

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO

EL MUNDO DE TRABAJO EN LA NORTHERN RAILWAY COMPANY:
UNA HISTORIA EMPRESARIAL, DEL MERCADO LABORAL Y DE LAS
CONDICIONES DE TRABAJO
EN LA REGIÓN ATLÁNTICO CARIBE, COSTA RICA (1920-1970)

Tesis sometido a la consideración de la Comisión del Programa de Estudios de
Posgrado en Historia para optar al grado y título de Doctorado Académico en
Historia

ADRIANA SANCHEZ LOVELL

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica 2020

Dedicatoria

Le dedico esta tesis a la memoria de Pat Lovell, quien decidió zarpar para siempre desde Ohio hasta Venezuela, y a Rosario Li cc. Rodríguez. Para él, toda la libertad de las aguas. Para ella la paz de las almas.

A Marco Tulio Sánchez Portilla, por responder a todas mis preguntas, que eran muchas. Le dedico el capítulo de Guerra Fría, porque siempre escuchábamos en la radio, noticias relacionadas con ese conflicto.

A Nora Montero González (Apica) por romper parámetros, colaborando en liberar a niños sentenciados a reclusión por “robar” dos chayotes para subsistir.

A Ami por todo. A María José, a Vicky y a Jose Pablo siempre, sin importar qué.

A mis padres, Juan Gabriel y Donna, por siempre enseñarme el respeto y el deseo por recuperar la memoria de nuestros antepasados.

A mis tías, que me sacaron de apuros con brazos quebrados, tobillos resquebrajados y otras dolencias propias de gente inquieta. Ellas me transmitieron el amor por las instituciones públicas. Rocío, Norita, Odette.

A los Monturiol Méndez por nunca dudar de esta empresa. Fueron un brazo fundamental.

Agradecimientos

A todas las personas que hicieron posible consolidar este proyecto: Carmen Caamaño, Ronny Viales, Lara Putnam, David Díaz, Carlos Sandoval e Iván Molina. A Kathia Castro y Marielos Jiménez. A Yorle Madrigal.

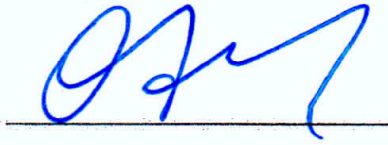
A todo el personal del Archivo Nacional de Costa Rica, por sus incesantes horas de trabajo para hacer posibles nuestras investigaciones en Historia y por conservar el acervo documental del país. A quienes hayan fungido como archivistas de la Northern Railway Company. Hicieron un gran trabajo.

A mis amigas y amigos de la vida: Nadia, Adri, Hei, Jorge, Leon, Fran, Llagu, Koen, Ari, Esteban, Luis Alonso, Mari, Caro, Randall, Alexia, David. ¡Gracias por tanto!

A mis amigas y amigos en Pitt: Krys, Javi, Emi, Julia, Robson, Warner, Sam, Tipton, Adri mi prima y Jeremy... *Have fun dears!*

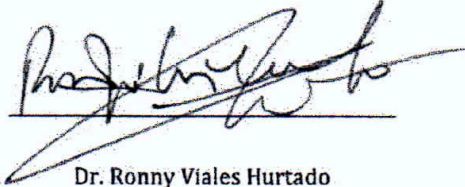
Esta tesis está dedicada especialmente a todas las personas que sufren en el día a día, por las desigualdades laborales. Por eso traté de demostrar cómo se reproducen las lógicas de injusticia social con base en prescripciones como la etnia, el sexo, la nacionalidad y el capital. Esto se manifiesta en la manera en la que unas personas son más propensas a accidentes que otras, en la historia de la gestión de normativas como la seguridad social, el derecho de unión sindical y el salario mínimo. En el mundo de trabajo actual, en el que el 40% de la población mundial está sumido en la informalidad, es importante recordar que la formalidad fue una creación del siglo XX. Y, ¡que vivan los mecanismos que nos conduzcan a la justicia social!

"Esta Tesis fue aceptada por la Comisión del Programa de Estudios de Posgrado en Historia de la Universidad de Costa Rica, como requisito parcial para optar al grado y título Doctorado Académico en Historia".



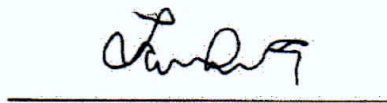
Dr. Oriester Abarca Hernández

Representante del Decano Sistema de Estudios de Posgrado



Dr. Ronny Viales Hurtado

Profesor o Profesora Guía



Dra. Lara Putnam

Lectora

DAVID GUSTAVO DIAZ ARIAS (FIRMA) Firmado digitalmente por DAVID GUSTAVO DIAZ ARIAS (FIRMA) Fecha: 2020.07.01 16:46:43 -06'00'

Dr. David Díaz Arias

Lector

WILLIAM ANTHONY GOEBEL MC DERMOTT (FIRMA) Firmado digitalmente por WILLIAM ANTHONY GOEBEL MC DERMOTT (FIRMA) Fecha: 2020.07.13 18:56:54 -06'00'

Dr. Anthony Goebel Mc Dermott

Director del Programa de Posgrado en Historia



Adriana Sánchez Lovell

Sustentante

Resumen

Esta tesis se compone de cinco capítulos estructurados en dos partes. La primera parte de la misma, realiza una historia del trabajo, a partir del estudio de caso del ferrocarril de la United Fruit Company que iba desde Heredia hasta Limón (1904-1945). La segunda parte, explica el impacto del Código de Trabajo (1943) y el proceso de conformación de la Caja Costarricense del Seguro Social (de 1941 la institución y de 1947 el Reglamento), en las condiciones de trabajo de la fuerza laboral de la Northern Railway Company en tanto subsidiaria de la Costa Rica Railway Company (1940-1970).

El problema de estudio se plantea así: en una empresa de capital transnacional, estratégica para el modelo de desarrollo costarricense, ¿cuáles factores participan en la producción y permanencia de las desigualdades salariales y en la exposición al riesgo de accidentes?, ¿cómo se dirimen los conflictos entre trabajadores y patronos en la Northern Railway Co.? así como, ¿qué beneficios y exclusiones introdujeron las reformas laborales, en contextos y coyunturas de guerras, crisis y reforma, a escalas nacional y transnacional? Esto en un periodo de producción agroexportadora, asentado en las regiones Caribe y Central de Costa Rica, desde 1920 hasta 1970. Para ello se toman como referentes las políticas estatales, empresariales y la agencia de las y los trabajadores para adaptarse, resistir o luchar por transformar las relaciones laborales.

Tabla de Contenidos

Proyecto

Presentación, problemática, justificación y delimitación del tema.....	1
Construcción del problema de investigación.....	6
Justificación del estudio.....	11
Delimitación del tema.....	13
Objetivos de estudio.....	17
Estado de la cuestión.....	19
Estudios sobre Costa Rica	19
Estudios vinculados al Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica.....	20
Historia del trabajo en el Caribe, en la UFCO y luchas de trabajadores bananeros.....	24
Historia obrera y luchas de trabajadores en Costa Rica.....	30
Estado de la cuestión en estudios internacionales.....	35
Historial social del trabajo en las compañías bananeras.....	36
Historia empresarial de la UFCO basada en fuentes primarias de la compañía (1990-2017).....	40
Luchas de trabajadores y trabajadoras en enclaves bananeros.....	44
En Norte y Suramérica: ferrocarriles, gremios estratégicos e instituciones laborales.....	46
Discriminación en las políticas sociales y laborales.....	53
Consideraciones finales.....	58
Enfoque Teórico.....	61
Historia transnacional del trabajo en una empresa de capital internacional...	63
Mercado laboral transnacional.....	67
Mundo de trabajo.....	72
Hipótesis.....	78
Diseño Metodológico.....	80
Descripción de las fuentes.....	80
Estrategia metodológica.....	86
Plan de capítulos.....	101

Capítulo I. “La ley del progreso”. Historia empresarial de la Northern Railway Company y de sus élites gerenciales en las Divisiones Tropicales (1899-1941)

Introducción.....	104
Historia geopolítica de la compañía frutera y los ferrocarriles de la UFCO (1870-1912).....	107
La Primera Guerra Mundial y la Gran Flota Blanca (1914-1919).....	115
La Gran Flota Blanca y las agroexportaciones (1920-1928).....	119
Las Divisiones Tropicales en relación con las Divisiones Este y Sur de la UFCO (1920-1929).....	126
La vida de las élites estadounidenses en las Divisiones Tropicales (1920-1929).....	143
De vuelta a casa: a la Costa Rica Railway Company (1929-1941).....	154
Conclusiones.....	167
Anexo.....	173

Capítulo II. El otro lado del progreso. Las desigualdades laborales en la Northern Railway Company (1920-1945)

Introducción.....	178
Departamento de Ingeniería: División étnica del trabajo (1920-1928).....	179
Estructura ocupacional de los trabajadores de la Northern (1920-1928).....	192
Mercado y movilidad laboral en la Northern Railway Company.....	205
Comunidad, conflictos laborales y disciplina en el Departamento de Transportes.....	211
Conclusiones.....	225

Capítulo III. El mundo del trabajo en la Northern Railway Company visto a través de las desigualdades en la exposición a accidentes laborales (1910-1940)

Introducción.....	230
Descripción de la catástrofe del Virilla (1926).....	234
El día más largo en la historia de la Northern (14 de marzo de 1926).....	239
El maquinista de la catástrofe del Virilla: Víctor Manuel Calvo.....	253
Las políticas de salud laboral y prevención de accidentes de la NRCO.....	262

Radiografía de los accidentes laborales sufridos por los trabajadores ferroviarios.....	278
Conclusiones.....	288

Capítulo IV. “Recordando que la unión hace la fuerza, queremos a la vez conseguir justicia en tiempos de paz y de guerra”. Breve historia obrera de la Northern Railway Company (1941-1949)

Introducción.....	293
El ataque al Buque San Pablo y la Segunda Guerra Mundial en la NRCO (1939-1945).....	295
La formación de la Asociación de Trabajadores Ferrocarrileros (1942).....	309
Las primeras demandas de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril (1942).....	321
El impacto temprano del Código de Trabajo de 1943.....	333
“Por motivo de guerra no podremos subir salarios”. La huelga de 1945	352
La intervención militar de Próspero Guardia (1945-1946)	364
Conclusiones.....	373

Capítulo V. La consolidación de las reformas laborales y el proceso hacia la nacionalización de la Northern Railway Company (1945-1970)

Introducción.....	380
La formación de la Caja Costarricense del Seguro Social (1943-1958).....	382
La institucionalización de la CCSS a partir del estudio de caso de la NRCO (1947-1953).....	387
Entre el Código de Trabajo y la CCSS: La definición de la jornada laboral de los trabajadores de la Northern (1943-1950).....	399
Las mujeres trabajadoras de la Northern Railway Company.....	406
Informes de la Embajada, empresas transnacionales y Guerra Fría (1950-1960).....	416
Reorganización empresarial, nacionalización de las élites gerenciales y técnicas y el Massachusetts Institute of Technology (MIT) (1950-1960).....	428
La década del desarrollo: conflictos laborales por salarios, la formación de la Junta Administración Portuaria de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la nacionalización del ferrocarril al Atlántico (1958-1970).....	434
Conclusiones.....	452

Conclusiones finales.....	456
Bibliografía.....	473
Fuentes.....	493

Índice de Imágenes, Figuras, Tablas y Gráficos

Imágenes

Imagen 1.1. Portada de la Historia Oficial de la Costa Rica Railway Company...i	
Imagen 1.2. Portada del CV de aspirante a buzo inglés, radicado en Jamaica y misiva de su esposa enviada en su ausencia a la compañía.....	86
Imagen No. 2.1. Barco Calamares en el Puerto de Limón.....	119
Imagen No. 2.2. Anuncio de los servicios de la Flota Blanca para exportadores de café, <i>Diario de Costa Rica</i> , enero de 1920.....	120
Imagen No. 2.3. Barcos, Capitanes y Jefes de Ingenieros de la United Fruit Company (1926).....	123
Imagen No. 2.4. Marvin Marsh, Gerente de la División de Costa Rica de la UFCO (1926).....	137
Imagen No. 2.5. Trabajadoras solteras de la Tela Honduras, con la cocinera Eva.....	140
Imagen No. 2.6. Boda de Frank Sheehy con Anita Jokes en Limón (1917)	151
Imagen 3.1. Hospital de Primera Clase de la UFCO (1928).....	184
Imagen No. 3.2. Inventario para suplementos del Departamento de Ingeniería de la UFCO (1920)	189
Imagen No. 3.3. Inventario de equipo de las cuadrillas de la United Fruit Company (1920).....	190
Imagen No. 4.1. Posters de tratamiento de accidentes laborales en las manos.....	277
Imagen No. 5.1. “A la hora del verdadero patriotismo”.....	302
Imagen No. 6.1. Las mujeres trabajadoras de las oficinas centrales de la Northern Railway Company en San José (1953)....	407
Imagen No. 6.2. Portada de la Memoria del Ferrocarril al Pacífico de 1960...	452

Figuras

Figura 1.1. Enfoque teórico de estudio.....	62
Figura No. 2.1. Organigrama del Despacho de Frutas en la UFCO.....	127
Figura No. 2.2. Estructura Jerárquica de las Divisiones Tropicales de la UFCO.....	129
Figura No. 3.1. Estructura del Departamento de Ingeniería de la Northern Railway Company (1928)....	180
Figura No. 6.1. Estructura Jerárquica de la Northern Railway Company, 1960.....	407

Tablas

Tabla 1.1 Objetos, sujetos, variables, indicadores, lugares y políticas a analizar.....	95
Tabla 1.2. Cuadro de Concordancia.....	96
Tabla No. 2.1. Estadísticas de llegadas de barcos de líneas internacionales a Limón (1924-1928)	124
Tabla No. 2.2. Estructura Jerárquica de la Tela en Honduras (1926).....	134
Tabla No. 2.3. Gastos en dólares en mejoras de las viviendas y construcción de espacios de recreo, para los empleados “blancos” de la NRCO, Hospital Point, Limón, 1923.....	147
Tabla No. 2.4. Presupuesto para la alimentación de las cuadrillas de la Northern y la UFCO (1925).....	148
Tabla No. 2.5. Producción en finca Pejibaye, Compañía Bananera de Costa Rica (1935-1939).	157
Tabla No. 3.1. Composición social del Departamento de Ingeniería (1928).....	181
Tabla No. 3.2. Composición del Departamento de Ingeniería por nacionalidad y clasificación socio racial (1928).....	182
Tabla No. 3.3. Categorías ocupacionales por provincia, Costa Rica, Censo de 1927.....	193
Tabla No. 3.4. Nacionalidad de los trabajadores del sector de transportes, Costa Rica, Censo de Población de 1927.....	194
Tabla No. 3.5. Fuerza de Trabajo en la Northern Railway Company (1920-1923).....	195
Tabla No. 3.6. Planillas por Departamento en la Northern Railway Company (en dólares) (1920-1923).....	197
Tabla No. 3.7. Composición social de los peones del Departamento de Marina (1923-1928).....	198
Tabla No. 3.8. Salarios del personal en la <i>Custom House</i> (1928) En colones (por jornada establecida).....	200
Tabla No. 3.9. Comparación de salarios de los trabajadores del Departamento de Suplementos y Materiales de la Northern Railway Company de Costa Rica, en dólares (1923 y 1928).....	202
Tabla No. 4.1. Cuadro de valoraciones del Reglamento de Seguros de 1926...264	
Tabla No. 4.2... Relación entre el gentilicio, la clasificación racial y los accidentes laborales en cinco meses entre 1936 y 1937.....	286

Tabla No. 5.1. Jornadas de los trabajadores de la Casa Redonda de Locomotoras de Limón (1945).....	349
Tabla No. 6.1. Número de empleados de la NRCO atendidos en los dispensarios CCSS y pendientes (1949)...	389
Tabla No. 6.2. Consultas efectuadas en el Dispensario de Siquirres (enero-julio, 1953).....	396
Tabla No. 6.3. Total de horas trabajadas por los brequeros durante el mes de junio de 1948.	402
Tabla No. 6.4. Principales exportaciones de Costa Rica (1951) (en miles de dólares).....	421
Tabla No. 6.5. Detalle de la factura entregada por la Northern para el almuerzo con Nixon, 1955.....	426

Gráficos

Gráfico No. 4.1. Tipo de jornada salarial de planilla de accidentes laborales, en términos porcentuales, en cinco meses entre 1936 y 1937.....	279
Gráfico No. 4.2. Estado civil del registro de trabajadores que sufrieron accidentes en cinco meses entre 1936 y 1937.....	281
Gráfico No. 4.3. Ocupaciones más frecuentemente representadas de los trabajadores que sufrieron accidentes, en cinco meses entre 1936 y 1937.....	284

Abreviaturas

Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica AFCR

Caja Costarricense del Seguro Social CCSS

Editorial de la Universidad de Costa Rica EUCR

Instituto Nacional de Seguros INS

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente
Atlántica de Costa Rica JAPDEVA

Northern Railway Company NRCO

United Fruit Company UFCO

Universidad de Costa Rica UCR



Autorización para digitalización y comunicación pública de Trabajos Finales de Graduación del Sistema de Estudios de Posgrado en el Repositorio Institucional de la Universidad de Costa Rica.

Yo, Adriana Sanchez Lovell, con cédula de identidad 111510909, en mi condición de autor del TFG titulado Mundo de trabajo en la Northern Railway Company. Una historia empresarial, del mercado laboral y de las condiciones de trabajo en la Región Caribe de Costa Rica (1920-1970)

Autorizo a la Universidad de Costa Rica para digitalizar y hacer divulgación pública de forma gratuita de dicho TFG a través del Repositorio Institucional u otro medio electrónico, para ser puesto a disposición del público según lo que establezca el Sistema de Estudios de Posgrado. SI NO *

*En caso de la negativa favor indicar el tiempo de restricción: _____ año (s).

Este Trabajo Final de Graduación será publicado en formato PDF, o en el formato que en el momento se establezca, de tal forma que el acceso al mismo sea libre, con el fin de permitir la consulta e impresión, pero no su modificación.

Manifiesto que mi Trabajo Final de Graduación fue debidamente subido al sistema digital Kerwá y su contenido corresponde al documento original que sirvió para la obtención de mi título, y que su información no infringe ni violenta ningún derecho a terceros. El TFG además cuenta con el visto bueno de mi Director (a) de Tesis o Tutor (a) y cumplió con lo establecido en la revisión del Formato por parte del Sistema de Estudios de Posgrado.

INFORMACIÓN DEL ESTUDIANTE:

Nombre Completo: Adriana Sánchez Lovell

Número de Carné: A03918 Número de cédula: 111510909

Correo Electrónico: adriana.sanchez_l@ucr.ac.cr

Fecha: 16 de julio de 2020 Número de teléfono: 83783902

Nombre del Director (a) de Tesis o Tutor (a): Dr. Ronny Viales Hurtado

FIRMA ESTUDIANTE

Nota: El presente documento constituye una declaración jurada, cuyos alcances aseguran a la Universidad, que su contenido sea tomado como cierto. Su importancia radica en que permite abreviar procedimientos administrativos, y al mismo tiempo genera una responsabilidad legal para que quien declare contrario a la verdad de lo que manifiesta, puede como consecuencia, enfrentar un proceso penal por delito de perjurio, tipificado en el artículo 318 de nuestro Código Penal. Lo anterior implica que el estudiante se vea forzado a realizar su mayor esfuerzo para que no sólo incluya información veraz en la Licencia de Publicación, sino que también realice diligentemente la gestión de subir el documento correcto en la plataforma digital Kerwá.

Presentación, problemática, justificación y delimitación del tema

Presentación

A pesar de la centralidad que han tenido el control de los ferrocarriles y del comercio marítimo, en la lógica de acumulación de capitales de las multinacionales bananeras radicadas desde México hasta Ecuador en la franja continental y en el Caribe ístmico e insular, la historia del ferrocarril y la historia obrera del gremio vinculado a estas, aún no ha sido efectuada. Las menciones a la situación de los trabajadores ferroviarios suelen ocupar un lugar secundario en los estudios sobre la United Fruit Company, compañía que protagoniza la mayoría de las investigaciones referidas a las transnacionales fruteras. Además, buena parte de la historia del trabajo y de la historia empresarial relativa a estas organizaciones se hizo al calor del marxismo ortodoxo, más basado en premisas teóricas que en el análisis empírico, o bien, desde la historia empresarial neoclásica. Parte de lo que se ha hecho, es demostrar el papel que tuvieron estas compañías en la desfinanciación de los gobiernos, el acaparamiento de tierras, las migraciones laborales, la explotación laboral, la degradación ambiental, los golpes de estado, o bien, estos estudios realizan un balance de sus logros frente al proyecto de desarrollo y progreso que tan caro costó, a ciertos sectores, tal y como bien benefició a otros, en una cadena de procesos que se extiende hasta el presente.

En esta investigación se efectúa la historia obrera del gremio ferrocarrilero, mediante el estudio de caso de la empresa Northern Railway Company, la cual estaba compuesta por una fuerza de trabajo local y de migrantes transnacionales e internos. Se realiza una descripción de los oficios y un análisis de las relaciones entre la formación recibida y el desempeño de las distintas ocupaciones en esta compañía, la cual estaba organizada en nueve departamentos. La intención de comprender la construcción del mundo del trabajo a partir de fuentes empresariales, obedece a la intención última de explicar cómo se vieron afectadas las vidas de los hombres y mujeres encargados de las operaciones del ferrocarril, el telégrafo y la marina, por las políticas laborales. Se procura explicar la construcción histórica de las desigualdades laborales en las regiones Caribe y Central de Costa Rica con perspectiva transnacional, las cuales se expresan en las condiciones de ingreso y la participación en el

mercado laboral, así como, en las condiciones de trabajo, es decir, la salud y la seguridad social. Los sujetos de indagación se componen por el gremio ferrocarrilero y con ellos se atiende al trabajo productivo, la organización empresarial y su participación en conflictos laborales y políticos (1920-1970).¹

La exploración se realiza desde la historia del trabajo, y se ha optado por el estudio de caso la Northern Railway Company (NRCO), empresa que operó una concesión sobre las operaciones y el funcionamiento del ferrocarril al Atlántico, sus ramales, el puerto y un muelle. Su construcción, del centro hacia la costa Caribe de Costa Rica, es la concreción de un imbricado proceso que dio inicio en 1870 como parte de las políticas liberales de progreso, además de la fiebre mundial por los ferrocarriles como vía de desarrollo, que en este caso se expresa en la promoción de las agroexportaciones por el puerto de Limón.² El traslado del derecho sobre la explotación de la línea y de las propiedades de la casa originaria, que es la Costa Rica Railway Company (CRRC) a la Northern Railway Company (NRCO) data de 1905. La condición de subsidiaria de la United Fruit Company por parte de la Northern, fue el desenlace de varios desfalcos económicos, de la adquisición de deudas vinculadas a empréstitos internacionales, además de negociaciones privadas enlazadas a intereses

¹ El estudio acerca del mercado laboral atiende a un proceso concatenado que da inicio con el origen de los mercados de trabajo (las relaciones de oferta y demanda de mano de obra), los condicionantes de los empleadores para contratar y despedir a los trabajadores, las condiciones de los empleadores para introducir el uso de tecnologías más recientes y el papel de las instituciones políticas, empresariales y sindicales. Ronny Viales y Martín Vargas, «Los debates recientes sobre la historia de los mercados laborales capitalistas. Aportes para una propuesta de enfoque teórico para su estudio en sociedades periféricas», *Diálogos Revista de Historia* 17 (2016).

² En las ex colonias de los imperios europeos, muchas de las obras ferroviarias se realizaron con capital extranjero. En Níger el ferrocarril fue construido por el propio imperio francés y su continuidad fue considerada insostenible en una fase nacionalista. El primer ferrocarril de Centroamérica y el Caribe (e Iberoamérica) es el de Cuba, posterior a la bonanza en el cultivo de la caña, que a su vez fue incentivado por las consecuencias de la Revolución Haitiana, dado que Cuba sustituyó a Haití en su producción. En 1837 se inauguró el primer tramo. En 1855 se inauguró el Ferrocarril a Panamá. El mismo fue caracterizado por Juan Correa, como uno de los mejores proyectos de inversión extranjera. Esa ruta transoceánica, porque iba del Pacífico al Atlántico, fue utilizada por los Estados Unidos en el transporte de noticias y bienes, hasta 1860-1861 que se inauguró el Pony Express. En Barranquilla esto aconteció en 1871. En Chile se inauguró en el paso al siglo XX, pero éste fue de capital mayoritariamente estatal. Eduardo Bazzani, *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, Vol. 4 (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991); Sonia Pinto, «Historia de los Ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929)», *Cuadernos de Historia* n.º 6 (1986) y Dennis Cordell, *Industrial Labor in the Colonial World: Workers of the Chemin de Fer Dakar-Niger, 1881-1963* (Gran Bretaña: Heinemann Educational Books, 2002).

particulares por la comercialización internacional del banano. La UFCO se originó a finales del siglo XIX, de la fusión de la Tropical Trading and Transport Company de Minor Cooper Keith con la Boston Fruit Company, propiedad de Andrew Preston y Lorenzo Baker. Dicho consorcio se asentó en una estrategia planificada, con el fin de revalorizar el negocio de transporte y la comercialización de productos caribeños de agroexportación, monopolizando algunas de las dinámicas productivas, de acarreo y comerciales, que ya se venían gestando en la región. En 1941, en el marco de la Segunda Guerra Mundial y a las puertas de las reformas laborales en Costa Rica, el manejo de la entidad fue devuelto a la Costa Rica Railway Company, y los motivos de esto, así como los correspondientes cambios en su funcionamiento, es parte de lo que aquí se analiza, hasta el momento previo a su nacionalización, en 1972.³

Algunos trabajos realizados desde la perspectiva de la historia social, han desmentido la idea de la producción bananera agroexportadora en la región Atlántico Caribe costarricense y en Honduras como una política vertical de la UFCO, ya que había cultivos a pequeña y mediana escala los cuales eran elaborados por los migrantes afrocaribes originarios de las Indias Occidentales Británicas (British West Indians) y por otros habitantes locales, que en determinados periodos y regiones llegaron a ser mayoría. Además de la UFCO, se establecieron primero en Honduras, la Cuyamel y la Standard Fruit, esta última renombrada como la Standard Fruit and Steamship Company en 1925, misma que luego se extendió por México, Nicaragua, Panamá, Haití, Cuba, Ecuador, Costa Rica y Guatemala. Las bananeras multinacionales basaron su estrategia de acumulación en la comercialización y el transporte de la fruta, en un mercado dirigido principalmente hacia los Estados Unidos. Para ello, crearon imágenes publicitarias de la fruta para promover su consumo y así, superar los estereotipos prevalecientes sobre el banano, vinculado a imaginarios de vagancia, atraso y pobreza. Del otro lado del Atlántico, en el Caribe, el agresivo sistema basado en monocultivos afectó la fertilidad de las tierras y favoreció la propagación de plagas y enfermedades como el Mal de Panamá, que afectó a la Gros Michel (perteneciente a la Musa

³ Rodrigo Quesada, *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el S. XIX* (San José: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, [EUNED], 2013) y Ana María Botey, «La huelga ferroviaria en Costa Rica y la nacionalización de la empresa del Ferrocarril al Atlántico», *Diálogos Revista Electrónica de Historia* 8, n.º 1 (2008).

Paradiasiaca) y la Sigatoka que se extendió por Centroamérica desde 1934. La extensión territorial con diversos cultivos que ya se estaban explotando por ejemplo, el de la caña en Cuba, les garantizó a estas transnacionales una participación importante en la comercialización de los bienes. A su paso por doquier dejaron y sus herederas aún producen una estela de explotación humana, degradación ambiental, y a nivel político, corrupción, golpes de Estado y guerra civil.⁴

La idoneidad de este caso radica en que el Fondo Northern disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica contiene información de procesos de compra y venta del tiempo de trabajo, solicitudes de empleo, datos acerca de migraciones laborales, de composición de la fuerza de trabajo y relativa a la organización interna de la empresa, la cual reúne los departamentos de Transportes, Mecánica, Planta Eléctrica, Telégrafos, Construcciones, Mantenimiento de Vías, Materiales, Ingeniería, Muelles y Marina. A esto se le suma una consideración respecto al tamaño de la fuerza de trabajo, de alrededor de 1500 a 1800 trabajadores, además de un número similar de peones que fueron contratados en reparación, construcción y ampliación de caminos, todos los cuales se caracterizan por tener distintos niveles de cualificación. El análisis se concentra en las relaciones laborales que se construyen entre los obreros, los mandos medios y las élites empresariales, atendiendo a la creación de espacios de sociabilidad obrera y a las trayectorias laborales. En esto se juegan y se tensan las políticas del cuerpo y de las subjetividades, de la organización y la productividad.⁵ También se procura explicar las políticas laborales, gremiales, empresariales y estatales, las regulaciones de lo permitido, lo prohibido y las desigualdades en la exposición al riesgo de accidentes, enfermedades laborales y muerte que sufren las y los trabajadores de la empresa.

Centroamérica experimentó crecimiento económico desde 1883 hasta 1913 y en esa etapa la producción agroexportadora se orientó hacia Europa por medio de productos como el café.

⁴ Lara Putnam, *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960* (North Carolina: University of North Carolina Press, 2002); John Soluri, *Banana Culture. Agriculture, Consumption and Environmental Change in Honduras and the United States* (USA: University of Texas Press: 2005); Richard Immerman, *The CIA in Guatemala: The foreign policy of intervention* (Estados Unidos: University of Texas Press, 2010) y Piero Gleijeses, *Shattered hope: the Guatemalan revolution and the United States, 1944-1954* (Estados Unidos: Princeton University Press, 1992).

⁵ Mikel Aizpuru, *Manual de historia social del trabajo* (Madrid, Siglo Veintiuno, 1994).

Tras la Primera Guerra Mundial (1914-1919), se produjo un giro hacia el comercio con los Estados Unidos y se estableció una lógica de apropiación de tierras más extractivista y vertical, inicialmente en el Caribe, luego extendida hacia todos los territorios. Alrededor de las décadas de 1920 y 1930 se empieza a resquebrajar la bonanza agroexportadora de manera que poner a producir la tierra se torna una tarea riesgosa para los pequeños y medianos productores.⁶ En las regiones por donde se extendieron las bananeras, estas incurrieron en multiplicidad de prácticas desleales en contra de los productores de banano. Ya John Soluri ha evidenciado para el caso de Honduras, cómo las comunidades se opusieron a diversas maniobras de las transnacionales fruterías.⁷ Ahora el estudio de estas fuentes empresariales abre las puertas a las discusiones internas que se dieron respecto a la eliminación y el levantamiento de vías férreas, las cuales se basaron en estudios, en cálculos, e incluso, en proyecciones respecto a la conflictividad social resultante.

Lo anterior coincide para el caso costarricense, con un incremento en la frecuencia e intensidad de las protestas de hombres y mujeres, estudiantes, amas de casa, trabajadoras y trabajadores obreros y agrícolas, entre éstas la huelga de 1920 que dio pie a la aprobación de la Ley n.º 100 del 9 de diciembre, con la aprobación de una jornada laboral de 8 horas para algunos gremios. Las protestas bananeras de 1934 derivaron en una serie de intervenciones estatales sobre la United Fruit Company (UFCO).⁸ Por aquella época, hubo una transición marcada por continuidades y rupturas entre gobiernos de distintas ideologías políticas (liberal, reformista, socialcristiana y socialdemócrata) y el ocaso de la tradicional oligarquía cafetalera dio pie a una reconfiguración de las élites al mando del poder político. Algunas de

⁶ Mario Samper, «Café, trabajo y sociedad en Centroamérica (1870-1930): una historia común y divergente», ed. de Víctor Hugo Acuña, *Historia General de Centroamérica* (Madrid: Quinto Centenario y Flacso, 1993); Eugenia Rodríguez Sáenz e Iván Molina Jiménez, «La formación de compañías económicas en el Valle Central de Costa Rica (1824-1860). Un avance tecnológico», en: *Avances de Investigación del Centro de Investigaciones Históricas* e Iván Molina Jiménez, *Del legado colonial al modelo agroexportador: Costa Rica (1821-1913)* (Editorial Universidad de Costa Rica, 2005).

⁷ John Soluri, *Banana Culture. Agriculture, Consumption and Environmental Change in Honduras and the United States* (USA: University of Texas Press, 2005).

