873-1874", Gaceta Oficial, San José Costa Rica, septiembre 27, octubre 4, octubre 18, octubre 27 y noviembre 1 de 1873. Libros de contabilidad de la empresa del ferrocarril, Archivo Nacional, Sección Histórica, Secretaría de Fomento, San José, Costa Rica, Nos. 288, 297, 1464, 1497, 1531, 1658.

GRAFICO 1
SALARIOS MEDIOS COMPARADOS POR ACTIVIDAD

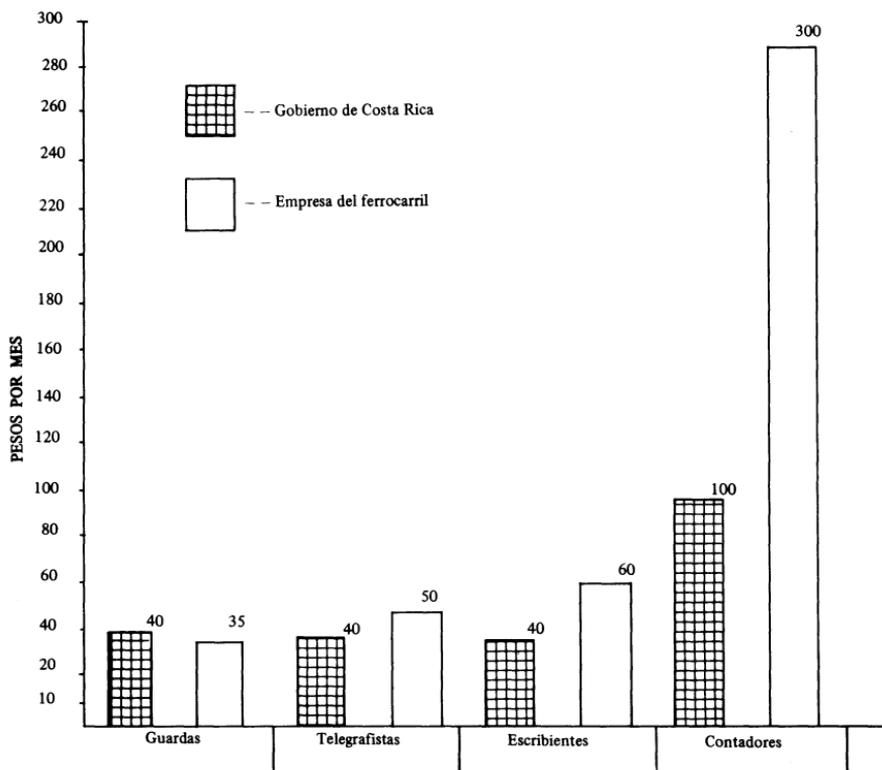
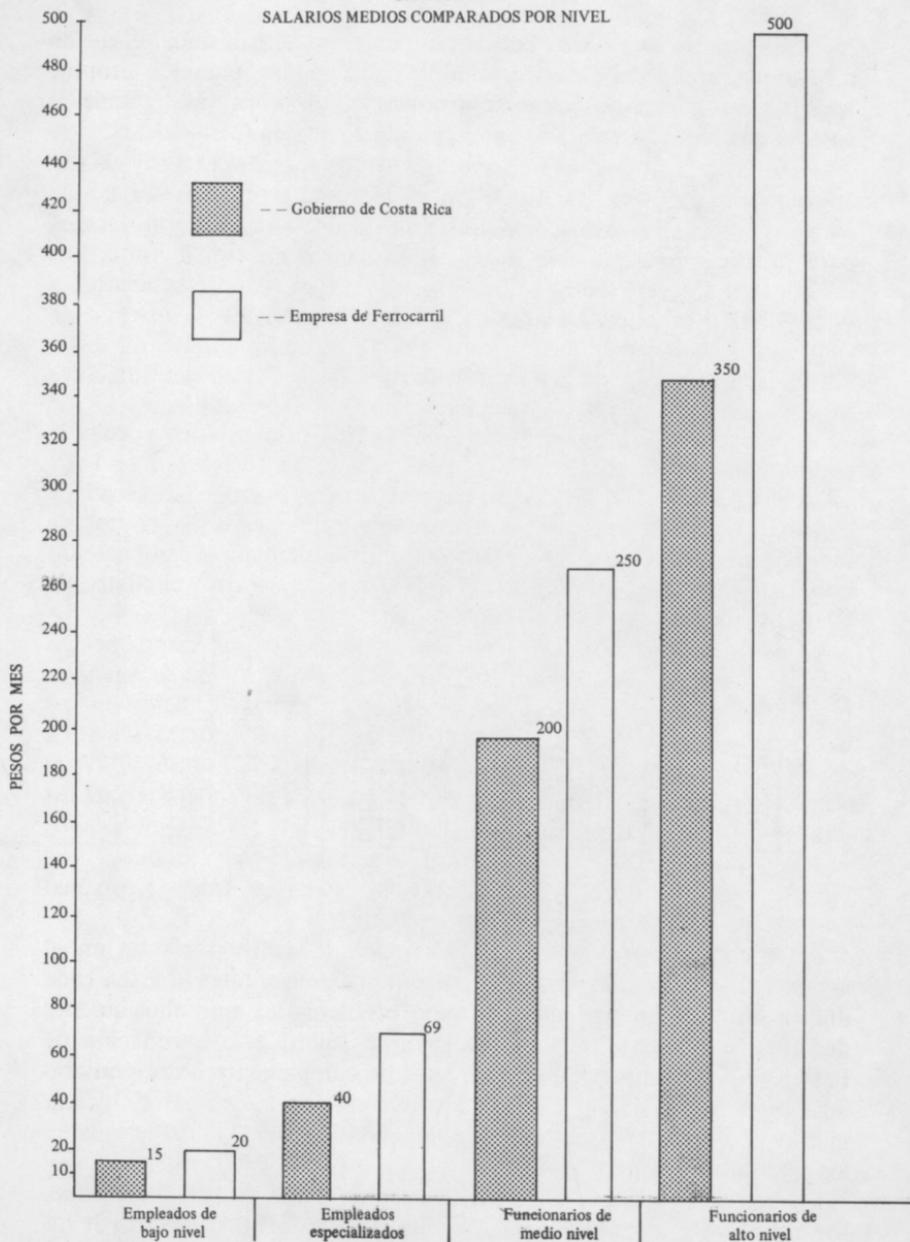


GRAFICO 2
SALARIOS MEDIOS COMPARADOS POR NIVEL



III La vida en los campamentos

El estudio de la vida en los campamentos es, sin duda, el mejor medio para formarse una idea de lo que supuso para los propios trabajadores la construcción del ferrocarril, la obra más grande y costosa que hasta entonces se había llevado a cabo en Costa Rica.

El análisis de la vida en los campamentos se centra exclusivamente en la división tercera, (Cartago—Angostura), por ser la única donde aquellos se establecieron. Por carecer de la documentación necesaria, para justificar por qué sólo hubo campamentos en esta división, nos introducimos en el terreno de las sugerencias. Hipotéticamente la formación de campamentos pudo deberse a dos razones: la ausencia de centros densamente poblados —salvo Cartago— donde pudieran habitar los trabajadores y la necesidad de tenerlos agrupados en determinados sitios para lograr una mejor dirección y más fácil abastecimiento.

No se perdió mucho tiempo en dar los primeros pasos para la organización de los campamentos, pues para el 12 de febrero de 1873 ya se habla de ellos en la correspondencia de Farrell. No se puede conocer, con la documentación existente qué causas motivaron la localización de ellos, pero en principio existieron cinco: el campamento uno en Llano, el dos en Orosi, el tres cerca de Paraíso, el cuatro en Ujarrás y el cinco en Fajardo (106).

Los funcionarios que ejercieron el mando en los campamentos fueron tres. En primer lugar, Ned E. Farrell tenía la máxima responsabilidad en la dirección de la vida diaria y trabajos en los campamentos, por ser el ingeniero jefe de la tercera división, desde el 13 de septiembre de 1872 hasta que se fue a trabajar a Limón, el 27 de febrero de 1874 (107). Periódicamente formulaba reglamentos para los jefes de campamento, impartía órdenes relativas a la alimentación de los funcionarios trabajadores costarricenses y operarios chinos y, por último, estaba siempre al corriente de las relaciones entre el personal que vivía en los campamentos (108).

A continuación de Farrell, el poder de decisión residía en el ingeniero de cada campamento: determinaban qué tarea harían cada día los obreros. En cualquier situación problemática eran ellos quienes decidían, aunque su fallo estaba siempre sujeto a la aprobación de Farrell (109). Compartían con los jefes de campamento las responsabilidades en el pago de los salarios a los trabajadores, lo que parece indicar que la dirección de la empresa confiaba más en sus ingenieros, que en los jefes de campamentos (110).

En tercer y último lugar, encontramos el jefe de cada campamento, responsable de todo lo concerniente al funcionamiento diario de los mismos. Tenían las siguientes responsabilidades:

1. Cuidar del campamento
2. Decidir en caso extremo quiénes debían ir al hospital

3. Establecer reglas para mantener limpio el campamento, con el fin de evitar epidemias
4. Distribuir el opio, a los chinos previa aprobación del médico
5. Pedir a la proveeduría de Cartago todas las herramientas necesarias
6. Cumplir las órdenes de A.T. Douglas, el inspector, relativas a la alimentación de los trabajadores e inspeccionar la comida para asegurarse de que era suficiente
7. Hacer cumplir las órdenes laborales de los ingenieros
8. Evitar que los trabajadores entrasen en propiedades privadas y, en casos inevitables, dar aviso al dueño para evitar mayores daños de los necesarios
9. Mantener, desde el principio, una disciplina estricta y firme y castigar cuando fuera necesario, pero siempre sin violencia
10. Conseguir que los obreros trabajaran un mínimo de diez horas diarias.
11. Preparar las planillas de cada mes, con la supervisión del ingeniero de campamento (111).

En resumen, el jefe de campamento debía ocuparse de todo lo relacionado con la vida cotidiana de los trabajadores. Su responsabilidad personal según Farrell, era, “mantener y hacerles comprender por medio del trato amigable pero firme, que el campamento es su hogar y nosotros trataremos de lograrlo por todos los medios posibles” (112).

En todos los campamentos el trabajo empezaba a las seis de la mañana: los obreros desayunaban con pan y en 15 minutos debían estar listos para ir a trabajar con sus cuadrillas (gangs). Estas cuadrillas estaban bajo el mando de un capataz o “mandador”, aunque de vez en cuando eran dirigidas por un obrero especializado (113). Normalmente formaban parte de ella, de 10 a 20 trabajadores (114). En las 12 horas diarias de trabajo se reservaban dos para comer (115). Concluían su labor a las seis de la tarde, pero si estaba lloviendo, debían suspender el trabajo. Si se tiene en cuenta la elevada precipitación anual de Costa Rica, se podría afirmar que durante más de siete meses al año los obreros no trabajaban la jornada completa, reduciéndose ésta a unas cinco horas diarias.

Dado el gran número de trabajadores, era necesario vigilar que cada uno cumpliera con sus deberes. Para lograr esto, los listeros (timekeepers) pasaban el rol tres veces al día: a las seis de la mañana, a las seis de la tarde y finalmente a la hora de acostarse (116). No bien comenzaron los trabajos en los campamentos, los ingenieros debieron dormir en tiendas de campaña, mientras los peones tenían que buscar algún lugar algo resguardado, que los defendiera de la intemperie, (117) pero con bastante rapidez se construyeron casas de madera para todos, incluso para los peones (118). Todo ello demuestra no obstante, que en los campamentos existió cierta diferenciación social, según el puesto que ocupaba cada uno.