⁸ La huelga la iniciaron los gremios de los carpinteros y ebanistas. Posteriormente se unieron zapateros, mecánicos, pintores, panaderos, tipógrafos, marineros, obreros, pureras y costureras. Víctor Hugo Acuña, *Los orígenes de la clase obrera en Costa Rica: las huelgas de 1920 por la jornada de ocho horas* (San José: CENAP-CEPAS, 1986) y Víctor Hugo Acuña, *La huelga bananera de 1934* (San José: CENAP-CEPAS, 1984).

estas llegaron a éste por medio de elecciones y de reformas al sistema electoral, otras, por las vías de la violencia extrema, como lo fue el caso de la Guerra Civil de 1948.⁹

Entonces, el rango de años a estudiar en esta propuesta, más que responder a una etapa política o económica preestablecida, obedece a la revisión y sistematización de las fuentes y se ubica entre los confines de la época liberal, los vestigios del estado benefactor y a las puertas de las reformas neoliberales. Esto en el marco de una época de gran conflictividad interna, que se dirimió tanto por la vía institucional, pues desde la década de 1920 e incluso antes, hubo un crecimiento en número y calidad de los movimientos político electorales, entre ellos, los movimientos por el derecho al sufragio femenino (el voto de las mujeres se aprueba en 1949 y en 1913 se había instaurado el voto universal). Como de diversas organizaciones de adscripción comunista, socialista y feminista, además de ser este tiempo de reformas, guerras, represión y proscripción del Partido Comunista (fundado en 1931, proscrito en 1948), procesos que se vinculan a determinadas formas de vigilancia y de persecución en la Northern.¹⁰

Construcción del problema de investigación

La Región Atlántico Caribe vivió su “apogeo” en el modo de inserción hegemónica al mercado capitalista, desde finales del siglo XIX hasta la primera década del XX, cuando la comercialización del banano y la incursión de la vía férrea transformaron sus dinámicas social, ambiental y económica.¹¹ Por aquellos años, las oligarquías nacionalistas cafetaleras

⁹ David Díaz narra el grado de violencia que se desató en la guerra, y cómo había pasiones adversas entre facciones desde mucho tiempo atrás. David Díaz, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Editorial Universidad de Costa Rica, 2015). Respecto al tema del fraude véase Iván Molina y Fabrice Lehoucq, «La competencia política y el fraude electoral: un caso latinoamericano», *Revista Mexicana de Sociología* 61, n.º 3 (1999).

¹⁰ Edgar Herrera y Enrique Villalobos, “Sufragio y principio democrático: consideraciones sobre su existencia y vinculación”, en: *Revista de Derecho Electoral* (1) (Primer Semestre, 2006); Eugenia Rodríguez, «Madres, reformas sociales y sufragismo: el Partido Comunista de Costa Rica y sus discursos de movilización política de las mujeres (1931-1948)», *Cuadernos Inter.cambio sobre Centroamérica y el Caribe* 11, n.º 1 (2014) y Manuel Gamboa, «El anticomunismo en Costa Rica y su uso como herramienta política antes y después de la Guerra Civil de 1948», *Anuario de Estudios Centroamericanos* 39 (2013).

¹¹ La Región Atlántico Caribe es una definición creada por Ronny Viales para hacer referencia al territorio comprendido por sectores de Cartago y Limón, como Turrialba, Paraíso, Guápiles y Siquirres, que se conectaron

centroamericanas vincularon una lógica basada en la colonización de tierras, con migraciones selectivas de comunidades originarias de Europa Central y árabes en Honduras, así como, de apertura comercial, a través de casas de exportación francesas e inglesas. Esta estrategia de integración al mercado, implicaba intercambios comerciales basados en la agroexportación de productos como el café y en la importación de bienes industriales de Europa, en una etapa de crecimiento económico que vivió Centroamérica entre 1883 y 1913, el cual coincide con la edificación ferroviaria.¹² Cuando Costa Rica había superado la fase ascendente con el café, la sustituyeron otros países como Guatemala y durante esas tres décadas, su mejor momento se debía al banano.

Una de las principales falencias para el sistema de integración de la región centroamericana, es la ausencia de un ferrocarril que traspase al menos tres fronteras nacionales, lo cual da cuenta de una historia de dominación colonial, de conflictos internos, de la estrategia de acumulación de capital desarrollada por las trasnacionales allí establecidas, así como, de su historia de violencia social y política.¹³ En Guatemala, los ferrocarriles se distribuyeron por regiones: en el Norte, en Occidente, en el Ocos (hasta México), en Verapaz y en los Altos. En Nicaragua y en Costa Rica, las vías férreas conectan el centro con el Caribe y el Pacífico. En Honduras se concentran en la región del norte. El Salvador, el más pequeño de todos, sí desarrolló una red ferroviaria que cubre casi todo su territorio. A pesar de las barreras, es posible identificar puntos en común a nivel de los conflictos. Por ejemplo, en 1923 se dio una importante huelga en Puerto Barrios por las condiciones de explotación a las cuales eran sometidos los trabajadores.¹⁴ Este proyecto de desarrollo basado en ferrocarriles y

por el ferrocarril y comparten mucha riqueza cultural e interétnica por diversidad de grupos sociales, lenguas, alimentos, prácticas, etc. Ronny Viales, ed., *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

¹² Eugenia Rodríguez Sáenz e Iván Molina Jiménez, «La formación de compañías económicas en el Valle Central de Costa Rica (1824-1860). Un avance tecnológico», en: *Avances de Investigación del Centro de Investigaciones Históricas* (1987). Iván Molina Jiménez, *Del legado colonial al modelo agroexportador: Costa Rica (1821-1913)* (Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2005).

¹³ A diferencia de otros caminos ferroviarios como el Transiberiano y el más evidente caso europeo. También en América del Norte hay conexiones transfronterizas.

¹⁴ Guatemala, Archivo General de Guatemala, Fomento, n.º 3361, 1931.

agroindustria extensiva e intensiva, generó profundos cambios en las relaciones sociales, el ambiente y en los cultivos.¹⁵

La perspectiva acerca de la construcción histórica de la Región Atlántico Caribe busca desarticular el concepto tradicional y determinista de enclave.¹⁶ Dicha denominación reproduce la idea de los lugares en los que se estableció la UFCO como “zonas” cerradas y controladas por las empresas multinacionales, visión que corresponde en gran medida con conceptos ya superados como el de instituciones totales. Además de ser el precursor de esta visión acerca del territorio, Ronny Viales propone sustituir el concepto de monocultivo por el de monoexportaciones, dado que en todas partes, el cultivo de banano y de café coexistieron con la plantación de productos de subsistencia y bienes de exportación.¹⁷ Es posible historizar parte del proceso que ha conllevado a la génesis de las problemáticas actuales de la Región Atlántico Caribe, atendiendo a la construcción y la fractura del tejido social, la creación y desaceleración de un proyecto económico basado en las costas, como el que construyó Tomás Guardia en su gestión temprana y un discurso hegemónico que naturaliza las causas de la violencia y de las desigualdades laborales.¹⁸

¹⁵ Mario Samper, «Café, trabajo y sociedad en Centroamérica, (1870-1930): una historia común y divergente», en: *Historia General de Centroamérica*, ed. de Víctor Hugo Acuña (Madrid: Quinto Centenario y Flacso, 1993).

¹⁶ El concepto de enclave fue acuñado por Edelberto Torres Rivas y ampliado por Cardoso y Faletto como economías de enclave. Frank Notten, *La influencia de la Primera Guerra Mundial sobre las economías centroamericanas 1900-1929: un enfoque desde el comercio exterior* (Universidad de Costa Rica, Centro de Investigaciones Históricas de América Central [CIHAC], 2012).

¹⁷ Ronny Viales, «Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Atlántico Caribe costarricense (1870-1950)», en: *Iberoamericana* (2006); Ronny Viales, «La especialización productiva agropecuaria regional en Costa Rica. 1870-1950. Una propuesta de análisis a partir del caso de la región Atlántica», *Revista de Historia* 47 (enero-junio 2003) y Ronny Viales (ed.) *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: (Re)interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013). Archivo General de Guatemala, Fomento, n.º 3361, 1931.

¹⁸ Si hablamos de desempleo, las tres provincias costeras del país ostentan los niveles más bajos de ocupación, y las mayores relaciones de dependencia económica. La tasa de desempleo abierto en Limón es superior al índice nacional. Además, 3 cantones de la provincia se ha mantenido en los últimos 10 años del Índice de Desarrollo Humano Cantonal (que mide esperanza de vida, conocimiento y bienestar material) y todos sus cantones están por debajo de la posición 50 de 81 que existen a nivel nacional. Entre ellos, Talamanca además presentaba un Desarrollo Relativo al Género Bajo (2010). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), *Atlas del Desarrollo Humano Cantonal de Costa Rica* (San José: PNUD, Universidad de Costa Rica-Escuela de Estadística, 2011 y 2016).

El mercado laboral transnacional Caribe se caracterizaba por la alta movilidad humana desde que se diera el descubrimiento del oro en California a mediados del siglo XIX.¹⁹ El contexto de la abolición de la esclavitud propició redes de comunidades de migrantes en condiciones de libertad, cuando la caída en la producción azucarera, la falta de restricciones migratorias y la construcción de la infraestructura de transportes, desde que se dió el primer proyecto francés de construcción del Canal de Panamá en 1880 y 1890, así como durante el boom bananero en Costa Rica.²⁰

Posteriormente estas condiciones fueron revertidas por situaciones de guerra, crisis y represión, lo cual originó una tendencia a la fuga de trabajadores afrocaribe desde la década de 1920, especialmente de jóvenes, situación que fue suplementada con las migraciones internas de trabajadores mestizos provenientes de Panamá, Nicaragua y del interior del país. En este contexto, obreros calificados o no, de distintas procedencias, incluso estadounidenses y suizos hicieron sus solicitudes de trabajo a la Northern Railway Company de Costa Rica.²¹

La literatura histórica sobre Centroamérica y el Caribe plantea que hubo una fase expansiva de migraciones afrocaribe desde 1860 hasta 1920, seguida de décadas de políticas de corte nacionalista y proteccionista emanadas por parte de gobiernos populistas que produjeron beneficios para los trabajadores nacionales (desde 1920 hasta la década de 1940) y medidas de exclusión para los migrantes transnacionales. A su vez, pocos estudios se han abocado al análisis de las transformaciones que sucedieron a partir de la década de 1940 en las empresas transnacionales, cuando la United Fruit Company, la Standard y la Cuyamel se reestructuraron

¹⁹ Lara Putnam, *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960* (North Carolina: University of North Carolina Press, 2002).

²⁰ David McCreery, *The sweat of their brow: a history of work in Latin America* (New York: Armonk, 2000); Aviva Chomsky y Aldo Lauria-Santiago (eds.) *Identity and Struggle at the Margins of the Nation State: The Laboring Peoples of Central America and the Hispanic Caribbean* (Durham: Duke U Press, 1998); Vicente Peloso (ed.) *Work, protest and identity in twentieth-century Latin America* (Delaware: Wilmington, 2003); Frederick Cooper, Thomas C. Holt y Rebecca J. Scott (eds.), *Beyond Slavery: Explorations of Race, Labor, and Citizenship in Postemancipation Societies* (London: Chapel Hill, 2000); José A. Piqueras, ed., *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación* (Madrid, S. XXI, 2009); Mary Turner, ed., *From Chattel Slaves to Wages Slaves: The Dynamics of Labor Bargaining in the Americas* (Indiana: Bloomington, 1995); Manuel Moreno Fraginals, Frank Moya Pons y Stanley L. Engerman, eds., *Between Slavery and Free Labor: The Spanish-Speaking Caribbean in the Nineteenth Century* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1985).

²¹ ANCR, Northern, n.º 248, 1926-1940.

en marcas como Chiquita Brands (1990). La década de 1940 fue testigo de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y de la Guerra Civil en Costa Rica (1948). A partir de ese momento, hubo importantes cambios políticos y económicos, traumas psicosociales, venganzas, fracturas y olvidos.²² Uno de los más significativos fue el crimen del Codo del Diablo del que este ferrocarril fue el escenario.²³

Respecto al Estado, cabe cuestionar las prácticas de justicia laboral que este promovió y desaceleró en la región, por medio de una fuerte carga de legislación anti migratoria, medidas de protección a los trabajadores y políticas para hacerle frente al desempleo. Se procura construir una interpretación acerca de cómo, vinculado a las relaciones y las tensiones sociales, las y los trabajadores resuelven su vida, se integran a sus jornadas laborales, construyen espacios de ocio, disfrute y enfrentan el desgaste de sus cuerpos, atendiendo a la constitución de las subjetividades y de las las relaciones interpersonales, desde las perspectiva regional, transnacional y local. Esto con el doble propósito de analizar las políticas laborales implementadas por una empresa de capital transnacional, monopolista y de realizar una interpretación respecto al comportamiento y las decisiones de los trabajadores, frente a los vaivenes del mercado laboral, integrado en el análisis del contexto nacional e internacional.

Algunas preguntas de estudio son: ¿cómo son las relaciones laborales en una empresa de capital transnacional en un periodo entre crisis y guerras?, ¿cuáles son las dinámicas por medio de las cuales, se mantiene y se transforma la composición de la fuerza de trabajo, de acuerdo a diversas coyunturas?, ¿cómo se organizan las jerarquías y cuáles son sus estrategias disciplinarias?, ¿cuáles son los mecanismos de movilidad laboral y qué determinantes del desempleo es posible identificar?, ¿cómo se generan los conflictos laborales y qué sujetos y entidades participan en ellos? Y ante ello: ¿cuáles espacios de sociabilidad obrera y qué

²² David Díaz, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015) y Alexia Ugalde, «Nicaragua y la invasión de 1955 en los discursos de la prensa costarricense», en: *Anuario de Estudios Centroamericanos* 42, n.º 1 (2016); Manuel Antonio Solís, *La institucionalidad ajena: los años cuarenta y el fin de siglo* (San José: Editorial Universidad de Costa Rica, 2006).

²³ Ernesto Jara y Antonio Jara, *El Codo del Diablo* (Costa Rica y Guatemala: La Pecera y Ceibita Films, 2014).

prácticas y formas de consciencia construyen las y los trabajadores? Preguntas que se tejen alrededor del problema de estudio que se plantea así:

En una empresa de capital transnacional, estratégica para el modelo de desarrollo costarricense, ¿cuáles son los factores que participan en la producción y permanencia de las desigualdades salariales y en la exposición al riesgo de accidentes?, ¿cómo se dirimen los conflictos entre trabajadores y patronos en la Northern Railway Co.? así como, ¿qué beneficios y exclusiones introdujeron las reformas laborales, en contextos y coyunturas de guerras, crisis y reforma, a escalas nacional y transnacional? Esto en un periodo de producción agroexportadora, asentado en las regiones Caribe y Central de Costa Rica, desde 1920 hasta 1970. Para ello se toman como referentes las políticas estatales, empresariales y la agencia de las y los trabajadores para adaptarse, resistir o luchar por transformar las relaciones laborales.

Justificación del estudio

Al año 2018, Costa Rica arrastraba un quinquenio con tasas de desempleo entre 8,1% y 10,5%.²⁴ Tal situación se presentaba desde la crisis de los años 2008-2009 y fue ante esas circunstancias que surgió una motivación especial para analizar el comportamiento del mercado laboral, entre finales de 1920 y principios de 1930, en una época en la que el desempleo surge como un problema social y económico importante, a la par que sucedieron muchas luchas que fueron centrales para el logro de mejoras en las condiciones laborales de algunos gremios y sectores.²⁵ En vista de las transformaciones que impusieron las políticas de flexibilización en el funcionamiento del mercado laboral en las últimas décadas, es importante analizar los periodos previo y posterior a la conquista de las principales reformas

²⁴ Actualmente estas tasas crecieron, antes de la crisis provocada por el COVID 19 alcanzaban los 12 puntos porcentuales, lo cual se amplía en las Conclusiones. Costa Rica, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), «Encuesta Continua de Empleo» (del primer trimestre del 2013 al cuarto trimestre del 2019).

²⁵ Entre ellas la huelga de 1920, tras la cual el gobierno instaura la jornada de 8 horas para la mayoría de las ocupaciones y la de 1934 en Limón con la que hubo una intervención estatal sobre las relaciones laborales en la United Fruit Company. Otros países de América Latina sufrieron procesos de reforma en semejantes periodos. En el caso de Bolivia se dio entre 1930 y 1940 con los gobiernos de Bosh y Toro. Laura Gotkowitz, *A Revolution for our Rights. Indigenous Struggles for Land and Justice in Bolivia, 1880-1952* (Estados Unidos: Duke University Press, 2007).

laborales de la historia de Costa Rica, principalmente a lo largo del decenio de 1940 y sus reformas en la década de 1950, para indagar la medida en la que las éstas cobijaron o no, a las trabajadoras y los trabajadores, dado que cada institución produce beneficios para unos y exclusión para los otros. Antes de la instauración del Código de Trabajo en 1943, hubo una serie de leyes de protección a los trabajadores, desde los inicios del siglo XIX.²⁶

Se propone analizar el impacto de las Garantías Sociales (1941) y el Código de Trabajo (1943) en las desigualdades salariales dentro de una empresa privada, la organización de trabajadores y la expresión de sus luchas en las mejoras a nivel de las condiciones de salud y la atención médica. La NRCO tuvo condiciones ventajosas para la captación de la mano de obra extranjera y nacional, y por lo general, las y los trabajadores que conformaron su fuerza laboral pugnaron por la permanencia y la movilidad ascendente al interior de ésta o a través de sus filiales. Nos ubicamos en un ámbito del sector servicios que pertenece a una arena industrial y tecnológica, la cual modificó el paisaje y el ámbito productivo de las regiones por donde pasó, por medio de las líneas férreas oficiales y de kilómetros de vía férrea clandestina, del mismo modo que controló parte las actividades políticas y sociales de sus empleados.

El mercado laboral presenta una lógica transnacional y se compone de migraciones desde Centroamérica, Suramérica, el Gran Caribe, Asia, Africa, Europa y Norteamérica. Muchas de las políticas de seguridad laboral, infraestructura y organizacionales que se implementaron en la Northern emanaron de los Estados Unidos, otras fueron producidas en la región centroamericana y algunas de ellas fueron el objeto de pruebas empíricas realizadas en verdaderos “laboratorios” en el Caribe. En síntesis, la razón para investigar con perspectiva comparada las regiones Central y Caribe de Costa Rica, es que quisiera explicar cómo las coyunturas de crisis y los periodos de estabilidad, se expresan en las relaciones laborales y favorecen o afectan de forma desigual a las y los habitantes de las distintas regiones, atendiendo a las distancias entre las políticas que los Estados y los gobiernos proponen “en el papel” y aquello que resulta en la práctica.

²⁶ Ronny Viales y David Díaz, «Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s», en: *Labor Justice Across the Americas*. Editado por Juan Manuel Palacio y León Fink (Illinois: The University of Illinois Press, 2017).

Desde una perspectiva metodológica, el principal criterio para la selección del caso objeto de estudio, fue que el acervo documental del fondo Northern disponible en el Archivo Nacional destacaba por su riqueza para la investigación de la historia del trabajo, comprendiendo aspectos subjetivos y materiales. Hay información bastante detallada que ronda los 5 000 documentos y contiene registros minuciosos respecto a aspectos tales como salarios, despidos, solicitudes de trabajo y recomendaciones; prestación de servicios de salud, relaciones con instituciones como la Caja Costarricense del Seguro Social y el Instituto Nacional de Seguros, expedientes sobre accidentes, muertos y heridos, conflictos laborales, quejas obrero patronales y viceversa; sindicatos, organización y gestión de la empresa e informes anuales, sin agotar cuestiones. El uso de otros fondos documentales visibiliza la correspondencia y las solicitudes realizadas a la Dirección General de Estadística y Censos que la Gerencia de la Northern utilizaba para controlar y comparar sus utilidades con el Pacífico; mientras que Gobernación y Judicial, contienen acusaciones de diversa índole, principalmente por daños en la vía. Vinculado a lo anterior, se revisará Congreso y la Colección de Leyes y Reglamentos que legislan todo lo pertinente a materia laboral, muellera y portuaria.

Delimitación del tema

El concepto de mundo de trabajo integra la historia obrera y el estudio de las condiciones de trabajo. Esta última se analiza con base en el estudio de los accidentes laborales. Durante la primera mitad del siglo XX surgen el Banco Nacional de Seguros (1924-1925) y la Caja Costarricense del Seguro Social (1941), además del Código de Trabajo (1943) que amplía de manera importante los alcances de la Ley de Accidentes de Trabajo, que data de la administración de Alfredo González Flores en 1915. La primera Ley de Seguros fue promulgada en 1896 pero apenas tienen seis artículos.²⁷

²⁷ La fundación de estas instituciones y su papel en la justicia laboral en Costa Rica ha sido historizado por David Díaz y Ronny Viales, quienes también han dado cuenta de reformas recientes en la legislación y su ejecución. Ronny Viales y David Díaz, «Costa Rica y los pactos sociales multclasistas. La Reforma al Código Procesal Laboral (2015-2017) », *Revista Nueva Sociedad*, n.º 273 (enero-febrero, 2018).

Dado que la Northern Railway Company era una empresa transnacional de capital americano e inglés, había normativas de seguridad laboral emanadas desde Boston y New York, las cuales debían ser seguidas al pie de la letra, con consideración al contexto local. El tema de la salud implica una serie de medidas encaminadas a disminuir la frecuencia de enfermedades tropicales, que son distintas para los peones de camino que para las élites gerenciales, al igual que hubo hospitales de primera y segunda clase.

La delimitación temporal del estudio permite interrogar el funcionamiento del mercado laboral, mediante el análisis de una empresa ferrocarrilera de capital transnacional, en un periodo que combina a un ritmo muy cambiante, momentos de estabilidad y crecimiento económico con crisis económica y política. Su delimitación inicia tras los sucesos vinculados al año de 1917, cuando hubo importantes cambios en la producción bananera, además del golpe de Estado en contra del gobierno de Alfredo González Flores. Lo que coincide con el final de la Primera Guerra Mundial durante la cual, Costa Rica vio severamente diezmada su integración al mercado internacional, además de vivir una crisis monetaria y fiscal. Durante la Gran Guerra, hubo emigraciones masivas de trabajadores, dadas las condiciones de represión a las revueltas sociales que se estaban dando y hubo transformaciones en las dinámicas del mercado laboral.²⁸

Son años en que -¿se cree?- que está en juego la hegemonía capitalista y así como hay etapas de recuperación como el boom de los veinte del siglo XX, también se vivió la mayor caída de la historia con la Gran Depresión, que en Costa Rica coincide con una crisis que va desde 1928 hasta 1934²⁹ en la cual, el desempleo y la explotación laboral potenciaron expresiones de inconformidad y organización social. En torno a ello, periódicos internacionales

²⁸ Lara Putnam, *Género, poder y migración en el Caribe costarricense 1870-1960* (San José: Instituto Nacional de las Mujeres [INAMU] y Universidad Estatal a Distancia [UNED], 2013). Frank Notten puntualiza las implicaciones de la I Guerra Mundial en las economías centroamericanas, y se enfoca en el comercio exterior en un periodo que va desde 1900 hasta 1929. El considera ejemplar la historia de Minor Cooper Keith y analiza las estadísticas de importación de petróleo, acero y demás materias primas para la industria ferrocarrilera. Frank Notten, *La influencia de la Primera Guerra Mundial sobre las economías centroamericanas 1900-1929: un enfoque desde el comercio exterior* (Universidad de Costa Rica, Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2012).

²⁹ Ana María Botey, *Costa Rica entre guerras: 1914-1940* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2005).

procedentes de diversos países como Jamaica, imprimieron discursos que advertían de los peligros de emigrar hacia el litoral Caribe, dadas las precarias condiciones laborales. Por aquel tiempo medios informativos nacionales denunciaban que grandes contingentes de desempleados, provenientes de distintas regiones del país, eran conducidos hacia territorios como Turrialba, guiados por promesas laborales, cuando lo que sucedió fueron regímenes de trabajo que la prensa comparaba con la esclavitud. Esto es visible en las publicaciones del periódico *Trabajo* y de algunos periódicos locales. Lo cual justifica parte del interés en concentrarse en la Región Atlántico Caribe.

Por su parte, la década de 1940 en Costa Rica se caracteriza por importantes reformas sociales, comprensibles en el contexto del *New Deal* norteamericano (1933) y de los programas de izquierda, de la mano con un gobierno populista (el de Rafael Calderón Guardia) aliado con los comunistas. En esta década, desde la Guerra Civil de 1948 se dará una recomposición de los grupos en el poder, con políticas de persecución a los comunistas, aliados del anterior régimen.³⁰ La construcción del periodo ha sido pensada para observar el funcionamiento de la institucionalización de los derechos laborales, mediante la implantación del Seguro Social y el derecho laboral. La etapa más importante de la institucionalización de la justicia laboral se dio entre 1924 y 1940, instaurada por los reformistas, el populismo y el unionismo, favorecidos por la creación del Código de Trabajo en 1943. Los vencedores en la guerra gobernaron durante buena parte de la Guerra Fría con la institucionalidad que surgió para normar las relaciones laborales, la cual comprende leyes laborales y decretos migratorios, entre otros. Para este periodo de estudio se consideran verdaderos parteaguas la promulgación de la Ley de Riesgos y Accidentes Laborales (1924), las Garantías Sociales (1941) y el Código de Trabajo (1943).³¹

Se vivieron momentos muy tensos entre los sindicatos, la empresa y el Estado, y a propósito, aún está pendiente indagar desde la Historia, la posición estratégica del gremio de los

³⁰ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

³¹ Ronny Viales y David Díaz, «Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s», en: *Labor Justice Across the Americas*. Editado por Juan Manuel Palacio y León Fink (Illinois: The University of Illinois Press, 2017).

ferrocarrileros durante la Guerra de 1948 y en el marco la Guerra Fría. Los conflictos en torno se expresan en atentados en contra de la infraestructura ferroviaria, acusaciones ideológicas, participación en conflictos laborales, conflictos sociales, y forma parte del proceso que a la larga conlleva a la nacionalización de la empresa. En esto confluyen huelgas en los Estados Unidos, golpes de Estado, comunicaciones con las Embajadas, la imbricación en procesos políticos nacionales y procesos de informalización laboral. Además, hubo al menos una intervención militar de la empresa por un periodo de cinco meses, después de la huelga de 1945 por que se respetara el salario mínimo y por incrementos salariales. Posteriormente vendrán los años del Mercado Común Centroamericano y el Modelo basado en la Sustitución de Importaciones. De manera que el periodo de estudio, comprendido entre 1899 y 1970, permite atender a distintas causas en las transformaciones en las condiciones laborales y cómo éstas son enfrentadas por medio de estrategias individuales o personales, y a través de la organización y acciones colectivas, de acuerdo a la coyuntura.

Objetivos de estudio

Objetivo General:

Construir la historia transnacional del trabajo y empresarial de la Northern Railway Company, por medio de un análisis de la producción de las desigualdades en las condiciones de trabajo y en el ingreso al mercado laboral, para aportar a la historia obrera del gremio ferrocarrilero y de sus luchas laborales en las regiones Caribe y Central de Costa Rica (1920-1970).

Objetivos específicos:

Construir la historia empresarial transnacional de la Northern Railway Company en tanto subsidiaria de la United Fruit Company, a partir de sus élites gerenciales, trayectorias laborales formas organizativas y división de oficios para comprender el traspaso a la Costa Rica Railway Company (1899-1941).

Estudiar el mercado laboral transnacional a partir del caso de la Northern Railway Company en la Región Atlántico Caribe de Costa Rica, para un mejor entendimiento de las continuidades y de las transformaciones en la composición de la fuerza de trabajo, el sistema de salarios y beneficios y la movilidad laboral, en el periodo entre guerras (1919-1938).

Analizar la producción de las desigualdades en la exposición al riesgo de accidentes laborales en trabajadores del Ferrocarril del Norte y de las cuadrillas Northern-UFCO, atendiendo a la transmisión transnacional de las políticas de seguridad laboral y sus relaciones con las políticas emanadas en el país, para aportar a la construcción histórica de los conflictos por inadecuadas condiciones de trabajo, en distintos territorios de la Región Atlántico Caribe y de la Región Central (1920-1941).

Construir la historia obrera del gremio ferrocarrilero, antes y después de la instauración del Código de Trabajo de 1943, atendiendo a la formación del Sindicato de Trabajadores de la Northern y a la participación de las trabajadoras y los trabajadores de la Northern Railway Company en los conflictos laborales sucedidos en el periodo comprendido desde la Segunda Guerra Mundial hasta la Guerra Civil de 1948, para comprender la posición estratégica de este gremio en Costa Rica (1941-1947).

Analizar los cambios en el funcionamiento del mercado laboral y en relación con las reformas laborales y de seguridad social, a partir del estudio de caso de la Northern Railway Company, para atender a las particularidades de la participación del gremio ferrocarrilero en las luchas laborales en las regiones Caribe y Central de Costa Rica, en tiempos de Guerra Fría (1945-1970).

Estado de la cuestión

Estudios sobre Costa Rica

Este apartado analiza publicaciones sobre la historia empresarial del ferrocarril, la historia obrera y los conflictos laborales en Costa Rica.³² La mayor parte de la historia empresarial del Ferrocarril del Norte ha sido realizada con documentos y archivos empresariales de la Costa Rica Railway Co. en Inglaterra, por parte de Rodrigo Quesada Monge, mientras que Philippe Bourgois, mediante exploración etnográfica, profundiza en las dimensiones étnicas de las explotación laboral en filiales de la UFCO, ubicadas en zona transfronteriza entre Costa Rica y Panamá.³³ En el campo de los conflictos laborales, hay producción sobre condiciones de explotación, principalmente, acerca de las protestas encabezadas por los trabajadores del ferrocarril, las huelgas bananeras, y especialmente prolífica es la producción acerca de la huelga bananera de 1934.³⁴ Específicamente sobre el caso a indagar, Ana María Botey estudia la nacionalización del Ferrocarril al Atlántico, en un contexto de protesta, aunado a ciertos

³² La búsqueda de la literatura nacional se hizo en las bases de datos del Sistema Nacional de Bibliotecas (SINABI), el Sistema de Bibliotecas Documentación e Información (SIBDI), JSTOR, Google Académico, Academia.edu, Redalyc y Dialnet.

³³ Rodrigo Quesada Monge, «Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871–1905», en: *Anuario de Estudios Centroamericanos* 9 (1983); Rodrigo Quesada Monge, «Sir Arthur Forwood y la Compañía del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica. 1886-1896. Esbozo histórico de la primera junta directiva», *Revista de Historia*, n.º 9-10 (1980).

Philippe Bourgois, *Banano, etnia y lucha social en Centroamérica* (Costa Rica: Departamento Ecuménico de Investigación, 1994) y Philippe Bourgois, «One Hundred Years of United Fruit Company Letters», en: *Banana Wars. Power, Production and History in the Americas*. Edición de Steve Striffler y Mark Moberg (Inglaterra: Duke, 2003).

³⁴ Oscar Aguilar Bulgarelli, *La Huelga de los tútiles, 1887-1889: un capítulo de nuestra historia social* (San José: EUNED, 1989); Carlos Hernández, «Del espontaneismo a la acción concertada: los trabajadores bananeros de Costa Rica 1900-1955», en: *Revista de Historia*, n.º 31 (enero-junio, 1995), Verena Pflug, *Everyday Forms of Resistance on United Fruit Company Plantations in Limón, Costa Rica, Before 1950* (Tesis no publicada, Alemania, Universität Wien, 2010); Víctor Hugo Acuña, *La huelga bananera de 1934* (San José, Costa Rica, CENAP-CEPAS, 1984); Emel Sibaja Barrantes, «Ideología y protesta popular: la huelga bananera de 1934 en Costa Rica» (Tesis no publicada, Universidad Nacional de Costa Rica, 1983); Jaime Cerdas, «La huelga de 1934. Anécdotas y enseñanzas de uno de sus principales dirigentes», en: *ABRA* 3, n.º 2 (1984).

intereses estatales hacia 1971, lo cual implica una serie de cambios en el funcionamiento de la empresa y en la institucionalidad estatal.³⁵

Estudios vinculados al Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica

La Comarca de Limón fue creada por Decreto Ejecutivo Número 27 del 6 de junio de 1870 y se equipara a provincia en 1902. Ronny Viales problematiza el concepto de enclave, que establece la idea de un área vacía, al servicio del capital extranjero y con esto, aunado al reconocimiento de las poblaciones originarias, sostiene la existencia de al menos dos oleadas colonizadoras en la Región Atlántico Caribe, que se asentaron sobre gran parte de los territorios ocupados por las poblaciones originarias: 1) en la década de 1650 los terratenientes españoles explotaron el cacao en Matina por medio de mano de afrodescendiente y sometida desde Cartago. Dicho contexto es subsidiario del camino entre Matina y Cartago. 2) en 1870 se intensificaron los cultivos de banano y se dio la construcción del ferrocarril. Desde finales del siglo XIX, la Comarca de Limón registra migraciones de trabajadores de Macao, Jamaica, New York, Belice, Curazao, Italia, entre otros; así como desde Livingstone, Roatán, Trujillo, Colón, Surinam, Aruba, Saint Thomas, Kingston, Belice, Cartagena y las Islas de Omoa, Cieneguita, Roatán, entre otras.³⁶

Los proyectos del Ferrocarril al Atlántico estuvieron presentes en los planes de gobierno costarricense durante la segunda mitad del siglo XIX, y llegan a concretarse entre 1870 y 1890, cuando el gobierno del General Tomás Guardia lo asume como una de las tareas de modernización del Estado liberal, guiado por la noción de progreso, con profundas transformaciones en los campos ideológico, económico y social. Para seguir adelante con la empresa, Guardia tuvo que enfrentarse a la Sociedad Itineraria Económica y al Cónsul Allan

³⁵ Ana María Botey Sobrado, «La huelga ferroviaria en Costa Rica y la nacionalización de la empresa del Ferrocarril al Atlántico», *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, 8, n.º 1 (2008).

³⁶ Ronny José Viales, «La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense» y «Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria», en: *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense (S. XVI-S.XXI): (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

Wallis, quienes se beneficiaban del monopolio en el transporte del producto.³⁷ Los primeros pasos los da el Contrato Alvarado - Meiggs para la construcción de un ferrocarril de vapor entre Alajuela y Limón en 1871.³⁸ La construcción inició paralelamente desde Limón y Alajuela con graves costos que impidieron culminar la vía, además de la sustracción de alrededor del 70% del empréstito inglés obtenido para financiarlo.³⁹

De las experiencias en Estados Unidos, Perú y Cuba se importa la idea de traer mano de obra china. En 1873 más de seiscientos migrantes llegaron al país para participar en la construcción de la vía férrea y como mano de obra para la agricultura y labores domésticas. A estos trabajadores les estuvo denegada la libertad de movimiento, se les redujo el salario al 20%, se les otorgaban solamente tres días libres al año y por 8 años se les obligó a trabajar entre 10 y 12 horas diarias.⁴⁰ Cabe aclarar que también en Panamá se contrató mano de obra china en la década de 1850, después de una contratación de irlandeses, a cambio de un pasaje a California, que terminó en enfermedades y muerte.⁴¹ También se denunció el sometimiento y control en campamentos de la migración china.⁴² Las protestas de los italianos, en contra

³⁷ Rodrigo Quesada Monge, «Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871–1905», *Anuario de Estudios Centroamericanos* 8 (1983): 87-119.

³⁸ Entre los antecedentes del ferrocarril al Atlántico están la publicación del folleto *The Interoceanic Railroad Route through the Republic of Costa Rica* (1866) por parte de Francisco Kurtze en Estados Unidos, cuyo plan no fue ejecutado debido a la falta de interés por parte de los inversionistas y luego le siguieron dos contratos más: el de José María Castro con John C. Fremont para la construcción del ferrocarril Interoceánico entre Limón y Caldera y el contrato para la construcción de un ferrocarril de mar a mar durante la administración de Jesús Jiménez en 1869 con Eduardo Reilly. Ronny Viales, «Los liberales y la colonización de las áreas de frontera no cafetaleras: el caso de la región atlántica, Caribe, costarricense entre 1870 y 1930» (tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2001).

³⁹ Contrato que se rescinde en 1874 por falta de fondos. A esto le siguen, el contrato realizado con Myers y Douglas en 1875 para extender la vía de Pacuare a Siquirres y el Contrato con Minor Cooper Keith de 1879 para completar la vía hasta Río Sucio (Carrillo).

⁴⁰ Además se dice que algunos trabajadores fueron “vendidos” como mano de obra a un costo de entre 350 y 400 pesos, con el beneplácito de políticos costarricenses. Quency Bermúdez Valverde, «Las leyes anti-inmigratorias y la inmigración china en Costa Rica», *Acta Académica*, n.º 50, (2012).

⁴¹ Juan Santiago Correa Restrepo, «Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del Ferrocarril de Panamá (1849-1869)», *Estudios Gerenciales* 26, n.º 115 (junio del 2010).

⁴² Hilda Chen-Apuy, «La minoría china en Costa Rica», *Reflexiones* 5, n.º 1 (1992); Quency Bermúdez-Valverde, «Las leyes anti inmigratorias en Costa Rica y la inmigración china», *Acta Académica*, N° 50 (2012) y Lucy M. Cohen, «Emigración de chinos de Macao a Costa Rica 1872-1873», *Revista de Ciencias Sociales* 1, n.º 119: 39-53.

del incumplimiento de contrato por parte de la compañía, traspasaron los límites del espacio de construcción de la línea y se extendieron las ciudades de Cartago y San José.⁴³

En 1880, Tomás Guardia tomó la decisión de consesionar la obra, lo que conseguiría Bernardo Soto, Ministro de Gobernación de la Administración de Próspero Fernández, mediante el Contrato Soto-Keith del 21 de abril de 1884.⁴⁴ Este último logró favorecerse por encima de sus socios y competidores a través de los Contratos Bananeros y con el Contrato Soto Keith.⁴⁵ Para ese momento y desde 1882, estaban en funcionamiento las rutas Alajuela-Cartago y Limón-Río Sucio, las cuales se unían con la capital por un camino de carretas, que era operado por el mismo Keith. El Contrato permitía la búsqueda de financiamiento externo, y decretó que se construiría la vía entre la Junta de Siquirres y Cartago. A cambio de éste Keith recibiría alrededor de 333 333 hectáreas de terreno en distintas partes del país.⁴⁶ Keith firmó en 1886 un convenio con ingleses para la siembra de banano y al fusionar sus tres compañías en el Caribe, funda la United Fruit Company (UFCO) que llegó a poseer 100 000 hectáreas en la División Limón; constituida por las plantaciones del Valle de la Estrella, Río Banano, Zent, Siquirres y Santa Clara, además de condiciones ventajosas para el transporte de la fruta.⁴⁷

⁴³ Rita Bariatti, *Italianos en Costa Rica, 1502-1952: de Cristóbal Colón a San Vito de Java* (San José: Universidad Autónoma de Centroamérica, 2001).

⁴⁴ Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo. Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (Costa Rica: Editorial Porvenir: 1995) y Oscar Aguilar Bulgarrelli, *La huelga de los tóviles, 1887-1889. Un capítulo de nuestra historia social* (San José: EUNED, 1989).

⁴⁵ La CRRC estuvo vinculada en la primera década de su existencia, con un convenio secreto, el Primer Contrato Bananero en que se da una división de beneficios entre Minor Cooper Keith, la Phipps Co, y Arthur Forwood de la Atlas Steamship Co. (fundada por él en 1865). El mismo otorgó que ambas navieras se repartieran el transporte del banano desde Limón hasta New York y también desde Limón hasta New Orleans. Además, éstos se harían cargo del ferrocarril (lo cual entró en vigencia en 1891). Rodrigo Quesada Monge, “Sir Arthur Forwood y la Compañía del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica. 1886-1896. Esbozo histórico de la primera junta directiva”. *Revista de Historia*, n.º 9-10, 1980.

⁴⁶ Watt Stewart, *Keith y Costa Rica* (Costa Rica: Editorial Costa Rica, 1967).

⁴⁷ Ronny José Viales, “La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense y “Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria”, en: *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense* (S. XVI-S.XXI): (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI. (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

Esto implicó la creación de la Costa Rica Railway Co. Uno de los momentos más polémicos fue un cambio de trazado de la ruta, para que en lugar de atravesar la Cordillera Volcánica Central, lo hiciera por el Reventazón.⁴⁸ Para 1890 se estaba exportando a gran escala el banano producido en las fincas de Costa Rica, Panamá y Colombia. Estas plantaciones inician a finales de 1870 por parte de trabajadores de origen jamaquino, algunos de ellos vinculados a la construcción del ferrocarril, mientras que otros provenían de migraciones previas. En el Caribe, a partir de la construcción del ferrocarril, las élites intensificaron denuncias de tierras alrededor, impactando de manera negativa la economía local basada en la producción de subsistencia, que fue en disminución debido a procesos de concentración de propiedad, cultivos de café y caña y por las políticas para la promoción de las agroexportaciones durante el siglo XX. Tal es el caso de los distritos que conforman lo que hoy es el cantón de Jiménez, caracterizado por Silvia Elena Molina como un espacio de frontera, importante por su ubicación entre dos puntos estratégicos, Cartago y Limón.⁴⁹

La extensión total de los ramales del Ferrocarril de Costa Rica y el Ferrocarril del Norte entre 1907 y 1915, se transformó en una relación dinámica, en la que el primero tendió a prevalecer y la segunda fue acusada de desarticular tramos de línea por sus relaciones con la UFCO. Empezaron con 330 y 210 km respectivamente. Terminaron con 303 y 127 km cada cual. Ambas construyeron ramales no autorizados por el gobierno, siendo las de la NRCO las Líneas Principales Liverpool, Sterling y Chirripó, el Ramal Venetia, la Extensión Matina, y las Líneas Philadelphia Cy D, así como la Línea y el Ramal Santa Rosa.⁵⁰ La UFCO generó medidas para trasladar el riesgo a terceros, por ejemplo, 1) se les permitió a los trabajadores cultivar para su supervivencia en ‘tierras mejoradas’, 2) se dio la compra de banano a

⁴⁸ Carlos Luis Fallas, *El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902* (San José: EUNED, 1983).

⁴⁹ Silvia Elena Molina Vargas, «El cantón de Jiménez: un espacio de frontera. La construcción inconclusa de una sub región entre Cartago y el Atlántico-Caribe costarricense. Siglos XIX y XX» y William Solano Pérez, “La Hacienda Aragón: relaciones con su entorno. Una aproximación al desarrollo del capitalismo en el agro turrialbeño (1900-1950)», en: *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense* (S. XVI-S.XXI): (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI. Editado por Ronny Viales (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

⁵⁰ Por su parte, la UFCO reclamó la Línea de Guácimo, el Ramal de Walkyria, Roxana y Parismina, la Línea de Roxana Belt, el ramal de Indiana (Lindo), la Desviación del Ramal Lindo, el Apartadero de Canadá, los Ramales de Reventazón E y Matina - Baltimore, los Tranvías de Baltimore, Esperanza y Avonmouth, la Línea de Santa Rosa, el Extremo de Trébol, el Tranvía de Beberly, la Extensión de Bananito y el Valle de La Estrella. Estos suman un total de 32,47 y 142, 17 kms., respectivamente.

productores privados y la destrucción de la producción, 3) se negó a mejorar las condiciones de vida y de trabajo, lo que desembocó en la huelga de 1934 y 4) se dio el traslado de operaciones hacia Honduras (la compra de la Cuyamel fue fundamental en ese sentido) y al Pacífico Sur de Costa Rica en la década de 1930. Esto por el monopolio de transportes que ejercía por mar y por tierra. Por otra parte, en el marco de la crisis, el Estado implementó dos políticas principales en materia de empleo: favoreció la inversión en obras públicas, secundando las políticas del *New Deal* estadounidense y promovió la fundación de colonias agrícolas en los terrenos abandonados por la UFCO.⁵¹

Es notable que los respectivos abogados de la entidad, Ricardo Jiménez Oreamuno y Cleto González Víquez, fueron “los dos máximos representantes políticos del período liberal en Costa Rica”.⁵² Pese a su traslado temporal hacia la zona sur, la primacía de la transnacional frutera se extendió hasta la década de 1970as, cuando monopolizaba alrededor del 70% de las exportaciones, lo que una década más tarde se revierte, mediante la participación de otras empresas como la Standard Fruit Company y el Atlántico vuelve a concentrar el 70% de las exportaciones.⁵³

Historia del trabajo en el Caribe, en la UFCO y luchas de trabajadores bananeros

Carmen Murillo historia la construcción del ferrocarril al Caribe desde el punto de vista de las y los trabajadores. Esta da cuenta del júbilo que generó la empresa en periódicos, por parte de las y los habitantes de la comarca de Limón y da cuenta del deterioro del entusiasmo inicial, cuando se dieron los problemas de desfinanciamiento para las obras, hubo atrasos por diversos motivos e incluso, Keith una vez que asumió las obras, se hizo pasar por inglés y engañó a los migrantes afrocaribe que trabajaron fielmente para la causa dejando de percibir sus salarios. Se habla de dos tipos de migraciones inducidas por la compañía, por parte de

⁵¹ Ronny Viales, *Después del enclave 1927-1950. Un estudio de la Región Atlántica*. (San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, Colección Nueva Historia, 1998).

⁵² Ronny Viales, «La apropiación territorial en la región Atlántico/Caribe costarricense. 1870-1930. Políticas agrarias, actores, modalidades y resultados», en: *La conformación histórica de la Región Atlántico Caribe costarricense. Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013), p. 147.

⁵³ Carlos Abarca, *Obreros de la Yunai* (Costa Rica: Foro Emaús, 2005).

irlandeses, chinos suecos, italianos y jamaquinos, así como, de migraciones hormiga, para calificar las migraciones internas, centroamericanas, estadounidenses, alemanas, suizas, austriacas, españoles, peruanas, indios y otras que sucedieron a menor escala y de manera voluntaria.⁵⁴

Por su parte, Lara Putnam combina la historia transnacional y la microhistoria para atender a las dinámicas íntimas, el trabajo de las mujeres y el espacio público en los enclaves de la UFCO. Propone analizar las migraciones laborales, la constitución de familias y las estrategias de supervivencia en las bananeras, sin circunscribirse a ellas. Más bien, ella se aproxima a las relaciones de la vida cotidiana de las y los habitantes y compara la situación de la tenencia de la tierra, la producción y el trabajo con Jamaica, lugar de origen de las principales migraciones insulares hacia el Caribe de Costa Rica, desde 1850. Ella analiza las fuentes oficiales a contrapelo y atiende a los casos que transgredieron las normativas oficiales y que contradijeron las explicaciones dadas en el ámbito de la vida familiar y privada y en los márgenes de la ley. En su texto se examinan las relaciones entre las prostitutas y la Ley de Profilaxis Venérea, a la que cuestiona sus alcances prácticos, contrario a la rigidez con la que se crearon esos dictámenes y denuncia la escasa atención estatal prestada a los casos de violencia en contra de las mujeres en Limón. Su tesis visibiliza cómo en Costa Rica, hombres y mujeres de procedencia afrocaribe se apropiaron del uso de los tribunales y de distintas instancias oficiales para denunciar la violencia, arreglar diferendos íntimos y exigirle al Estado el cumplimiento de sus derechos. De manera que se estudian las identidades colectivas y así como la raza puede construirse desde la distancia, el género suele hacerse en la intimidad.⁵⁵

La liberación de la esclavitud, seguida de condiciones de explotación, negación de la condición de ciudadanía y políticas antimigratorias, generaron el contexto oportuno para el

⁵⁴ Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo. Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (Costa Rica: Editorial Porvenir: 1995).

⁵⁵ Putnam utiliza estadísticas, enfoque de género y análisis de narrativas para dar cuenta de la conformación de familias, mediante los censos de 1920 y 1950, las políticas sobre el espacio público desde 1880 hasta 1930 y la respetabilidad que buscaban las élites de las *British West Indians*, la socialización y las expresiones de violencia, principalmente en manos de hombres. Lara Putnam, *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960* (North Carolina: University of North Carolina Press, 2002).

surgimiento del panafricanismo nacional e internacionalista, en una mixtura de afectos, solidaridades y lealtades que se expresaron en los partidos políticos, en sociabilidades en contra la subordinación de la nación negra, así como, en perspectivas de liberación y de regreso a África. Conformando estructuras que buscan conectar al Nuevo Mundo con el continente africano.⁵⁶

Frente a las representaciones negativas sobre los trabajadores negros, estos afianzaron su identidad colectiva por medio de la familia, la escuela y la iglesia, en dos periodos distintos: la británica jamaicana (1872-1920) y pan africanista (1920-1950).⁵⁷ A propósito, con Diana Senior, si se abandona la historia del centro hacia las periferias, es evidente que la construcción de la diferencia respecto a la población afrocaribe conformó una separación entre ciudadanos y migrantes, vinculado a adscripciones de raza, procedencia, lengua, religión y demás, en un proceso histórico por el que estas determinaciones dieron paso a otras de tipo económico y jurídico. La población afrocaribe choca con las construcciones acerca de la homogeneidad racial costarricense, pero es fundamental su postura respecto al proceso que a eso conllevó.⁵⁸

En el Caribe de Costa Rica, los estudios sobre protesta social y ferrocarril se enmarcan en dos periodos: 1) las huelgas protagonizadas por los constructores de la infraestructura ferroviaria y 2) desde que iniciaron las operaciones del ferrocarril se distinguen huelgas ferroviarias, bananeras, así como, aquellas vinculadas a la nacionalización de la empresa.⁵⁹ Entre 1870 y 1950, la región fue la protagonista de los conflictos laborales y movimientos huelguísticos. Cabe reconocer el carácter fundacional de las investigaciones de Aviva

⁵⁶ Lara Putnam, *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960* (North Carolina: University of North Carolina Press, 2002).

⁵⁷ Reina Rosario Fernández, “Identidades de la población de origen jamaicano en el Caribe costarricense, 1872-1950”, en: Ronny Viales, *La conformación histórica de la Región Atlántico Caribe costarricense. Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

⁵⁸ Diana Senior Angulo, *Ciudadanía afrocostarricense 1927-1963* (San José, EUNED, 2011).

⁵⁹ Oscar Aguilar Bulgarelli, *La Huelga de los tótiles, 1887-1889: un capítulo de nuestra historia social* (Costa Rica: Editorial de la Universidad Estatal a Distancia, 1989). Víctor Hugo Acuña, *La huelga bananera de 1934* (San José: CENAP-CEPAS, 1984) y Ana María Botey Sobrado, “La huelga ferroviaria en Costa Rica y la nacionalización de la empresa del Ferrocarril al Atlántico”, *Diálogos Revista Electrónica de Historia* 8, n.º 1 (2008).

Chomsky, quien estudia las relaciones de hegemonía y esclavitud que intentó instaurar la UFCO, así como la diversidad étnica y cultural que significaron las migraciones de poblaciones afrocaribe. Ella explora los aportes de los migrantes provenientes de las Indias Occidentales al desarrollo de la producción bananera agroexportadora de la UFCO en el Caribe y sus aportes a la nación costarricense.⁶⁰

Jason Colby problematiza que, a diferencia de las indias británicas, donde los espacios de trabajo, religiosos y sociales no estaban segregados entre trabajadores “blancos” y “negros”, los trabajadores migrantes afrocaribe de la UFCO en Costa Rica y Guatemala, atribuyeron la discriminación a las ideologías y prácticas raciales de los supervisores provenientes del sur estadounidense y cuestiona cuáles relaciones existen entre las políticas y las prácticas raciales de la empresa, con la expansión imperialista norteamericana en Centroamérica y el Caribe. Y pregunta el impacto de las actitudes y las acciones emprendidas por los migrantes laborales y los locales sobre las relaciones sociales en estos enclaves. Su argumento radica en que las investigaciones históricas sobre la compañía, habían priorizado el análisis de las políticas corporativas vinculadas a la conformación del imperio norteamericano en el Caribe Hispánico, pero estaban en deuda con el examen de las implicaciones de las políticas laborales y las respuestas de los trabajadores sobre las políticas de los Estados Unidos en la región. Según Colby, la experiencia de los Centroamericanos y Caribeños con las políticas estadounidenses desde 1848 hasta 1940, estaba más vinculada a las empresas transnacionales que con el Estado. La UFCO reprodujo las prácticas raciales de colonialismo empresarial, además que llegó a ser la principal empresa económica en Centroamérica y el más grande proyecto de agricultura comercial en el mundo. Sus pretensiones incluyen la generalización de resultados a Centroamérica.⁶¹

Por su parte, Carlos Hernández elabora la naturaleza cambiante de los conflictos laborales en la industria bananera entre 1900 y 1955. Por medio de una extensa revisión de antecedentes, Hernández articula las diversas formas de explotación, condiciones de vida, control social y

⁶⁰ Aviva Chomsky, *West Indian Workers and the United Fruit Company in Costa Rica, 1870-1940* (Estados Unidos: Baton Rouge and London, Louisiana State University Press, 1996).

⁶¹ Jason Colby, *The business of empire: United Fruit, race, and US expansion in Central America* (Estados Unidos: Cornell University Press, 2011).

maltrato que sufrieron los trabajadores expuestos a enfermedades producto del uso de agroquímicos y a otras afecciones tales como el paludismo. Desde su perspectiva, la UFCO manejaba el mercado de consumo y los servicios de salud, las leyes laborales se ejecutaban a favor de los patronos e instituciones regidas por funcionarios emparentados con la compañía bananera. Hernández contabiliza 56 huelgas durante la primera mitad del siglo XX. Al inicio, principalmente de cargadores pagados por los ferrocarriles y los muelles. Los conflictos datan de 1904 pero los principales picos se dan entre 1910 y 1922 y 1934 y 1955. Además de coyunturas de depresión entre 1915-1918, 1921-1934, 1945-1949 y 1950-1953.⁶²

Respecto a la huelga bananera de 1934 existen diversas interpretaciones: hay quienes la consideran originaria, como Verena Plug, quien intenta comprender por qué tomó tanto tiempo llegar a la planeación organizada, lo que atribuye al Partido Comunista. Al contrario, Carlos Hernandez registra en los periódicos, información respecto a 23 acciones de protesta que se prolongaron hasta por tres meses acaecidas entre 1910 y 1933. Entre las causas localiza solicitud de aumento salarial, mejora en condiciones de vida, oposición a cambios en las relaciones laborales y reclamos por el derecho a las uniones de trabajadores. Por otra parte, Iván Molina destaca la importancia del movimiento negro en torno a Marcus Garvey entre 1918 y 1921 y resalta cómo fue olvidado o invisibilizado cuando se declaró la primera gran huelga bananera de 1934.⁶³

Víctor Hugo Acuña analiza la huelga bananera con base en una periodización: 1) desde 1883 a 1913 es la fase de expansión en la producción bananera, 2) entre 1914 y 1926 son años marcados por un descenso y tendencia al estancamiento productivo, aunque con mayores ganancias para la UFCO, y 3) desde 1927 hasta 1934, etapa de crisis en el sector bananero. Para ese momento, el 75% de la producción bananera estaba en manos de pequeños y medianos productores, acaparando la compañía el 25% restante, por lo que la misma trasladó los costos hacia aquellos, por medio de “botazonos” y una disminución en los precios. Según

⁶² Carlos Hernández, «Del espontaneísmo a la acción concertada: los trabajadores bananeros de Costa Rica 1900-1955», *Revista de Historia*, n.º 31 (enero-junio 1995).

⁶³ Verena Pflug, *Everyday forms of resistance on United Fruit Company plantations in Limón, Costa Rica, before 1950* (Alemania: Universität Wien, 2010) e Iván Molina, “Afrocostarricense y comunista. Harold Nichols y su actividad política en Costa Rica”, *Revista de Estudios Latinoamericanos*, n.º 46 (2008).

este, la población alrededor de las bananeras era predominantemente masculina, sujeta al sistema de comisariatos, donde debían gastar casi todo lo que ganaban en vales y sujetas a muchos tipos de enfermedades además de contaminación por el uso de agroquímicos. En este contexto agravado por la crisis se dio la gran huelga bananera, acompañada de un pliego de peticiones que incluyen: condiciones salariales, condiciones laborales, mejores condiciones de vida y libertades sindicales.⁶⁴

En la represión a la huelga se usaron tácticas de guerra, se quemaron ranchos, se amenazó a la población y se hizo operaciones de tierra arrasada. Calufa los describe: “¡Fueron quince negros días de violencia y de terror en las plantaciones del Atlántico! ¡Quince días que acabaron de templar para siempre —como se ha comprobado luego tantas veces— el indomable espíritu combativo de los trabajadores bananeros!”.⁶⁵ Ellos protestaban por sus condiciones de trabajo. Reclamaban porque sus vidas estaban completamente controladas por la compañía, la que establecía dónde comprar, dónde dormir y con quienes relacionarse. Por aquellos días, el Administrador General de la UFCO era H.C. Chittenden, quien dos meses más tarde se convertiría en Gerente General de la NRCO y tres años después, en Administrador General de la Empresa.

Se trata de años políticamente convulsos y de manera constante son visibles en los archivos de la compañía, las acusaciones y comunicaciones sobre las actividades políticas de los empleados. Para 1927 la población total de la provincia apenas supera las 30000 personas, lo que equivale a que la huelga ocupó al 33% de sus habitantes. Prácticamente toda la zona, si se incluye a las familias. Emel Sibaja analiza la ideología política y la protesta popular envueltas en la Huelga Bananera de 1934. Para ello realiza un trabajo de análisis de contenido del discurso de la prensa, de documentos del Archivo Judicial referidos a la represión estatal de la protesta, manifiestos y también, de los contratos bananeros.⁶⁶

⁶⁴ Víctor Hugo Acuña, *Los orígenes de la clase obrera en Costa Rica: las huelgas de 1920 por la jornada de ocho horas* (San José: CENAP-CEPAS, 1986).

⁶⁵ Carlos Luis Fallas, «Discurso pronunciado por Carlos Luis Fallas en la Asamblea de Solidaridad con los Huelguistas de Puerto González Víquez», San José, 18 de septiembre de 1955.

⁶⁶ Emel Sibaja, *Ideología y protesta popular. La Huelga bananera de 1934 en Costa Rica* (Universidad Nacional, Tesis no publicada, 1983).

A propósito, Philippe Bourgois se ocupa de los mecanismos de control de la fuerza laboral en las plantaciones bananeras de Costa Rica y Panamá, dominadas por la UFCO, entre finales de la década de 1970 e inicios de la década de 1980. Sostiene que las jerarquías ocupacional y étnica se definen mutuamente y conforman lo que denomina un *apartheid de facto*, que involucra formas de explotación laboral diferenciada, que tiene implicaciones en las condiciones laborales (salud y seguridad). Su perspectiva etnográfica dilucida en experiencia propia, cómo se conforman espacios de sociabilidad separados por etnia, basados en relaciones de desprecio y opresión de unos a otros, en el intercambio de bienes, los lugares de encuentro y ocio, así como, la separación de funciones y por departamentos, entre indígenas guaymíes, bribris.⁶⁷

Más allá del Caribe, Aldo Lauria Santiago y Aviva Chomsky se posicionan desde la Historia Social y reúnen una serie de estudios sobre Honduras, Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Puerto Rico, elaborados desde la perspectiva de las clases populares. Hacen referencia a trabajadores rurales y destacan su disímil composición en élites, migrantes estacionales y trabajo forzado o coercitivo de las industrias agroexportadoras. Chomsky analiza la perspectiva étnica, de género, de clase y de nación, visible en las protestas de trabajadores de las minas de Abangares y Alajuela, propiedad de Minor Keith. Aviva Chomsky reconstruyó parte de las identidades de estos trabajadores, a partir de las memorias recogidas por un cónsul británico, cincuenta o sesenta días más tarde.⁶⁸

Historia obrera y luchas de trabajadores en Costa Rica

La historia de la clase obrera se diferencia de la del movimiento obrero, pues complementa el estudio de las organizaciones de trabajadores y trabajadoras, con el análisis de sus experiencias laborales y existenciales. En un texto fundador de la historia del movimiento obrero costarricense, Carlos Luis Fallas ubica sus orígenes en la década de 1880, en las primeras organizaciones de artesanos y obreros de carácter mutua, que se expresan en una

⁶⁷ Philippe Bourgois, *Banano, etnia y lucha social en Centroamérica* (San José: Departamento Ecuménico de Investigaciones [DEI], 1994).

⁶⁸ Aviva Chomsky y Aldo Lauria Santiago Eds, *Identity and Struggle at the Margins of the Nation-State. The Laboring Peoples of Central America and the Hispanic Caribbean* (Duke University Press, 1998).

serie de publicaciones y en la conformación de clubes, entre ellas las organizaciones de trabajadores del ferrocarril. Fallas reconstruye el contexto laboral costarricense con base en los Censos de 1864, 1883 y 1892 para posteriormente, con base en una revisión de todos los periódicos y la Colección de Leyes y Reglamentos, adentrarse en las sociedades de obreros y artesanos de finales del siglo XIX y de allí, observar los conflictos que surgieron de la iniciativa mutualista de mejorar la condición socioeconómica y velar por los intereses de los agremiados.⁶⁹

En el campo de los movimientos sindicales, Marielos Aguilar se ha abocado a historiar su institucionalización entre el siglo XIX e inicios del siglo XX. Aguilar inscribe el nacimiento de los sindicatos en la década de 1920 al calor de reivindicaciones sociales como las luchas por la jornada de 8 horas. Las décadas de 1930 y los 1940 son clave para la expansión de los sindicatos, el surgimiento del Partido Comunista y la promulgación del Código de Trabajo en 1943, momento para el cual pasó de haber 85 sindicatos a 200, en cuestión de un año. Jugaron para ello un papel relevante, la Confederación de Trabajadores de Costa Rica (CTCR) y la Confederación de Trabajadores Costarricenses Rerum Novarum (CTCRN), ambas en disputa por la captación de los trabajadores. Esto se mantuvo relativamente estable hasta 1948-1949, que se ilegalizó el Partido Comunista, se persiguió a los trabajadores vinculados a la CTCR y hubo asesinatos de personas vinculadas al comunismo en el país, muchos de los crímenes permanecen sin esclarecer. Con base en indicadores económicos, Aguilar se refiere a la década de 1940 en Costa Rica, como una década difícil para la clase trabajadora, que verá surgir el mayor número de sindicatos.⁷⁰

Distintas publicaciones abordan la conflictividad agraria y obrera en la Región Central de Costa Rica. Uno de quienes más ha historizado este tópico es Víctor Hugo Acuña, quien

⁶⁹ Carlos Luis Fallas, *El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902* (San José: EUNED, 1983).

⁷⁰ En su reseña al texto de Aguilar, José Manuel Cerdas Albertazzi difiere acerca del deterioro progreso en las condiciones de vida de los trabajadores entre 1948 y 1971, años de expansión económica y de mejoramiento en las condiciones de vida de la población en general. José Manuel Cerdas Albertazzi, «Reseña del libro de Marielos Aguilar: *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica 1943-1971*», en: *Revista de Historia*, n.º 21-22 (1990) y Marielos Aguilar, *Carlos Luis Fallas, su época y sus luchas* (San José: Porvenir, 1983); Marielos Aguilar, *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica 1943-1971* (San José: ICES, Porvenir y Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales [CLACSO], 1989).

analiza la anatomía de las clases y los conflictos sociales en la economía cafetalera (1932-1936). Acuña particulariza su agenda, las demandas y soluciones propuestas, los tipos de lucha, las formas de organización, los patrones de liderazgo, la composición social y la distribución regional de los conflictos, sus variaciones, así como la ideología y las formas de conciencia social.⁷¹ También Acuña analiza la ideología, caracterizada como un conjunto de valores articulados por un grupo social por y para orientarse hacia la práctica, de los pequeños y medianos productores cafetaleros, en tanto creencias generalizadas compuestas por juicios de valor y de hecho, siguiendo la teorización de Kolakowski. Analiza el periodo entre 1900 y 1961 pero se concentra en las movilizaciones de 1932 a 1936 y 1951 a 1961.⁷² Esta investigación se complementa con otra realizada por Alfonso González, quien analiza el discurso oficial de los pequeños y medianos productores cafetaleros para un periodo equivalente, el cual, entre 1920 y 1930 se explaya sobre el problema de la fijación de los precios frente a los beneficiadores y exportadores.⁷³

El tercero de los trabajos de Acuña es el más importante para efectos de este estudio, pues asentado en el ámbito urbano, propone recuperar la jornada laboral de los trabajadores zapateros y las agonías que enfrentan en el sindicato (1934-1955) dado que para él, este oficio sustituye al de panaderos en importancia en la lucha política y social entre 1930 y 1934. Si bien el Sindicato de Zapateros de San José empieza a decaer en el marco de la Guerra de 1948, Acuña amplía el periodo de estudio, para conocer su impacto en el movimiento. Es de destacar que Acuña realiza entrevistas, contempla las dimensiones lúdicas y educativas del taller, retomando la novela, la música y su función escolar. Además de precisar su distribución espacial.⁷⁴

⁷¹ Víctor Hugo Acuña, «Clases sociales y conflicto social en la economía cafetalera costarricense: productores contra beneficiadores (1932-1936)», *Revista de Historia*, Número especial: Historias, problemas y perspectivas agrarias en Costa Rica (1985).

⁷² Víctor Hugo Acuña, «La ideología de los pequeños y medianos productores cafetaleros costarricenses (1900-1961) », *Revista de Historia*, n.º 16 (julio-diciembre, 1987).

⁷³ Alfonso González, «El discurso oficial de los pequeños y medianos productores cafetaleros (1920-1940, 1950-1961)» », *Revista de Historia*, n.º 16 (julio-diciembre, 1987).

⁷⁴ Víctor Hugo Acuña, «Vida cotidiana, condiciones de trabajo y organización sindical: el caso de los zapateros en Costa Rica 1934-1955», *Revista de Historia, Número Especial* (1988).

Desde el punto de vista de las fuentes para la historia del movimiento obrero, Mario Oliva subraya lo poco estudiadas que están las discusiones parlamentarias, los informes de las Secretarías de Estado sobre ocupaciones, los archivos judiciales y la historia oral. En su caso, aborda el origen y desarrollo del movimiento artesano urbano costarricense entre 1880 y 1914. Este sigue el rastro al surgimiento de sociedades y asociaciones mutualistas en la década de 1910, el origen de la prensa obrera, las reglas respecto al material sobre el que estaba permitido y prohibido discurrir, así como, la educación para la mujer vinculado a la maternidad, lo cual no es sinónimo de igualdad de derechos. Pero con los inicios de la Primera Guerra Mundial, hubo un retroceso para las organizaciones obreras y en las publicaciones antiimperialistas, incluido un intento por realizar una organización centroamericana que por algunos años se expresó en el Congreso Federal Centroamericano.⁷⁵

Francisco Rojas analiza la cultura política de los carpinteros y ebanistas de San José, entre 1890 y 1930, a la vez que lamenta el poco conocimiento sobre la dimensión étnica de los conflictos laborales fuera del Caribe, especialmente los de naturaleza urbana, e identifica dos en los que participaron los carpinteros en contra de contratistas ingleses y polacos. Este señala las protestas de la UGT y de la Sociedad de Ebanistas y Carpinteros por lo que consideran una actitud pasiva del gobierno frente al desempleo en la década de 1930.⁷⁶ También, José Manuel Cerdas Albertazzi explora las experiencias laborales de trabajadores urbanos entre 1930 y 1960 y plantea una caracterización de tipos laborales en oficios manufactureros, fabriles y a domicilio o en calle. Se basa principalmente en la revisión de periódicos y más que en describir los oficios, se concentra en las jornadas y los salarios.⁷⁷

A solicitud del Sindicato de Trabajadores Marítimos, Ferroviarios y de Muelles, Ana María Botey realiza la historia de vida y de trabajo de los trabajadores del muelle al Pacífico. Retoma las categorías de identidad, procesos de socialización, masculinidades y condición socio ocupacional. Describe su origen, en general, de nicaragüenses y guanacastecos

⁷⁵ Mario Oliva, *Artesanos y obreros costarricenses, 1880-1914* (San José: Editorial Costa Rica, 1985).