El trabajo diario de los obreros que vivían en los campamentos era diverso. En la tercera división, la mayor parte de las actividades laborales de los obreros especializados pasó en la construcción de puentes (119). Fue necesario contratar varios canteros encargados de proporcionar a los albañiles y peones que les ayudaban, los bloques de granito necesarios para una buena cimentación de los puentes. La mayoría de los peones trabajaba en la nivelación de la línea férrea (120). Debido al accidentado relieve, la construcción del ferrocarril exigió el empleo de mano de obra relativamente muy numerosa, sobre todo si se tiene en cuenta la débil densidad de la población costarricense. Si en septiembre de 1873 trabajaban en la tercera división unos 2.000 empleados, se puede deducir que el número de personas que trabajaba en la construcción de sólo 13 millas de ferrocarril era muy elevado (aproximadamente 154 por milla).

Fuera de los campamentos habían dos grupos especiales, que recibían un trato diferente por la clase de trabajo que realizaban. Nos referimos a las cuadrillas de desmonte del terreno (clearing gangs) y las cuadrillas de mensura de la línea (survey groups).

Las cuadrillas de desmonte trabajaban en lugares mucho más adelante que el resto de los obreros y, por lo tanto, no podían volver cada noche al campamento (121). Este alejamiento les proporcionaba cierta autonomía, puesto que ellos mismos se debían encargar de alimentarse y hospedarse. A ello se debe que un grupo de estos comprase 15 novillos a cuenta de la empresa, por el precio de 600 pesos, sin recibir ninguna amonestación de la dirección (122). Las cuadrillas de mensura tenían un trato más privilegiado, porque se componían de 18 personas, de las que sólo dos eran peones. A Farrell, que recibió instrucciones sobre cómo tratar a este grupo, se le indicó expresamente que se hiciera cargo de “ver que se les provea todo lo necesario para que se sientan lo más cómodo posible” (123).

Los problemas ocasionados por la vida de tantos hombres en los campamentos fueron de dos tipos: conflictos de relaciones personales y problemas de corrupción, especialmente entre funcionarios de la empresa.

Antes de la formación de los campamentos existieron muy pocos problemas de relación personal. Sin líneas definidas de autoridad, era poco probable que surgieran conflictos, ya que cada funcionario recibía sus órdenes directamente de la oficina central. A partir de la fundación de los campamentos aparece una organización rígida, lo que obligó a algunos a recibir órdenes dadas por los que anteriormente habían sido sus compañeros de labor.

La mayor parte de los problemas personales se gestaron en torno a Farrell, quien llegó a amonestar varias veces a un jefe de campamento, O. de Gramont, llegando a decirle que era “tiránico y altanero y a veces rudo e irrazonable”.

La causa del conflicto se debió al despido de un asistente por Gramont. Parece que las disputas no se debieron al mal genio de Farrell porque en otro conflicto acaecido en agosto de 1873, el centro de la discusión residía en el no cumplimiento por parte de subordinados de Gramont de las órdenes dadas por los ingenieros (124). Del ingeniero Van Patten, Farrell llegó a afirmar que “como un fracaso de primera clase, es un éxito completo y creo que la mejor cosa para el crédito de la compañía es dejarlo de lado”. Esta opinión tan fuerte se debió a las incursiones “turísticas” que el citado ingeniero hacía por Cartago; de modo que pasaba más tiempo en la capital de la provincia que en las obras (125).

Los conflictos personales llegaron a un punto álgido con el problema de los hombres de color de Curaçao (126). A principios de agosto de 1873 comenzó la correspondencia relativa a unos 65 hombres, que llegaron de Curaçao por cuenta de la empresa (127). Estuvieron en los campamentos hasta el 20 de septiembre de 1873. Parece que fue éste el único grupo de negros que trabajó en la tercera y cuarta división (128) y que, tanto los jefes de campamento como los trabajadores, no lo aceptaron bien, de modo que tuvieron que reenviarlos a Limón (129).

La situación en los campamentos —pocos funcionarios y gran número de trabajadores asalariados— proporcionó muchas oportunidades para que se engañara a estos últimos. Los problemas que se dieron durante la corta vida de campamento fueron la venta ilícita de licor, el préstamo de dinero con intereses usureros y el fraude en el pago de salarios.

Entre las raciones que recibían los funcionarios de la empresa que se hallaban en los campamentos, se incluía el ron. El jefe de campamento era el encargado de distribuirlo (130). Más de una vez los funcionarios e incluso el mismo jefe de campamento, vendieron licor a los trabajadores a precio sumamente elevado (131).

El préstamo de dinero por parte de funcionarios de la empresa a los peones sólo queda atestiguado la vez que provocó una reacción vigorosa. Según Guillermo Nanne, “cierta cantidad de los capataces de su división (la tercera) el mes pasado (junio) prestaron dinero a algunos de los hombres, cargándoles un interés exorbitante y causando cierto descontento. Entre los casos mencionados estaban los del Sr. Mansfield, que le prestó a un peón 35 centavos y recobró 75, y del Sr. Castro que prestó 17 pesos y recobró 21, 25” (132).

En febrero de 1873, el jefe del campamento tres, Lilesky, pagó a los peones menos de lo que habían ganado durante la semana anterior. Como Lilesky, que no fue encarcelado a pesar de las protestas de Nanne, realizó el hecho delictuoso con la colaboración del pagador y del listero, surgió la necesidad de encontrar un nuevo sistema para abonar los salarios de peones, que evitara de inmediato la repetición de

este tipo de incidentes. A partir del 17 de febrero de 1873, los listeros y los pagadores fueron asignados a campamentos distintos cada semana, sin saber, por tanto, dónde trabajarían la semana siguiente. Nanne esperaba que con este plan se evitaría cualquier trato deshonesto al resultar sumamente difícil que pagador y listero se pusiesen de acuerdo para el fraude (133).

La frase, de Farrell muchas veces repetida, relativa a la alimentación de los trabajadores en los campamentos era “darles buena y suficiente comida” (sic.) (134). En principio, habría que suponer que la comida fue suficiente, puesto que al Dr. Guier, jefe del departamento médico, le parecía que daban a veces demasiada comida a los trabajadores y que ésto con frecuencia resultaba en enfermedades (135).

Las raciones de los funcionarios de empresa se diferenciaban de las que recibían los peones, pero esta diferencia, no se encontraba en la comida llamada de primera necesidad, sino en la comida especial. La dieta de los funcionarios incluía carne de res fresca y salada, carne de cerdo salada, manteca, frijoles, arroz, plátanos, yuca, papas, cebollas, vinagre, encurtidos, pimienta, ron, té, café y dulce. Farrell estipuló “que quede entendido que todos los empleados tienen derecho a todo lo que pueden comer y a pagar por extras no mencionadas en la lista” (136).

La comida de los peones incluía carne de res fresca y salada, papas, frijoles, pan, café, manteca, galletas, bacalao y dulce (137). Aunque la dieta no parece muy variada, cabe decir que para los 150 trabajadores del campamento dos, se suministraron 2,055 libras de carne en un período de 24 días, entre el 12 de abril y el 6 de mayo de 1873. Esa cantidad equivalía a un promedio diario de más de media libra por trabajador. La proveeduría de Cartago envió, en el mismo período de tiempo y al mismo campamento, los siguientes alimentos: 2891 libras de papas, 1.665 libras de pan, 727 libras de arroz, 549 libras de dulce, 159 libras de frijoles, 475 libras de galleta, 120 libras de bacalao, 102 libras de café, 17 libras de cebolla y diez libras de té (138). Naturalmente, la carencia de la típica “tortilla” costarricense provocó ciertas protestas entre los trabajadores, lo que obligó a Nanne a publicar un aviso solicitando alimentos preparados, con la siguiente apostilla: “se advierte que los trabajadores quieren se les sirva tortilla de maíz en vez de pan o galleta” (139).

En líneas generales, parecería que la cantidad de la comida fue suficiente, pero no debe estimarse sólo la cantidad, sino también la calidad de los productos. Durante el período de los campamentos hubo varias quejas sobre esta última: a principios de septiembre de 1873, José Marín, mandador de chinos, se quejó del café que se le enviaba, porque parecía ser la causa de enfermedades existentes (140). Más tarde, en junio de 1874, N.M. Corson, director e ingeniero de la tercera división desde febrero de ese año comunicaba a Müllner, director general interino que en los campamentos había unos 12 quintales de harina.

podrida y que no tenían harina en buenas condiciones para poderla mezclar con la mala y hacer pan; pedía que se le mandara de ocho a diez quintales de harina buena (141). Sólo una vez aparece una carta que expresa que la comida dada a los trabajadores de la tercera división era muy superior a la de la primera división (Limón—Pacuare) (142).

Finalmente, hay que hacer notar que la alimentación de los trabajadores fue un gasto importante de la empresa del ferrocarril. En julio de 1873, Nanne estipuló que cada ración no debería superar el valor de 35 centavos de peso. Si suponemos que cada trabajador recibía dos raciones al día, el costo de la alimentación al cabo del mes ascendía a 21 pesos, superior al sueldo de la mayoría de los peones (143).

Los campamentos estaban compuestos por grupos distintos de trabajadores. En la documentación aparecen referencias a chinos, costarricenses, italianos, irlandeses, negros de Curaçao y un negro de Jamaica (144). Sin embargo, hubo muy pocos problemas ocasionados por esta heterogeneidad. De todos estos grupos, a excepción de los chinos, la empresa sólo tuvo problemas con los irlandeses y con los de Curaçao.

En un principio los irlandeses fueron contratados para trabajar en Limón, pero ya en febrero de 1873, Nanne debió publicar una orden general, estableciendo que los irlandeses que huían de Limón para trabajar en la tercera y cuarta división, no recibirían empleo si no presentaban una carta oficial de despido del director de la primera división (145).

Uno de los jefes de campamento rehusó aceptarlos y Farrell, en tono molesto, le indicó que era necesario emplear a los irlandeses y a cualquier otra persona dispuesta a trabajar, porque “los ferrocarriles no pueden ser construidos sin obreros” (146).

Mucho después, el 8 de abril de 1874, cuando la dirección de los campamentos ya dependía de los contratistas Myers, Douglas y Cía. Nanne le escribía en tono vehemente a Salvador Lara, Ministro de Obras Públicas: “estos amenazados por una catástrofe seria en la tercera división, si hoy mismo no podemos salir de su posición (?) de Irlandeses, que hay que despulsarlos (sic.) sobre la marcha. Y ya hay muchas amenazas de asesinatos, si no arreglamos cuentas con esta gente. Necesitamos a lo menos \$5000 hoy, pero sin falta alguna, y a costa de cualquier sacrificio... Si quiere evitar más fracasos, ayúdenos, la cosa es seria” (147).

Los hombres de Curaçao sólo estuvieron en la tercera división poco más de un mes, debido a los constantes conflictos que provocaron que obligaron a su traslado de campamento en campamento; dándoles siempre “lugar aparte de los chinos” (148).

Según la bibliografía que menciona la construcción del ferrocarril al Atlántico, la obra provocó una enorme cantidad de muertes. Varios autores hablan incluso de unos 4.000 muertos, la mayoría de ellos de

enfermedades tropicales (149). En la documentación consultada se mencionan escasos fallecimientos, al menos en la tercera y cuarta divisiones.

Durante los trabajos para el trazado de la línea férrea, muchos de los funcionarios de la tercera división enfermaron, aunque no de gravedad. Lo mismo ocurrió con los peones, especialmente con los que trabajaban en la sección llamada “La Angostura” (150). Todo ello tiene una explicación muy sencilla como la narra Farrell: no habían suficientes tiendas de campaña ni siquiera para los ingenieros: “Yo y mis ayudantes hemos dormido sobre rocas y bajo árboles, sin comida ni mantas para hallar un paso para las vías y pienso que no necesitamos la ayuda de caballeros tan delicados que no puedan soportar pequeños inconvenientes mientras estamos comenzando”.

Hay que tener en cuenta parte de los óbitos no se debieron exclusivamente a enfermedades; Guier, el médico en jefe, cita entre otros, dos casos curiosos: un obrero se murió por bañarse en un río cuando tenía calentura y otro pasó a mejor vida por haberse comido “con otras cosas doce plátanos maduros” (152).