⁷⁶ Francisco Rojas, «La cultura política de las clases trabajadoras urbanas de Costa Rica», *Revista de Historia*, n.º 42 (2002).

⁷⁷ José Manuel Cerdas, “Los obreros en la época de la manufactura: sistemas y condiciones de trabajo en San José: 1930-1960”, *Revista de Historia*, n.º 31 (enero-junio, 1995).

expulsados por el latifundio, algunos de quienes se desempeñaron en trabajos informales en las estaciones del ferrocarril, desde niños. Botey reconoce el aporte de las mujeres en tareas como lavanderas, cocineras y fonderas y su trabajo requería soportar cargar sacos muy pesados soportando condiciones climáticas realmente difíciles. Además, ella elabora elementos de clase, ocio y tiempo libre así como los accidentes y riesgos laborales. Respecto a los mecanismos de captación de mano de obra en la empresa, esto se hacía por recomendación de amigos y conocidos, bajo los parámetros establecidos por el Ferrocarril al Pacífico. Botey destaca coyunturas complejas, como la Guerra de 1948, tras la cual fueron depuestos los perdedores en el conflicto, así como, la posterioridad de la huelga de 1961. Hasta cierto momento, estos eran catalogados como trabajadores ocasionales. Por medio de las luchas laborales, pasado el año de 1942, estos trabajadores logran fijarse en sus puestos, lo que significa acceso a los servicios de salud. Algunos se negaron a adoptar las disposiciones de seguridad laboral por el machismo implicado en el temor a parecer “menos hombres” que sus antecesores.⁷⁸

Desde el plano del caso, Iván Molina se refiere a la actividad política de un migrante afrocaribe a Costa Rica y lo analiza con base en el contexto político y social de su época. Hubo malestares cuando el Censo de 1927 demostró que el 10% de la población estaba comprendida por migrantes afrocaribe. La preocupación creció cuando la bananera se trasladó hacia la zona sur.⁷⁹ De manera que se analiza la participación de este sastrero afrocaribe y comunista en conflictos como la huelga bananera. Nacido en Cartago, hijo de inmigrantes jamaquinos, Harold Nichols vivió toda su vida en el Valle Central. Montó un negocio de sastrería y se unió al Bloque Obrero Comunista, evidencia de que traspasó las

⁷⁸ Ana María Botey, «El Muelle Grande de Puntarenas, sus hombres y los procesos de trabajo (1929-1981)», *Intercambio*, Año 3, n.º 4 (2006).

⁷⁹ El mismo cita como ejemplo a Clodomiro Picado, quien declama su preocupación ante el supuesto “ennegrecimiento de la sangre costarricense”: “¡nuestra sangre se ennegrece!, y de seguir así, del crisol no saldrá un grano de oro sino un pedazo de carbón. Puede que aún sea tiempo de rescatar nuestro patrimonio sanguíneo europeo...”. Ejemplo semejante al de intelectuales como Fernando Ortiz en Cuba, y sin embargo, diferenciados porque en el caso cubano, había muchos hombres afrocaribe nacidos en el territorio, que como tales obtenían derechos civiles y eran incluidos en las campañas políticas como sujeto de derecho, al contrario del caso costarricense donde éstos casi sólo eran apoyados por el Partido Comunista. Iván Molina, «Afrocostarricense y comunista. Harold Nichols y su actividad política en Costa Rica», *Revista de Estudios Latinoamericanos*, n.º 46 (2008): 146.

barreras que hacían la afiliación al partido poco atractiva para los afrocaribe, que eran la nacionalidad y el idioma. Lo cual abre dudas acerca de su relación o no con el protestantismo. Nichols fue apresado en San José en 1933, a solicitud de la Gobernación de Limón, al ser acusado de oponerse al gobierno de Jiménez Oreamuno, quien reprimió con bala una protesta de trabajadores contra el hambre y la desocupación. Molina le atribuye a Rodolfo Cerdas haber sacado a Nichols del olvido, cuando narró que aquel recorrió con Carlos Luis Fallas y Jaime Cerdas el Atlántico y la línea para crear organización.

Iván Molina atiende al contexto en que las primeras organizaciones mutualistas fueron fundadas durante el último tercio del siglo XIX, las cuales, influidas por el anarquismo, socialismo y antiimperialismo en el siglo XX, viraron hacia un perfil más sindical, que se consolidó en la década de 1920. Da cuenta de la denuncia publicada en el periódico *Trabajo* en contra de la decisión del gobierno en 1934, de impedir la entrada de trabajadores “negros”, para lo que les solicita a los cónsules radicados en el exterior, no extender las visas de trabajo, además de orientar a los funcionarios de aduana respecto a cómo impedirles la entrada al país. No obstante, una década después, el partido se replegó a la política de los gobiernos de Rafael Angel Calderón Guardia y Teodoro Picado Michalski de impedir la entrada a trabajadores negros, chinos, turcos y árabes al país. Lo cual es interpretado como una tarea a la que se dedicaron los países comunistas en distintas partes del mundo, de generar identidades de clase en un contexto caracterizado por divisiones étnicas y nacionales.

Estado de la cuestión en estudios internacionales

Hay una serie de publicaciones efectuadas desde 1990 hasta el 2017, que plantea una visión distinta a la predominante sobre la historia empresarial y social a partir del estudio de caso de las bananeras transnacionales establecidas en Latinoamérica y el Caribe.⁸⁰ La historia empresarial de la United Fruit Company data de la década de 1990, favorecida por la apertura al uso de fuentes primarias de la multinacional bananera. Sin embargo, la historia de los ferrocarriles en América Latina y el Caribe tiene un desarrollo dispar y por alguna razón, no

⁸⁰ La construcción de buena parte de este estado de la cuestión se hizo mediante la realización de una pasantía en la Universidad de Pittsburgh. Allí utilicé la base de datos de la Universidad.

se ha historiado propiamente los nexos entre bananos y ferrocarriles de las transnacionales bananeras poniendo a los ferrocarriles como protagonistas. En aquellas regiones donde se establecieron los ferrocarriles como empresas subsidiarias de las multinacionales bananeras, su historiación es subyacente o secundaria a las investigaciones sobre conflictos laborales en los ámbitos agro productivos a saber, bananero, cacaoero, cañero y de la palma. La mayoría de las investigaciones latinoamericanas sobre este gremio, versan acerca de su la organización, posición estratégica para demandar en las luchas y los procesos que conllevan a la nacionalización de las empresas en los casos en los que esto se dio. Algunas investigaciones sobre ferrocarriles se concentran en discutir el impacto de estos artefactos, la revolución que significaron sobre nuestras formas de comprender y convivir en el espacio tiempo y en cómo transformaron las oportunidades económicas y culturales, así como, el ámbito socioambiental.

Historial Social del trabajo en las compañías bananeras

El telón contextual de *Radical Moves* se ubica entre la decadencia del Imperio Británico y la emergencia de un imperio informal, los Estados Unidos de América, en el interludio de dos guerras mundiales, al tiempo que busca trascender el determinismo imperio-colonia. Lara Putnam articula allí una historia móvil y transnacional de las migraciones laborales y los sujetos que las protagonizaron. El sujeto de estudio son hombres y mujeres de la clase trabajadora, migrantes del afrocaribe británico por el Gran Caribe y los Estados Unidos. Allí se identifican dos fases relevantes en la conformación de las dinámicas migratorias con perspectiva transnacional: antes de la construcción del Canal de Panamá, las rutas migratorias por el Caribe estaban segregadas entre el este y el oeste. Pero una vez construida dicha infraestructura, se fortalecen los circuitos migratorios desde territorios como Barbados hacia el istmo centroamericano, y Venezuela deja de ser el principal destino para los habitantes de dicha isla, además de las Antillas Mayores (Dominica, Granada, Santa Lucía, San Vicente) y Menores (Antigua, Montserrat, St. Kitts-Nevis e Islas Vírgenes). Las migraciones del este afrocaribe hacia Panamá se originan en la decadencia en la producción de caña en Jamaica en la década de 1860 y la primera empresa de edificación del Canal francés, dos décadas más tarde. Estas comprenden contratos empresariales que implican que la empresa debía hacerse cargo de la repatriación de los trabajadores y migraciones voluntarias.

Cuando las condiciones de trabajo no eran las ofrecidas, el hecho de ser ciudadanos del Caribe Británico, incitó a estas y a estos trabajadores a denunciar en Londres las vejaciones a la que estaban siendo sometidos, a la vez que emiten una voz de alerta para las y los habitantes de las islas y el CircunCaribe con el fin de que no se dejen engañar por la publicidad y los enganches. El grado de alfabetización entre los habitantes de las islas británicas favoreció el surgimiento de una prensa escrita transnacional y fluida, además producciones artísticas ejemplificadas en la música y la religión. Las expresiones artísticas, discursivas y espirituales fueron de protesta a la vez que vehiculizaron la construcción de una identidad colectiva, a raíz de un sentimiento y una materialidad histórica común: estos sujetos formaban parte del imperio más poderoso del mundo, el cual no los protegió cuando desde 1920, en el proceso de la modernización de los Estados americanos, éstos fueron expulsados, rechazados o sometidos a cuotas de trabajo, en calidad de extranjeros.

Putnam identifica tres cualidades existentes en la construcción de esta identidad común: 1) la emergencia de “nuestra gente” y la “gran raza negra”, con afinidades y diferencias de pensamiento, 2) el cuestionamiento respecto a si el linaje africano podía justificar que se denegara la ciudadanía a afro descendientes, afro panameños o afrocubanos y con ello, el incumplimiento de promesas previas, 3) el sentimiento de estar en el epicentro de una crisis sin precedentes del imperio, en la que simultáneamente ven denegado su derecho a movilizarse, se violan sus derechos y el mismo falla en su deber de protección, por lo cual se debate si son sujetos de derecho u objetos. Se trata de migrantes que a menudo han atravesado más de un destino, que han visto las distintas condiciones que cada uno de ellos les ofrece, así como de las transformaciones acaecidas. Frente al discurso científico y político basado en atribuciones de sangre, biología, herencia cultural y destino biológico, comprenden la ficción de la raza y su peso en el mundo moderno.

El populismo estatal, implica a los gobiernos que conceden las demandas ejercidas por las y los trabajadores locales, dirigidas hacia la nacionalización de los privilegios y la exclusividad en el acceso al mercado de trabajo, sobre todo en relación con poblaciones racialmente minorizadas tales como chinos y migrantes del afrocaribe británico, en un contexto en el cual,

se están definiendo la membrecía política, los derechos y los privilegios que la ciudadanía exige de los Estados. Frente a las políticas nativistas, populistas e indigenistas y la construcción de límites y soberanía con base en atributos raciales, emergió un poderoso discurso y acciones de protesta por parte de las y los afrocaribe. Estos no fueron víctimas pasivas de la bota de los imperios y las naciones.

También la movilidad transnacional es una característica predominante de *Banana Cultures* de John Soluri, el cual se afianza en la Costa Norte de Honduras y se ocupa de vincular espacios de producción y consumo. Solo que en su texto, tienen mayor protagonismo los trabajadores, las plantas de banano y los patógenos, que los políticos. Pues según dice, era más fácil manipular a los políticos, que lidiar con el suelo, los recursos y la clase trabajadora. El proyecto liberal hondureño estimuló la agro exportación, y muchas veces coincide más con la visión de foráneos, que con los habitantes de la Costa Pacífico Norte, y Soluri discute las tesis de estas empresas como las responsables de la modernización de Honduras. En distintas páginas, se da cuenta de las intrigas, conspiraciones y conatos de guerra, por la manera en que procedieron altos representantes de las compañías como Samuel Zemurray, buscando gobiernos que favorezcan sus intereses, cuyas aspiraciones se relativizan mediante historia local, donde Soluri da a conocer algunos espacios como los bares, donde los mediadores terminaban tomando decisiones basados en su vida cotidiana que tenían mega implicaciones comerciales. A pesar de que el concepto de Repúblicas Bananeras es fuerte en el imaginario sobre las regiones de América Latina comprendidas desde México hasta Ecuador, existen pocos estudios que integren tantas facetas acerca de las relaciones entre las multinacionales y estos territorios como las antes mencionadas. Para ello, Soluri adopta el enfoque de la historia transnacional.⁸¹

⁸¹ Su texto es producto de diversidad de fuentes consultadas que comprenden telegramas, cartas oficiales, documentos misceláneos, entre otros, consultados en archivos locales, el Archivo de Honduras, el Archivo del Congreso de los Estados Unidos, expedientes médicos y archivos privados, además de periódicos y entrevistas. Esta la publicación de su tesis de Doctorado, obtenido en la Universidad de Michigan en 1998. La edición en español se realizó en 2013 por la Editorial Siglo del Hombre. John Soluri, *Banana Culture. Agriculture, Consumption and Environmental Change in Honduras and the United States* (Estados Unidos: University of Texas Press, 2005).

Soluri analiza el impacto a nivel de la transformación del espacio y la vida de los habitantes de las regiones por donde se establecieron las multinacionales y la ciencia que se produjo para el control de las plagas. Sobre todo de la Sigatoka, enfermedad que afectó a la variedad Cavendish, la cual a su vez es sustituta de la Gros Michel, especie vulnerable a la Enfermedad de Panamá. Posteriormente, vino la creación de Miss Chiquita, cuyo modelo de empaque le dio trabajo a las mujeres. Se hace referencia a las culturas bananeras con perspectiva comparada, respecto a otros monocultivos tales como el café, la caña, el banano y las naranjas, en distintos casos como California, Cuba, Costa Rica y Guatemala. De manera que la investigación supera el abismo entre la historia ambiental y cultural y problematiza las concepciones del banano como el símbolo de la vagancia en el trópico, sostén de las dictaduras, el autoritarismo y la acumulación capitalista. El banano constituye por mérito propio, un objeto de la historia de las cosas, de aquella que trasciende los límites humanos. Forman parte de esta historización, científicos como Humboldt y botánicos como Jean Francois-Pouyat. Soluri demuestra que la práctica de la compañía de abandonar terrenos afectados por la enfermedad de Panamá no era mecánica, sino que se daba tanto por análisis de cálculos, como por motivo políticos. Esto fue motivo de conflicto entre los pobladores y los trabajadores de las distintas regiones quienes se organizaban y hacían reclamos a los políticos locales, a la compañía que a la larga, lidiaron con sus herencias de contaminación de aguas, suelos y por enfermedades vinculadas al uso de plaguicidas.⁸²

Más allá de la visión unilateral sobre las agroexportaciones, el texto se embarca en la historia del consumo y explica el proceso de comercialización del banano en los Estados Unidos. Expresión de cómo las multinacionales bananeras se esforzaron para romper con dos tendencias dominantes en la sociedad receptora: representaciones respecto a esta fruta como el sustento de pueblos inferiores y atrasados, así como, prácticas elitistas y aburguesadas de consumo exclusivo del banano rojo de Cuba. La variedad que logró vencer estos prejuicios y agradar al consumidor estadounidense fue la Michel Gros, que resultó ser ideal para el

⁸² La enfermedad de Panamá sintetiza la ironía de los monocultivadores, que construyeron una idea de superioridad sobre los métodos y las prácticas utilizados por los pequeños y medianos productores, que sembraban diversas variedades de banano en espacios que eran ocupados por distintas especies de árboles, pájaros, suamos y humedales. El monocultivo extensivo además de causar problemas de sequía, a la postre conllevó a la propagación de la plaga que se cree fue acarreada por la misma compañía cada vez que trasladó sus capitales humanos y materiales.

transporte, por su piel gruesa, racimos compactos y maduración uniforme. Un actor fundamental son las madres de familia de las casas clase medieras estadounidenses, público meta de la publicidad, quienes llevaban este producto a sus hogares, por medio de campañas educación, salud y manejo del hogar.⁸³

Historia empresarial de la UFCO basada en fuentes primarias de la compañía (1990-2017)

En *Doing Business with the Dictators*, Paul Dosal califica de anecdóticos los estudios que repiten la idea de la dominación ilícita de la UFCO sobre Guatemala.⁸⁴ Para 1993, la mayor parte de las investigaciones se basaban en documentos políticos y empresariales ubicados en el Archivo del Departamento de Estado de los Estados Unidos. De hecho que su pesquisa inicialmente versaba sobre la historia de los ferrocarriles, pero éste dio un giro e inquirió el proceso realizado por la Corte Suprema de Estados Unidos sobre la compañía para combatir el monopolio de la compañía, poco después del golpe de Estado contra Jacobo Arbenz. Dosal hizo uso de los archivos del Departamento de Justicia recién microfilmados para su acceso desde varias bibliotecas, en el marco del *Freedom of Information Act*.

Así como el estudio de Dosal fue motivado por el Acta de Libertad de Información, *Bananas and Business* de Marcelo Bucheli, emerge en la fase decadente de las multinacionales bananeras, pues procede a la publicación de las memorias de ex gerentes y trabajadores de cuello blanco de la Chiquita Brands como McCann y al suicidio de Eli Black, tras ser acusado de actos de corrupción. Este se posiciona desde el enfoque de la historia empresarial y analiza la contabilidad financiera de la UFCO entre 1950 y 1970, para dar cuenta de las transformaciones económico productivas, los rendimientos y los cambios en el precio de las

⁸³ La historia transnacional de las bananeras, observa la construcción del espacio más allá de las plantaciones con Lara Putnam, Ronny Viales y en alguna medida también, Philippe Bourgois, solo que este lo hace más a partir de la selección del espacio (Talamanca y frontera sur con Panamá, no tanto sobre la construcción social del espacio, envuelta en las migraciones laborales del trabajo y limitada por las leyes migratorias.

⁸⁴ Paul Dosal hizo uso de los archivos del Departamento de Justicia recién microfilmados para su acceso desde varias bibliotecas, en el marco del *Freedom of Information Act*. Además, se valió del Archivo General de Centroamérica. Este atribuye las limitaciones de acceso a archivos cerrados y otros que permanecieron en formato de papel. Véase al respecto la discusión que se realiza sobre la historia de archivo y la historia digital en: Lara Putnam, «The Transnational and the Text-Searchable: Digitized Sources and the Shadows They Cast», *The American Historical Review* 121, n.º 2 (2016).

acciones. Para el análisis de la contabilidad financiera se basa en indicadores macroeconómicos, tales como el análisis de riesgo financiero, anuarios estadísticos e informes anuales de la compañía.⁸⁵ De ahí, Bucheli atribuye las causas de la caída en el precio de las acciones de la UFCO a problemas políticos, laborales y a fenómenos naturales, tanto en Guatemala como en Costa Rica, lo cual habría derivado en una transformación en la estrategia empresarial de la UFCO, que en los sesenta vira hacia la comercialización renunciando a la producción de la fruta. La tesis de Bucheli gira en torno a la idea de que la UFCO cedió a buena parte de las exigencias de los sindicatos y los trabajadores, lo que a la larga provocó la marcha de la empresa con todos los “beneficios” que se les había otorgado. Este aduce que el uso de las fuentes empresariales de la UFCO es inédito en la historia empresarial de la compañía.⁸⁶

Jorge Elías-Caro y Antonio Vidal Ortega estudian las inversiones y las problemáticas que enfrentaron las multinacionales bananeras radicadas en Colombia entre 1940 y 1990. Su definición de enclave es la del fruto de la inversión extranjera directa, tanto desde el punto de vista histórico como de la espacialidad. El enclave suele basarse en la explotación de un producto principal y su lectura del fenómeno es que este modelo condujo a monopolios sin estímulo a lo interno, que el Estado perdió la injerencia sobre lo local y que toda la Cuenca del Caribe era una prolongación de la economía metropolitana de los Estados Unidos, por donde no pasaban las leyes de la nación. Esto lo deducen de la extensión de líneas telegráficas y se realiza una cierta sobre interpretación sobre la Enmienda Platt y el dominio estadounidense sobre ciertas islas del Caribe, pero las estadísticas bananeras solamente reflejan la franja comprendida desde Colombia hasta Guatemala.⁸⁷

⁸⁵ Los cálculos de Moody's Investor Service respecto a la viabilidad de las acciones reflejan un balance de los conflictos laborales, la estabilidad política, entre otras cuestiones, con resultados que varían de favorables a desfavorables desde el periodo comprendido entre 1946 y 1949 hasta la década de 1950.

⁸⁶ Marcelo Bucheli, *Después de la hojarasca: United Fruit Company en Colombia, 1899-2000* (Colombia: Universidad de los Andes, 2013). *Después de la hojarasca* es la traducción al español de su tesis doctoral *Bananas and Business*.

⁸⁷ Jorge Enrique Elías-Caro y Antonino Vidal Ortega, «Multinacionales Bananeras e imperio económico en el Gran Caribe: 1900-1940», en: *Revista Escuela de Historia* 12, n.º 2 (2013).

Steve Striffler y los dos textos anteriores, tienen en común la interpretación de que el movimiento laboral en Colombia promovió el traslado de las bananeras hacia Ecuador.⁸⁸ Este en particular, da cuenta de la edificación de una memoria hegemónica, que le atribuye la revuelta de 1962 en la Hacienda Tenguel ubicada en Ecuador, al comunismo. Esto culminó en la expulsión de la UFCO, intervención militar y un proceso de Reforma Agraria calificado de fallido. La cuestión es porqué persiste esa memoria sobre el pasado, a pesar de que los propios protagonistas saben que no fue así. Sus tesis son que el desenlace fallido de este levantamiento derivó en una atribución semántica a lo maligno (el comunismo) y la ausencia de espacios inteligentes para edificar memorias alternativas, debido a la represión de los miembros de la Cooperativa Juan Quirumbay, fundada en relación con el Subsecretario del Ministro de Bienestar Social, Guillermo Jaramillo, quien fue destituido por sus simpatías hacia los trabajadores. Analiza artículos del periódico *El Universo* y algunos fragmentos de entrevista a los trabajadores.⁸⁹

Un texto cuya originalidad radica en la síntesis que realiza de varios de los principales estudios norteamericanos acerca de las multinacionales bananeras, es el de Steve Striffler y Mark Moberg, quienes co editaron *Banana Wars*, publicado a inicios del siglo XXI. Se basa en una serie de estudios de caso que dan cuenta de distintas dimensiones del funcionamiento de las compañías bananeras en América del Sur, Central y el Caribe, de manera comparativa e histórica, para el análisis del capitalismo, el poder estatal y la movilización popular. Discurre sobre el desarrollo de las “Repúblicas Bananeras” y sus distinciones regionales, hasta el principal conflicto económico del mundo globalizado y neoliberal relativo a la comercialización internacional del banano hacia Europa y los Estados Unidos. Se refiere al proceso expansivo de la producción bananera y a la integración de América Latina en el mercado mundial, con atención a las interacciones entre las corporaciones multinacionales, los trabajadores, los productores locales y el estado. Allí, el banano es caracterizado como una fruta global en un mercado global desde inicios del siglo XX, lo que marcó una diferencia

⁸⁸ Striffler, Steve, «El fruto del neoliberalismo: Organización laboral transnacional en el contexto de la industria bananera global y el caso ecuatoriano», *Clío América* 2, n.º 4 (2008).

⁸⁹ Steve Striffler, «Communists Communists Everywhere! Forgetting the Past and Living with History in Ecuador», en: *Culture, Economy, Power: Anthropology as Praxis, Anthropology as Critique*. Edición de Winnie Lem y Belinda Leach (New York: State University of New York, Albany Press, 2002).

con la producción a pequeña y mediana escala desarrollada a partir del siglo XVI. De manera particular, se da cuenta de los distintos patrones a nivel de las relaciones sociales, las movilizaciones laborales, el desarrollo de las multinacionales y los conflictos políticos. Striffler y Moberg cuestionan las diferencias regionales al interior de un mismo país, las dinámicas de distribución de la tierra, propiedad y movilización laboral, su efecto en la estructura de clases y las economías nacionales así como, la influencia de los contextos políticos en el marco de los Estados Nación sobre la manera en la que las compañías multinacionales operaron.⁹⁰

Allí, Philippe Bourgois reproduce una carta donde Eli Black, Gerente de la UFCO en la década de 1970, anticipa un soborno de 25 000 dólares al General Torrijos y pone este hecho en relación el soborno realizado en 1970 al General López Ariano, por un monto de 1,25 millones de dólares, hecho que fue seguido de la consumación de este hecho mortal. Y este clasifica este y otros documentos entre casos de monopolio en las que se evidencia cómo los directivos de la compañía presionaron a los políticos locales para la eliminación de la competencia y en situaciones de control racial, pues después de 1940, cuando los gobiernos ampliaron las políticas nacionalistas y los trabajadores se organizaron con mayor fuerza, la compañía optó por promover migraciones internacionales para disminuir la fuerza de estos movimientos e incumplir las leyes laborales. La tercera parte del libro se refiere a las políticas de represión de los movimientos que en 1920 se calificaron como bolcheviques rojos y en 1950 de comunistas radicales. Se hace una breve referencia a las políticas de Guerra Fría en 1958 y al papel de la *Inter American Labor Organization*.⁹¹

Hace ya cinco décadas, Oscar Zanetti y Alejandro García analizaron la penetración de las empresas imperialistas en Cuba, su estrategia productiva, su organización y funcionamiento, las relaciones que establecieron con el Estado neocolonial cubano, las consecuencias de las relaciones sociales de control y explotación y la introducción de braceros desde las Antillas. Ellos utilizaron el acervo documental de la UFCO en Barnes y, frente a la falta de acceso a

⁹⁰ Steven Striffler y Mark Moberg, eds., *Banana Wars* (Duke University Press, 2003).

⁹¹ Philippe Bourgois, «One Hundred Years of United Fruit Company Letters», en: *Banana Wars*. Edición de Steve Striffler y Mark Moberg (Estados Unidos: Duke, 2003).

los archivos de la compañía en Boston, aducen que Cuba era la única productora de caña de la UFCO y por tanto, gozaba de mayor autonomía administrativa. Ellos realizaron cálculos basados en el salario nominal, del costo de la vida (con base en ocho productos de alimentación básica) y del tiempo efectivo de empleo, como determinantes de las condiciones de vida. A partir de ello, demuestran que el deterioro en las condiciones de vida corresponde con momentos de violencia y conflictos laborales. Este análisis del costo de la vida y salarios será reproducido en este estudio. El texto tiene un capítulo que resulta particularmente interesante y visionario, respecto al tipo de historia que se realiza actualmente: es el Capítulo X el cual se refiere a la influencia de la UFCO en la vida regional y las implicaciones sobre el paisaje, en aspectos como el manejo y el control de aguas, el aprisionamiento generado por el sistema de transportes y el monopolio de los ferrocarriles y el tránsito, y aunque no se establecen las relaciones de mutua afectación de manera clara, si se hace mención paralela a la destrucción de los bosques y las políticas de segregación racial y por categorías que se dieron en las unidades de vivienda de la compañía.⁹²

Luchas de trabajadores y trabajadoras en enclaves bananeros

Los campeños y las campeñas son trabajadoras y trabajadores asalariados de las multinacionales bananeras radicados en la Costa Norte de Honduras, llamados despectivamente “manchados” para subrayar su dependencia y pobreza. Estos protagonizaron un importante movimiento obrero por mejores condiciones de vida y de trabajo durante un periodo de reforma política y creciente disenso con el gobierno de Tiburcio Carías Andino (1944-1957). Sus antecedentes datan de 1929 con la Federación Sindical de Honduras, desde la cual se promovió la Federación de Sociedad Obreras del Norte, de filiación marxista, cuyo objetivo fueron los trabajadores de las bananeras de Trujillo, Cuyamel, Tela y Vaccaro. Las mujeres se organizaron en la Sociedad de Cultura Femenina. La heterogénea presencia de multinacionales en suelo catracho, favoreció además, el florecimiento de estas organizaciones de orientación radical. La Costa Norte de Honduras

⁹² Ambos se valieron de los informes anuales de la compañía, los cuales incluyen reportes anuales, nóminas de salarios devengados entre 1903-1959 y 1929-1959 en Preston y las cartas de los *managers*. Oscar Zanetti y Alejandro García, eds., *United Fruit Co.: un caso de dominio imperialista en Cuba* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1976).

se compuso de migraciones laborales provenientes de El Salvador, de trabajadores empobrecidos por la producción cafetalera intensiva y personas en huída tras la represión al movimiento de 1932. Suyapa Portillo define estos espacios:

El enclave bananero funcionaba como una entidad propia, un país aparte de Honduras, política y económicamente segregado de la realidad del país. Los trabajadores laboraban en los campos bananeros, y frecuentemente vivían, trabajaban y pasaban su tiempo libre en los confines de los expansivos cultivos bananeros y en pueblos de la compañía.⁹³

Se considera que esta definición contradice sus propios hallazgos, que iluminan muy bien sobre las redes de trabajadores organizados que se establecieron sobre todo el país, el papel de los distintos gobiernos hondureños y sus intervenciones sobre los conflictos laborales en la zona. De manera que es posible conceptualizarla como un espacio de frontera, donde existe intercambio comercial, luchas por el poder que se extienden desde y hacia otros territorios, influencia del movimiento obrero nacional e internacional así como, movilidad laboral. Se comprende el contexto histórico de la región, la organización de la huelga, el Partido Nacionalista y la compañía estadounidense, las vidas de los campeños y las campeñas en las bananeras, las relaciones entre sí, tal y como, el papel de las mujeres en la economía informal, como vendedoras, ayudantas y lavanderas.⁹⁴

⁹³ Suyapa Portillo, *Campeñas, campeños y compañeros: Life and work in the banana fincas of the North Coast of Honduras, 1944–1957* (tesis de doctorado, Universidad Cornell, 2011).

⁹⁴ La metodología se basó en entrevistas efectuadas desde la perspectiva de la historia oral, a fin de indagar la construcción de memorias, significados así como procesos de recuerdo y olvido, con lo que desafía la dificultad de acceso a fuentes escritas. Portillo realiza una interesante discusión comparando el concepto de testimonio y memoria, y a propósito, el testimonio se define como una construcción que desde la individualidad y para hacer una interpretación sobre el presente, se edifica como una narrativa que puede representar pluralidad de actores ya sea de manera literaria o en forma de relato. Al contrario, la memoria se basa en construcciones individuales o colectivas pero que reúnan múltiples voces y experiencias sobre el pasado. Es interesante porque en su más reciente trabajo sobre Viviana Gallardo, David Díaz se refiere al testimonio desde la perspectiva legal, en el sentido de reparación de daños y resarcimiento de víctimas, circunscrito a los ámbitos judicial, de la justicia y los derechos humanos. La pluralidad de visiones respecto al testimonio, rectifica la necesidad de aclarar desde cuál de todos los conceptos y perspectivas metodológicas se está trabajando. Suyapa Portillo. *Campeñas, campeños y compañeros: Life and work in the banana fincas of the North Coast of Honduras, 1944–1957* (tesis de doctorado, Universidad de Cornell, 2011).

En Norte y Suramérica: ferrocarriles, gremios estratégicos e instituciones laborales

Harold Faulkner historia la economía estadounidense desde la colonia hasta los años de la posguerra mundial y periodiza el desarrollo industrial como una revolución de pequeñas fábricas. Sobre todo en el noroeste de Estados Unidos después de la Guerra Civil y en el marco de los conflictos europeos, se pasa de una dependencia del comercio exterior (1790-1815) a una mayor autonomía dependiente del transporte marítimo (1815-1840) y luego con el carbón y la fundición de hierro, hubo un mayor desarrollo manufacturero y fabril impulsado por el ferrocarril (1840-1860). En este periodo, viajar en tren era una actividad riesgosa para pasajeros y habitantes, pues faltaban los avances que luego impuso la invención del freno de aire, el enganche automático, el sistema de señales por secciones, ni la construcción científica del balastro. Además, se irrespetaban horarios y los precios dependían de la competencia.⁹⁵

En México los ferrocarriles fueron las primeras empresas en importancia, por sus capitales, volumen y extensión de operaciones, particularmente el Ferrocarril Central (1880) y el Ferrocarril Nacional (1882) de capital estadounidense, así como, el Ferrocarril Mexicano de capital británico. Estas organizaciones tenían una organización multidepartamental desde el inicio, abiertas a las innovaciones organizativas. Después del clásico estudio de Coatsworth, Sandra Kuntz analiza la organización, edificación, estructura corporativa y financiamiento del Ferrocarril Central, atendiendo a las diferencias regionales de su impacto en las relaciones económicas, las cuales divergieron profundamente en México.⁹⁶ Allí, después del Porfiriato, los industriales perdieron la situación privilegiada que habían tenido de previo a la Revolución, a diferencia del sector financiero.⁹⁷

William Suárez-Potts investiga la historia de los ferrocarriles, atendiendo al proyecto político implicado en su creación, las dificultades enfrentadas en el proceso de construcción, así

⁹⁵ Harold Underwood Faulkner, *Historia económica de los Estados Unidos* (Buenos Aires, Editorial Nova, 1957).