Desde la organización de los campamentos disminuye la información sobre enfermedades entre los trabajadores, lo que de por sí prueba una disminución real. En febrero de 1873 Farrel podía comunicar gozosamente: “ninguna enfermedad seria en el trabajo, salvo un intérprete denunciado anoche” (153). Esta mejora de las condiciones de salubridad puede haber sido consecuencia del esfuerzo que hizo la empresa, por lograr un mayor bienestar físico para sus trabajadores (154). Prueba de ello fue el reglamento, redactado por Guier, enviado a todos los jefes de campamentos. En él se estipulaba que las camas y dormitorios debían airearse todos los días, los servicios sanitarios situarse a distancia no menor de cincuenta yardas del campamento, los drenajes de la cocina y los alrededores del campamento limpiarse diariamente, los utensilios de cocina estar brillantes y la comida cocinada bien y con buenos alimentos (155).

Cada semana el médico hacía una inspección de los campamentos, recetaba medicamentos cuando era necesario y enviaba al hospital a los trabajadores que considerase seriamente enfermos, aunque en casos de emergencia —como estipulaba el reglamento anterior el jefe de campamento podía enviar al hospital a cualquier trabajador (156). En febrero de 1873 se construyó el hospital general en Cartago (157).

Naturalmente, acompañaron a la construcción del ferrocarril varios accidentes laborales. El primero le ocurrió el 9 de abril de 1873 a un mandador americano llamado George Sutherland, y no supieron exactamente cómo fue, por estar acompañado exclusivamente de chinos (158). El accidente que más víctimas produjo se debió a una catástrofe natural; a principios de octubre de 1873 hubo un terremoto, que causó un derrumbe de tierra junto al campamento cinco en Fajardo. Los

sobrevivientes calcularon que el campamento fue cubierto por unas 10.000 yardas cúbicas de tierra y piedras, cayendo parte del alud en el río Reventazón. La mayoría de los trabajadores logró escapar sana y salva, pero unos ocho y quizás más, fueron sepultados por el corrimiento; sus cadáveres aparecieron río abajo unos ocho días después (159).

La documentación existente no permite calcular con exactitud el número total de muertes ocurridas, sea por enfermedades o por accidentes. Este silencio documental sirve de argumento para negar categóricamente la cifra de 4.000 personas que dan los autores anteriormente citados. Si esas aseveraciones indocumentadas tuviesen visos de credibilidad, no cabe duda que las fuentes primarias permitirían atestiguarlo.

Para finalizar dejaremos que Farrell, en su macarrónico castellano, nos cuente un pequeño detalle:

“Por segunda vez la Gobernación de esta Provincia se queja de que las sepulturas de los que se entierran por cuenta de la Empresa, no tienen la profundidad suficiente, y los cadáveres además de quedar expuestos a que los animales los sustraigan, expiden miasmas que infestan la atmósfera y pueden muy bien causar el darrogo de una peste” (160).

IV Los chinos

Es bien conocido el papel que, en el siglo XIX, desempeñó la mano de obra china en la construcción ferroviaria de América, no solo en Estados Unidos, sino también en Perú y Cuba. Costa Rica obtuvo también mano de obra china para la construcción de su ferrocarril al Atlántico, pero hasta ahora no se había estudiado su actuación. Esos operarios venidos de China, el continente ya superpoblado cien años antes, llegaron a los países relativamente nuevos de América sin hablar ni el inglés propio de los principales funcionarios de la construcción ferroviaria, ni el castellano de la población. Se pensó que no necesitaban más que arroz para alimentarse y por experiencia, se sabía que podían efectuar los trabajos más duros y que siempre trabajarían, aunque a veces fuera a la fuerza. Para el tipo de explotación humana que requería la construcción de ferrocarriles en el siglo XIX, no había mano de obra mejor. Su historia es rica en reflexiones de la experiencia humana; nos enseña un capítulo de la historia del ascenso de Occidente y del “choque de culturas”, de que hoy día se habla tan a menudo. A la vez, el estudio de la mano de obra china en Costa Rica nos proporciona importantes lecciones sobre la historia de un grupo minoritario de considerable importancia, así como de las experiencias de ese grupo en toda América.

Durante los primeros meses de construcción del Ferrocarril al

Atlántico, la empresa, padeció escasez de mano de obra especialmente en los meses de cosecha de café (161). Parece que Meiggs Keith, el contratista, se dio pronto cuenta de que debían importar braceros de algún otro lugar, si esperaba que la obra se concluyese en los tres años estipulados por el contrato Alvarado—Meiggs. Basándose en la experiencia ferroviaria de Cuba y Perú, Meiggs Keith, en asociación con dos comerciantes de la ciudad de San José, los señores Hubbe y Grytzell, inició gestiones para la construcción de 1.000 operarios chinos en abril de 1872 (162).

La intención de esa importación, al menos así fue presentada al gobierno y a la opinión pública en general, era proporcionar trabajadores hábiles para la cosecha de café. En la solicitud oficial no se mencionó el uso de los chinos para el ferrocarril, y en una carta separada, dirigida al presidente de la República, los señores Keith, Hubbe y Grytzell prometían “hacer los esfuerzos posibles a fin de que lleguen en ocasión de utilizar sus servicios en la próxima cosecha del café” (163).

Los empresarios pedían, en la solicitud, además del derecho a introducir en el país los chinos, que el gobierno les pagara \$30,00 pesos costarricenses por cada uno. Las autoridades concedieron el derecho de introducción y la “prima” de 30 pesos por chino, pero estipularon que “los trabajadores que de esa (China) se traigan gozarán de las mismas garantías individuales que los Costarricenses: que serán iguales ante la ley a los demás habitantes del país y que se les administrará cumplida justicia por los Tribunales, sea respecto de su contrato de jornal o alquiler de su trabajo o sea por cualquier otro motivo” (164).

Hubbe fue nombrado “agente del gobierno de Costa Rica para la contratación de trabajadores chinos” (165). Supuestamente él había tenido experiencia previa en la contratación de chinos en “Hong Kong”. La llegada de los chinos no aconteció antes de la cosecha del café de 1872 (166) sino llegaron a Puntarenas el 1 de febrero de 1873, donde desembarcaron 653 chinos “de las calidades requeridas”, o sea, “sanos, robustos, de buenas costumbres y adictos al trabajo y de 18 a 40 años de edad” (167).

Aún antes de su llegada, parece que la reacción pública fue bastante favorable. Como decía un artículo de *El Ferrocarril*, el 12 de octubre de 1872. “Recomendamos la adquisición de estos trabajadores principalmente para los beneficios del café, por su reconocida habilidad é industria en los trabajos de esta clase; i nos congratulamos con la importación al país de tan útiles brazos”.

Poco después de la llegada de los orientales el mismo periódico publicaba otro artículo en que analizó la diversidad de opiniones sobre los chinos, concluyendo con la observación: “la cuestión entre nosotros es que hoi nos son indispensables...” (168).

Una vez en el interior del país, los chinos fueron motivo de

curiosidad: “La llegada de los chinos a esta ciudad (Cartago) causa mucha novedad, por ser la primera vez que se ven en este país, por consiguiente llaman mucho la atención i se agrupa la jente en la casa de los señores Bonilla donde estan ahora” (169).

Keith, Hubbe y Grytzell reclamaron la prima de 30 pesos, porque decían que arriesgaban un gran capital y consecuentemente el gobierno de Costa Rica abonó por la introducción de chinos un total de 19.590 pesos. Aunque nadie hizo objeciones de fraude, parece en principio, que la introducción de esta mano de obra costó mucho menos. En un libro de contabilidad, con el interesantísimo título *Chinese expedition en cuentas corrientes con el Ferrocarril de Costa Rica*, aparecen las primeras planillas mensuales, que asientan el costo proporcional de la introducción de chinos. En la segunda página leemos:

“Por cuenta nivelación, salarios de 47 hombres empleados durante el mes en puente Virilla \$4.50, \$164.50. Gastos proporcionados sobre la misma cantidad en cuenta costo de introducción de dicha mano de obra” \$6,43, \$302,21.

En otra página aparece aún más claro: “Gastos proporcionales, traída de China, \$6,43 cada uno (170).

En apariencias, la importación de chinos no le resultó mal negocio a la empresa, en un principio, sobre todo si se considera que además del bajo costo de introducción a los chinos se les pagó sólo \$ 4,50 mensuales, aproximadamente la quinta parte del salario promedio de los operarios costarricenses.

Los chinos llegaron a Cartago el 8 de febrero de 1873. La empresa no estaba realmente preparada para la introducción de dicha mano de obra, como lo demuestra el hecho que, en la tercera división, Farrell estuvo todo el día del arribo buscando alojamiento para acomodar a los chinos mientras se dispusiera lo conveniente en los campamentos. En pocos días, empezaron a enviar chinos a los campamentos tres, cuatro y cinco, más distantes de Cartago (171). El 15 de febrero de 1873, un ingeniero de la tercera división recibió órdenes de Farrel, para que no se empleara más de 50 trabajadores costarricenses en la semana siguiente, puesto que ya se contaba con los chinos (172). Por tanto, al principio, se mezclaron los chinos con los costarricenses en los campamentos.

Después comenzaron los pasos hacia una segregación de los chinos y costarricenses. Farrel estipuló que en los campamentos hubiera sólo los mejores trabajadores para enseñar a los chinos como trabajar. El 26 de febrero Farrell se quejó que “hay escasez de trabajadores inteligentes para asociar con los chinos” (173). Y el 27 le informaba a Nanne que “los chinos requieren una atención constante y mucho cuidado para mantenerlos en los campamentos. Debemos mantener un pequeño grupo de hombres en cada campamento para controlarlos y debemos darles buen trato, para inducirlos a permanecer en el campamento” (174). Una semana después entrevió la necesidad de una segregación

más estricta: empezó a mandar a los chinos del campamento tres hacia los número cuatro y cinco, con el fin de dejar al campamento tres totalmente ocupado por operarios costarricenses (175). Sin embargo hasta junio de 1873, no se estableció la segregación total. El 28 de mayo de 1873 Farrell, en una carta dirigida a Nanne, propuso la siguiente distribución de trabajadores en la tercera división:

Camp 2	150 costarricenses	150
Camp 3	150 costarricenses	150
Camp 4	200 chinos	200
camp 4	25 costarricenses	25
camp 4 1/2	100 costarricenses	100
camp 5	200 chinos	200
camp 5	25 costarricenses	25
		850 (176)

Parece ser que los costarricenses que quedaron en los campamentos cuatro y cinco fueron trabajadores calificados o buenos peones, que pudieran servir de ejemplo a los chinos.

El día de trabajo de los chinos en la tercera división consistía, tanto como para los costarricenses, en diez horas de trabajo, empezando a las seis de la mañana para concluir a las seis de la tarde, con dos horas para comer. Hubo algunos problemas para encontrar buenos mandadores para los grupos de chinos, de modo que se dio un salario más elevado a dos mandadores para que permanecieran “en Costa Rica, porque han tratado chinos y los respetan mejor que cualquier hombre nuevo” (177).

Resulta muy interesante comparar la alimentación dada a los chinos, con la de los trabajadores no chinos en los campamentos. Entre el 12 de abril y el 6 de mayo de 1873, se suministraron los siguientes alimentos al campamento cinco de chinos: 3300 libras de arroz, 1532 libras de papas, 394 libras de pan y galletas, 2 barriles de manteca, 140 libras de café y 300 libras de bacalao (178). Suponiendo que había alrededor de 200 chinos, ese suministro hubiera dado unas 11 onzas de arroz diario a cada uno y tan sólo una libra y media de bacalao en 24 días. Una sola vez se declaró que había que alimentarlos bien, pero nunca se estipuló ni cuánto ni de qué calidad (179).

Los chinos tuvieron muy pocas experiencias agradables en esos primeros años. Les daban tres días feriados anuales, la comida era sin duda pésima y el día de trabajo largo. Lo que hizo la empresa para evitar que se desmoralizaran fue venderles opio y regalarles trajes nuevos de vez en cuando.

La primera entrega del opio a los chinos debió ocurrir en febrero de 1873. Farrel vendía el opio por cuenta de la empresa, al precio de 16 pesos por libra. Los jefes de campamentos, distribuían el opio a los

chinos y cada mes se deducía el importe de sus salarios. En marzo de 1873 comenzó la especulación del opio. Ese mes Nanne publicó la Orden General número diez. En ésta se hacía constar que cualquier persona que practicase o tolerase especulación en opio, sería despedida inmediatamente del ferrocarril. Según ese mismo documento, para evitar la especulación, cada mes los jefes de campamento, el ingeniero en jefe de la tercera división y el intérprete general de chinos, debían reunirlos para confeccionar la lista de los fumadores de opio en sus campamentos. Luego el jefe de cada campamento, con el visto bueno de los demás, se encargaría de las provisiones para todo el mes. La máxima ración era de 1/4 de onza por semana, que se distribuía los sábados por la tarde (180). La misma compañía comenzó a especular con el precio del opio, ya que en junio vendía la libra a 40 pesos (181).

El salario de los chinos fue realmente muy bajo, pero la empresa les regaló ropa, incluyendo capas, camisas, pantalones, zapatos y cobijas (182). El 27 de febrero de 1873 Farrel hizo la primera solicitud de ropa para los chinos: "Por orden del Sr. Nanne, deseo darle a cada chino un nuevo vestido como para hacerles sentir bien". Pedía equipos para 300 hombres y capas para 400, (es interesante notar que en la misma carta pedía con urgencia, siete rifles, revólveres y municiones) (183). Pero a pesar de estos esfuerzos, cuando los chinos fueron alquilados a Myers, Douglas y Compañía en diciembre de 1873, muchos de ellos andaban casi en andrajos. El 2 de marzo de 1874 José Bringas, jefe e intérprete general de chinos, le escribía a Farrell, que muchos les hacía falta ropa. Más adelante, el 4 de marzo, Corson, que reemplazó a Farrel mientras éste estaba en Limón, hacía observaciones interesantes a Myers, Douglas y Cía. Tomó nota que los chinos en los campamentos 2 1/2 y 2 no están convenientemente vestidos y como el Director General le envió un conjunto de ropa para cada chino de la línea, como regalo, y no para ser cargado a Uds., deseo que envíe de inmediato a los campamentos donde sea necesario, suficiente cantidad de ropa para completar un conjunto para cada hombre, que le fuera dado por el Director General para los hombres" (184).

En la solicitud de los señores Keith, Hubbe y Grytzell no constaba que quisieran traer mil chinos de Macao, para trabajar en la construcción del ferrocarril, pero se especificaba que esos trabajadores proporcionarían brazos para aliviar el "desaliento" que iban sintiendo los empresarios y hacendados con el alza de jornales, provocada por el empleo constante de un gran número de hombres en el ferrocarril (185). Con la solicitud entregaron al gobierno un "modelo de contrato". Tal modelo era específicamente para la compra de chinos por un período de ocho años. Las obligaciones del comprador eran de "darles alimento sano y suficiente, habitación cubierta, tres vestidos de manta y una cobija al año y cinco pesos en moneda del país por cada mes de trabajo" (186).

El modelo de contrato se hizo para los que quisieran comprar chinos antes que llegasen. No se sabe exactamente cuántos se vendieron así, pero es probable que no fuesen muchos. A la tercera división solamente llegaron unos 400 orientales, en la cuarta había quizás otros 100 (187). Parece que no se mandaron chinos a Limón, lo que hace suponer que, antes del arribo, se vendió un monto global de unos 150 (188).

La primera venta de chinos que se documenta en la tercera división, ocurrió el 8 de abril de 1873, J.B. Krivolf, jefe del campamento cuatro, recibió orden de Farrell para entregar a un tal señor Pacheco “un buen chino de su campamento” (189). En el mes de mayo del mismo año se vendieron 28 chinos: Fred Sutherland, sucesor de Krivolf en el campamento cuatro, recibió la orden de entregar 18 chinos al señor Rodríguez y diez al señor Anastasio Gutiérrez: “entregue a Anastasio Gutiérrez 10 buenos chinos. Ni enfermos ni cojos, pero dele los mejores hombres regulares que pueda, pero no incluya sus mejores sirvientes y mecánicos. La intención es darle un buen promedio de los mejores y espero que pueda satisfacerlo y no con ninguno que Ud. necesite” (190).

La venta prosiguió durante 1873, aunque a escala reducida, pero volvió a incrementarse, a partir de febrero de 1874, debido probablemente a los problemas financieros de la empresa y del gobierno. Entre el 13 de febrero y el 25 de mayo, la empresa vendió los contratos de 154 chinos; otros 43 en el mes de febrero, 6 más en marzo, 81 en abril y 24 en mayo (191).

Entre los compradores de chinos se destacan algunos hombres de importancia en la sociedad costarricense. El presidente Tomás Guardia compró 14, uno de ellos para cocinero (192). El ministro de Obras Públicas, Salvador Lara, compró uno para cocinero y el gobernador de Alajuela compró dos. Muchos de los chinos fueron vendidos también a los extranjeros que venían a trabajar con la empresa (193). Varios compraron chinos para sirvientes o cocineros, pero algunos los mandaron a trabajar en sus fincas o beneficios (194).

En el “modelo de contrato” para la compra de chinos, el precio de los mismos se estableció en \$350,00 pesos. En la mayoría de las compras no se permitía elección, pero si el comprador insistía en su derecho, el precio del chino se elevaba a 400 pesos: “Precio de chinos; seleccionados \$400 o como vengan, sin seleccionar, \$350. Se da plazo con notas con buena garantía” (195).

Sólo hubo un caso de un chino que fue regalado, esto ocurrió el 16 de septiembre de 1874. El chino en cuestión había perdido una pierna en una refriega, en enero de 1874 (196). Cabe señalar que los chinos no fueron de modo alguno trabajadores libres. Su contrato los sometía a la empresa del ferrocarril o al comprador del mismo por un período de ocho años. ¿Hasta qué punto no estaban sometidos a la esclavitud?

La empresa, o al menos algunos funcionarios, se esforzaron por asegurar “la felicidad” de estos trabajadores. Parece, sin embargo, que esto fue más por evitar paros y huelgas, que por el bien de los trabajadores. Si una vez se hacía mención de la necesidad de encontrarles mandadores que los respetasen, en otras oportunidades aparecían notas como la de un libro de contabilidad, que indicaba “búsqueda de un esclavo escapado \$4,50” (197). Legalmente la persona que quería utilizar chinos no los compraba a ellos, sino a su contrato. No obstante, en junio de 1873 Nanne hizo un recibo por “un chino en reposición del número 290, que compró su libertad con \$350” (198).

Lloviznaba en la mañana del 5 de enero de 1874 cuando el jefe del campamento tres, Lafaychine, mandó tocar la corneta para reunir los chinos y mandarlos a trabajar. Si bien algunos acudieron a la llamada, otro grupo se rehusó tercamente a presentarse. Lafaychine colérico, corrió a su morada para recoger su látigo y volvió a enfrentarse con los chinos obstinados. Unos azotes eran lo único que faltaba para dar origen a un paro de actividades, que en menos de 24 horas desembocaría en una “carnicería” (199).

Unos 15 chinos huyeron hacia el campamento cuatro, esperando incitar a los demás de sus compatriotas a una huelga.

Lafaychine, para lograr algún control sobre los revoltosos, instó a unos 15 peones costarricenses para que le acompañaran a perseguirlos. Manuel Alvarez, peón del campamento tres, corrió delante de los demás para avisarle al jefe del campamento cuatro que venían los chinos; lamentablemente tropezó con una roca, cayó y los chinos le acosaron hiriéndolo “gravemente”. Lafaychine y los costarricenses observaron la pelea, pero por la fuerte pedrea de los chinos, se vieron obligados a retroceder con sus rifles y revolveres al campamento tres. Una vez a salvo, Lafaychine mandó un mensajero al director de la compañía contratista, Juan Myers, quien reunió una docena de extranjeros, empleados todos de su compañía, y se trasladaron al campamento cuatro. Allí, frente a los chinos, trataron de convencerlos, que terminasen la huelga, pero los orientales los atacaron con “piedras y palos”. El grupo se retiró, perseguido por los huelguistas quienes rápidamente se apoderaron también del campamento tres, obligando a Myers y sus compañeros a abandonarlo.

En la disyuntiva, Myers optó por la alternativa más seria y telegrafió al gobernador de Cartago, pidiendo que le mandara soldados para restablecer el orden.

El gobernador tuvo que pedir previamente licencia al Ministerio de Gobernación en San José y, al recibirla, despachó una tropa de 25 soldados, bajo el mando del capitán Félix Chinchilla, que llegó al pueblo de Paraíso a medianoche. El capitán tomó unas copas para estimular su coraje y luego demandó al jefe político de Paraíso que “le reuniese gente y le supliese abasto de aguardiente”. Myers le aconsejó

que la tropa pernoctase en el pueblo, para emprender la marcha al campamento. Mas Chinchilla insistió en que el gobernador le había ordenado proceder esa misma noche.

Myers y algunos empleados acompañaron la tropa al campamento, tal vez para evitar daños mayores, que podrían resultar con el capitán en un estado “de completa embriaguez” (200). Todo el grupo se detuvo, en la entrada al campamento cuatro donde el capitán Chinchilla destacó unos cuantos de la tropa para entrar y apoderarse de las instalaciones. Myers y los extranjeros no objetaron ese plan ya que el Capitán Chinchilla tenía órdenes estrictas del Gobernador de Cartago para “agotar todos los medios de la prudencia antes de ocurrir a la grave alternativa de la bala”.

Entraron al campamento, pero en vez de apoderarse de él por sorpresa sin derramar sangre, Chinchilla ordenó que los soldados se apostara en las ventanas del hospital y en la vivienda de los chinos. A una señal de algún soldado, la tropa abrió fuego. A consecuencia del tiroteo resultaron cinco chinos y un coolie (hindú) muertos más siete heridos, cuatro de ellos de gravedad. Según una investigación posterior, las huellas de las balas demostraron que se dispararon revólveres a discreción y que los soldados, salvo Chinchilla y su subalterno, no cargaban armas de esta clase.

Al oír los tiros el capitán Chinchilla corrió hacia la vivienda de los chinos, gritando “que es eso muchachos, paren el fuego”. Dentro de la casa los chinos eran presa del pánico. Hasta ese momento “estaban todos dormidos, salvo uno que otro que fumaba opio”, pero en un instante “todos estaban casi muertos del terror, tanto que uno de ellos se volvió enteramente demente”.

El Capitán Chinchilla y su tropa permanecieron en el campamento hasta la mañana. Como si la matanza de los chinos no bastara para amedrentarlos, Chinchilla mandó azotar a 13 de los instigadores de la huelga, entre ellos uno que había tratado de impedir el movimiento desde el principio, pero que fue mal interpretado por los funcionarios de la empresa. Luego Chinchilla los llevó a la cárcel de Paraíso, como “trofeo de su victoria de medianoche sobre chinos dormidos” (201).

Al día siguiente, 7 de enero, la empresa del ferrocarril inició la investigación. Los tres informes están de acuerdo sobre los responsables de este hecho luctuoso. Lafaychine no debió abandonar su campamento para ir en persecución de los chinos y menos pedir ayuda a los peones costarricenses, que “siempre estaban de pelea con los chinos”, sino haber mandado alguien al campamento cuatro, para que el jefe de aquél detuviese y castigase a los chinos rebeldes. Myers había demostrado timidez, cuando no “cobardía”, por dejar la situación en manos del gobernador de Cartago, ya que él y sus compañeros, aunque inferiores en número, poseían rifles y revólveres para oponer a piedras y palos. Pero sobre todo era el comandante Chinchilla, quien había demostrado

una total incompetencia en toda ciencia militar y sobre él recayó exclusivamente la culpa de la matanza (202).