⁹⁶ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880- 1907* (México, D.F.: El Colegio de México, 1995).

⁹⁷ Aurora Gómez Galvarriato, «Industrialización, empresas y trabajadores industriales, del Porfiriato a la Revolución: la nueva historiografía», *Historia Mexicana* 52, n.º3 (enero - marzo, 2003).

como, el grado de integración y desarrollo que promovieron. El estudio realiza una aproximación interdisciplinaria al problema del derecho de asociación y huelga. Desde el gobierno de Porfirio Díaz, distintos gremios de trabajadores mexicanos crearon uniones. Además, la Constitución de 1917 garantizaba el derecho de asociación, si bien el Artículo n.º 123 establecía límites para los trabajadores de ciertos gremios, entre ellos los ferrocarrileros. No obstante, después del periodo revolucionario, tras un endeudamiento y por la destrucción de las vías por motivo de la violencia política, se cedió a la administración original el manejo de los ferrocarriles. De manera que eran una empresa de capital mixto, estatal y privado, administrado de manera privada. Con estas bases, Suárez Potts da cuenta de una huelga que fue “olvidada”: la de la Unión de Mecánicos de los Ferrocarriles Nacionales de México de 1927. Sin embargo, los trabajadores mexicanos no estaban luchando en contra de la UFCO o la Standard, tal y como lo hicieron las y los trabajadores reseñados en los apartados anteriores, sino que lo hicieron *versus* una empresa semi estatal. La huelga fue reprimida y los trabajadores fueron separados de sus puestos. El Juzgado Federal de Huelga fue creado en el contexto de este mismo movimiento, por parte de Plutarco Elías Calles. En 1929 la Corte Suprema declaró legal la huelga y ordenó la restitución de los trabajadores separados de su cargo, fue con Plutarco Elías Calles que se restableció a los trabajadores en sus puestos.⁹⁸

Para Suárez Potts, este caso es una prueba contundente de que la ley, la justicia y el gobierno coparticiparon en la represión de la huelga y el silenciamiento de la memoria respecto a la misma, dado que este Tribunal le dió la potestad al gobierno de declarar las huelgas legales o ilegales. Suárez-Potts considera que incluso la izquierda erró en el balance de lo que en realidad significaba esta nueva institucionalidad represora y inconstitucional, lo que trata de demostrar con base en las declaraciones del líder del sindicato, de filiación comunista, un hombre de apellido Barrios, quien celebró la ratificación de la corte. El problema es que no se puede confundir el discurso de un comunista en medio de una lucha, quien debía motivar a los trabajadores que se mantuvieron por dos años luchando, tras ser separados de sus

⁹⁸ William Suárez-Potts, *The Making of Law: The Supreme Court and Labor Legislation in Mexico, 1875–1931* (EEUU: Stanford University Press, 2012).

puestos, con el balance que realmente se hiciera de estas instituciones, ni se puede generalizar de una voz al resto de la izquierda.

Silvana Palermo analiza las categorías de etnia, género y ciudadanía en las protestas y la historia del trabajo de los ferrocarriles argentinos en épocas del gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1921) y de la Primera Guerra Mundial. Con base en el estudio de la prensa obrera, anarquista, nacional (oficialista o no) y ferroviaria, memorias oficiales, de las compañías y del movimiento obrero, Palermo identifica que hubo tensiones entre los técnicos que procuraban construir espacios para que los obreros pudieran beneficiarse de los servicios y de la socialización con otros, y el papel de las empresas para construir suburbios que a la larga se convirtieron en villas organizadas por oficios. Respecto a protestas locales como la de Junín, se da cuenta de la participación activa de mujeres y familias en las huelgas, en distintas labores que comprenden: agitación, cierre de calles, detención de trenes, mítines, discursos, y otras acciones en el espacio público, que no se reducen a la división sexual del trabajo en actividades domésticas y de cuidado (como sí lo plantea Lasky sobre la huelga de transportistas en 1934 en los Estados Unidos) sino que evidencia una participación política equiparable a la de los hombres. Sin embargo, problematiza que así como algunos periódicos oficiales exageran el grado de conspiración implicado en las acciones efectuadas por las mujeres, dado que los gerentes de las mismas compañías ferroviarias admiten que crearon rumores, sus acciones son disminuidas en las memorias del movimiento obrero.⁹⁹

Políticas, instituciones y conflictos laborales

Una parte importante de los estudios sobre las instituciones laborales como lo es el Código de Trabajo, analizan la participación de gremios estratégicos en su creación. Thomas Klubock considera el papel de los trabajadores mineros del cobre desde finales de 1930 en Chile, en el proceso que conllevó a la aprobación de esa legislación. Klubock argumenta la

⁹⁹ Silvana Palermo, «¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917», en: *Historias de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*. Compilado por María Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (Argentina: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007) y Silvana Palermo, «“En nombre del hogar proletario”: *Engendering the 1917 Great Railroad Strike in Argentina*», *Hispanic American Historical Review* 93, n.º 4 (2013).

centralidad de este gremio en las luchas sociales para la formación del Frente Popular, el cual gobernó entre 1938 y 1948. Su ascenso remite a la Primera Guerra Mundial, cuando los trabajadores del cobre lograron posicionarse como un pilar del crecimiento económico en dicho país. Estos jugaron un papel protagónico tanto en el ascenso como en el golpe de Estado en contra de Salvador Allende. Su papel se extiende hasta 1983, año en el que la Confederación de Trabajadores del Cobre (CTC) lideró un levantamiento en contra del Régimen de Augusto Pinochet, cuando al hacer el llamado a la huelga, logró paralizar la producción 24 horas por primera vez en 10 años.¹⁰⁰

Además, con Daniel James y John French, Klubock estudia el populismo, no de manera vertical, sino como una relación entre los trabajadores, la política, la ideología y el Estado. Atiende al rol de género en la vida cotidiana, la vivencia de clase y la lucha de clases. Entre 1850 y 1880 se definieron los principales productos de exportación de la economía chilena: la agricultura, fundamentalmente el trigo, y en 1879 este constituye el principal productor mundial del grano. Sin embargo hubo un agotamiento del modelo de cultivo, en parte, por el triunfo chileno en la Guerra del Pacífico que le arrebató el control a Perú de las zonas de producción en el Desierto del Atacama. Por aquellos años, los Estados Unidos consiguieron una posición de privilegio en el concierto mundial de la exportación de cobre, y cedieron el control del negocio a los Guggenheims y la Standard Oil, lo cual significó una inyección de capital y de acceso al mercado estadounidense, que los chilenos por sí solos, difícilmente hubieran conseguido por el control oligopólico que estos ejercían de sus mercados.

Klubock defiende que se requiere clave de género para entender la conformación de las relaciones laborales, la vida cotidiana y el movimiento obrero del cobre en Chile. Allí se estableció una masculinización del trabajo en el ramo y se limitaron las posibilidades de trabajo de las mujeres a las cantinas, la prostitución, la preparación de comidas y diversas actividades informales. Los hombres crearon rutinas, leyendas y mecanismos para alejar a las mujeres de las minas: crearon supersticiones sobre los peligros de accidentes vinculados a motivos de infidelidad, las pretendieron relegar a las casas y al trabajo doméstico, y ellas

¹⁰⁰ Thomas Klubok, *Contested Communities: Class, Gender, and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Duke University Press, 1998).

fueron invisibilizadas en las narrativas y en las demandas de las luchas laborales. Además, se naturalizó la masculinización del trabajo, y las mujeres fueron sexualizadas y excluidas de las minas. Klubock profundiza en las condiciones de vida y realiza una exquisita descripción de las labores por ocupación, la vida familiar, el trabajo de las mujeres, los conflictos y la violencia de género, sin subsumir una cosa a la otra. De hecho que hay una explicación muy simple pero importante del por qué algunas mujeres debían casarse o dedicarse a la prostitución, cuando las puertas del mercado laboral se les cierran. Igualmente, se realiza una generosa explicación acerca lo que fue la vida en las barracas, en las pensiones y a las horas de la comida y el ocio, y las interacciones entre los hombres y las mujeres en estos distintos espacios. Esto fue posible porque Klubock efectuó 40 entrevistas a mineros y sus esposas, revisó más de una veintena de periódicos, analizó documentos de la Cámara de Diputados, del Senado, los reportes de las minas y anuarios estadísticos.¹⁰¹

Además de la alta sofisticación tecnológica de la extracción del cobre en estas minas, se requiere de una importante división del trabajo, que se caracteriza porque cada vez que un trabajador abandonaba una compañía debe iniciar en el piso más bajo de otra empresa. Inicialmente, el modo de contratación se basó en el enganche, y estos fueron sustituidos por los trabajadores del nitrato y desposeídos del campo, a menudo engañados, por lo que la mano de obra se caracteriza por una alta movilidad. Estos poseían privilegios de ocio como consumo de licor, juego y prostitución. Posteriormente, se insertó un modelo disciplinario basado en el establecimiento de familias en barracas, el control de las relaciones amorosas y sexuales, la prohibición del licor y el juego, y los serenos controlaban la vida privada de los trabajadores. De esta manera creció la vulnerabilidad de esta fuerza laboral extremadamente expuesta a accidentes que cobraron las vidas de hasta 300 personas simultáneamente, y cuyos ingresos reales y condiciones de vivienda se deterioraron de manera progresiva.

Según Klubock a partir de 1938 el aparato de estado se abre y llega a limitar el control de la compañía sobre las vidas y el trabajo de la fuerza laboral y sus familias. Allí se libraron verdaderas batallas sobre clasificaciones de trabajo, seguridad, indemnizaciones,

¹⁰¹ Thomas Klubok, *Contested Communities: Class, Gender, and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Duke University Press, 1998).

representación en las cortes laborales, apelaciones sobre los inspectores y el control de la vida privada, la regulación del costo de la vida en los campos, en fin.¹⁰² A lo largo de la década de 1940 crece su disconformidad con el gobierno y la movilización y la organización laboral es en contra del Estado y de la empresa. De manera que estos trabajadores se apropiaron del discurso populista y reivindicaron su ciudadanía, la Constitución y el Código de Trabajo, como elementos que los debían protegerlos efectivamente de los abusos empresariales. Las condiciones adversas favorecieron la estrechez de lazos entre hombres y mujeres y la noción de comunidad.¹⁰³

Para el caso de Brasil, John French analiza las leyes laborales y la cultura política por medio del análisis de los actos discursivos en tanto expresión de los conflictos, y de las leyes como un punto de encuentro entre lo socioeconómico y la diferenciación de los roles. Este se concentra en la Consolidación de las Leyes de Trabajo [CLT] en 1943, durante la administración de Getulio Vargas (1930-1945) y da seguimiento a la continuidad de estas instituciones durante el Estado Novo (1951-1954). Además, da cuenta de la construcción de las instituciones que lidian con los trabajadores, el discurso de los trabajadores en protesta y el brazo que se les opone: la policía. A propósito, el núcleo regional de su estudio es São Paulo, de donde provienen las principales organizaciones de trabajadores industriales, y de allí, rescata la mayoría de sus fuentes e informantes, pues parte del trabajo metodológico consiste en la realización de entrevistas a dirigentes de trabajadores de sindicatos y comunistas.¹⁰⁴

Paralelo a ello, el parecer de los empresarios respecto a la CLT es recogido mediante el análisis de las entrevistas realizadas en dicho periodo por Dudley Maynard Phelps, en el primer estudio comparativo realizado desde las ciencias políticas con empresarios de Chile, Uruguay, Argentina y Brasil. French concluye que pese a que este cuerpo jurídico de las CTL

¹⁰² Eric Hobsbawm planea que las fuerzas que más afectan a los trabajadores son las que impone el Estado Nación: las leyes, las instituciones, las prácticas y la cultura social. Eric Hobsbawm, *Mundo del trabajo: estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera* (Barcelona: Crítica, 1987).

¹⁰³ Thomas Klucbok, *Contested Communities: Class, Gender, and Politics in Chile's El Teniente Copper Mine, 1904-1951* (Estados Unidos: Duke University Press, 1998).

¹⁰⁴ John French, *Drowning in Laws. Labor Law and Brazilian Political Culture* (Estados Unidos: University of North Carolina Press, 2004).

ha sido considerado la más completa legislación laboral, no se hizo acompañar de un aparato que lo hiciera valer, y la institucionalidad asociada a este se fue deteriorando a partir de 1950. Del mismo modo, se contempla el parecer de los estudiantes e intelectuales que en los últimos años del populismo (1945-1964) y frente a los inicios de la dictadura militar, disminuyeron los aportes del varguismo y el nacionalismo. La fortaleza de este estudio radica en contemplar las reacciones, opiniones y análisis que a lo largo de los años ha habido por parte de distintos sectores sobre las CLT. Esto pues French desarrolla una interesante discusión teórica acerca de las concepciones que se han establecido sobre las leyes laborales en Brasil como una concesión gratuita a los trabajadores o una aspirina de las burguesías empresariales, a la vez que se distancia de los defensores de las tesis corporativistas como una herencia de la dominación hispana.¹⁰⁵

Al dar cuenta de las Cortes de Trabajo, French describe su funcionamiento y sus falencias pero no analiza el ejercicio de la justicia. Este cierra con una discusión, respecto al nivel de conciencia que habrían obtenido las uniones de trabajadores, a partir de su participación en las cortes laborales. El sujeto de estudio es eminentemente masculino, articulado en cuatro instituciones: gobierno, empresarios, cortes, sindicatos y partidos populistas y comunistas. Comulga con la tesis de Lídea Besouchet sobre la fundación del Ministerio de Trabajo como un ente que solo es posible analizar a la luz de la historia de la esclavitud en Brasil. Y sostiene que el triunfo del ex dirigente del ABC y obrero metalero Ignacio Lula da Silva, es la expresión de la lucha por la ciudadanía efectuada por la clase trabajadora. Además, su interés corresponde a la organización del trabajo y la vida cotidiana.¹⁰⁶

Cabe subrayar que buena parte de la historia de la justicia laboral ha dejado pasar desapercibido el aporte de las mujeres, lo cual suele achacarse a las fuentes. Esto se repite en varias investigaciones que parten de gremios estratégicos, a pesar de que éstas realicen entrevistas como parte de su estrategia metodológica. Al construir historia oral, entrevistas y demás, las y los historiadores eligen a sus informantes, diseñan las preguntas, las analizan,

¹⁰⁵ John French, *Drowning in Laws. Labor Law and Brazilian Political Culture* (Estados Unidos: University of North Carolina Press, 2004).

¹⁰⁶ John French, *Drowning in Laws. Labor Law and Brazilian Political Culture* (Estados Unidos: University of North Carolina Press, 2004).

tras esto deciden qué recuperar, y al escribir optan por qué y cómo narrar. De manera que la exclusión de las mujeres forma parte de una estructura internalizada. Además, algunos sindicatos protegieron los derechos laborales del hombre mestizo y se pronunciaron en contra del trabajo femenino y de las personas migrantes transnacionales. No obstante, un estudio que sale de las tesis predominantes sobre el trabajo de las mujeres es la investigación de José María Borrás Llop, sobre los límites del intervencionismo estatal del primer tercio del siglo XX en la regulación del empleo de mujeres. En realidad, las primeras políticas higienistas enfocadas en la maternidad y en la población infantil recaen sobre sociedades filantrópicas, al margen de la intervención estatal. Por otra parte, las fuentes utilizadas corresponden a la documentación de la Inspección del Trabajo y el Instituto de Reformas Sociales, los municipios del Llano y de la Montaña. Entre las conclusiones se plantea que el papel de la domesticidad no es tan importante como los plantean las primeras investigaciones sobre los orígenes del intervencionismo estatal, y que tuvo poco impacto en el funcionamiento del mercado laboral y en la Inspección propiamente dicha, la cual se extendió entre cada 2 y 10 años por fábrica, según los registros, al menos para el caso catalán. Además, que las regulaciones lo que más afectaron fue la exclusión de las mujeres de ciertas franjas horarias del trabajo nocturno, pero esto sólo se dio de manera tardía y fue protestado en fábricas hidráulicas y por algunas de las mismas mujeres que encontraban allí posiblemente mayores salarios y menores jornadas.¹⁰⁷

Políticas sociales laborales discriminatorias por etnia y sexo

Lara Putnam da cuenta de las migraciones transnacionales de los trabajadores y trabajadoras afrodescendientes por el Gran Caribe. Muchos y muchas de estos salieron de América Latina y el Caribe hacia distintas ciudades de los Estados Unidos en búsqueda de mejores condiciones de vida, donde se encontraron con que las y los afroamericanos a su vez enfrentaban situaciones de desigualdad y segregación en el sistema educativo, político, de transportes y a nivel de la convivencia íntima. Ya se dijo cómo las políticas populistas y

¹⁰⁷ José María Borrás Llop, «Los límites del intervencionismo estatal en el mercado laboral: la Inspección del Trabajo y la regulación del empleo de las mujeres (Cataluña, 1900-1930)», *Cuadernos de Historia Contemporánea* 31 (2009).

muchas de las reformas laborales en América Latina fueron discriminatorias desde el punto de vista étnico y racial. Mientras esto acontece, al norte, la Gran Recesión en los Estados Unidos produjo un impacto muy fuerte sobre la fuerza laboral “negra”, especialmente para las mujeres afroamericanas y afrocaribe, quienes habían disfrutado de condiciones ventajosas durante el boom de la década de 1920. En esos años, miles de trabajadoras y trabajadores afrocaribe salieron de Centroamérica en búsqueda de mejores condiciones. El grueso de las oportunidades laborales pertenecían al servicio doméstico, que recayó fundamentalmente en las mujeres quienes con ello generaron una importante contribución al hogar, pues las desigualdades salariales entre “negros” y “blancos” imposibilitaron que se pudiera sostener el ingreso en el hogar con el salario de un solo miembro del núcleo familiar.

Brenda Gray estudia el impacto de la crisis en la fuerza laboral de las mujeres “negras”, sus dinámicas laborales, condiciones de vida y relevancia familiar, cuando la mayoría de ellas participan de un sector para el que no existen mayores posibilidades de ascenso o movilidad laboral: las empleadas domésticas.¹⁰⁸ A esto se suma que los legisladores, en el proceso de aprobar leyes y normativas laborales, concentraron sus regulaciones salariales y las jornadas, en ocupaciones tradicionalmente masculinas.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Brenda Gray, *Female Domestic During the Depression in New York* (USA: Garland, 1993).

¹⁰⁹ Desde el punto de vista de las fuentes, Brenda Gray utiliza la prensa afroamericana como *The Amsterdam News*, *New York Age*, *Harlem Liberator*, provee una visión desde adentro sobre las condiciones de trabajo en el contexto de la Gran Depresión, mientras que periódicos tradicionalmente “blancos”, como *New York Times*, *New York Post* and *Daily News* reportan la experiencia desde el otro lado. Otras fuentes son los manuscritos de la *Urban League Papers*, *National Board* y los *New York City Archives de la Young Woman Association*. Además, se hizo uso de fuentes orales recabadas por la misma investigadora para contrastar con lo anterior y para atender a las vivencias y experiencias personales que generalmente son excluidas de las fuentes impresas. En perspectiva metodológica y por medio de la bola de nieve, Gray efectuó cien entrevistas con las mujeres, cincuenta de ellas grabadas, la mayoría de las cuales se realizaron en William Penn Housing for Senior Citizens en Brooklyn, por un periodo de cuatro años, más dos años de previo en los que la investigadora asistió a las clases de artes y manualidades en la entidad. El espacio de las clases, además, permitió que las mujeres debatan en conjunto, sobre temas como la Gran Depresión y el New Deal. También fueron de gran valía las discusiones con Anna Arnold Hedgeman, trabajadora de la Harlem y Ashland Place YWCA durante los años de la Depresión y asociada cercana de Cecilia Cabaniss Saunders, quien dio cuenta de las acciones emprendidas por la sección negra de la asociación para apoyar a las trabajadoras domésticas negras en sus luchas por mejores condiciones laborales. Ella Baker, comentarista social, activista y escritora, fundadora del Student Non-Violence Coordinating Committee, durante los conflictos por derechos civiles en el sur, también dio su perspectiva sobre los esfuerzos que se hicieron en esa otra zona para erradicar las condiciones abusivas de trabajo para las mujeres servidoras domésticas norteamericanas.

Las migraciones de personas afroamericanas en dirección sur - norte datan de la tercera parte del siglo XIX, desde las granjas hacia sectores como las minas de acero y carbón y factorías de tabaco, en las que éstos obtuvieron puestos en algunos de los trabajos menos calificados, y sin embargo, con mejores condiciones salariales. Entre 1900 y 1920 hubo corrientes migracionales de Arkansas, Alabama, Louisiana y Mississippi hacia centros urbanos del medio este como Chicago, Detroit, Cleveland, Saint Louis y Milwaukee; y el noreste, New York, Filadelfia, Pittsburgh, Newark, Baltimore y Washington DC, recibió afluencia desde otros estados como Virginia, Carolina del Norte y del Sur, Georgia y Florida. En este caso, los hombres migraron hacia centros industriales, donde se posicionaron en molinos y fábricas y las mujeres tendieron a posicionarse en centros más diversificados. Entre 1930 y 1940 entraron más de 145.000 migrantes “negros” a New York, lo que tanto de migrantes afrocaribe como de otros lares, y a finales de la década había más de 100.000 viviendo en Brooklyn, 52.000 en el Bronx, Queens y Richmond; casi un 80% de ellos en el Harlem. Ira de Reid calcula con base en censos, la presencia de alrededor de 92.000 negros foráneos, de Centroamérica y las Indias Británicas, viviendo en áreas urbanas, 65% de los cuales residían en New York City. Además de los trabajos más comunes de lavandería y limpieza, dado que las políticas segregacionistas impedían a las mujeres negras trabajar en servicios para blancos como hoteles. Aún y así, ellas lograron mejorar sus posición en labores de belleza, estilística y lotería, pero sufrían el asedio de la policía. La principal tesis de Gray es que las mujeres empleadas domésticas tuvieron un impacto fundamental en la construcción de la comunidad negra y su movimiento político.¹¹⁰

En tiempos de la Gran Depresión hubo una contracción en el empleo y las mujeres servidoras domésticas pasaron de ganar entre 75 y 50 centavos la hora, además de tener acceso a dormida en el sitio de trabajo, a ganar 10 centavos la hora sin dormida. Los puestos que las agencias e incluso el gobierno implementaron para hacer frente a la crisis como parte del *New Deal*, les estaban vedados a estas mujeres, quienes eran referidas a labores domésticas de menor paga. *El Libertador*, periódico comunista negro, fue el primero en denunciar la situación de las mujeres servidoras domésticas, quienes eran vistas esperando en las esquinas por empleadores, para ser contratadas por horas. Además, a ellas se les condicionó el acceso

¹¹⁰ Brenda Gray, *Female Domestic During the Depression in New York* (USA: Garland, 1993).

al empleo a que aceptaran desempeñarse en faenas peligrosas como limpieza de vidrios en las alturas, trabajos desgastantes como limpiar los pisos a mano, tareas acumuladas como la limpieza de áticos y otras cuestiones. Algunas de ellas fueron sometidas a dietas infrahumanas, se les negaron sus horas de descanso y sufrieron otros atropellos, mientras que sus denuncias en entidades como *International Labor Defense* eran desoídas. En síntesis, estas mujeres fueron excluidas del *New Deal* y aunque se conformaron uniones y asociaciones de trabajadoras domésticas que exigían que se cumpliera el salario mínimo de cincuenta centavos la hora, las jornadas de entre 48 y 60 horas, la seguridad social y el seguro para personas mayores, en la práctica, fueron excluidas de sus derechos y desprotegidas.¹¹¹

En un estudio cercano al de Brenda Gray y haciendo uso de una escala regional y comparada, George Reid da cuenta de la discriminación étnica y analiza los casos de dos compañías industriales en San Paulo, Brasil, con el fin de explicar los cambios de las políticas raciales en el mercado laboral durante el siglo XX. Este se basa en los registros de una compañía textilera y una compañía de luz para analizar las categorías de género, racialidad y familia en la empresa privada así como, en el Estado. Como la compañía de luz no hizo distinciones raciales en sus archivos, Reid se valió de las fotografías como un recurso que para interpretar esos datos. El mismo hace alusiones a los Estados Unidos y Brasil, para explicar las similitudes y las diferencias en los patrones de las relaciones raciales en ambos países. Su posición es que los dominados juegan un rol fundamental en la comprensión en estas relaciones, de manera que atiende a la contraposición entre “blancos” y “negros” como categorías raciales que se expresan en relaciones de poder de abajo arriba.¹¹⁰

La región paulista experimentó diversas transformaciones a partir de la Revolución Haitiana y el crecimiento en el valor de la caña; luego entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se concentra en la producción cafetalera, además que fue la tercera región de Brasil en cantidad de esclavos. En 1850 el fortalecimiento del sistema monárquico corresponde con la prohibición de la trata de esclavos. Sin embargo, los abolicionistas compartían con los esclavistas los atributos de la vagancia. El violento sistema de plantación brasileño, hacía que

¹¹¹ Brenda Gray, *Female Domestic During the Depression in New York* (USA: Garland, 1993).

esclavos, trabajadores libres y libertos ejercieran resistencia a las plantaciones, donde se les disciplinaba de manera compulsiva, y la Ley de Oro de 1871, que ilegalizó la coerción laboral y transformó las relaciones laborales en estas entidades. A diferencia de otros casos de emancipación, los libertos paulinos se caracterizaron por abandonar las plantaciones a las que asociaban con la esclavitud. Los afrobrasileños salieron fortalecidos del proceso de abolición, el cual tomó unos cuarenta años y para cuando culminó, ya sólo quedaba un remanente del 5% de mano de obra esclava, y de las promesas implicadas en la fundación del republicanismo en un Brasil que antes era afín al sistema monárquico democrático instaurado por Pedro II. La República Federada de Brasil surge en la década de 1890, sin embargo, la sociedad de inicios del siglo XX creó un sistema basado en la segregación laboral y en 1920, cuando los italianos eran comparables en número con los afrobrasileños de Sao Paulo, los primeros condensaban el acceso a trabajos en la industria y los puestos más altos del gobierno, mientras los segundos se emplean básicamente en el servicio doméstico y se dedican a labores informales en las áreas urbanas. Dado que solamente en el trabajo doméstico y militar tenían preferencia los afrodescendientes, el sostén de las familias recayó sobre las mujeres. La explicación de esto no recae unitariamente en el racismo. Se combinaron las migraciones de europeos empobrecidos, que se volvieron preferibles a los libertos, más exigentes respecto a las condiciones de trabajo.¹¹²

En la década de 1920 los migrantes europeos lograron exigir cambios y mejoras en sus condiciones al Estado y en las fábricas. La situación se revierte algunas décadas más tarde, pues surgen organizaciones de trabajadores “negros”, quienes crean sus propios espacios para la educación y empiezan a exigir del Estado y las empresas privadas prioridad en la contratación laboral y rechazo a los extranjeros, con lo cual las disparidades en las empresas industriales empiezan a disminuir. Los orígenes de los movimientos sociales afrobrasileños se sitúan en la colonia en organizaciones secretas como *capoeira* o *candomblé*, en instancias religiosas y otras, que siglos más tarde se expresan en instancias como el Frente Negro. En la década de 1930, con la instauración del Estado Novo, Getulio Vargas materializa una política de nacionalización de la fuerza laboral, en instancias como el Ministerio de Trabajo

¹¹² George Reid Andrews, *Blacks & Whites in São Paulo, Brazil, 1888-1988* (USA: University of Wisconsin Press, 1991).

de 1931, e instruyó a sus oficiales para iniciar una serie de programas y reformas a través de la Ley de Nacionalización del Trabajo.¹¹³

A pesar de que Vargas reprimió y prohibió la mayoría de organizaciones y partidos políticos en 1937, permanecieron espacios de socialización como los salones de baile, la música y el carnaval. Así que Reid analiza cómo la prensa negra, las organizaciones y los primeros espacios que se lograron abrir los trabajadores brasileños en un espacio hasta entonces controlado por blancos, se ejercieron en un ambiente de discriminación y rechazo, pues hasta entonces había relaciones de dominación, y la profesora, el farmacéuta, el jefe, etc., siempre eran blancos. Al igual que en otros países de América Latina, en distintas regiones de Brasil hubo políticas de blanqueamiento y los mulatos se enfrentan a procesos de identidad complejos. En 1951 emerge la primera ley antidiscriminación, vinculado a la exclusión de una mujer negra de un club nocturno y su denuncia pública, lo que entró en conflicto con el discurso sobre la democracia racial en Brasil. Esto no tuvo muchas repercusiones, hasta que en 1988 congresistas negros lograron pasar una ley que penaliza efectivamente la discriminación de esta índole. Sin embargo durante la Segunda República, la mayor participación de los afrobrasileños se dio en grupos culturales y sociales más que en el ámbito político de gobierno. Entre las más exitosas se ubica la Asociación Cultural Negra fundada en 1954 y vinculada con el Teatro Experimental Negro y el Teatro de los Brasileños, los cuáles además tuvieron una importante participación en la celebración del 70 aniversario de la emancipación en 1958.¹¹⁴

Consideraciones finales

Los antecedentes de estudio retratan distintos aspectos de las sociabilidades obreras y de las políticas de desplazamiento y control a las que se sometió a las y los trabajadores indígenas, afrocaribe y mestizos, a raíz de la introducción de las bananeras y en las ferrocarrileras. Por otra parte, la investigaciones sensibles a la problemática del acaparamiento de tierras, con

¹¹³ George Reid Andrews, *Blacks & Whites in São Paulo, Brazil, 1888-1988* (USA: University of Wisconsin Press, 1991).

¹¹⁴ Ibid.

una noción de proceso y a largo plazo, han puesto en entredicho la idea de que la conformación del Caribe esté vinculada a la llegada de la United Fruit Company, sino que se trata de una segunda colonización erigida en supuestas tierras baldías. La región ha sido históricamente receptora de trabajadores agrícolas desplazados por las dinámicas de concentración de tierras en el Valle Central. Vinculado al problema del territorio, cabe indagar más a fondo la experiencia de las y los trabajadores en una región como el Caribe costarricense.¹¹⁵ Tan cosmopolita, de difícil acceso y zona de resistencia a la vez.¹¹⁶

A manera de balance de los estudios nacionales, priman aquellas investigaciones referidas a la historia del movimiento obrero sobre la historia obrera. La mayoría se basa en el uso de fuentes periodísticas. Únicamente Jason Colby, Philippe Bourgois y Rodrigo Quesada utilizan fuentes empresariales, mientras que el mismo Bourgois, Ana María Botey y Víctor Hugo Acuña apelan al recurso de la historia oral. Los primeros trabajos utilizan indicadores económicos para analizar la protesta social en relación con factores estructurales. Se propone combinar estos recursos con el estudio de sociabilidades obreras para analizar el funcionamiento del mercado laboral, en diversas coyunturas, con lo cual es posible explicar algunas consecuencias concretas de las transformaciones en las leyes laborales en el mundo del trabajo y para la comprensión del problema de las dinámicas del desempleo y la represión. Una aproximación a pequeña escala al funcionamiento del mercado laboral, evidencia la posición estratégica de sus trabajadores y permite profundizar en la división social del trabajo y las relaciones de género, a partir del caso de la compañía ferrocarrilera en el Caribe. Pues en la NRCO las mujeres trabajan en ocupaciones varias tales como telegrafistas y

¹¹⁵ Ronny Viales, *La conformación histórica de la Región Atlántico Caribe costarricense. Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013); Ronny Viales, *Después del enclave: un estudio de la Región Atlántico Costarricense* (Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1998) y Ronny J. Viales Hurtado, “Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Atlántico Caribe costarricense” (1870-1950), en: *Iberoamericana* (2001-2006).

¹¹⁶ No sólo por la historia de las luchas indígenas contra la dominación española y por las construcciones respecto a ésta como una región impenetrable desde la perspectiva socio política y ambientalmente; sino también - y no es casual - porque allí se establecieron algunos de los presidios más importantes del Estado Liberal, y contradictoriamente, el principal territorio de vinculación con el mercado internacional, era también tierra de deportaciones. La situación se complejiza aún más cuando atendemos a los dispositivos de vigilancia y control que se establecieron en contra de la organización obrera. Muchas de ellas, gestadas en relación con otros centros de poder del Caribe, Europa y los Estados Unidos.

telefonistas, además de que es posible estudiar otras profesiones como marineros, buzos e ingenieros de puentes, muchos de quienes provienen del exterior.

Una serie de investigaciones internacionales analizan los enclaves bananeros de la Standard, Cuyamel, Vaccaro, Chiquita, etc. y especialmente de la UFCO, como espacios construidos a partir de la llegada de multinacionales agroexportadoras, dependientes del mercado estadounidense, con distintos grados de apertura para la organización sindical e inestable intervención estatal, según fueran los gobiernos más o menos democráticos, corruptos y autoritarios. Aunque muchos de estos estudios plantean un distanciamiento de la noción de enclave presente en la Teoría de la Dependencia, en algunos análisis se suele reproducir esta concepción. Aquí se plantea trabajar el concepto de enclave como significativo vacío y definirlo a partir de estos hallazgos empíricos. Además, de discutir las visiones de Región y sociabilidades propuestas por Ronny Viales y Lara Putnam en contraste con las de enclave a partir del análisis empírico de las fuentes.