Lo que motivó la insurrección, según varios informes, fue que Lafaychine quiso sacar los chinos a trabajar cuando llovía, lo cual estaba expresamente prohibido por el “jefe autorizado”. Sin embargo, parece que éste no era más que un pretexto y que existió un motivo más importante: “el día en que se resistieron los chinos a acudir al trabajo, conocido en los países católicos por el nombre de Día de Reyes, era un día festivo de alta importancia entre ellos”.

Al día siguiente de la insurrección don Guillermo Nanne le escribió al Ministro de Obras Públicas, pidiendo que el gobierno hiciera una investigación paralela a la de la empresa. Todavía en febrero del mismo año, Nanne siguió reclamando el castigo de los culpables de “aquella horrible carnicería que tan seriamente compromete el buen nombre de los Altos Poderes y de la empresa del ferrocarril” (203).

No consta, que el gobierno llevara a cabo la averiguación del caso ni que castigara al comandante Chinchilla que quedó impune, a pesar de que el gobierno pretendía que los chinos fueron considerados jurídicamente iguales a los costarricenses ante la ley. Para ello se pensó en nombrar una comisión encargada de proteger a los chinos (204) pero no hay ninguna noticia de su actividad ni de su constitución. La situación legal de los chinos fue, casi desde el principio, muy distinta a lo que había proyectado el Gobierno.

El 28 de marzo de 1873 un jefe del campamento cinco, J.M. Whitesides, mandó matar a un chino. Farrell no manifiesta el motivo, sólo se queja de no conocer el número del chino (205). Parece que, antes de la insurrección, se castigaban duramente a los chinos en los campamentos (206) pero después la represión, especialmente por fugarse, fue muchísimo más severa. El 23 de abril de 1874, Farrell le enviaba al capitán Menkos, jefe del campamento cuatro, el siguiente mensaje:

“Le envío los cuatro chinos capturados en Pacuare. Por favor suminístreles los azotes necesarios y los herrajes y hágalos trabajar.

No deje que los vendan a nadie sin orden oficial. Manténgalos en cadenas hasta nuevas instrucciones” (207).

La insurrección del 5 de enero tuvo consecuencias positivas para los chinos, ya que se nota una mayor preocupación por su situación. El 10 de enero, Farrell hizo una nueva reglamentación, en la que amonestaba a los contratistas por las condiciones que había en algunos campamentos, por culpa de los encargados. Finalizaba declarando que si ocurría otra nueva insurrección, se les cancelaría el contrato (208).

José Bringas, nuevo superintendente de chinos después de la insurrección se dedicó de inmediato a informar sobre todas las irregularidades que encontraba en la administración y manejo de los chinos.

El 13 de febrero de 1874 denunció a Farrell que el jefe del campamento tres se retiraba a “dormir a el pueblo de Paraíso”. Pensó que los resultados de este hecho, “pueden ser graves para la empresa”, pues sin la autoridad del jefe del campamento”, los chinos se ausentan en cuanto llega la noche, y varios van al Paraíso”. En la misma carta José Bringas señalaba que los contratistas no estaban administrando bien la entrega de opio; por tanto, él se hizo cargo de ella. Informó también que el 16 de febrero era la Pascua china, y recomendó a Farrell que “se sirva librar las órdenes necesarias a los contratistas, y evitar un desorden que podría ocasionar el hacer los trabajos en dicho día” (209). Al día siguiente Farrell dictó las disposiciones del caso, para que los chinos pudieran descansar en aquella festividad (210).

Aunque el trato que recibieron los chinos a manos de la empresa y de los contratistas no estuviese de acuerdo con las leyes de Costa Rica, parece que fue mejor que el trato dado a muchos de los chinos vendidos a particulares. El 19 de febrero Bringas informaba que cinco chinos que no pertenecían a la empresa se hallaban en el campamento dos y medio. Uno de los “dueños” de un chino, el señor Castro, pidió que la empresa le cambiara el chino fugado por otro, ya que había permutado otro chino por el mismo motivo (211). El 29 de marzo de 1874 se encontró otro chino en un campamento, después de haber sido vendido a un tal don Pedro. Este chino rehusó rotundamente la oportunidad de volver a la hacienda de dicho señor. Por ello Farrell dio la orden “castíguelo como un ejemplo para todos de que deben cumplir órdenes”. Más adelante, el 12 de mayo, Luis Pacheco informó a la empresa que se habían fugado tres de sus numerosos chinos: pensaba que habrían vuelto a algún campamento (213).

Podrían existir dos motivos en ese retorno de los chinos a los campamentos, después de haber sido vendidos. Es muy probable que allí los chinos se sintieron mejor, especialmente por estar con sus compatriotas, o quizás la explicación está en que el trato a los chinos en algunas casas y haciendas fuese tan malo, que muchos prefirieron el castigo que iban a recibir al volver al campamento, antes que quedarse con un nuevo dueño.

Pero el problema de la fuga existió también para la misma empresa. Tan sólo 15 días después de la llegada de los chinos a la tercera división, seis de ellos se habían fugado hacia Limón (214). Y en marzo de 1874, se fugaron otros de los campamentos y no se tenía noticia alguna de su paradero (215).

El 15 de abril de 1874, fecha en que suspendieron los trabajos de los contratistas y, con ellos, toda la construcción en las tercera y cuarta divisiones, José Bringas recogió de los campamentos 189 chinos. Así puede afirmarse que, de los 653 chinos que entraron en Costa Rica el primero de febrero de 1873 en el lapso de seis años y diez meses, un total de 464 orientales había sido transferido al poder de algún dueño privado o había muerto en el trabajo de construcción del ferrocarril al Atlántico de Costa Rica (216).

NOTAS

1. Los datos biográficos de la familia Meiggs se basan en el estudio de Watt Stewart, *Henry Meiggs, un pizarro yanqui*, traducido por Luis Alberto Sánchez (Santiago, Chile: Universidad de Chile, 1954), capítulos 1, 2 y 7.

2. Véase carta de Enrique Meiggs Keith a Manuel Alvarado 13 de abril de 1871. *Gaceta Oficial de Costa Rica*, 21 de mayo de 1871, p.1. (citado en adelante como *Gaceta Oficial*).

3. Véase el contrato celebrado entre Enrique Meiggs y Manuel Alvarado para la construcción del ferrocarril al Atlántico, Archivos Nacionales de Costa Rica, Sección Histórica, Secretaría de Fomento, Sección Administrativa, Serie III, No. 642, (citado en adelante como A.N.H.F.).

4. El artículo tres del contrato de transferencia, firmado en julio y aprobado el 11 de setiembre de 1871 dice: "Don Enrique Meiggs se obliga solemnemente a tener estrictamente secreto el presente convenio, como igualmente el contrato de transferencia y traspaso ya mencionado, por el término del contrato de construcción del mencionado ferrocarril y a obtener la misma obligación del señor don Enrique M. Keith en el contrato de transferencia". A.N.H.F., No. 504.

5. Fernández Montúfar, *Historia ferroviaria de Costa Rica* (San José, Costa Rica, 1934), en la página 200 indica que del segundo empréstito Costa Rica recibió alrededor de 900.000 libras. Pero en otro lugar, Costa Rica, Ministerio de Hacienda y Comercio, *Memoria 1895* (San José, Tipografía Nacional, 1896), página 11, se menciona que el producto de los dos empréstitos para Costa Rica fue tan solo de 978.412 libras. Para el resumen de los aspectos financieros de los primeros años de la construcción del ferrocarril se ha utilizado la tesis todavía inédita de Charles Macune, *The Building of the Atlantic Railroad of Costa Rica, 1821-1891* (San José, 1963), pp. 33-42.

6. Véase *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531. Libros de contabilidad de esta clase por ejemplo son: *Libro del departamento mecánico por tiempo empleado por los trabajadores en diferentes lugares*, A.N.H.F., No. 1497 y *Libro diario de la Proveeduría de Cartago*, A.N.H.F., No. 1492. Véase también *Libro de sueldos y gastos en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1511 y *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476.

7. *Libro copiador de correspondencia del ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1634 y 1600, (citados en adelante como *Copiador del ingeniero*).

8. Esta actividad inicial se ve reflejada en *Cartas de varios funcionarios a Mr. E.E. Verebly*, A.N.H.F., 1616. Véase especialmente las cartas de 12, 16 y 27 de noviembre y del 5 de diciembre de 1871.

9. "Informe general de Guillermo Nanne al Ministro de Obras Públicas de abril de 1874", en *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287, pp. 13-18. El mismo informe, con algunos cambios, se encuentra en la *Gaceta Oficial*, 6 de setiembre de 1873, p.2.

10. Según el periódico *El Ferrocarril*, 20 de abril de 1872: "Actualmente existen cuatro divisiones de ingenieros estacionados sobre la línea, entre los puntos siguientes: de Limón a Pacuare, de Pacuare a Angostura, de Angostura a Cartago y de Cartago a Alajuela". Véase también *Gaceta Oficial*, 6 de setiembre de 1873, p.2.

11. Se hace mención de las cinco secciones y varios departamentos de la cuarta división en *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531. Para la colocación de los varios campamentos en la tercera división véase *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577.

12. Véase Farrell a Nanne, 3 de octubre de 1872, (fecha anterior a la fundación de los campamentos), *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

13. Farrell a Andreas M. de Castro, 30 de junio de 1873. En la carta indica que unos italianos iban a trabajar en medir la línea, con ayuda de otros funcionarios de la empresa. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

14. En una carta dirigida a Farrell el 9 de julio de 1872 se habla de mandar grupos para trabajar en el trazado de la línea entre las estaciones 1610 y 1650. *Libro copiador de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

15. Los italianos que fueron a trabajar en medir la línea entre unas estaciones fueron alojados y provistos de herramientas y pólvora. Farrell a Andreas M. de Castro, 30 de junio de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

16. Decía el informe: "Grandes dificultades se experimentaron en la organización de los trabajos, debido, principalmente a que al mismo tiempo acometimos, por decirlo así, dos empresas de ferrocarril, que entre si no tenían más conexión que una Oficina Central, la una empezando en las asperezas de los bosques y despoblados del litoral atlántico y la otra en una altura de 3200 pies sobre el nivel del mar, en Alajuela, a donde tuvimos que transportar en carretas, desde Puntarenas, (60 millas de carretera), no sólo la primera pala y pico, sino hasta el último clavo y riel. Aparece en "Informe general de Guillermo Nanne al Ministro de Obras Públicas", *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*. A.N.H.F., No. 287.

17. Farrell habla mucho de problemas de mano de obra, especialmente en las cartas de Farrell a varios funcionarios de 10 y 30 de octubre, 1 de noviembre de 1872 y 5 y 26 de febrero de 1873. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

18. El 28 de mayo de 1873 Farrell indicó a Nanne que quería tener 450 peones costarricenses en la tercera división sobre un total de 850. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

19. La mano de obra especializada tanto en la cuarta división, como en la tercera, era en su mayoría norteamericana. Véase H.D.B. Norris a Farrell, 22 de marzo de 1873, *Libro copiador de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658 y *Libro del departamento mecánico de tiempo empleado por los trabajadores en diferentes lugares*, A.N.H.F., No. 1497. Sobre irlandeses véase *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287, p.9. Sobre italianos puede verse la carta de Farrell a Andreas M. de Castro, 30 de junio de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

20. Francisco María Núñez, *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica*, (San José, Imprenta Nacional, 1924) p. 40.

21. Farrell indicó a Nanne el 27 de febrero de 1873 que, “es muy difícil obtener transporte a los campamentos a cualquier precio”. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

22. A partir del 14 de setiembre de 1871, aparecen las primeras correspondencias de la empresa en cartas dirigidas a Mr. E.E. Verebly. *Correspondencia dirigida al ingeniero del Ministerio de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 1616.

23. Véase Addison Marbury a William G. Waller en Baltimore U.S.A., 15 de julio de 1872, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1464.