Con los antecedentes internacionales, entre ellos Putnam y Soluri, aquí se comparte la perspectiva de la historia transnacional para atender a las migraciones laborales, la conformación de multinacionales y situaciones que traspasan límites tales como las huelgas bananeras y las distintas formas de explotación laboral que sufren trabajadores y trabajadoras empleadas domésticas, mineros, trabajadoras sexuales, telegrafistas, trabajadores de electricidad, y otros. Se analizan críticamente las reformas laborales en tanto crean beneficios que, sin ser universales ni apuntar a la equidad, favorecen a ciertos sectores. Se ha construido un estado de la cuestión que atraviesa distintos territorios de norte, centro, suramérica y el Caribe, dado que estos son los principales espacios que serán tomados como referente para la construcción de esta historia transnacional del trabajo, en la que el género será central para el análisis de las desigualdades. Al lado de esto, se procura dar cuenta de las acciones y las decisiones que tomaron las élites empresariales en materia laboral y el papel de las y los trabajadores en sus acciones de protesta. A continuación se articula el enfoque teórico de estudio.

Enfoque Teórico

Este enfoque teórico desarrolla una perspectiva transdisciplinar y reúne prácticas y saberes de las ciencias sociales y las humanidades. El estudio se inscribe multidisciplinariamente entre la Historia Social y Económica.¹¹⁷ El andamiaje conceptual se realiza con perspectiva transnacional, con el fin analizar las desigualdades laborales como un problema transfronterizo, siendo los espacios de conexión por donde circulan las élites gerenciales, los trabajadores calificados y los peones, productores de redes. Se realiza una investigación comparativa entre la NRCO y la UFCO, entre la región Central y Caribe, etc. atenta a las conexiones, por ejemplo, formas de hacer desde los talleres ferroviarios estadounidenses, para, a partir de ello, contextualizar y conceptualizar la manera en que se produce y se construye este gremio transnacionalmente.¹¹⁸

Dado que el foco de indagación es tan pequeño como una empresa ferroviaria costarricense, un estudio a escala microhistórica permite dar cuenta de las dimensiones de las desigualdades laborales y de cómo estas son vividas. Con ello interesa explicar la manera en que las dinámicas productivas en el territorio afectan las relaciones e ideales de quienes se desempeñan como trabajadores y trabajadoras. La microhistoria profundiza en los aspectos políticos, económicos y sociales de la vida comunitaria y la disminución de la escala de observación nos aproxima a los encuentros personales e historias de vida.¹¹⁹

El enlace entre la historia empresarial y del trabajo tiene como fin establecer el funcionamiento de la organización local y transnacional de la empresa, sus jerarquías, los elementos técnicos e institucionales que participan de las dinámicas productivas, los instrumentos las herramientas y la tecnología, la cualificación y las funciones de los

¹¹⁷ Eric Hobsbawm, “De la historia social a la historia de la sociedad”, en: *Historia Social Historia Social*, n.º 10 (1991).

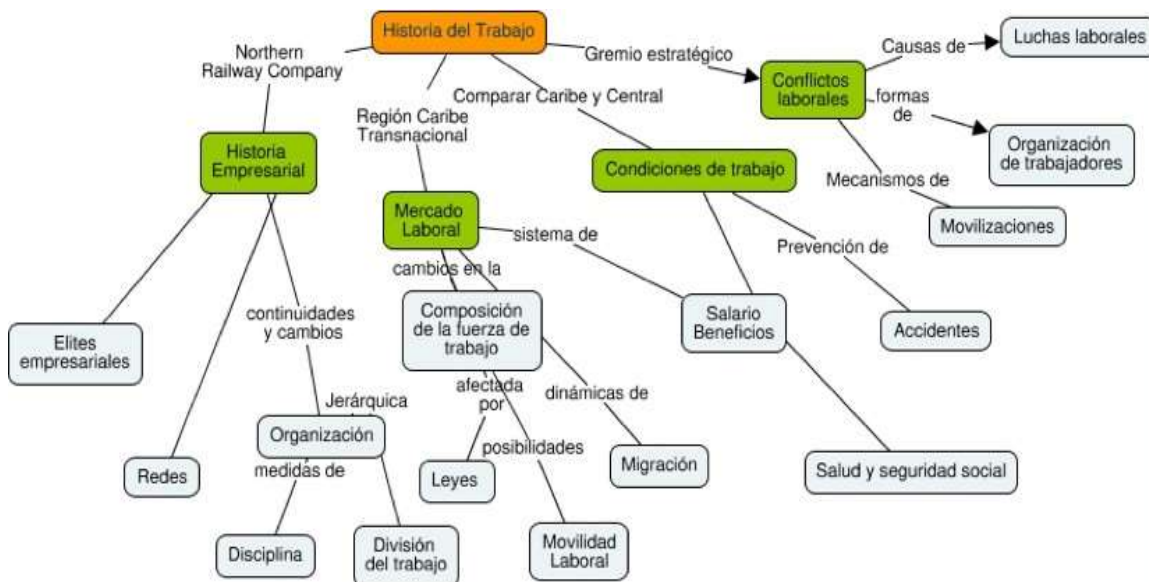
¹¹⁸ La imbricación de estos cuatro conceptos es elaborada por Diego Olstein y Yuval N. Harari en su texto sobre Historia Global. Si bien aquí no se está haciendo historia global sino transnacional, se pueden tomar estos elementos además de citar casos que no necesariamente estén conectados con el nuestro con fines comparativos. Diego Olstein y Yuval N. Harari, *Thinking History Globally* (Londres: Palgrave Macmillan, 2015).

¹¹⁹ Lara Putnam, “To study the fragments/whole: Microhistory and the Atlantic World”, *Journal of Social History* 39, n.º 3 (2006), p. 615.

trabajadores, así como, las instancias de normativa y disciplina que actúan legitimando, ordenando u oprimiendo.

El mercado laboral se enfoca en las desigualdades de acceso, lo cual se estudia con base en la composición de la fuerza de trabajo, la producción de leyes que revierten o refuerzan diversas formas de exclusión, los límites a la movilidad laboral y las migraciones, que son un buen indicador de cambios económicos, políticos y sociales. La condiciones de trabajo son un concepto muy amplio, pues incluyen todo el quehacer, la salud y seguridad laboral, por lo que el estudio se enfoca en el tema de los accidentes laborales, como una manera de analizar las desigualdades en el acceso a la salud. Los conflictos y las desigualdades son el núcleo de estudio además que el último capítulo profundiza en la constitución de la federación o sindicato, además que se estudian las huelgas, para analizar la represión, la consesión a las demandas y el impacto de la revuelta en la empresa, entre los factores estructurales y la coyuntura (ver Figura 1).

Figura 1.1. Enfoque teórico de estudio



Fuente: elaboración propia

Historia transnacional del trabajo en una empresa de capital internacional

La historia del trabajo es heredera de los aportes de la Escuela Marxista Británica particularmente de Assa Briggs, Eric Hobsbawm y E.P. Thompson. Estos se ocupan de la historia del movimiento obrero en Inglaterra en el largo plazo.¹²⁰ Pioneros en su época, construyeron una historia obrera mano a mano con el movimiento y con las y los trabajadores, por lo que producen la idea, sobre todo Thompson, de la interpretación de la conciencia de sí que realizan las y los trabajadores, de atender al esfuerzo dado en el espacio de trabajo y de las distintas formas de lucha, no sólo las institucionales, siendo que el trabajo se analiza en el espacio mismo de su creación. En *The Making of the English Working Class*, E.P. Thompson plantea que la clase se constuye en un proceso activo, que tiene tanto de agencia como de condicionamiento. Opta por el término clase en singular, pues desde su concepción histórica son evidentes las conexiones entre una serie de eventos aparentemente sin vínculo, que remiten a las relaciones humanas, más que a objetos sobre los que se pueda establecer categorías y constricciones estructurales.¹²¹

Eric Hobsbawm trasciende la dimensión del movimiento obrero y las divisiones entre conservadores y revolucionarios, para estudiar la formación y la evolución de las clases trabajadoras desde el siglo XVIII tardío, hasta la primera mitad del siglo XX, y la manera en que éstos analizan la ciudad y generan modos de vida y organización, vinculado al análisis del contexto social. Las relaciones de clase y las divisiones de clase explican las cualidades de las sociedades. Se refiere a aspectos como la religión, el estado, los rituales y los hombres y las mujeres. A propósito, Hobsbawm sostiene que las mujeres han señalado con razón que la historia las ha invisibilizado, pero para él más que en hacer una historia de las mujeres, debe visibilizarse las relaciones entre los sexos, dado que es inviable separarlos. Pero la historia de las mujeres ha jugado un papel importante en señalar su participación como protagonistas en movimientos religiosos, ocupaciones, política, como pensadoras, etc. y también plantea las posibilidades de una historia realacional. Nótese que en la historia del movimiento obrero las mujeres han sido sistemáticamente excluidas. Hacer historia del

¹²⁰ Assa Briggs, *Historia social de Inglaterra* (Madrid: Alianza, 1994).

¹²¹ Edward Palmer Thompson, *The Making of the English Working Class* (London: Open Road Media, 2016).

trabajo implica atender a las múltiples dimensiones en las que éste se desenvuelve: culturales, económicas, sociales y existen retos a nivel metodológico respecto a los estudios cuantitativos, como los suizos o nórdicos, en la recolección de grandes series de datos sobre criminalidad, o bien, cualitativos, como los estudios de Thompson respecto a cómo se sienten los trabajadores, cómo se definen a sí mismos, cómo lidian con el contexto y la autoridad.¹²²

El trabajo es una actividad que traspasa las fronteras, no obstante, muchas de las referencias utilizan límites nacionales.¹²³ La perspectiva transnacional de las ciencias sociales se extiende desde la década de 1990. Para la historia eso solo fue posible una vez que hubo una infraestructura basada en la internet y en el acceso a las fuentes digitales, lo cual fortalece esa mirada transversal y periférica, más allá de los Estados Nación.¹²⁴ Los estudios transnacionales se orientan hacia las conexiones, los *borders* y la naturaleza de lo que se conecta: regiones, sociedades, economías y culturas, así como, la importancia de la circulación y la interacción entre ideas, personas, instituciones y tecnologías a través de divisiones administrativas y geográficas.¹²⁵ En *Transnational Labour History* se plantea que la importancia de trasgredir los *borders* está en que sólo atravesándolos se dilucida lo específico y lo que tienen en común nuestros casos, además que es una postura más consecuente con el objeto de estudio, para el cuál, los límites políticos no son relevantes, como lo evidencia el caso más específico de las migraciones laborales transnacionales.¹²⁶

Una comparación pertinente es que la historia internacional se ha ocupado preferiblemente de la diplomacia, la política internacional y los tratados, y por ende, se mueve más entre la hegemonía y el poder de arriba; la historia transnacional es característica de las perspectivas social y cultural, y por lo general sus unidades de análisis son más reducidas o más amplias

¹²² Eric Hobsbawm, *El mundo del trabajo. Estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera* (Barcelona: Crítica, 1987).

¹²³ Nicholas Theocarakis, "Metamorphoses: The Concept of Labour in the History of Political Economy, *The Economic and Labour Relations Review* 20, n.º 2 (2010).

¹²⁴ Putnam llama a la reflexión respecto a las implicaciones de esto a niveles epistemológico y ético así como, de los problemas que esto puede plantear para la contextualización y conocimiento de los casos, cuando las fuentes digitales suplantán el conocimiento del lugar, de sus habitantes y el proceso de inserción en el campo.

¹²⁵ Lara Putnam, "The Transnational and the Text-Searchable: Digitized Sources and the Shadows They Cast", *The American Historical Review* 121, n.º 2 (2016).

¹²⁶ Van der Linden, Marcel, *Transnational Labour History: Explorations* (London: Routledge, 2017).

que los estados.¹²⁷ Los mercados laborales no son nacionales, son regionales y transnacionales. A nivel del caso, el Ferrocarril del Norte fue administrado como un brazo de la United Fruit Company hasta 1941 y luego también continúan sus relaciones con firmas establecidas en Inglaterra y en los Estados Unidos. Las investigaciones sobre las relaciones laborales en las bananeras en Centroamérica, el Sur y el Caribe y acerca de las oficinas centrales en Boston y New Jersey son fundamentales a nivel comparativo y para la definición de la estructura organizacional. En este caso, las conexiones entre la visión microhistórica y transnacional se intersecan en la Región Atlántico Caribe.

El concepto de región cuestiona la noción de área periférica y vacía atribuida a parte de los territorios que la conforman, en el largo tiempo histórico, a partir de la compleja concatenación entre diversas escalas espaciales: local, regional, nacional, fronterizo, transnacional, global. Este modelo consiste en una caracterización económica del mercado mundial y el sistema productivo interno en 1) las relaciones de producción y el modo de apropiación de la tierra y 2) la formación de “aristocracias agrarias”, sus vínculos con otros sectores del capital, empresarios extranjeros y grupos subalternos y el papel del Estado frente al capital extranjero, transnacional y multinacional. De forma que se discute la noción tradicional de enclave que invita a superar la idea de la explotación unilateral y monopólica de un área a cargo del capital extranjero y transnacional. Desde que fue acuñada por la teoría de la dependencia, esta noción define los espacios donde las transnacionales fruterías construyeron sus negocios, lo que a la postre ha conllevado a la invisibilización de estas dinámicas.¹²⁸ O como una empresa extractiva con escasos vínculos con la economía receptora. Paul Dosal establece tres categorías: 1) Guatemala, donde la particularidad de la UFCO radica en la importancia de la International Railways of Central América para lograr el monopolio productivo y agroexportador del banano, de lo que deriva su extensión territorial, 2) El Salvador y Nicaragua donde tiene una importancia limitada y se sostiene que

¹²⁷ Michael Seigel, “Beyond compare: comparative method after the transnational turn”, *Radical History Review* n.º 91 (2005).

¹²⁸ Ronny Viales. *Después del enclave: un estudio de la Región Atlántica Costarricense* (Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1998) y Ronny Viales, Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Atlántico Caribe costarricense (1870-1950), *Iberoamericana*, Año 3, n.º 6 (2001-2006).

los típicos enclaves los podemos situar en Panamá y Colombia, donde la entidad controló todo los aspectos de la producción y la comercialización del banano, en territorios situados en Bocas del Toro, Almirante y Talamanca.¹²⁹ 3) Un tercer caso sería Costa Rica, para la que plantea varias diferencias en relación con Guatemala que son: que el ferrocarril al Pacífico sirvió de contrapoder a favor de los finqueros para la exportaciones de café, mientras tanto, en Guatemala, caudillos cómplices de la compañía gobernaron mediante leyes laborales, impuestos y procesos de concesión de infraestructura y tierras, con medidas esporádicas en procura de los intereses nacionales.¹³⁰

La historia empresarial comprende la constitución de las élites, sus redes, la organización jerárquica y la disciplina y la división del trabajo, pertinente a ferrocarriles, enclaves y las transnacionales fruterías en América Latina, Estados Unidos y el Caribe. La misma se refiere a las relaciones de poder en una organización económica, privada. El sujeto de estudio lo constituyen las élites empresariales y su lugar como actor político económico, sus relaciones con la élite económica, su rol mandatario y la organización de la compañía.¹³¹ Rodrigo Quesada plantea la historia empresarial como un estudio de las personas en toda su humanidad, además que, lejano a pretensiones de neutralidad y objetividad en los cálculos financieros, éste invita a tomar una posición política clara respecto al potencial de denuncia de la opresión y la dominación imperial que proveen estos estudios.¹³² El poder opera a través de una serie de mecanismos y procedimientos cuya función consiste en asegurar su ejercicio, al menos desde el siglo XVIII. El poder no se posee, sino que se ejerce en el marco de las relaciones de poder. Está presente en todas las relaciones: familiares, empresariales, estatales y demás. El análisis de las relaciones de poder pone en marcha el análisis de toda una sociedad. Pues está vinculado a aspectos tales como las transformaciones económicas y su indagación tiene como objeto: “mostrar cuáles son los efectos de saber que se producen en

¹²⁹ Dosal ubica Talamanca en Panamá posiblemente por la naturaleza transnacional de ese enclave y su desconocimiento de la ubicación territorial de la primera.

¹³⁰ Paul Dosal, *Doing business with the dictators: a political history of United Fruit in Guatemala, 1899-1944* (Wilmington: SR Books, 1993).

¹³¹ Gilberto Betancourt, De la historia empresarial a la historia organizacional, *Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, n.º 22 (julio-diciembre, 2003).

¹³² Rodrigo Quesada, *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el S. XIX* (Costa Rica: EUNED, 2013).

nuestra sociedad por obra de las luchas los enfrentamientos, los combates que se libran en ella, así como por las tácticas de poder que son los elementos de esa lucha.”¹³³

Mercado laboral transnacional

El estudio de la industrialización rompe con el esquema lineal que la reduce a sus relaciones con la Revolución Industrial Británica, para dar cuenta del proceso global y desigual, en las distintas regiones, que ha implicado mucho trabajo y que se halla vinculado a políticas específicas. Existen cinco elementos que deben considerarse en el estudio histórico de los mercados laborales: el contexto económico, modelo de acumulación desarrollo y papel del trabajo; la oferta de la fuerza de trabajo, el papel de las mujeres, el desempleo y las migraciones; la demanda de mano de obra, las estrategias de mercado y la organización del trabajo; el funcionamiento de los mercados laborales, de las instituciones sindicales, las políticas empresariales y gubernamentales; así como; la distribución de la riqueza, el salario y la renta.¹³⁴ El pensamiento económico acerca de los mercados laborales integra: 1) la visión marxista acerca del surgimiento del proletariado industrial, 2) las desigualdades en el acceso al mercado, 3) la variante estadounidense de coerción laboral, esclavitud y racismo, que caracterizaron la producción agrícola en el Nuevo Mundo y 4) el estudio de las causas de la incompetencia del mercado laboral para garantizar pleno empleo y salario. Se explica la constitución del gremio ferrocarrilero como una forma de proletariado industrial, expuesto a desigualdades en el acceso al mercado. Este comprende a trabajadores semi calificados y no calificados en contratos temporales y trabajadores altamente calificados.

A propósito, Yann Moulier Boutang ubica los orígenes del proletariado en la base de la acumulación primitiva del capital. Este critica las formas de control de la fuga de la fuerza del trabajo, sobre todo para el siglo XIX en Europa y América y dado que su objeto son las migraciones, atiende a la cuestión de la libertad del trabajador dependiente y su posibilidad de romper el contrato de trabajo, como el origen del trabajo asalariado, en lucha de los

¹³³ Michel Foucault. *Seguridad, territorio, población* (Madrid: Ediciones AKAL, 2008) p. 17.

¹³⁴ Ronny Viales y Martín Vargas, «Los debates recientes sobre la historia de los mercados laborales capitalistas. Aportes para una propuesta de enfoque teórico para su estudio en sociedades periféricas», *Diálogos Revista de Historia* 17 (2016).

trabajadores dependientes para romper con la temporalidad del contrato que inmoviliza al trabajador hasta su término. La economía histórica del trabajo asalariado ha de seguirle la pista a la movilidad laboral, las fugas, las deportaciones, las migraciones y el rechazo de una fuerza de trabajo en continuo movimiento.¹³⁵ La historia se ocupa de explicar porqué y cómo se construyen las estructuras del mercado, mediante la conjugación de fuerzas voluntarias y compulsivas, que orientan transformaciones en la organización del trabajo: ¿cuál es el balance entre los factores motivacionales y las oportunidades que demarcan transformaciones en el espacio del mercado? y ¿qué inicia los cambios en su extensión? La integración de nuevas esferas geográficas y sociales ¿debe atribuirse al esfuerzo de los empleadores por satisfacer su demanda o a las implicaciones de los trabajadores por lograr el empleo?. ¿Cómo afectan las previas estructuras ocupacionales, regionales y sociales, la manera en que la industria introdujo el trabajo asalariado?¹³⁶

El mercado de trabajo integra el grado de salarización en una región hasta el extremo del empleo informal. Por otra parte, se vincula con la dialéctica integradora y excluyente.¹³⁷ El concepto de mercado laboral integra la idea de que las intervenciones en el mercado pueden disminuir las desigualdades sociales, económicas y políticas, si bien, con el capitalismo económico hay ciclos de mayor y menor estabilidad, y ante las crisis, el sistema se contrae favoreciendo a quienes están arriba y en detrimento de quienes están abajo en las relaciones de poder, produciendo retrocesos en materia de justicia social y redistributiva. Estos fenómenos se ven afectados por factores internos, externos, estructurales, coyunturales y por accidentes.

Las políticas laborales comprenden decretos y ejecuciones estatales y la manera en las mismas son puestas en práctica por parte de la empresa y en los tribunales. En lo referente a la movilidad laboral, se contemplan las dinámicas de ascensos, descensos y las migraciones

¹³⁵ Yann Moulier-Boutang, *De la esclavitud al trabajo asalariado* (Buenos Aires: Ediciones Akal, 2006).

¹³⁶ Paul Dosal, *Doing business with the dictators: a political history of United Fruit in Guatemala, 1899-1944*. (Wilmington: SR Books, 1993).

¹³⁷ Juan Pablo Pérez Sáinz y Minor Mora Salas, “De la oportunidad del empleo formal al riesgo de exclusión laboral. Desigualdades estructurales y dinámicas en los mercados latinoamericanos de trabajo”, *Alteridades* 14, n.º 28 (2014).

laborales además de la educación. Es importante resaltar que el estudio del mercado laboral atiende a cambios en la posición de las mujeres, afrocaribes, norteamericanos, europeos y niños, dentro de la empresa. A pesar de ser un gremio altamente masculinizado el ferrocarrilero, a finales de la década de 1950, las mujeres lograron ascender posiciones, y una mujer llegó a ocupar la jefatura de las telegrafistas, aspectos que no han sido tan estudiados a cabalidad en la región.

En *Radical Moves*, Putnam trasciende el binomio conformado por naciones e imperios, con el fin de estudiar los movimientos migratorios por el Gran Caribe y el peso que los estados ejercen, al construir barreras a la transmisión de lenguajes, culturas y la movilidad humana. Adopta para ello dos niveles: el de los circuitos transnacionales y el de las comunidades y trasciende hacia el movimiento de personas, ideas, artes y prácticas. Los Estados Unidos de América, regidos por el lema de “el gobierno del pueblo, para el pueblo y por el pueblo” empezaron a cerrar las puertas a las migraciones internacionales mediante la creación de mecanismos de control migratorio que luego se extenderán a otros lugares. El Acta de Inmigración de 1924 establece un sistema de cuotas a la población “negra”, con el cual se favorecieron las migraciones de familiares de personas que habían accedido a la ciudadanía y por otra parte la estrategia de evadir dichos controles migratorios.¹³⁸

De la misma forma, los países que hoy conforman América Latina fortalecieron las políticas de control migratorio y exclusión laboral. En el siglo XIX, las contratas de colonización europea, más o menos exitosas según el caso, vinieron de la mano con políticas de exclusión de migraciones orientales. A inicios del siglo XX las teorías eugenésicas y la sociología científicista, positivista y racista, favorecieron el populismo y el nacionalismo a favor del mestizo y en ocasiones, también, el indigenismo. Hubo políticas de justicia para los habitantes afrocaribe en países donde hay mayoría, tal y como Venezuela, Cuba y Brasil, a la vez que se prohibió la entrada a nuevas migraciones de habitantes de las islas del Caribe.¹³⁹

¹³⁸ Lara Putnam, *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age* (USA: University of North Carolina Press, 2013).

¹³⁹ Lara Putnam, *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age* (USA: University of North Carolina Press, 2013) y Laura Gotkowitz, *A Revolution for our Rights. Indigenous Struggles for Land and Justice in Bolivia, 1880-1952* (Duke University Press, 2007).

Desde la proyección a la coyuntura, es crucial atender al impacto de fenómenos como las guerras y las crisis sobre el empleo. Durante la Primera Guerra Mundial, Canadá que era el principal país receptor de las migraciones europeas, se caracterizó por una merma en las tasas migratorias europeas, los cambios en la producción, la organización del trabajo y las uniones de trabajadores, así como, por el aumento en el número de sindicatos. Mary Mackinnon analiza el caso de una firma ferrocarrilera a fin de identificar rupturas en la composición sociodemográfica de la fuerza de trabajo y en la duración de los contratos.¹⁴⁰ Mientras duró la Gran Guerra, los contratantes mantuvieron importantes incentivos para evitar la alta tendencia a la fuga de la fuerza de trabajo. Los datos demuestran que en tiempos de guerra se dio la incorporación de mujeres como trabajadoras, costureras y pintoras, no en la industria pesada. Pasada ésta, Mackinnon plantea que la repoblación significó pocos incentivos para que las empresas mantuvieran condiciones laborales tan favorables como las había anteriormente. Conservaron a quienes consideraban más eficientes o competentes y extendieron perjuicios sobre los trabajadores desempleados, respecto a su efectividad. Esto provocó que aunque muchos trabajadores siguieran inclinados a la movilidad laboral, éstos se abstuvieran de renunciar por temor al desempleo. Hallazgos que coinciden con las tesis observadas por Woytinsky respecto a los cambios que hubo antes de la guerra y en el marco de la crisis, respecto a las relaciones entre patronos y empleados, respecto al control de la movilidad laboral.¹⁴¹

¹⁴⁰ Previo a la Primera Guerra Mundial, Canadá experimentó mayores tasas de crecimiento y un Producto Nacional *per cápita* de alrededor de 3% por año entre 1900 y 1910, más alto que el de los Estados Unidos, a la vez que recibió importante afluencia de población desde Gran Bretaña y Europa continental, muchos de ellos migrantes temporales atraídos por puestos y salarios competitivos. Especialmente los británicos se ubican más alto en la escala laboral. Entre 1910 y 1930 el Ferrocarril Canadiense al Pacífico empleaba alrededor del 3% de los asalariados canadienses no agrícolas. Mckinnon construyó una muestra de 7500 trabajadores del Departamento de Mecánica. Los datos disponibles incluyen información de nacionalidad, ocupación, salario, fecha de llegada, fecha de salida y motivo

¹⁴¹ Mckinnon identifica tres limitantes en términos las fuentes, ante todo, en comparación a Woytinsky, quien tuvo acceso a los archivos de un número importante de firmas (las cuales están en común con esta propuesta de investigación): una sola firma no representa al conjunto de la fuerza laboral, las características de las empresas cambian con el tiempo, y era inusual que las empresas tuvieran un acucioso registro de sus trabajadores. Las empresas ferrocarrileras crearon sistemas basados en señorazgos, y fueron las primeras empresas en crear un sistema de pensiones para los trabajadores manuales. Mary Mackinnon, «Canadian Railway Workers and World War I Military Service», *Labour/Le Travail* 40 (Fall 1997).

W. Woytinsky y E.S Woytinsky coordinaron las bases técnicas de buena parte de las reformas estatales en los Estados Unidos posterior a la Gran Recesión de 1929, sobre todo a finales de la década de 1930. En *Labor in the United States: Basic Statistics for Social Security*, éstos generaron recomendaciones al Comité de Seguridad Social, dirigidas a crear estadísticas laborales capaces de documentar, aspectos importantes previo a la introducción de la compensación por desempleo y los seguros por vejez para distintos tipos de industrias, al aducir que los censos de trabajo fueron producidos para otros propósitos y que por tanto, se requería de otras consideraciones. El empleo en los Estados Unidos comprende cualquier servicio brindado por un trabajador a un empleador, excepto ocupaciones como trabajo agrícola, servicios domésticos en casa privada, trabajos casuales, aquellos realizados en entidades no legales y labores como el servicio en ciertas fundaciones para la ciencia, religión y el bienestar de los niños. Lo fundamental, plantea Woytinsky, es diferenciar los autoempleados, los empleadores y los empleados.¹⁴²

Alrededor de la crisis de la década de 1930, los países latinoamericanos legislaron con medidas para la fuerza laboral nacional, y desfavorecieron las migraciones de las Antillas Británicas. Esta restricción cobra un nuevo impulso cuando a la política estatal se le suman las protestas nacionalistas lideradas por trabajadores, en países como Cuba, Costa Rica, Guatemala y Honduras. En contraparte, organizaciones comunistas, anarquistas y los sindicatos de trabajadores de las Antillas Británicas se pronunciaron en rechazo de estas prácticas de exclusión y abogaron por la unión de la clase trabajadora. Sin embargo en adelante, serán los Estados los jueces que regirán las decisiones sobre el control de la movilidad, las cuales fueron resistidas y transgredidas de diversas formas, por parte de las y los migrantes estacionales.¹⁴³

Las relaciones entre composición social, salarios, movilidad y agencia frente a distintas coyunturas de crisis y periodos de estabilidad, es lo que se quiere analizar en este estudio. De manera que la atención al mercado laboral, engloba procesos de oferta y demanda de la fuerza

¹⁴² Wladimir S. Woytinsky, *Labor in the United States; basic statistics for social security* (Washington: Committee of Social Security and Social Science Research Council, 1938).

¹⁴³ Lara Putnam, *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age* (USA: University of North Carolina Press, 2013).

de trabajo, el empleo, los salarios, la composición de la fuerza laboral, la movilidad laboral, las instituciones laborales y el desempleo. En este caso, interesa explicar el funcionamiento del mercado laboral antes y después de la instauración del Código de Trabajo en 1943. Con esta normativa, hubo una serie de transformaciones a nivel de composición de la mano de obra, salarios, organización obrera y seguridad social. Al respecto, es pertinente analizar cómo se comportan las desigualdades laborales antes y después de su ejecución, sus implicaciones concretas a partir de este caso y las nuevas formas de inclusión y exclusión que generó por ejemplo, entre trabajadores migrantes transnacionales e internos.

Mundo de trabajo

La década de 1980 fue un momento cumbre para la historia obrera. En sus orígenes estuvo fuera de los claustros de estudio, de la mano con las organizaciones de trabajadores. Además, inicialmente el acento estuvo en la historia de los sectores preindustriales, es decir, los oficiales, los artesanos y los gremios.¹⁴⁴ El núcleo de estudio son los conflictos laborales de clase, por medio de la lucha entre capital y trabajo, es decir, que se analizan las fuerzas opuestas y sus antagonismos.¹⁴⁵ Los mundos de trabajo implican las relaciones obrero patronales pero van más allá, y atienden también a las actividades laborales, el espacio de trabajo, los procesos de formación y aprendizaje, así como, los modos de relacionarse.¹⁴⁶

Sin embargo, interesan las investigaciones realizadas por médicos, sociológicos y uniones de trabajadores en conflicto con el Estado por la regulación de las condiciones de trabajo, en lo que se refiere a la exposición al riesgo de accidentes de trabajo y las enfermedades laborales. Una buena parte de estos documentos tratan de establecer qué puede considerarse enfermedad a causa del trabajo y también formas de prevenir los accidentes laborales.

¹⁴⁴ Debe diferenciarse la historia de la clase obrera de la historia del movimiento obrero. En cierta época se confundió ambas, e incluso se tendió a reducir a los movimientos sociales y su ideología. A esto se suma un problema de magnificación de organizaciones que no fueron tan relevantes en su momento.

¹⁴⁵ Lawrence McDonnell, «Sois demasiado sentimentales: problemas y sugerencias para una nueva historia del trabajo», *Journal of Social History* 17 (1984).

¹⁴⁶ Eric Hobsbawm, *Worlds of Labour: Further Studies in the History of Labour* (London: Weidenfeld and Nicolson, 1984). Rossana Barragán y Pilar Uriona, Introducción, en: *Mundos de trabajo en transformación: entre lo local y lo global*. Coordinación de Rossana Barragán y Pilar Uriona. (Bolivia: CIDES-UMSA, 2014).

Obviamente este asunto estaba provisto de intereses. Por ejemplo, *The Workmen's Compensation Acts in the United States-The Medical Aspect* fue efectuada a partir de entrevistas a patronos, análisis de fallos de la Corte y de las Juntas, y cabe recalcar que al hacerlo sólo se tomó en consideración la opinión de los empleadores, aduciendo que el estudio era neutral, lo que no afectaría la calidad de sus informantes.¹⁴⁷ Allí se busca diferenciar los accidentes de trabajo de las enfermedades ocupacionales y se hizo referencia a los esfuerzos en aras de clasificar el cáncer, las hernias y la neumonía. Contraria a ello, es la posición del Presidente de la Asociación Americana del Trabajo (*American Federation of Labour* [AFL]) para quien de ninguna manera deben distinguirse las enfermedades de los accidentes laborales, pues ambas situaciones se deben a condiciones de trabajo que conllevan a discapacidades que afectan la calidad de vida de los trabajadores y sus familias. Ellos incentivaron la creación de medidas de prevención, programas y compensaciones. Opusieron la necesidad de higiene y seguridad a las políticas impuestas por muchos empleadores en aras de la eficiencia, y defendieron que era responsabilidad de la unión velar por la agencia para la protección de los trabajadores, por lo que se requería de la colaboración de todos los asalariados.¹⁴⁸

La mayoría de los conflictos laborales en el gremio ferrocarrilero se relacionan con las condiciones de sobrecarga de trabajo, que integra muchas responsabilidades con escasos momentos de descanso dentro de la jornada y problemas de infraestructura para la satisfacción de necesidades básicas. Aun hoy día, para maquinistas como los trabajadores de trenes de la Administración de Ferrocarriles del Estado, en Montevideo, la conducción del tren es efectuada por el ayudante y el maquinista y este último debe prender el tren, acelerar, frenar, tocar bocina, mirar el camino y controlar el cruce en las esquinas, además de controlar

¹⁴⁷ Algunos de estos estudios utilizan estadísticas de frecuencia por hora de accidentes por tipo de industria. William Green, «The Need for Safety from the Worker's Point of View», *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 123, Industrial Safety (Jan., 1926) y E. C. Ernst, «Workmen's Compensation Acts in the United States: The Medical Aspect: A Review», *Public Health Reports* 39, n.º 12 (21 de marzo de 1924).