24. En la *Gaceta Oficial*, 6 de setiembre de 1873 se publicó un informe de la tercera división en el cual Farrell dijo: “Los trabajos de construcción de la tercera división (Cartago–Angostura), principiaron el 15 de febrero de este año, con el establecimiento de cinco campamentos en un trayecto de 13 millas...” p. 2.

25. Addison Marbury, en carta de 9 de julio de 1872, mandó a Farrell un reglamento completo sobre el manejo de los hombres e ingenieros que trabajaban en el estudio y trazado de la línea. *Libro copiator de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

26. El gobierno de Costa Rica aprobó el traspaso obligando a Keith a mantenerlo “estrictamente secreto”. *Transferencia del contrato Alvarado–Meiggs*, 11 de setiembre de 1871, A.N.H.F., No. 504.

27. Como ejemplo véase el “Presupuesto y análisis del trazado de la línea”, que Farrell entregó a Enrique Meiggs Keith el 26 de diciembre de 1872. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

28. Véase *Libro copiator de comunicaciones del agente del ferrocarril en Cartago*, A.N.H.F., No. 1599.

29. “Presupuesto y análisis del trazado de la línea”, 26 de diciembre de 1872, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

30. Según un artículo en *El Ferrocarril*, 6 de junio de 1872, p. 1, Enrique Meiggs Keith iba a ausentarse del país para establecer una línea de vapores entre Nueva York y Centro América.

31. Las responsabilidades de Nanne se reflejan en su correspondencia, de especial importancia es la carta de Farrell a Nanne, 27 de febrero de 1873, en que Farrell pide su consejo en cuestiones como el abastecimiento de comida, fuga de chinos, pago de peones, inventario del departamento médico y un ingeniero que se negaba a dormir si no tenía tienda de campaña; *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. Su papel de intermediario entre el gobierno y la empresa es más evidente en sus comunicaciones a Salvador Lara, Ministro de Obras Públicas, véase *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., Nos. 207 y 288. También es importante ver *Atribuciones del Director de los trabajos del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 127.

32. Véase *Libro copiator de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658, de interés especial es la carta de Nanne a Farrell del 20 de febrero de 1873.

33. Así aparecen los funcionarios de la oficina central según "Asignación de sueldos", febrero de 1874; *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, pp. 24–25.

34. Las responsabilidades de los ingenieros pueden verse en Farrell a O. de Gramont, jefe del campamento 4, del 17 de agosto de 1873, también en el reglamento general de administración (sin fecha), *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, pp. 186–189.

35. "El ingeniero de sección y el inspector tienen el derecho de inspeccionar los trabajos, rechazar los que no estén conformes a lo estipulado y exigir su reforma. Contra las disposiciones de dicho ingeniero de sección y del inspector el contratista no tiene otro recurso que el de apelar a la decisión del ingeniero de la división o del ingeniero inspector del supremo gobierno..." Aparece en "Contrato celebrado con Guillermo Holst para la construcción de la estación del ferrocarril de Costa Rica en Cartago". *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

36. Para las responsabilidades de los ingenieros y trabajos diarios en los campamentos son importantes las cartas de Farrell a Gramont, 15 de febrero de 1873 y a Tomás Jones de 18 del mismo mes, *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., 1634. Los trabajadores especializados también conducían pequeños grupos de peones al trabajo, véase por ejemplo Farrell a Gramont de 2 de marzo de 1873, *Idem*.

37. Véase "General Regulations", (sin fecha), *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, pp. 186–189.

38. En una comunicación de Nanne a Farrell, 14 de abril de 1873, aparece un texto sobre la jurisdicción del departamento médico; *Libro copiator de correspondencia del director general del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

39. "General Regulations", (sin fecha), *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, pp. 186–189.

40. Véase *Libro del departamento mecánico de tiempo empleado por los trabajadores en diferentes lugares*, A.N.H.F., No. 1497 que hace referencia a la cuarta división; para la tercera división hay que verse Farrell a Whitesides, jefe del campamento cinco, 28 de enero de 1873, *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634 y también, la comunicación de Addison Marbury a Farrell de 9 de julio de 1872, *Libro copiator de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

41. Las crecientes responsabilidades de Guillermo Nanne se observan en *Libro copiator de correspondencia del director general del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

42. Véase *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287; de interés especial es una carta con fecha de 8 de abril de 1874 sobre una sublevación de irlandeses y chinos ocasionada por falta de pago de salarios debido a la falta de dinero. También en *Libro copiator de notas y órdenes*

del director general, A.N.H.F., No. 1540 aparece una interesante carta de Nanne a Edwin Mallory, agente en Limón, sobre los problemas financieros del ferrocarril y del gobierno y la actitud de él frente a estos, véase la carta de 6 de noviembre de 1873, pp. 153–156. El gobierno de Costa Rica se hizo cargo de la empresa del ferrocarril so pretexto de una falta de administración; decía “no se adelantaría más fondos mientras no se hiciesen las entregas conforme el contrato i en relación con las sumas adelantadas”. Decreto de 10 de noviembre de 1873, A.N.H. Congreso, No. 8228, p. 64.

43. Farrell a Nanne, 5 de octubre de 1872, *Copiador del ingeniero*. A.N.H.F., No. 1634.

44. “Contrato celebrado con Guillermo Holst para la construcción de la estación del ferrocarril de Costa Rica en Cartago”, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

45. Algunos de esos contratos están en la carpeta *Contratos originales celebrados entre el director general del ferrocarril y algunos particulares*, A.N.H.F., No. 1611.

46. No hay ninguna copia original de ese contrato con Myers Douglas y Cía., pero se supone que la firma tuvo lugar en noviembre de 1873, ya que a partir del 7 de noviembre de ese año hay muchas referencias a él. Cfr. *Copiador del ingeniero*. A.N.H.F., No. 1600.

47. Cartas de Farrell a Myers, Douglas y Cía. de 8 y 15 de noviembre de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

48. La empresa seguía pagando los salarios y lo atestigua el hecho de que todavía, hasta el mes de enero de 1874, hay noticia en libros de contabilidad de planillas de la tercera división. Cfr. *Libro de cuentas de la cuarta división por trabajos de albañilería en los puentes*. A.N.H.F., No. 1531.

49. Según carta de 3 de diciembre de 1873, toda la administración salvo tres funcionarios, era dirigida por la empresa contratista, que adquirió también las responsabilidades de proveeduría y del hospital en Cartago; Farrell a Nanne, *Copiador del ingeniero*. A.N.H.F., No. 1600.

50. La empresa del ferrocarril mantenía un inspector en los campamentos; véase Farrell a Corson sobre gastos de la tercera división en el mes de febrero de 1874. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

51. Véase las cartas de Farrell a Myers, Douglas y Cía. de 27 de diciembre de 1873 y 10 de enero de 1874, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

52. Véase “Informe del director general del ferrocarril de Costa Rica, abril de 1874”; *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*. A.N.H.F., No. 287.

53. Decreto de 10 de noviembre de 1873, A.N.H. Congreso, No. 8228, p. 64.

54. Esta es la impresión de Nanne en su carta a Edwin Mallory del 6 de noviembre de 1873; *Libro copiator de notas y órdenes del director general*, A.N.H.F., No. 1540.

55. Así narra Charles Macune, *Op. Cit.*, p. 85.
56. Refiérase a la nota 53.
57. Nanne a Edwin Mallory, 6 de noviembre de 1873; *Libro copiadore de notas y órdenes del director general*, A.N.H.F., No. 1540.
58. Los funcionarios con responsabilidades determinadas entonces fueron el director general, los ingenieros de división, los superintendentes, el ingeniero contador y el agente de Limón. Véase al respecto, *Atribuciones del director de los trabajos del ferrocarril*. A.N.H.F., No. 127, pp. 1-4.
59. "Asignación de sueldos", de febrero de 1874, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, pp. 24-25.
60. Esto es según Nanne en su informe general para el mes de abril de 1874; *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287.
61. En una carta de Farrell a Nanne del 14 de abril de 1874, dijo Farrell: "Estoy pronto a ir mañana a hacer arreglos para hacerme cargo de Myers, Douglas y Cía. según previo acuerdo. Sería bueno que me enviara una carta oficial a este efecto, para que pueda darles una copia y evitar cualquier cuestión que pudiera presentarse posteriormente". *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.
62. Según el presupuesto de gastos para enero, del 20 de diciembre de 1873. *Idem*.
63. Comunicación de N.M. Corson, *Idem*, p. 336.
64. El 27 de febrero, Farrell recibió orden de Nanne de marchar a Limón, pero todavía estaba en la tercera división el 15 de abril, puesto que hasta entonces la correspondencia tiene su firma. Volvió a la tercera división el 30 de julio de 1874, fecha en que N.M. Corson entregó una solicitud de pago por su pasaje a California, diciendo: "Ahora que el Sr. Farrell ha regresado y no hay necesidad que ambos permanezcamos aquí, renunciaré a la superintendencia de la tercera división a fines del mes". Esta noticia demuestra el mal estado de la empresa ya que sus más altos funcionarios pensaban que no tenían futuro. *Idem*.
65. Nanne a Mr. E.E. Verebly, *Correspondencia dirigida al ingeniero Mr. E.E. Verebly*, A.N.H.F., No. 1616.
66. Los otros ingenieros que comenzaron entre el 1 de octubre de 1871 y marzo de 1872 recibían el siguiente salario anual: M. von Hipple, \$4000; N.E. Farrell, \$2500; J.L. Emerson, \$3000; W.H. Ester, \$2500; W.H. Whitmore, \$3000; S. Miller, \$2000, W. Brown, \$2000; J.C. Eve, \$2000; F. Herbst, \$2500 y; L. von Chamier, \$2520. *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476.
67. Anteriormente la división funcionaba con un mínimo de personal, pero luego fue necesario contratar nuevos funcionarios. Véase las cartas de Farrell a Whitesides, 12 de febrero; a Krivolf, 21 de febrero; a Lilisky, 21 de febrero y a Gramont, 23 de febrero de 1873. *Copiadore del ingeniero*. A.N.H.F., No. 1634.

68. *Libro de cuentas de la cuarta división de albañilería en los puentes*. A.N.H.F., No. 1531, p. 122.

69. “Asignación de sueldos”, febrero de 1874; *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, pp. 24–25.

70. *Libro copiator de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, Véase la carta del 22 de marzo de 1873. A.N.H.F., No. 1658.

71. Sabemos que los obreros tenían que trabajar seis días por semana por las listas de tiempo empleado por varios de ellos, como aparece en, *Libro del departamento mecánico por tiempo empleado por unos trabajadores en diferentes lugares*, A.N.H.F., No. 1497.

72. *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531.

73. Farrell a J.M. Whitesides, 28 de enero de 1873, *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

74. Ellos son: Frank O'Drisherle, Robert Hanly, James Clark y C.S. Kimball; en Norris a Farrell, 22 de marzo de 1873, *Libro copiator de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

75. Ellos son: J.B. Chester, L. Gordon, Marcus Frey, A. Helander y Marcus Ruís (el último podría ser costarricense); en *Libro de tiempo empleado por los trabajadores en diferentes lugares*, A.N.H.F., No. 1658.

76. En la cuarta división sólo hay un caso en los libros de contabilidad en que aparece el sueldo de un peón por mes sin incluirle en un grupo, véase, *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531, p. 53.

77. Farrell a Whitesides, 28 de enero de 1873, *Copiator del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

78. En enero de 1872 se empleó un peón para trabajar en Angostura con el sueldo de \$20 pesos por mes, aunque antes se había buscado uno para el trabajo por \$17 pesos. Rosend Freer, agente de proveeduría en Cartago, a Nanne, *Libro copiator de notas del agente del ferrocarril en Cartago*, A.N.H.F., No. 1599.

79. *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531, p. 53.

80. Francisco María Nuñez, *Op. Cit.*, p. 40, da la cifra de \$40 pesos por quintal de Cartago a Fajardo, sitio del campamento cinco a unas 13 millas inglesas (20,8 kilómetros).