¹⁴⁸ Esto para citar dos ejemplos. Se cuenta con un corpus de 40 artículos sobre accidentes laborales en trabajadores industriales y de transportes que serán analizados para comparar y conectar las políticas de prevención que se instauraron, la exposición al riesgo de accidentes laborales, las indemnizaciones y protocolos médicos de atención.

el nivel de aceite, agua y combustible.¹⁴⁹ En pleno siglo XXI, entre los requisitos para ser maquinista está ser hombre, tener la educación secundaria aprobada, 18 años cumplidos y algunas pruebas de aptitud.¹⁵⁰ Los trabajadores del ferrocarril uruguayo realizan jornadas laborales de 8 horas, con 12 horas de descanso 6 días por semana. Se hospedan en hogares de la AFE, administrados por el mismo gremio que aporta a las sociedades de maquinistas. A diferencia de lo que se supone que ocurría en la Northern, estos trabajadores carecen de atención y de servicios especializados de salud que sean brindados por la compañía.¹⁵¹

La Argentina de Yrigoyen instituyó medidas a favor de los trabajadores en ocasión de protestas como la gran huelga ferroviaria de 1917, situación que fue secundada por la fuerte represión durante la llama semana trágica, en 1919. Su estrategia se basaba en negociar los intereses de los empresarios y mantener relativamente satisfecho al movimiento obrero, dado que su principal contendiente en las primeras elecciones argentinas con derecho de voto para todos los hombres fue el Partido Socialista. John Womack inquiere de la mano con Hobsbawm, la posición estratégica, definida como “un cuerpo técnicamente capaz de fuertes negociaciones colectivas”. Utiliza el término para analizar las condiciones con las que cuentan los trabajadores desde distintos planos para resistir. Parte del proceso de indagatoria conlleva a ubicar lo estratégico de gremio, en sus habilidades, en el oficio y en el sector. Cómo se producen las relaciones de interdependencia vertical y horizontal entre obreros en los niveles formales, informales y extra organizacionales, para derivar en la posibilidad de unos para generalizar, ampliar, detener o anular las operaciones y demandas de los otros. Se considera tanto el trabajo industrial, como los contextos en los que acontecen las luchas. Y se debe distinguir las escalas en las cuales las industrias son estratégicas, a nivel de las

¹⁴⁹ Entidad que surge desde 1866 con el nombre de Ferrocarril Central del Uruguay. En Costa Rica hubo varios accidentes de los que se culpabilizó al maquinista por no frenar a tiempo o adecuadamente en cuestas pronunciadas y curvas peligrosas.

¹⁵⁰ Por medio de entrevistas a informantes clave, encuestas individuales de morbilidad y factores de riesgo, además de fotografía y video. La mayoría de las dolencias sufridas se relacionan con la lumbalgia y la cervicalgia; el padecimiento más frecuente es la hipertensión arterial, en un 52%, y entre los factores psicosociales, que sienten poco apoyo de parte de la asociación después de sufrir algún siniestro.

¹⁵¹ Ahyara de León, Sofía Silva, Romina Sum, Melissa Teixeira, Evelyn Vila y Freddy Sponton, «Estudio descriptivo de los factores de riesgo y condiciones de trabajo de los maquinistas de trenes de la AFE: 2015», *AfaMedc*, n.º 3 (2016).

relaciones de poder en el trabajo.¹⁵² Silvia Palermo evidencia la participación de las mujeres en la protesta sobre ferrocarriles e identifica la actividad de las familias de la clase trabajadora. Su definición de género atiende a los significados culturales de la diferencia sexual presentes en la socialización política y a las familias de la clase obrera, así como el lenguaje específico de sus demandas. Pese a la prominencia de hombres en la fuerza laboral de las empresas ferroviarias (en el caso argentino las había de capital inglés, francés y nacional) las mujeres tuvieron una participación activa en las huelgas y algunas de ellas desempeñaron prominentes ocupaciones como *crossing keepers*.

Cole analiza el pensamiento en la organización obrera a inicios del siglo XX y le otorga al marxismo ser la perspectiva que mejor explicó la concentración del capital en la industria y en la sociedad actual. Sostiene que frente al conflicto entre propietarios, hombres y consumidores por la apropiación del dividendo nacional en la lucha por beneficios, salarios y precios, éstos últimos quedan fuera del control legal, por lo que el productor especula con los incrementos y estropea el impacto de medidas como las actas de salarios. Al consumidor no le queda más que apoyar la lucha contra el alza de los precios, en un contexto en el que una huelga general parece más probable que un boicot universal. En su lectura de los contextos inglés, francés y americano, Cole plantea que en la lucha entre propietarios y hombres, los patronos parecen llevar la ventaja en cuanto a la organización (se crearon varias asociaciones de empresarios y profesionales por ejemplo en materia de ferrocarriles).

Mientras tanto, el tema central para las personas repercute en los salarios. Y desde esta perspectiva, la solución que se ha encontrado, es la de un Estado imperial que centralice las industrias más productivas y los servicios de alivio para los más vulnerables. Cole define el colectivismo como una teoría de redistribución, basado en el punto de vista del consumidor, con la idea de que el Estado, las municipalidades y demás, empleen trabajadores en la producción. Y el sindicalismo va más allá, proponiendo que los trabajadores no solo consigan mejores salarios, sino el control de la industria, más que como ciudadanos o consumidores, como productores lo que debe significar una revaloración de las teorías colectivistas.

¹⁵² John Womack, *Posición estratégica y fuerza obrera: hacia una nueva historia de los movimientos obreros* (México: Fondo de Cultura Económica, 2016).

Mientras que en el *Trade Unionism* el conflicto trasciende los salarios, y hay una evaluación de las condiciones de trabajo, las jornadas y de lo que los patronos consideran disciplina, en las compañías.

Una vez desaparecida la producción medieval, en la que los artesanos podían combinar el placer con la producción, debía virarse hacia el *Leisure State* y evitar el *Work State*. Cole no descarta que los trabajadores puedan controlar la organización del trabajo en las fábricas, tal y como lo propone el sindicalismo, según su perspectiva. Pues lo que éste demanda no es un regreso al pasado, sino la libertad de los trabajadores para determinar sus condiciones de trabajo, sin que eso signifique la destrucción de los medios de producción. Y aún en este esquema, el productor puede seguir participando de la organización del trabajo. En su parecer la producción moderna podría administrarse de un modo similar a las fábricas medievales. Pues de lo contrario, las condiciones de trabajo podrían llegar a ser tan insoportables que ningún hombre estuviera dispuesto a soportarlas: “para el mundo de trabajo, el tema del control de las industrias se asienta en una esfera en la que las condiciones modernas de producción son asumidas”.¹⁵³

En síntesis, se analiza la historia del trabajo de un gremio en específico: los trabajadores del Ferrocarril del Norte de Costa Rica, tal y como se suele traducir en documentos oficiales y demás. Al abordar la historia empresarial de la compañía se compara el antes y el después de cuando la Northern operó como una subsidiaria de la United Fruit Company y a su regreso a la Costa Rica Railway Company. Se detalla la composición de las élites empresariales, su producción, la movilidad laboral que ejercieron por las distintas divisiones tropicales y los Estados Unidos y las relaciones de poder que instituyeron en la empresa con base en el análisis de las normativas de disciplina y la constitución jerárquica de la misma. Todo con perspectiva comparada pues de lo contrario se caería en un excepcionalismo o en una historia anecdótica.

Por otra parte, la atención al mercado laboral engloba a los procesos de oferta y demanda de la fuerza de trabajo, el empleo, los salarios, la composición de la fuerza laboral, la movilidad

¹⁵³ G.D.H. Cole. *The World of Labour* (London: G. Bell and sons, 1915): 22.

laboral, las instituciones laborales y el desempleo. En este caso, se toman como parte aguas el Código de Trabajo y las Garantías Sociales. Con esta normativa hubo una serie de transformaciones en la composición de la mano de obra, salarios, organización obrera y seguridad social. Respecto a ello, es pertinente analizar cómo se comportan las desigualdades laborales antes y después de su ejecución, sus implicaciones concretas a partir de este caso y las nuevas formas de inclusión y exclusión que generó por ejemplo, entre trabajadores migrantes transnacionales, locales y migrantes nacionales.

Las condiciones de trabajo integran la vida cotidiana, la salud y la seguridad social. La salud laboral comprende medidas de prevención y de gestión de los accidentes laborales, fundamentales en tanto durante la primera mitad del siglo XX surgen las Leyes de Accidentes de Trabajo (1915, 1924, 1926), el Banco Nacional de Seguros (1924) y la Caja Costarricense del Seguro Social (1942), además del Código de Trabajo (1943).¹⁵⁴ Esto anudado a procesos de investigación, capacitación, reglamentación y medidas de disciplina que se ejercieron contra quienes se desviaran de las normativas de seguridad que se venían implementando. El tema de la salud incluye medidas para disminuir la frecuencia de enfermedades tropicales, que fueron distintas para los peones de camino que para los trabajadores de la élite gerencial, al igual que hubo hospitales de primera y segunda clase. Pero principalmente, dado que esta es una empresa transnacional de capital americano e inglés, hubo normativas de seguridad laboral emanadas desde Boston y New York que debían seguirse en consideración al contexto “tropical”.

¹⁵⁴ La fundación de estas instituciones y su papel en la justicia laboral en Costa Rica ha sido historizado por David Díaz y Ronny Viales, quienes también han dado cuenta de reformas recientes en la legislación y su ejecución. Ronny Viales y David Díaz, «Costa Rica y los pactos sociales multclasistas. La Reforma al Código Procesal Laboral (2015-2017)», *Revista Nueva Sociedad*, n.º 273 (enero-febrero 2018) y Ronny Viales y David Díaz, «Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s», en: *Labor Justice Across the Americas*. Editado por Juan Manuel Palacio y León Fink (Illinois: The University of Illinois Press, 2017).

Hipótesis y postulados

Las hipótesis se basan en la revisión y sistematización previa de las fuentes.

Historia empresarial

La Northern Railway Company pasa de ser subsidiaria de la United Fruit Company a la Costa Rica Railway Company en 1941, como una estrategia para enfrentar las reformas laborales que regulan las relaciones laborales y facultan la organización de los trabajadores en la empresa. A la larga, el traspaso a la CRRC repercute en una creciente nacionalización de las ocupaciones para las y los trabajadores calificados y algunos altos mandos. Esto va de la mano con las reformas laborales y coincide con un periodo de Guerra Fría durante el cual, aumentan las becas hacia los Estados Unidos, incentivadas por el gobierno, fundaciones y empresas.

Mercado laboral

En la Northern Railway Company, hubo una división étnica del trabajo, pero, las políticas laborales de las Divisiones Tropicales fueron producidas localmente, no sólo importadas desde Boston y es posible identificar su creación y funcionamiento. La empresa mantuvo una política de salarios que fluctuó de acuerdo a coyunturas particulares, como la crisis de 1930 y la Segunda Guerra Mundial. La normativa de salario mínimo, el derecho de asociación y la reducción de la jornada laboral son las principales implicaciones desde la Reforma al Código Laboral (1943) para las y los trabajadores de la Northern (1942-1970).

Condiciones de trabajo

La Ley de Accidentes de 1924 fue muy importante para superar las prácticas basadas en la filantropía, como un medio para hacer frente a las consecuencias de los accidentes laborales, que antes dejaron prácticamente desprotegidos a los trabajadores. Pero el sistema de contrata por horas limitó los beneficios para las y los trabajadores que salieron lastimados, pues

recibían atención médica, pero no necesariamente una indemnización monetaria en caso de quedar discapacitados, pues tienen una normativa distinta (1920-1941).

Conflictos laborales

Aun antes de la creación del Sindicato en 1942, las y los trabajadores de la Northern Railway Company crearon distintos mecanismos para luchar por mejoras en sus condiciones de vida, en temas de salarios, alimentación, transporte, beneficios y movilidad geográfica, pero el éxito en estas solicitudes dependió de la valoración individual que de estas peticiones hiciera el Gerente. Después de 1942, el sindicato de trabajadores ferrocarrileros pudo ser uno de los gremios más poderosos del país, pero el Estado y la NRCO revirtieron las posibilidades de que su influencia fuera sostenida en el tiempo. Las principales manifestaciones de fuerza fueron contra resistidas mediante despidos, y los trabajadores estaban desprotegidos por la ley que declara ilegales las huelgas.

Diseño Metodológico

Descripción de las fuentes

Esta tesis se basa en el estudio de caso de la Northern Railway Company (1920-1970). El Fondo Northern o Incofer se compone de más de 4500 documentos y está disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR). El mismo fue acopiado por archivistas de la institución citada y contiene documentos de tres empresas: la United Fruit Company, la Costa Rica Railway Company y de la empresa ferroviaria en cuestión. El fondo es cuantioso por lo que se el estudio gira alrededor de este. La cantidad y la calidad de la información allí contenida, faculta a escribir una historia del trabajo de abajo arriba y una historia empresarial, pues el fondo Northern provee de un acceso a datos sensibles sobre una empresa transnacional frutera, que es de inusual acceso público. Esto se verifica repasando el acceso a fuentes en el Estado de la Cuestión, por ejemplo, Suyapa Portillo se basó en la historia oral, como estrategia frente a la carencia de fuentes empresariales para hacer la historia del trabajo y de los conflictos laborales. Dosal y Bucheli hicieron uso de archivos empresariales, filtrados por la Corte Suprema de los Estados Unidos el primero, mientras que el segundo realiza lo que Rodrigo Quirós llama un análisis financiero. Philippe Bourgois combina ambas estrategias para tener acceso a información sumamente delicada, en medio de supuestos respecto a su condición de hombre blanco por parte las cabezas de la entidad y de estudio etnográfico.

Respecto al fondo Northern, hubo una primera fase de revisión y transcripción de textos escritos y de datos cuantitativos. Posteriormente, se construyó la estructura de capítulos, con base en una segunda revisión de la base de datos y del enfoque teórico de estudio. Por las cualidades del archivo y dado el enfoque en el tema de desigualdades, se optó por efectuar un estudio basado en la triangulación metodológica. Esto quiere decir que se combinan técnicas cuantitativas y cualitativas en el análisis de distintos tipo de datos, imágenes, discursos y narrativas. En el plano estadístico, el fondo Northern o Incofer contiene registros de accidentes. Además hay variedad de datos sociodemográficos y salariales, pues en algunas planillas y registros de seguros se clasifica a las y los trabajadores por su color de la piel,

nacionalidad, edad, sexo, años de laborar, tipo de contrato, las ocupaciones en las cuales se desempeñan y sus salarios. Hay informes anuales, mensuales, informes contables, análisis de proyectos e informes de rendimientos. En el plano cualitativo, está el archivo de la compañía, que incluye todo tipo de cartas, libros de recortes de periódico, panfletos, expedientes judiciales, archivos notariales, etc. Para este estudio caso se cuenta con material que da cuenta de la perspectiva de las centrales en Boston y New York, de las Divisiones Tropicales, de las élites empresariales radicadas en los trópicos, de los trabajadores y las trabajadoras, así como de sus familias. A esto se suman las misivas intercambiadas con otros sectores como los carretoneros, las ex esposas de los trabajadores ferrocarrileros, empresas que contratan servicios a la Northern, entidades como la Fábrica Nacional de Licores (FANAL), otras instituciones del Estado, políticos, gente común, asociaciones vecinales, etc.

Algunos archivos locales que fueron visitados son: 1) el Archivo del Instituto Nacional de Seguros, el cual alberga material heredado del Banco Nacional de Seguros. 2) La Biblioteca Nacional, donde se revisó la Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos en la Sección Especial y los periódicos. 3) En la Universidad de Pittsburgh se hizo búsqueda de artículos publicados en revistas norteamericanas sobre seguridad laboral, contemporáneas o anteriores al periodo de estudio, dado que allí se originó buena parte de la normativa de seguridad que rige en la empresa. 4) Asimismo, se fotografiaron ejemplares de la *Revista Unifruitco* en la Universidad de Tulane y 5) se visitó el Archivo General de Guatemala, para visitar el fondo Fomento de donde se extrajo información pertinente a conflictos por el ferrocarril en Alta Verapaz y Puerto Barrios.

A continuación se discute la disponibilidad de fuentes por categorías de estudio.

Categoría 1) en relación con la historia empresarial y más específicamente de las élites empresariales, se cuenta con un cúmulo de cartas vinculadas a la política nacional, internacional y de guerra. Se seleccionaron misivas intercambiadas entre distintas filiales de la transnacional: Boston, New York, Jamaica, Panamá, Torrijos, Limón, Panamá y fuera de ellas, Japón. Las comunicaciones a la Embajada de los Estados Unidos comprenden informes de rendimientos y planillas en general, informes al consul, cartas del Instituto Tecnológico

de Massachusetts. Existen comunicaciones entre el Instituto Costarricense de Electricidad o la Compañía Eléctrica Nacional y el Departamento Nacional de Carreteras, cuando iniciaron las obras de electrificación y pavimentación de suelos, de lo cual participó en pleno la NRCO. Informes de relaciones con la Universidad de Costa Rica, Radiográfica Costarricense, entre otras. También hay informes sobre la situación económica política y social en general de Costa Rica que fueron elaborados por diversas agencias. Las fuentes de la compañía contienen contratos, manuales de instrucciones, planos y datos de la infraestructura de la entidad que incluye casas, cuarterías, tiendas, líneas, fincas, etc. En esos documentos hay datos de los empleados estadounidenses y de los miembros de la familia (esposa, hijos), nacionalidad y ubicación del núcleo familiar, número de personas dependientes, años de servicio, entre otras cuestiones.

Categoría 2) Para el estudio del mercado laboral, hay varias clases de fuentes. Respecto a las relaciones de oferta y demanda, el material se divide en antes y después de la crisis y el periodo anterior y posterior a la aprobación de las Garantías Sociales (1941). En el orden de la compra y venta de la fuerza de trabajo, están las cartas de solicitud de empleo, recomendaciones para los puestos y documentos que dan cuenta del análisis que realizan las altas jerarquías para tomar las decisiones al respecto. Respecto a la agencia, las y los trabajadores buscan de continuo mejorar sus condiciones laborales y hay cartas escritas por ellas y ellos dirigidas a sus patronos, elaboradas a título personal o como gremio, *verbi gracia*, los guardas, algunas de las cuales expresan solicitudes de aumento de salario, así como otras revelan conflictos entre trabajadores, por ejemplo, entre la cocinera y los peones, en pulsos que a la larga obedecen a tensiones por lograr un mayor control del espacio de trabajo. Para el análisis de las dinámicas de las migraciones laborales transnacionales hay misivas, hojas de vida y contratos de trabajo entre la empresa y las y los sujetos en el exterior. Cuando esto pasa, la compañía se hace cargo de todos los gastos de traslado. Hubo casos en los que no se concretaron las relaciones laborales, aunque el sujeto identificado fuera el ideal. Por ejemplo, el un aspirante a buzo de origen británico, residente en Jamaica que envió su hoja de vida con fotografías, información de su experiencia laboral y trayectoria. Dado que cuando la Northern requirió sus servicios, éste se encontraba en altamar, fue su esposa

quien habló por él, pero el puesto no se concretó debido a que urgía llenar esa vacante (ver Imagen n.º 1.2).

Imagen n.º 1.2.: Portada del Currículo Vitae de aspirante a buzo inglés, radicado en Jamaica y misiva de su esposa enviada en su ausencia a la compañía en 1927

NORTHERN RAILWAY COMPANY
APPLICATION FOR EMPLOYMENT

James Lawless
1st Class Diver Kingston Jamaica B.W.I.
Waverley Street

EVERY CANDIDATE FOR EMPLOYMENT, irrespective of position, is required to fill out fully and in duplicate, this form of application blank. If this group satisfactory to the Company, applicant will then be interviewed.

(1) To certify and pass a physical examination, which shall be made only at the direction of the Company. When the Medical Department has a recommendation made, the applicant shall be examined by him. Otherwise, the examination shall be made by a physician who consents for an examination company, who shall report on Form 2289 the name of the applicant company. The cost of such examination will be borne by the Company in an amount not exceeding \$1.00. A health certificate, if so desired, and if it is possible to do so, will be prepared for submission to a female doctor recommended by the Medical Department.

(2) It is the policy of the Company not to employ any person suffering from a contagious or infectious disease or who is adversely affected in any way by the provisions of the Public Health Act, 1927.

The Company has prepared a standard form of certificate (Form 2289) to be used by the Medical Department and no other form will be accepted. This required certificate, when issued, becomes the property of the Company.

The application and medical report will be considered by the Company and, if the candidate's services are desired, he will be notified of the Company's decision.

2. Personal Data and other of 1927.

3. References:

(a) Do you have any previous employment?
(b) Do you have any references?
(c) How long have you lived in the United States?
(d) What languages and countries do you speak?
(e) Is your status a native or foreign-born citizen?
(f) If foreign-born, give date and place.
(g) Have a full description of your service.
(h) Have you ever been married?
(i) How long have you been married?
(j) How long have you been married?
(k) How long have you been married?
(l) How long have you been married?
(m) How long have you been married?
(n) How long have you been married?
(o) How long have you been married?
(p) How long have you been married?
(q) How long have you been married?
(r) How long have you been married?
(s) How long have you been married?
(t) How long have you been married?
(u) How long have you been married?
(v) How long have you been married?
(w) How long have you been married?
(x) How long have you been married?
(y) How long have you been married?
(z) How long have you been married?

Dr. H. H. North City
Costa Rica
Dear Sir

26 Flat Street
9/12/27

H. H. North City
Northern Railway Company
Limon
Costa Rica

Dear Sir

I have now in hand a letter addressed to my husband who I have opened owing to his absence from the Island he is now on a short sea trip, which will last until the 20th April. I therefore wish to inform you that the forms enclosed will be duly filled out and forwarded to you at the earliest possible date on his return.

Thanking you for your kind attention.

I am
Yours Truly
C. Fairley

Fuente: elaboración propia a partir de una sección del CV, Costa Rica: ANCR Northern, n.º 3224

Se eligió esta fuente entre muchas otras, para ilustrar el material disponible para realizar la historia empresarial de las élites, dado que se trata de un CV muy completo, que ayuda a explicar las trayectorias laborales de personal altamente calificado, que migra desde Europa hasta el Caribe, a través de distintas Divisiones Tropicales de la UFCO.¹⁵⁵ Además, el

¹⁵⁵ Betina Freidin operacionaliza el estudio de las trayectorias laborales de mujeres migrantes de la siguiente manera: el itinerario ocupacional vinculado al ciclo vital, las tareas realizadas, las relaciones laborales, el grado de dependencia y autonomía, así como, las continuidades e interrupciones durante la vida laboral. Betina Freidin, *Trayectorias laborales, conceptos y valores sobre el trabajo de mujeres migrantes pobres* (Buenos Aires: Instituto Gino Germani. Ponencia presentada en el 20 Congreso Internacional de *Latin American Studies Association*, Continental Plaza Hotel, Guadalajara, México, 17-19 de abril de 1996).

intermedio de su esposa para salvar las posibilidades laborales del marido, contradice la visión de las esposas pasivas, y ayuda a comprender las funciones que éstas mantienen dentro de la economía familiar, aun y cuando no sean ellas, directamente asalariadas. También se evidencian los azares que a veces impidieron que se concretaran las contrataciones. Es fundamental abarcar en el estudio a todo el gremio obrero, de todas las nacionalidades y distinciones étnicas, y escacear el conocimiento respecto a las élites empresariales y los profesionales del ferrocarril.

En el otro extremo, hubo migraciones transnacionales traídas por la Northern, por ejemplo, una familia que provino de Inglaterra, pero el trabajador después de una estancia en Costa Rica, no cumplió con las expectativas de la entidad. Se trata del expediente de un ingeniero de puentes traído desde Inglaterra, cuyo contrato fue rescindido por la empresa debido a una disconformidad por la calidad de su trabajo. Es decir, que hay casos exitosos y fallidos de negociación y estas fuentes evidencian que no sólo los nacionales fueron sometidos a normas disciplinarias, sino incluso, personas que fueron traídas desde el otro lado del Atlántico. Este caso es el de una familia completa que fue devuelta a Inglaterra.

Con base en las cartas de solicitud de empleo, de ascenso y de traslado, o de despido, es posible identificar dinámicas en la movilidad laboral (trayectorias personales de migración laboral, ascenso-descenso y desempleo), la influencia del mercado internacional del trabajo, desigualdades y conflictos laborales. Respecto a la vida en los talleres de aprendices, hay contratos con los adultos responsables de estos aprendices, quienes en su mayoría eran menores de edad y existen expedientes en los que se realizan análisis positivos y negativos de los mismos. Estos últimos cierran con un acta notarial que da cuenta de porqué no se le pagará al aprendiz lo pactado.¹⁵⁶

Para el análisis del papel que realizan las instituciones laborales, en la contención de las desigualdades y los conflictos laborales, se cuenta con planillas dirigidas a la Caja Costarricense del Seguro Social, al Ministerio de Trabajo y al Instituto Nacional de Seguros.

¹⁵⁶ Los contratos de aprendiz son firmados por responsables mayores, dado que éstos generalmente tienen quince años o incluso menos y se extienden por alrededor de cinco a diez años.

Hay casos de demandas de ex empleados, datos de pensiones, álbumes de recortes de periódico sobre la legislación laboral, pronunciamientos del Ministerio de Trabajo sobre salarios, informes y estudios sobre salarios y costo de la vida, formularios de aviso sobre cambios en el rol de pagos, entre otros. Para el cumplimiento del Código de Trabajo se hicieron medidas correctivas que también se archivaron, hay análisis de plazas vacantes y correspondencia con planilleros, así como sus respectivas reformas.

El análisis de la división del trabajo, la distribución de tareas por departamentos y las diferencias se basaron en la triangulación de fuentes que contienen listas de ocupaciones disgregadas por categorías, sueldos, salarios, fotografías de empleados de la Northern cobrando su salario, expedientes por ocupación: de maquinistas, telegrafistas, conductores, marineros, buzos, médicos, abogados, superinterdentes, gerentes, contadores, guardas, cocineras, conserjes, mecánicos, peones, expedientes por faltas disciplinarias y exámenes de aptitud para los respectivos puestos.

Categoría 3) Pasando ahora a otra categoría de estudio, algunos documentos importantes para analizar el mundo de trabajo, específicamente sobre condiciones de trabajo, hay información sobre medidas de prevención, parámetros de velocidad, planes de seguridad, llamadas de atención por faltas al deber de cuidado, estudios sobre peligro de accidentes, casos de despido por faltar a dichas normativas, manuales de instrucciones para el Departamento de Tráfico, regulaciones sobre accidentes, casos de accidentes, correspondencias a auditores, recortes de periódico sobre ello, pagos de pólizas de seguro, expedientes por muerte, heridas, solicitud de indemnización, pago por indemnizaciones, análisis que conllevan a la negativa respecto a la responsabilidad de la empresa, comunicaciones con la Cruz Roja, con el Banco Nacional de Seguros, informes de salud, expedientes de pensión y enfermedad, reglamentos de la CCSS, expedientes de trabajadores obligados a cotizar para el Régimen de Pensión e Invalidez, exámenes médicos para cumplir con las estipulaciones del Código de Trabajo, etc.; expedientes de accidentes laborales, accidentes ferroviarios; manuales para el manejo de la fuerza laboral y para la seguridad laboral.

Categoría 4) Sobre conflictos sociales y políticos: expedientes judiciales por robo, expedientes de conflictos por atropellos al ganado, por ocupación de terrenos, manuales de combate al comunismo, álbumes de recortes de periódico sobre huelgas, elecciones y personajes políticos. Respecto a los conflictos, hay situaciones que exceden la dinámica interna de la empresa en relación con los vecinos y demás, por ejemplo, un documento denuncia las problemáticas causadas por grupos específicos tal y como “jóvenes negros que juegan en los patios de noche”. Hay conflictos políticos, como las comunicaciones con los Diputados para la rápida movilización de material electoral en 1948, información del control militar sobre la compañía después de una huelga que fue declarada ilegal, formación de sindicatos, recortes de periódico sobre la situación económica frente al Código de Trabajo, información de bloqueos, quejas, juicios contra la Northern y particulares, embargos, robos, hurtos, ataques, huelgas en Estados Unidos, intercambios con la Embajada, recortes de periódico sobre agitaciones y huelgas en Limón y problemas en los puertos.

Dicho esto, se considera que el fondo Northern o Incofer, disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica, es ideal para hacer una aproximación regional y transnacional al problema de las desigualdades laborales en Costa Rica. El estudio de caso conlleva a cuestionar las explicaciones históricas y de las ciencias sociales basadas en datos macroeconómicos, respecto a cuestiones versadas sobre la situación política en Costa Rica, en comparación con otros países donde se instauró la UFCO, las particularidades del Estado de derecho costarricense, el impacto de las leyes laborales, principalmente, del Código de Trabajo y las Garantías Sociales, las políticas vinculadas a la incorporación de las mujeres en el mercado laboral desde el punto de vista de la internacionalización de sus derechos, las luchas entre partidos políticos, la II Guerra Mundial, la Guerra Civil, los conflictos armados centroamericanos y la Guerra Fría.

Estrategia metodológica

Se hace referencia a la estrategia metodológica desagregada por objetivos de estudio. Cada capítulo se estructura de manera distinta, con el fin de analizar los departamentos, las ocupaciones, a los obreros, las jornadas, los aspectos de la vida cotidiana, los problemas y

las situaciones en las que se produjeron los conflictos y las desigualdades laborales. El principal interés consiste en explicar cómo estos hombres y mujeres organizaron en el día a día su jornada laboral, para constituir el gremio ferrocarrilero costarricense. La narrativa histórica se concentra en el análisis situacional de los sujetos, sus subjetividades, sus afecciones, las interacciones, sus relaciones, el contexto y la acción social, realizando interpretación de todo el material en su conjunto, en relación y en particular, inscrito en la Región Atlántico Caribe.

En este estudio se realiza triangulación de fuentes de distintos orígenes: de archivo, estadísticas, de hemeroteca y legales. La triangulación de fuentes implica que constantemente se tiene que cruzar, comparar, complementar o cualesquiera operaciones de indagación, documentos de un mismo fondo, de distintos fondos dentro del mismo archivo, de distintos archivos y de distinta naturaleza: documental, periódicos, leyes, discursos presidenciales, archivos empresariales, etc., para construir cada una de las explicaciones que se realizan. La triangulación de técnicas se refiere a que el estudio de este caso se desagrega en estrategias como el análisis de misivas, análisis de discursos presidenciales, análisis de contenido del discurso periodístico, etc.

Maxwell anuda cinco motivos de la investigación y se considera necesaria la superación de la visión binomial y excluyente de los métodos cuantitativos y cualitativos: 1) comprender las significaciones que las personas hacen de sus vidas, acciones experiencias, participación, sucesos y situaciones, 2) análisis del contexto y de la influencia que ejerce sobre los acontecimientos, las acciones y las significaciones, 3) señalar las relaciones entre fenómenos y la formación de teórica fundamentada para explicar éstas, 4) explicar el proceso que conlleva a determinados resultados y 5) explicar sus causas a distintas escalas y vinculándolas.¹⁵⁷ La triangulación metodológica implica que se complementan metodologías de análisis cuantitativo y cualitativo.¹⁵⁸ Aunque en realidad, ambas son complementarias.

¹⁵⁷ Maxwell citado por Irene Vasilachis de Gialdino, *Estrategias de investigación cualitativa* (Buenos Aires: Gedisa, 2007).

¹⁵⁸ Sidney Tarrow, «Bridging the Quantitative-Qualitative Divide», en: *Rethinking the Social Inquiry* (UK: Rowman and Littlefield Publishers, 2010).

En los capítulos se efectúa la triangulación de técnicas como el análisis de redes y el análisis del discurso, con el análisis de las desigualdades salariales, la exposición al riesgo de accidentes y las diferencias de género. Con Norman Fairclough se define una perspectiva de Análisis Crítico del Discurso que combina el estudio de la estructura social, la acción social y la agencia.¹⁵⁹ La historia empresarial de la Northern se articula en torno a los negocios que se establecieron con los Estados Unidos y las Divisiones Tropicales. Se estudian las disposiciones que emanan de uno a otro lado y la medida en la que la organización empresarial tomaba matices propios debido a las características del entorno. Hubo transformaciones en la ubicación física de las distintas entidades de la empresa en Limón y San José, y con el traslado desde la UFCO a la Costa Rica Railway Company, parte de la infraestructura de las oficinas centrales se traslada desde la costa hacia la capital y el Superintendente fue obligado a trasladar parte de sus archivos a la Gerencia General. No obstante, éste aduce la imposibilidad de hacerlo pues una buena porción de estos expedientes fueron enviados a las Oficinas Centrales de la UFCO en Boston.¹⁶⁰

El estudio de las élites comprende a todas las Jefaturas de Departamento, la Gerencia y la Superintendencia. Se atiende a sus trayectorias laborales, la composición de sus familias, sus funciones y todos los beneficios que se suman a los salario (casas, utensilios, pasajes a Estados Unidos y otras partes, alimentos, hielo, pago de servidoras y servidores personales). Se examinan sus espacios y tiempos de ocio, vacaciones y otras actividades sociales tanto dentro o fuera del país para comparar con la suerte de otras y otros trabajadores. En la indagación acerca de la composición de la dirección de la empresa se hizo énfasis en el Superintendente que por más tiempo estuvo al mando de la Northern, Frank Sheehy, y en el Maestro Mecánico Randall Ferris, quien ocupaba el puesto de Superintendente en ausencia del primero. La posición de Gerencia fue mucho más variable y allí estuvo al inicio Chittenden, quien llegó a ser el Vicepresidente de todas las Divisiones; Marvin Marsh quien

¹⁵⁹ Las prácticas sociales incluyen actividades, sujetos y sus relaciones sociales, instrumentos, objetos, tiempo y espacio, formas de consciencia, valores y discursos. Norman Fairclough, *Critical Discourse Analysis. The Critical Study of Language* (London, Routledge, 2010).