81. En el *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531, la entrada número 486 en la página 56 dice: “60 días transporte de piedras a \$2,25 – \$135,00”. Luego la entrada número 489 en la misma página dice: “50 fanegas de cal a \$2,12 1/2 por día – \$106,50”. La entrada número 452 en la página 53 dice “13 días... por

recoger herramientas y materiales a lo largo de la línea entre Aguilar y Arias, a \$2,50”.

82. El 27 de febrero de 1873, Farrell hizo una requisición por “Ropa china para 300 hombres, sombreros chinos para 400 chinos...”, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. El 16 de abril del mismo año se enviaron al campamento cinco de chinos pantalones, camisas y capas para los mismos, el 2 de mayo fueron enviados 90 pares de zapatos para chinos; véase fichas 607 y 681, *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577.

83. *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531, p. 115, entrada número 4.

84. Artículo primero del “modelo de contrato”, en *Meiggs y Hubbe y Grytzell solicitan prima de \$30 pesos por cada chino que introducen en el país*, A.N.H.F., No. 1055.

85. “Por planillas de premios a los chinos en el campamento cuatro, mes de marzo, orden de Farrell –11 pesos; por iten, iten campamento cinco –12 pesos”. Véase el *Libro diario de la proveeduría de Cartago*, A.N.H.F., No. 1531, p. 164.

86. *Ibid.*

87. *Idem.*, p. 165.

88. M. von Hipple era contador según “Asignación de sueldos” de febrero de 1874, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288. Su sueldo inicial aparece en *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476. Los cambios de sueldo se anotan el 2 de diciembre de 1872 en *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531; luego en enero de 1874 en *Idem*, p. 122 y; en febrero de 1874 en “Asignación de sueldos”, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288.

89. Ned E. Farrell es ingeniero en jefe de la tercera división, según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. Su sueldo inicial está en *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476. Los cambios de sueldo aparecen en diciembre de 1872 en *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634; y en “Asignación de sueldos” en febrero de 1874, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288.

90. S. Miller era ingeniero asistente según *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288. Su sueldo inicial aparece en *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476. Cambios de sueldo se ven en *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 60, y en *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 24.

91. Cornelius Cox era ingeniero residente de la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, p. 216. Su primer sueldo aparece en *Idem*, p. 60, y el cambio salarial se nota en *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 24.

92. G. Sampson era ingeniero residente de la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 181. Su sueldo inicial está en *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476. Los varios cambios salariales se notan en *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 60; y en *Idem* p. 253; y luego en *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531; y la última está en "Asignación de sueldos", *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288.

93. J.B. Calvo era asistente en la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 60. Su salario inicial aparece en *Ibid.*, y el cambio de salario está en *Idem*, p. 280.

94. Pedro Iglesias era asistente topógrafo, según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 60. Se ve el cambio salarial en *Idem*, p. 181.

95. T. Locklin era ingeniero residente de la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 181. Su sueldo inicial aparece en *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*. A.N.H.F., No. 1476. Su sueldo va aumentando, como se ve en el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 252. También se ve el aumento en *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 24.

96. N.M. Corson estaba con la empresa en el cargo de superintendente de albañilería a partir de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 181. Pero cambió de puesto el 27 de febrero de 1874, llegando a ocupar la posición de Farrell, con el mismo sueldo que había cobrado aquél. Farrell a Corson, 27 de febrero de 1874, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, p. 203.

97. José Bringas empezó a trabajar como intérprete general de chinos con el salario de 50 pesos, según *Libro coprador de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658. El aumento de su salario se debe a que, a partir del 10 de enero de 1874, es nombrado jefe de chinos, véase *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600. El nuevo salario en este puesto aparece en *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 24.

98. L.D. Richards era primer asistente de la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 181. Luego ascendió a superintendente e ingeniero de la cuarta división, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 24.

99. F. Herbst era dibujante en la tercera división según el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. Comenzó con la empresa en octubre de 1871, con el salario básico, *Primer Libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476. El aumento salarial se anota en *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 60.

100. *Primer libro de sueldos, oficina central, empleados superiores y empleados en el estudio de la línea*, A.N.H.F., No. 1476.

101. Farrell a Tomás Jones, 23 de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

102. Según entrada de diciembre de 1873 en *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1497.

103. Esos guardas con sus salarios son: José Campos con \$35; G. Vargas con \$30; Juan R. Blanco con \$30; José M. Ruiz con \$37,50; Rufus Salazar con \$30; Benedina Mora con \$60; Joaquín López con \$30; Zamora con \$15 y George Korthus con \$75. *Idem*.

104. Ned E. Farrell con \$417; N.M. Corson con \$250; Cornelius Cox con \$200, G. Sampson con \$180; J.E. Calvo con \$80; P. Iglesias con \$80 y F. Sampson con \$50. *Idem*, p. 114.

105. *Idem*, p. 122.

106. La ubicación de los campamentos se encuentra en *Libro de tronco de guías y viveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577. Hoy día Llano no se encuentra en los mapas, pero según el precio de fletes, debe haber quedado cerca de Cartago, puesto que costaba más o menos la mitad del flete al campamento 2 en Orosi; *Libro diario de la proveeduría de Cartago*, A.N.H.F., No. 1531. Por añadidura es interesante hacer notar que hoy día la línea del ferrocarril está a unos cinco kilómetros al norte del río Grande de Orosi y no al sur del mismo río, lo que parece mostrar que los trabajos fueron poco útiles.

107. En diciembre de 1872, Farrell escribió a Enrique Meiggs Keith agradeciéndole el honor de servir a la empresa en este puesto desde el 13 de setiembre; *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. También véase Farrell a N.M. Corson, 27 de febrero de 1874; *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

108. Ejemplos de los reglamentos se hallan en Farrell a Gramont, 15 de febrero de 1873; a Tomás Jones, 18 de febrero de 1873; *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. Acerca de las raciones de oficiales y mecánicos en los campamentos véase la comunicación de enero de 1873 en *Idem*. Ejemplos de problemas de relaciones interpersonales y la actitud que adopta Farrell frente a ellos se encuentran en Farrell a Gramont, 9 de julio de 1873 y 17 de agosto del mismo año y a H. Norris, 30 de setiembre de 1873. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

109. En una carta a Tomás Jones, jefe del campamento 4 del 18 de febrero de 1873, Farrell estipuló: "Recibirá órdenes respecto al trabajo de los ingenieros de división... Todas sus órdenes acerca de trabajo deben ser cumplidas". *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634. En otra carta a Gramont, 4 de agosto de 1873, Farrell expresaba: "En todos los casos los ingenieros le ordenarán donde está la línea y los materiales a mover y Ud. siempre seguirá las estacas y estimaciones del ingeniero en este punto". *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

110. Después de un fraude en el reparto de los salarios de peones, el 17 de febrero de 1873, los ingenieros de la división debieron colaborar en la preparación de planillas semanales; Nanne a Farrell, 17 de febrero de 1873, *Libro copiadore de correspondencia dirigida al ingeniero de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

111. Esta lista de responsabilidades de los jefes de campamento se ha compuesto con las informaciones contenidas en los reglamentos enviados a los

jefes por Ned E. Farrell entre febrero y marzo de 1873. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

112. Farrell a Tomás Jones, jefe del campamento 4, 18 de febrero de 1873. *Idem*.

113. Farrell a Gramont, 15 de febrero y 2 de marzo de 1873, *Idem*. Véase también Addison Marbury a Ned Farrell, 9 de julio de 1872, *Libro copiadador de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

114. *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1464.

115. Marbury a Farrell, 9 de julio de 1872, *Libro copiadador de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

116. Nanne a Farrell, 20 de febrero de 1873, *Libro copiadador de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

117. Farrell a Marbury, 2 de octubre de 1872 y también véase la comunicación respecto a raciones de oficiales y mecánicos de enero de 1873. *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

118. Farrell a Nanne, 13 de febrero y a J.B. Krivolf, 6 de marzo de 1873; *Idem*.

119. La enorme cantidad de "rockwork", o sea de trabajo de piedra, para los puentes se ve en "Presupuesto y análisis del trazado de la línea", de 26 de diciembre de 1872, *Idem*.

120. Véase las listas de pago de grupos de peones, en *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1464.

121. *Gaceta Oficial*, 6 de setiembre de 1873, p. 2.

122. Véase Farrell a Nanne, 3 de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

123. Los grupos de trabajo en el trazado de la línea incluían 16 miembros: jefe del partido (1), asistente de tránsito (1), nivelador de inclinaciones (1), asistentes de cadena (2), asistente topógrafo (1), guardavías (2), asistentes de hacha (3), cocinero (1), sirvientes (2) y bueyeros (2). Véase Marbury a Farrell, 9 de julio de 1872, *Libro copiadador de notas y órdenes del superintendente de la división central*, A.N.H.F., No. 1464.

124. Véase las cartas de Farrell a Gramont, 9 de julio, 17 de agosto y 11 de octubre de 1873, en *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

125. Farrell a Norris, 30 de setiembre de 1873. Van Patten se enojó tanto con Farrell, que llegó a entablarse un pleito por mal manejo de los trabajos en la tercera división. Véase Farrell a Nanne, 29 de enero de 1874, *Idem*.

126. La documentación sobre este grupo de trabajadores aparece en

el mismo libro copiador en las cartas de Farrell entre el 28 de agosto y el 20 de setiembre de 1873. *Idem*.

127. *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531, p. 70.

128. La única referencia a un negro se produce con un jamaicano que trabajaba en el campamento tres en enero de 1874, salvo el grupo de trabajadores de Curaçao y Aruba; en *Informe de una insurrección de chinos*, A.N.H.F., No. 205.

129. Farrell a Nanne, 28 de agosto de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

130. Comunicación de Farrell relativa a las raciones de oficiales y mecánicos, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

131. Farrell a Gramont, 11 de octubre de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

132. Nanne a Farrell, 16 de julio de 1873, *Libro copiador de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

133. Nanne a Farrell, 17 de febrero de 1873, *Idem*.

134. Farrell a Gramont, 28 de agosto de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

135. H.A. Guier afirmaba "... (es) de notar la gran porción (de alimentos) que se reparten a cada uno i es mi opinión que debe disminuirse la cantidad de la ración". En, *El Ferrocarril*, 17 de agosto de 1872, p. 2.

136. Comunicación de Farrell relativa a las raciones de oficiales y mecánicos, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634, p. 191.

137. Esa información se encuentra en *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577. También está en una comunicación de Farrell de enero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

138. Es muy posible que las 17 libras de cebollas y las 10 libras de té fueran suministros para los jefes del campamento, puesto que sus raciones incluían té y cebollas y las cantidades son muy escasas para los aproximadamente 150 peones racionados. Véase *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577.

139. *El Ferrocarril*, 14 de setiembre de 1872.

140. José Marín a Simón Guzmán, 17 de setiembre de 1873, *Libro copiador de correspondencia del director general del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

141. Corson a G. Müllner, 27 de junio de 1874, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

142. Nanne a Douglas, 1 de julio de 1873, *Libro copiadore del director general del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

143. El salario promedio de los peones era de 20 pesos mensuales. Véase Farrell a Whitesides, 27 de febrero de 1873, *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

144. En carta dirigida a Guillermo Nanne, Farrell menciona que, "Los italianos son trabajadores buenos y rápidos". 13 de febrero de 1873. *Idem*. Sobre irlandeses véase Nanne a Farrell, 20 de febrero de 1873, *Libro copiadore de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*. A.N.H.F., No. 1658.

145. Nanne a Farrell, 20 de febrero de 1873, *Ibidem*.

146. Farrell a Whitesides, 5 de febrero de 1873, *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

147. *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287, p. 9.

148. Farrell a Gramont, 28 de agosto de 1873, *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

149. La mayoría de los libros que tratan de enfermedades y los óbitos en la construcción del ferrocarril al Atlántico, mencionan las condiciones en Limón. A pesar de ello, es interesante notar el tremendo costo humano que declaran, sin que den ni una sola cita de fuentes documentales. Samuel Crowther, *The Romance and Rise of the American Tropics* (Garden City: Doubleday, Doran and Co., 1929), p. 154, dice: "Un mínimo de 4000 hombres murió en esas primeras 20 millas, nadie sabe cuantos más murieron, porque nadie se preocupó por informarlo fielmente". Charles Bertie Forbes, *Men who are Making America* (New York: B.C. Forbes, 1917), p. 227, da las mismas cifras. Dana G. Munro, *The Five Republics of Central America* (New York: Oxford University Press, 1918), p. 160, dice: "Miles de vidas fueron sacrificadas en las mortíferas llanuras de la costa este". (Los libros anteriores están citados por Charles Macune, *Op. Cit.*, p. 153). Hubert Herring, *A History of Latin America* (New York: Alfred A. Knopf, third edition, 1968), p. 497, asevera lo mismo: "La línea finalmente completada en 1890, costó millones de dólares y no menos de 4000 vidas".

150. Véase Farrell a Marbury, 1 de noviembre y a Enrique Meiggs Keith de 7 de noviembre de 1873, *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

151. Farrell a Nanne, 13 de febrero de 1873, *Idem*.

152. *El Ferrocarril*, 17 de agosto de 1872, p. 2.

153. Farrell a Nanne, 26 de febrero de 1873, *Copiadore del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

154. Los trabajos se iniciaron en los campamentos 3 y 4 antes de que estuvieran listos para acomodar a los trabajadores. Pero el 13 de febrero Farrell indicó que se iban a hacer los aprestos cuanto antes y que en el campamento 2 no empezarán a trabajar hasta que estuviera listo, con casas y todas las facilidades. Farrell a Nanne, 13 de febrero de 1873, *Idem*.

155. Orden de Guier sobre condiciones sanitarias de los campamentos 26 de marzo de 1873, *Idem*.
156. Farrell a Tomás Jones, 18 de febrero de 1873, *Idem*.
157. Farrell a Nanne, 13 de febrero de 1873, *Idem*.
158. Farrell a Nanne, 10 de abril de 1873, *Idem*.
159. En un informe de 3 de octubre de 1873, Farrell informó a Nanne sobre el derrumbe en el campamento cinco. En otra de 10 de octubre, le anunció que habían aparecido en el río varios cadáveres, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.
160. Farrell a Guier, 12 de mayo de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.
161. El 10 de diciembre de 1872, Farrell escribía a J.H. Chasen: “Es muy difícil conseguir gente aquí para ir a Angostura y los buenos son escasos en todo tiempo”. *Idem*. Luego en abril, después de la cosecha de café, José Oreamuno, el agente del ferrocarril en Cartago, escribía: “Puedo asegurarle que se podían haber mandado como 200 peones, pues ha estado de sobra la jente”. 29 de abril de 1872, *Libro copiadador de notas del agente en Cartago*, A.N.H.F., No.. 1599.
162. En la documentación no aparece ninguna mención del planeamiento de introducción de chinos antes de la solicitud. *Meiggs, Hubbe y Grytzell solicitan prima de \$30 por cada chino que introducen en el país*, 6 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.
163. Meiggs, Hubbe y Grytzell al Presidente de la República, 10 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.
164. Decreto del Congreso, 12 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.
165. Los empresarios pedían el título de “Agente del Gobierno de Costa Rica para la contratación de trabajadores chinos”. Véase Meiggs, Hubbe y Grytzell al Presidente, 19 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.
166. “Los señores don Enrique Meiggs Keith y Hubbe y Grytzell nos anuncian la llegada a Puntarenas de trabajadores chinos en el mes próximo de noviembre”. *El Ferrocarril*, 12 de octubre de 1872, p. 1.
167. Jesús Montero, inspector del muelle, dice: “Certifico que el día primero del presente mes fueron desembarcados en este muelle (653), seiscientos cincuenta y tres trabajadores chinos venidos en el vapor italiano Gleusaunor, su capitán Dominco Capello, procedente de Macao”. 4 de febrero de 1873, A.N.H.F., No. 1055.
168. *El Ferrocarril*, 8 de febrero de 1873, p. 1.
169. “Se me hace indispensable impedir la entrada a dicha casa i como medio de obtenerlo suplica a Ud. se sirva enviar ocho o diez soldados con su oficial, que cuidaran su casa con ese fin”. Farrell al comandante de Cartago, 8 de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

170. *Chinese expedition en cuentas corrientes con el Ferrocarril de Costa Rica*, A.N.H.F., No. 462, (en adelante ese documento se citará *Chinese Expedition*).

171. El 8 de febrero de 1873, Farrell escribió a Nanne: "Hemos hecho arreglos para ellos en la casa de Bonilla. Puede culpárseme algo por tomar posesión de la casa, pero he hecho todo lo posible para prevenir dificultades que pudieran resultar. En lo que a mi concierne se hará todo lo necesario para arreglar los asuntos para que cada campamento sea apropiadamente dirigido y cuidado y espero que tengamos a los chinos en alojamientos confortables y organizados para el trabajo regular". *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

172. Farrell a L.D. Richards ordenaba: "Pague todos los hombres esta semana pero ordene a Sr. Lilisky que no emplee más de 50 nativos la semana próxima, ya que con cien hombres, incluyendo los chinos, tiene todos los que puede trabajar con beneficio. En adelante no se dará a ningún nativo más de 80 centavos por día (excepto los mandadores) y alojamiento en cualquiera de los campamentos, salvo digamos 6 u 8 de los mejores por unos pocos días para enseñarles a los chinos a trabajar". 15 de febrero de 1873, *Idem*.

173. Farrell a Nanne, 26 de febrero de 1873, *Idem*.

174. Farrell a Nanne, 27 de febrero de 1873, *Idem*.

175. Farrell a J.B. Krivolf, jefe del campamento 4, 6 de marzo de 1873, *Idem*.

176. Farrell a Nanne, 28 de mayo de 1873, *Idem*.

177. Farrell a Nanne, 27 de febrero de 1873, decía la carta en relación a los chinos: "No podemos hacerlos trabajar más de 10 horas por día". En otra carta anterior del 13 de febrero de 1873, Nanne ordenaba a Farrell, respecto a los mandadores de chinos: "Estos hombres reciben 50 pesos por mes a partir de hoy". *Libro copiador de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

178. *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577.

179. Véase la carta del 13 de febrero de 1873, *Libro de correspondencia dirigida al ingeniero en jefe de la tercera división*, A.N.H.F., No. 1658.

180. "General Order No. 10", *Libro copiador de correspondencia del director general del ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

181. Farrell a H.A. Guier, 8 de junio de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

182. *Libro de tronco de guías y víveres y materiales remitidos a los campamentos*, A.N.H.F., No. 1577.

183. Farrell a J. Thieji, 27 de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

184. José Bringas a Farrell, 2 de marzo de 1874 y Corson a Myers, Douglas y Cía., 4 de marzo de 1874, *Idem*.

185. “Deseando proporcionar trabajadores útiles al país, cuya necesidad se viene sintiendo desde hace algunos años y ha aumentado por razón del empleo constante de un número considerable de ellos en la empresa del ferrocarril, causando considerable alza en los alquileres o jornales y mayor costo en las distintas producciones de frutos de consiguiente desventaja y desaliento en los empresarios y hacendados”. Véase *Solicitud* de 6 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.

186. *Modelo de contrato*, artículo 1, A.N.H.F., No. 1055.

187. En mayo, según Farrell, había 400 chinos en la tercera división, Copiador del ingeniero, A.N.H.F., No. 1634. Parece que en la cuarta división había 100 chinos como mínimo, ya que en mayo de 1873 todas las planillas en aquélla ascendían a la suma de 463 pesos. Véase *Libro de cuentas de la cuarta división de trabajos de albañilería en los puentes*, A.N.H.F., No. 1531.

188. En el libro *Chinese Expedition*, A.N.H.F., No. 462, p. 6, en octubre de 1873, hay una entrada acertando: “Productos de la venta para contratos según lista previa de 173 coolies”. Es probable que esta lista de chinos vendidos, se refiera a los contratos vendidos antes de la llegada de los inmigrantes orientales.

189. Farrell a Krivolf, 8 de abril de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

190. La orden decía: “...deliver to Anastasio Gutiérrez 10 good chinese. No sick ones or lame ones, but give him the best average men you can, but not to include your best servants and mechanics. The intention is to give him a fair average of the well ones and I hope you can please him and not any that you need”. Farrell a Fred Sutherland, 15 de mayo de 1873, *Idem*.

191. Véase *Chinese Expedition*, A.N.H.F., No. 462.

192. En una carta del 14 de mayo de 1873, Nanne decía a Farrell: “Por favor dele a Rodríguez una orden por 18 chinos del campamento 4. Hay 12 para el Presidente y dos para el gobernador de Alajuela”. *Libro copiador de comunicaciones del director general del Ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

193. Véase “Informe de chinos”, 4 de mayo de 1874, por José Bringas, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

194. En el informe de chinos de 19 de febrero, José Bringas dice: “También he allado el chino de el Sr. Castro, No. 187, que le fue cambiado por mi, según orden, el cual se fugó da la hacienda de dicho señor. *Idem*.”

195. Farrell a Nanne, 23 de febrero de 1874, *Idem*.

196. N.M. Corson a L.D. Richards, 16 de setiembre de 1874, *Idem*.

197. El precio de buscar dicho chino ascendió a 16 pesos, véase *Chinese Expedition*, A.N.H.F., No. 462.

198. Véase el *Libro copiador de comunicaciones del director general del Ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

199. Este estudio se basa en tres informes que llevó a cabo la empresa. El primero se encuentra en el *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600, pp. 132–135. El segundo se halla en el mismo lugar con la diferencia de que está completamente en inglés y contiene algunos detalles emitidos en el anterior, pp. 136–140. El tercero y más completo es el “Informe de la insurrección de chinos del 5 de enero de 1874”, llevado a cabo por la comisión nombrada por Guillermo Nanne, A.N.H.F., No. 205. Mientras no se diga lo contrario, las citas textuales provienen de este último informe, ya que recoge totalmente lo expuesto en los dos anteriores.

200. Nanne a Salvador Lara, 6 de enero de 1874, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 287, p. 2.

201. Segundo informe de Farrell acerca de la insurrección de chinos, A.N.H.F., No. 1600, p. 139.

202. *Ibid.*

203. Nanne a Salvador Lara, 2 de febrero de 1874, *Comunicaciones dirigidas al Ministro de Obras Públicas*, A.N.H.F., No. 288, p. 20.

204. Decreto del congreso, 12 de abril de 1872, A.N.H.F., No. 1055.

205. Farrell a Nanne, 28 de marzo de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

206. En el “informe de la insurrección de chinos” ya citado, la comisión hace la indicación que “castigos de semejante especie, altamente ofensivos como lo son a todo sentimiento de humanidad, no pueden, a nuestro humilde juicio, dar otros resultados que los tristísimos que presenciamos”. Sin embargo, hay también excepciones como puede verse en Nanne a Farrel, 29 de julio de 1873, *Libro copiado de comunicaciones del director general del Ferrocarril*, A.N.H.F., No. 1624.

207. Farrell a Menkos, 23 de abril de 1874, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

208. Farrell a Myers, Douglas y Cía., 14 de febrero de 1874, *Idem.*

209. “Informe de chinos”, febrero de 1874 por José Bringas, *Idem.*

210. Farrell a Myers, Douglas y Cía., 14 de febrero de 1874, *Idem.*

211. Bringas a Farrell, 19 de febrero de 1874, *Idem.*

212. Farrell a Menkos, 19 de marzo de 1874, *Idem.*

213. Bringas a Farrell, 12 de mayo de 1874, *Idem.*

214. Farrell a Nanne, 23 de febrero de 1873, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1634.

215. “Informe de chinos”, 13 de marzo de 1874, *Copiador del ingeniero*, A.N.H.F., No. 1600.

216. Farrell a Nanne, 15 de abril de 1874, *Idem.*