¹⁶⁰ Además de los estudios citados en la sección de Estado de la Cuestión, se ha construido una bibliografía ampliada para analizar comparativamente el funcionamiento de la historia empresarial y de otras dimensiones de estudio.

afrontó la catástrofe del Virilla; William Green, quien atravesó los mayores conflictos con la aprobación de las Garantías Sociales y el Código de Trabajo, al extremo que fue obligado a dejar Limón por las protestas. Y G.W.Averre, quien toma la posición de la Gerencia en una época en la que los costarricenses adquieren posiciones de poder, son enviados a especializarse y las mujeres alcanzan las jefaturas.

Para dar cuenta de la historia empresarial, se analizaron las misivas que se intercambiaron entre sí los funcionarios de alto rango en la empresa, y las con distintos actores y estancias al exterior y el interior del país.¹⁶¹ Esto se complementa con el estudio de los artículos publicados en la Revista Unifruitco, que brindan una sistematización de la trayectoria laboral de algunos funcionarios de la compañía, la construcción de espacios de esparcimiento y la creación de discursos con representaciones sobre los sitios donde se ubican las Divisiones Tropicales como destinos turísticos. Es posible contrastar la imagen que establecen estas revistas con la situación que se expresa en los documentos y la que publican los periódicos de la época, los cuáles serán utilizados como parte de la contextualización y para analizar conflictos con la empresa. Son referentes comparativos para este capítulo: las publicaciones basadas en el uso de estas revistas y los estudios empresariales antes citados.¹⁶²

¹⁶¹ Para el análisis de redes me inspiro en Marta Elena Casaús, pues su propuesta brinda un modelo para el contexto centroamericano además de ser un importante antecedente de estudio. Está fuera de interés hacer historia empresarial en el estilo tradicional o neoclásico, sino que interesa explicar quiénes están detrás de las distintas posiciones más altas, cómo llegan allí, cuáles son sus trayectorias, los espacios de movilidad laboral, su comportamiento en el marco de las relaciones de poder y su visión acerca de las divisiones tropicales, Limón, San José, Costa Rica y USA. Marta Elena Casaús, «La pervivencia de las redes familiares en la configuración de la elite de poder centroamericana (El caso de la familia Díaz Durán)», *Anuario de Estudios Centroamericanos* 20, n.º 2 (1994) y Marta Elena Casaús, «La creación de nuevos espacios públicos a principios del S. XX: la influencia de redes intelectuales teosóficas en la opinión pública centroamericana (1920-1930)», en: *La redes intelectuales centroamericanas: un siglo de imaginarios nacionales (1820-1920)*. (Guatemala: F&G, 2009).

¹⁶² Dos referentes fundamentales son Atalia Shragai. «Do Bananas Have a Culture? United Fruit Company Colonies in Central America 1900-1960», *Iberoamericana* XI, n.º 42 (2011) y Walter Martin, *Cultures of Business, Work and Leisure in the United Fruit Company's Caribbean, 1880-1940* (USA: University of New Mexico, 2008). Sobre organización empresarial ver: Jason Colby, *The Business of Empire: United Fruit, Race, and US Expansion in Central America* (New York, Estados Unidos: Cornell University Press, 2011); Mathew Cassey, *Empire's Guestworkers: Haitian Migrants in Cuba in the Era of U.S. Empire* (Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press, 2017) y Michael Donoghue, *Borderland on the Isthmus: Race, Culture, and the Struggle for the Canal Zone* (UK: Duke University Press, 2014).

A fin de analizar la dimensión económica de la historia empresarial, se hizo uso de los informes anuales, los cuales presentan un cuadro general de la situación financiera y laboral en la misma, pero además, los informes por departamento que permiten observar sus dinámicas internas y de las auditorías externas. La empresa construyó cuadros comparativos por medio de los cuales medían la eficacia de sus fuerzas. También se estudiaron los análisis contables. Por otra parte, se mapean las relaciones con los clientes, nacionales e internacionales, así como, la vinculación con el Estado y las municipalidades. La Northern ejerció un papel importante en la construcción de infraestructura nacional, electrificación, carreteras, puentes, etc. Así que se analizaron las conexiones y las exclusiones que provoca el ferrocarril, en términos de comunicaciones, transporte, consumo, etc., vinculado a su construcción, traslado y derrumbes, en periodos críticos tales como los deslizamientos. Pero el fin de esto no es el de demostrar si fue financieramente viable o no el ferrocarril, primero pues se sabe que todos estos datos pueden presentar ciertos problemas para generalizar este aspecto, y segundo porque esta no es una tesis de administración, así que el objetivo de este ejercicio es para explicar cómo se organiza este ámbito y cómo se transforma a través del tiempo.

Las relaciones transnacionales de la compañía se analizaron a través de las cartas de representantes de la Northern con las otras divisiones de la UFCO. Desde Boston y New Jersey emanaron disposiciones que la compañía debía acatar. Sin embargo, más allá de eso, había movilidad territorial de los dirigentes de la compañía y de los puestos especializados. Se realizó un mapeo de redes empresariales y se trabajó con esquemas jerárquicos.

El estudio del mercado laboral se concentró en las desigualdades salariales y el antes y el después del Código de Trabajo (1943). Este estableció un Reglamento de Salarios (1945) que afectó la política interna de la empresa. El análisis de las planillas se complementa con el estudio de las cartas de solicitud de empleo, de aumento de salario y otras peticiones que los trabajadores hicieron, a fin de interpretar cómo éstos percibieron su situación y seguir las trayectorias laborales e identificar los mecanismos de movilidad ascendente, descendente y las medidas de disciplina. El método de estudio fue comparativo y dado que se trata de una empresa privada, es posible contrarrestar, a fin de encontrar semejanzas, diferencias,

transformaciones y continuidades, la situación de los trabajadores y las trabajadoras de la Northern con la del Ferrocarril al Pacífico o bien, empleados municipales locales. Se tomaron como referentes otras investigaciones acerca del impacto de la legislación y las dinámicas migratorias en el sistema de salarios. Fundamentalmente se desea buscar patrones en el exterior y comparar empíricamente en el interior.¹⁶³

Un hecho trascendental para hacer ese ejercicio, se dio con la instauración del Código de Trabajo (1943) cuando la Northern recibió la orden de cumplir la normativa de salario mínimo. El sueldo es un concepto más amplio que el de salario, pues integra otros beneficios que adquieren los trabajadores por su trabajo. Por ejemplo, el Superintendente Frank Sheehy tiene casa, se le paga 3 miembros del servicio (cocinera, mucana y ayudante) y vive en una mansión, mientras que los transportistas tienen cuartos individuales, el primero de ellos reservado para el conductor y los peones viven hacinados en cuarterías. Entonces el análisis de las desigualdades no puede ser estrictamente numérico, debe contemplar la discusión más cualitativa de cómo se expresan éstas.

Se pudo reconstruir las jornadas para ciertos trabajadores, pero irónicamente, no existen certezas respecto al número horas que trabajaba la élite gerencial. Hay contradicciones entre los datos. Por ejemplo los guardas trabajan 12 horas diarias y sólo se les registran 10. Entonces el cálculo de las desigualdades salariales va a medir el impacto de la Ley en el nivel adquisitivo de los trabajadores menos calificados, dividiendo los salarios reales entre el costo de la vida. Se cuenta con estudios del Ministerio de Trabajo y de la Northern, del costo de la vida en Limón y San José, los cuales se hicieron en este pulso por el Reglamento de Salario Mínimo. Así que no es necesario hacer aproximaciones indirectas por medios como la construcción de una canasta básica. Y hay índices del costo de la vida.

Además de estudiar la composición de la fuerza de trabajo, se analizan los mecanismos de selección de personal, los talleres formativos, los contratos de taller, las incapacidades, permisos y el sistema de vacaciones, y otros beneficios tal y como las casas. Allí se

¹⁶³ Gregory DeFreitas y Adriana Marshall, «Immigration and Wage Growth in US Manufacturing in the 1970s», *Industrial Relations Research Association Proceedings* 36 (1983).

establece la imbricación de procesos laborales y productivos en el ferrocarril y la jornada diaria, describiendo las ocupaciones, oficios y organización del trabajo en cada uno de los nueve Departamentos de la compañía, entre ellos, Telégrafos, Marina y Puertos, Tiendas, Caminos, Transportes e Ingeniería. Se harán esquemas de la movilidad laboral y las migraciones laborales para estudiar cómo se comportan ambas dimensiones a través del tiempo.

La categoría de condiciones de trabajo, explora diferencias ocupacionales y departamentales basadas en adscripciones de etnia, género y nacionalidad, con el fin de comparar el diferencial en la exposición al riesgo laboral entre las y los trabajadores y dar cuenta de la construcción de políticas de salud laboral. La dimensión transnacional gira en torno a la prevención y la atención de los accidentes laborales. Interesa explicar la transmisión transnacional de medidas de prevención emanadas desde los Estados Unidos. Esto se estudia comparando las publicaciones de federaciones, asociaciones y profesionales con las medidas de seguridad instauradas en la compañía, que son evidentes en las instrucciones pero también, en los casos de accidentes. Los trabajadores de la Northern pertenecieron a entidades internacionales de ingenieros y demás, que les enviaron misivas y manuales con información y medidas de seguridad que se recomendaba atender.

Las desigualdades en la exposición al riesgo de accidentes se estudiaron mediante la exploración de expedientes médicos donde se describen las lesiones las causas de muerte (ver Anexo 1).¹⁶⁴ Estos expedientes fueron sistematizados en hojas de cálculo con base en las siguientes variables: fecha, lugar del accidente, latitud y longitud. Descripción del accidente, atención médica inmediata (capataz, dispensario, hospital). Heridas o muerte resultantes, tiempo de incapacidad y si fue o no recontratado el trabajador. Esto pues la mayoría de los siniestros les ocurrían a trabajadores que eran contratados por hora. También estos expedientes informan de la edad, raza, estado civil, nacionalidad, ocupación, salario y frecuencia de paga.

¹⁶⁴ Este anexo presenta una de las tablas que han sido construidas con datos de accidentes.

De manera que es posible hacer medidas de asociación entre todas estas variables, para establecer el perfil de los trabajadores que están más expuestos a accidentes y compararlos con el resto de la planilla. Estos datos se triangulan con el análisis de las misivas escritas por las familias de los accidentados, los accidentados mismos cuando éstos sobrevivieron y los análisis internos y expedientes judiciales de las causas para comprender cómo todas estas instancias interactúan en la producción de los daños y las desigualdades en la forma en la que son reparados. Dichas cartas comprenden: solitudes de empleo, en las que los trabajadores se lamentan de haber quedado impedidos físicamente y dicen requerir un cambio de puesto, solicitudes de indemnización por incapacidad para trabajar, expedientes en los que interviene el Estado, cartas escritas por esposas que quedaron viudas que solicitan ayuda para sobrevivir, y las decisiones razonadas y basadas en el análisis del caso que realizan los Jefes donde deciden la suerte de los solicitantes.

El objetivo último, es el de teorizar respecto a la exposición desigual al riesgo de accidentes. Esto mediante un análisis interpretativo de las causas, de las acciones que se realizan cuando ocurren los mismos, el lugar donde acontecen y las consecuencias para los trabajadores, sus familias y la empresa. Interesa explicar las desigualdades de etnia, género, nacionalidad, ocupacionales y de clase envueltas en estos acontecimientos. Se describe y analiza estadísticamente la información, para producir un ordenamiento conceptual, es decir, se organizaron y clasificaron los datos con base en el esquema conceptual de estudio, para llenarlo de significados a partir del análisis empírico, vinculado al contexto de creación de las leyes, la manera en la que las mismas conceptualizan los accidentes laborales y también en el marco transnacional de las discusiones sobre accidentes laborales.¹⁶⁵

Respecto a los conflictos laborales en la Northern, el punto de partida es la instauración del Código de Trabajo de 1943 y las Garantías Sociales de 1941 a inicios de 1940 que establecen el Derecho de Asociación.¹⁶⁶ Se atiende a la represión anticomunista en la empresa, antes y después de los inicios de la Asociación de Ferrocarrileros y en relación a procesos electorales

¹⁶⁵ Anselm Strauss, Juliet Corbin y Eva Zimmerman, *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2002).

¹⁶⁶ Adriana Marshall, Efectos de las regulaciones del trabajo sobre la afiliación sindical: Estudio comparativo de Argentina, Chile y México, *Cuadernos del IDES*, n.º8 (2006).

y de Guerra Civil de 1948. Lo anterior se evidencia en las directrices establecidas por las jefaturas, manuales y disposiciones enviadas desde los Estados Unidos lo que se triangula con el estudio de las expresiones de descontento social contra la empresa. Algunos de los temas comprenden las luchas en relación con la ferroviaria son ataques contra su infraestructura, protestas, luchas, huelgas, denuncias por volante, radio y periódicos así como, mítines. Así, se atendió a los conflictos políticos y el rol de la Northern Railway Company en esos conflictos. Se particularizan los conflictos gremiales por ocupación y departamento.¹⁶⁷

Los protagonistas son los trabajadores y las trabajadoras, pero también, distintas formas de organización de trabajadores, como gremios, sindicatos, otras organizaciones laborales y partidos políticos. Los conflictos obreros integran aquellos actos en los que hay una interrupción de labores, tal como paros, huelgas y ocupaciones, pero, además, manifestaciones cotidianas de alerta que se expresan en todos los niveles de organización obrera: desde misivas enviadas por un cuerpo que da cuenta de sus malestares, hasta comunicados públicos publicados en prensa.¹⁶⁸ Particularmente se analizaron los discursos emitidos por los y las trabajadoras, tanto en sus comunicaciones públicas como a nivel de sus relaciones con la gerencia. Aquí se nuclea el análisis del pensamiento político y de las vivencias de los y las trabajadoras respecto a sus propias faenas. Se hizo un balance de los gastos materiales, económicos y de las fuerzas y mecanismos que la empresa utilizó para hacer frente a la organización de trabajadores.

¹⁶⁷ Lucy Tacksa, "Like a Bicycle. Forever Teetering between Individualism and Colectivism: Considering Community in Relation to Labour History", *Labour History*, n.º 78 (mayo de 2000).

¹⁶⁸ Elizabeth Jelin, "Conflictos laborales en la Argentina, 1973-1976", *Revista Mexicana de Sociología* 40, n.º 2 (1978) y Pablo Ghigliani, «Acerca de los estudios cuantitativos sobre conflictos laborales en Argentina (1973-2009): Reflexiones sobre sus premisas teórico-metodológicas», *Conflicto Social* 2, n.º 2 (2014).

Tabla No. 1.1.

Objetos, sujetos, variables, indicadores, lugares y políticas a analizar

Capítulo	Objeto de estudio	Sujetos	Variables e indicadores	Lugares	Políticas
Historia Empresarial	Trayectorias Laborales	Superintendente Jefes de Departamento	Nacionalidad	Departamentos empresariales Organización jerárquica	Reglamentos internos Relaciones empresa-estado clientes
Mercado Laboral	Desigualdades laborales	Trabajadores y trabajadoras por oficios y departamentos.	Sexo Nacionalidad Atributos raciales Salario Ingreso	Departamentos empresariales Comunidades o barrios Cuarterías (<i>Quarters</i>) de la compañía	Productividad Disciplina Código de Trabajo Leyes migratorias
Condiciones de trabajo	Accidentes	Trabajadores y trabajadoras por oficios y departamentos.	Ocupación Sexo Edad Atributos raciales Nacionalidad Máquinas Lesiones Descargo o despido Indemnización	Tiendas Líneas Fincas	Leyes y normativas de accidentes laborales y reglamentos ferroviarios
Conflictos Laborales	Luchas laborales	Trabajadores Trabajadoras Gremios	Ataques Protestas Luchas Huelgas Volantes, radio y periódicos Mítines	Tiendas Líneas Fincas	Código de Trabajo y afines Seguridad Social Prevención Garantías Sociales Legislación electoral

Tabla No. 1.2
Cuadro de Concordancia

Capítulo	Objetivo	Hipótesis	Fuentes	Metodología	Cronograma
<p>Capítulo I</p> <p>“La ley del progreso”. Historia empresarial del Ferrocarril del Norte y de sus élites gerenciales en las Divisiones Tropicales (1899-1941)</p>	<p>Construir la historia empresarial trasnacional de la Northern Railway Company en tanto subsidiaria de la United Fruit Company, a partir de sus élites gerenciales, trayectorias laborales formas organizativas y división de oficios, para comprender el traspaso a la Costa Rica Railway Company (1899-1941).</p>	<p>La Northern Railway Company pasa de ser subsidiaria de la United Fruit Company y regresa a la Costa Rica Railway Company en 1941, como una estrategia para enfrentar las reformas laborales que regulan las relaciones laborales y facultan la organización de los trabajadores en la empresa.</p>	<p>Tulane: <i>Revista Unifruitco</i></p> <p>ANCR (Northern): Informes anuales, Comunicaciones Superintendencia, Gerencia, Jefes de Departamentos, United Fruit Company, la Costa Rica Railway Company, el Instituto Costarricense de Electricidad, el Tecnológico de Massachusetts y el Estado costarricense.</p> <p>Reportes Anuales</p> <p>Cartas entre Superintendente y Jefes de Departamento. Comunicaciones a Boston y New Jersey</p>	<p>Análisis de redes empresariales.</p> <p>Análisis de informes anuales de rendimientos, proyectos y departamentos.</p> <p>Sistematización y análisis de misivas.</p>	<p>Enero-julio 2017</p>

Capítulo	Objetivo	Hipótesis	Fuentes	Metodología	Cronograma
<p>Capítulo II</p> <p>El otro lado del progreso. Las desigualdades laborales en la Northern Railway Company, entre el apogeo y la crisis (1920-1945)</p>	<p>Estudiar el mercado laboral transnacional a partir del caso de la Northern Railway Company en la Región Atlántico Caribe de Costa Rica, para un mejor entendimiento de las continuidades y de las transformaciones en la composición de la fuerza de trabajo, el sistema de salarios y beneficios y la movilidad laboral, en el periodo entre guerras (1919-1938).</p>	<p>En la Northern Railway Company, hubo una división étnica del trabajo, pero, las políticas laborales de las Divisiones Tropicales fueron producidas localmente, no sólo importadas desde Boston y es posible identificar su creación y funcionamiento. La Northern Railway Company mantuvo una política de salarios que fluctuó de acuerdo a coyunturas particulares, como la crisis de 1930 y la Segunda Guerra Mundial, con la aprobación del Código de Trabajo de 1943.</p>	<p>ANCR Northern:</p> <p>-Contratos de trabajo</p> <p>-Planillas (nombre, salario, ocupación, años en la compañía, raza, nacionalidad, sexo y dependientes).</p> <p>-Reportes de salario.</p> <p>-Estudios sobre costo de la vida efectuados por la compañía en San José y Limón.</p> <p>-Fotos</p> <p>-Consumo básico e información de hogares.</p> <p>-Cartas de solicitud de empleo, de traslado y de recomendación.</p> <p>-BN, Costa Rica:</p> <p>-Leyes y normas laborales</p>	<p>Análisis de las desigualdades salariales.</p> <p>Análisis de misivas escritas por los trabajadores.</p> <p>Sistematización de las leyes que afectan a los trabajadores, análisis cruzado con las disposiciones al respecto implementadas por la empresa y las cartas de los trabajadores respecto a sus condiciones de vida.</p> <p>Estudio del discurso de los periódicos que son archivados por la entidad.</p>	<p>Julio-diciembre 2017</p>

Capítulo	Objetivo	Hipótesis	Fuentes	Metodología	Cronograma
<p>Capítulo III</p> <p>El mundo de trabajo en la Northern Railway Co (1910-1940)</p>	<p>Analizar las causas de las desigualdades en la exposición al riesgo de accidentes laborales en trabajadores del Ferrocarril del Norte y de las cuadrillas Northern-UFCO, atendiendo a la transmisión transnacional de las políticas de seguridad laboral y sus relaciones con las políticas emanadas en el país, para aportar a la construcción histórica de los conflictos por inadecuadas condiciones de trabajo, en distintos territorios de la Región Atlántico Caribe y de la Región Central (1920-1941).</p>	<p>La Ley de Accidentes de 1924 fue muy importante para superar las prácticas basadas en la filantropía, como un medio para hacer frente a las consecuencias de los accidentes laborales.</p> <p>Pero el sistema de contrata por horas, limitó los beneficios para las y los trabajadores que salieron lastimados, pues recibían atención médica, pero no necesariamente una indemnización monetaria en caso de quedar discapacitados, pues sus contratos tienen una normativa distinta. (1920-1941).</p>	<p>Biblioteca Nacional, Costa Rica:</p> <p>-Leyes de Accidentes</p> <p>-NRC:</p> <p>-Registros de accidentes</p> <p>Archivos médicos y estadísticas de salud.</p> <p>Bases de datos: publicaciones de sindicatos, federaciones, médicos y empresarios estadounidenses, sobre la prevención de accidentes laborales y las indemnizaciones por riesgo y enfermedad.</p> <p>Declaraciones y dictámenes de los Juzgados Penal y Civil de Santo Domingo, Alajuela y Heredia</p>	<p>Análisis de expedientes médicos por accidentes laborales. Análisis de accidentes laborales. Análisis de peritajes judiciales, ingenieriles, médicos. Análisis del discurso científico y obrero sobre las causas de los accidentes y de las enfermedades laborales.</p>	<p>Enero-julio 2018.</p>

Capítulo	Objetivo	Hipótesis	Fuentes	Metodología	Cronograma
<p>Capítulo IV “Recordando que la unión hace la fuerza, queremos a la vez conseguir justicia en tiempos de paz y de guerra”. Breve historia obrera de la Northern Railway Company (1941-1949)</p>	<p>Construir la historia obrera del gremio ferrocarrilero antes y después de la instauración del Código de Trabajo de 1943, atendiendo a la formación del Sindicato de Trabajadores de la Northern y a la participación de las trabajadoras y los trabajadores de la Northern Railway Company en los conflictos laborales sucedidos en el periodo comprendido desde la Segunda Guerra Mundial hasta la Guerra Civil de 1948, para comprender la posición estratégica de este gremio en Costa Rica (1941-1947).</p>	<p>Después de 1942, el sindicato de trabajadores ferrocarrileros pudo ser uno de los gremios más poderosos del país, pero el Estado y la NRCO revirtieron las posibilidades de que su influencia fuera sostenida en el tiempo. Las principales manifestaciones de fuerza fueron contra resistidas mediante despidos, y los trabajadores estaban desprotegidos por la ley que declara ilegales las huelgas.</p>	<p>ANCR, Northern</p> <p>Cartas sobre conflictos laborales Manifestos de asociaciones, uniones, sindicatos, huelgas. Álbumes de recortes: sobre huelga de 1945, elecciones de Figueres, etc.</p> <p>Costa Rica: Telegramas de presidentes Documentos oficiales de Policía, Gobierno, Seguridad</p> <p>Otros: Historia oral Novela bananera</p>	<p>Análisis de manifiestos y cartas elaboradas por el Sindicato</p> <p>Estudio del discurso de los medios de comunicación</p> <p>Indagación de las comunicaciones de la Gerencia</p>	<p>Agosto-noviembre 2018.</p>

Capítulo	Objetivo	Hipótesis	Fuentes	Metodología	Cronograma
<p data-bbox="142 611 293 646">Capítulo V</p> <p data-bbox="126 695 310 1234">La consolidación de las reformas laborales y el proceso hacia la nacionalización de la Northern Railway Company (1945-1970)</p>	<p data-bbox="347 275 553 1444">Analizar los cambios en el funcionamiento del mercado laboral y en relación con las reformas laborales y de seguridad social, a partir del estudio de caso de la Northern Railway Company, para atender a las particularidades de la participación del gremio ferrocarrilero en las luchas laborales en las regiones Caribe y Central de Costa Rica, en tiempos de Guerra Fría (1945-1970).</p>	<p data-bbox="586 527 802 1192">La normativa de salario mínimo, el derecho de asociación y la reducción de la jornada laboral son las principales implicaciones desde la Reforma al Código Laboral (1943) para los trabajadores de la Northern (1942-1970).</p>	<p data-bbox="834 443 1052 604">Cartas Northern-Caja Costarricense del Seguro Social</p> <p data-bbox="834 737 1052 814">Cartas Northern-Sindicato</p> <p data-bbox="834 947 1052 1066">Comunicados publicados en la prensa</p> <p data-bbox="834 1199 1052 1318">Informes de la Embajada de los Estados Unidos</p>	<p data-bbox="1089 443 1289 1360">Analizar las misivas entre distintas instituciones durante el proceso de transformación del sistema de salud de público a privado, la creación de JAPDEVA y las protestas de trabajadores, además del discurso de la Embajada de los Estados Unidos en el marco de la Guerra Fría.</p>	<p data-bbox="1338 863 1479 982">Agosto-noviembre 2019.</p>

Plan de Capítulos

Capítulo I. “La ley del progreso”. Historia empresarial de la Northern Railway Company y de sus élites gerenciales en las Divisiones Tropicales (1899-1941)

Introducción

La Primera Guerra Mundial y la Gran Flota Blanca (1914-1919)

La Gran Flota Blanca y las agroexportaciones (1920-1928)

Las Divisiones Tropicales en relación con las Divisiones Este y Sur de la UFCO (1920-1929)

Las vida de las élites blancas en las Divisiones Tropicales (1920-1929)

De vuelta a casa: a la Costa Rica Railway Company (1929-1941)

Conclusiones

Capítulo II. El otro lado del progreso. Las desigualdades laborales en la Northern Railway Company (1920-1945)

Introducción

Departamento de Ingeniería: División étnica del trabajo

Estructura ocupacional de los trabajadores de la Northern (1920-1928)

Mercado y movilidad laboral en la Northern Railway Company

Comunidad, conflictos laborales y disciplina en el Departamento de Transportes

Conclusiones

Capítulo III. El mundo del trabajo en la Northern Railway Company visto a través de las desigualdades en la exposición a accidentes laborales (1910-1940)

Introducción

Descripción de la catástrofe del Virilla (1926)

El día más largo en la historia de la Northern (14 de marzo de 1926)

El maquinista de la catástrofe del Virilla: Víctor Manuel Calvo

Las políticas de salud laboral y prevención de accidentes de la NRCO
 Radiografía de los accidentes laborales sufridos por los trabajadores ferroviarios
 Conclusiones

Capítulo IV. “Recordando que la unión hace la fuerza, queremos a la vez conseguir justicia en tiempos de paz y de guerra”. Breve historia obrera de la Northern Railway Company (1941-1949)

Introducción

El ataque al Buque San Pablo y la Segunda Guerra Mundial en la NRCO (1939-1945)

La formación de la Asociación de Trabajadores Ferrocarrileros (1942)

Las primeras demandas de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril (1942)

El impacto temprano del Código de Trabajo de 1943

“Por motivo de guerra no podremos subir salarios”. La huelga de 1945

La intervención militar de Próspero Guardia (1945-1946)

Conclusiones

Capítulo V. La consolidación de las reformas laborales y el proceso hacia la nacionalización de la Northern Railway Company (1945-1970)

Introducción

La formación de la Caja Costarricense del Seguro Social (1943-1958)

La institucionalización de la CCSS a partir del estudio de caso de la NRCO (1947-1953)

Entre el Código de Trabajo y la CCSS: La definición de la jornada laboral de los trabajadores de la Northern (1943-1950)

Las mujeres trabajadoras de la Northern Railway Company

Informes de la Embajada, transnacionales y Guerra fría (1950-1960)

Reorganización empresarial, nacionalización de las élites gerenciales y técnicas y el Massachusetts Institute of Technology (MIT) (1950-1960)

La década del desarrollo: conflictos laborales por salarios, la formación de la Junta Administrativa Portuaria de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la nacionalización del ferrocarril al Atlántico (1958-1970)

Conclusiones

Conclusiones finales

Capítulo I
“La ley del progreso”
Historia empresarial de la Northern Railway Company y de sus élites trasnacionales
en las Divisiones Tropicales
(Costa Rica, 1899-1941)

Introducción

La United Fruit Company (UFCO) es una empresa de capital estadounidense fundada en 1899, tras la fusión de las empresas de Andrew Preston y Lorenzo Baker (centradas en buques y caña, en el Caribe insular) y Minor Cooper Keith (basado en ferrocarriles y bananos en Centroamérica). Su fundación coincide con el final de la Guerra entre los Estados Unidos y la Corona Española entre 1898 y 1902, por la dominación de Filipinas, Cuba, así como Puerto Rico, cuando los vencedores colonizaron esos territorios arrancados del dominio español. La UFCO llegó a constituir la mayor empresa agroindustrial del mundo, en el marco de la “época de oro” de la influencia capitalista estadounidense en América Latina, entre 1870 y 1930.

El proceso “evolutivo” de la UFCO y el título de este capítulo como: “La ley del progreso”, se inspiran en un artículo publicado en la *Revista Unifruitco*, cuyo fin consistía en informar sobre las novedades de todas las divisiones y crear sentido de identidad entre las élites estadounidenses, también conocidas como los “blancos originarios de las zonas templadas”. Un artículo escrito por Patrick O’ Keefe problematizaba acerca del carácter común que subyace al conjunto de las transformaciones a las que se suele llamar progreso.¹ Para esto O’Keefe citaba a Herbert Spencer, en relación a las leyes del progreso orgánico como regulador de todas las formas de prosperidad. El objeto del texto era establecer que si Spencer viviera, concordaría en que el mejor ejemplo de su teoría era la United Fruit Company:

¹ O’ Keefe pretende comparar la UFCO con las investigaciones de fisiólogos alemanes que explicaban el paso de lo homogéneo a lo heterogéneo y de lo simple a lo complejo en organismos individuales. Siendo las células en sus primeros estadios, uniformes en estructura, en química y en textura. Para O’ Keefe las leyes del progreso eran más inciertas que la ley de la gravedad, pues algunas personas las confundían con números positivos o crecimientos en cantidad y calidad, como la inteligencia de los niños, pero en realidad, la pregunta debía reponder ¿cuál es el sustrato común que caracteriza las diferentes formas de evolución? Patrick O’ Keefe, «*The Law of Progress*», *Revista Unifruitco*, agosto de 1926.

¿Quién después de examinar esta serie de hechos fácticos, podría negar que una organización industrial o comercial moderna, constituye una excelente ejemplificación de la ley del progreso? Y sin temor a duda ¿qué mejor ejemplo podríamos tomar que la United Fruit Company?²

Las etapas evolutivas se dibujaron de la siguiente manera: la piedra angular era la compañía fundada por Andrew Preston en Jamaica, cuya simplicidad simbolizaba la unidad primordial del organismo. Su fase compleja la representaba la UFCO: “la célula germinal, desarrollando todas las funciones vitales, caracterizada por un crecimiento gradual, metaforiza la división del trabajo”.³ Tratándose de un capitán de barco, para él el mayor símbolo de progreso era el Departamento de Marina, encarnizado en la Gran Flota Blanca, que debía lidiar, en lo geopolítico, con las ambigüedades de la legislación nacional e internacional, en lo material, asegurar la creación de todo el sistema de buques, puertos y muelles y en lo comercial, crear vínculos con tierra firme así como, generar conexiones adecuadas entre el ferrocarril y todos los procesos agroproductivos.

De la mano con el planteamiento de O’Keefe, este capítulo da cuenta del periodo de gestación del pulpo hasta llegar a convertirse en la principal empresa agroindustrial de capital trasnacional en el Caribe y Latinoamérica. Para ello se secunda la tesis de Jason Colby, quien plantea que las empresas transnacionales de capital estadounidense antecedieron en muchos aspectos, a las políticas diplomáticas en Latinoamérica, al menos hasta la segunda mitad del S. XX. Metodológicamente hablando desde su perspectiva, fallan los estudios que se concentran en la historia oficial de las relaciones diplomáticas y estatales, pues para este proyecto de dominación, fue central la sujeción de mano de obra de las Antillas Británicas,

² Traducción propia. “*The mass of evidence adduced by the great philosopher in support of this doctrine needs no further extension. If, however, Spencer lived today, and if he so desired, he could argument this vast amount of testimony by one more splendid illustration. Who, after examining his array of facts, will deny that a modern industrial or commercial organization presents an excellent exemplification of the law of progress? And if any are doubtful, what more familiar example could we take than the United Fruit Company? That his gigantic concern lends itself in support of this law, that the rise of this Company represents a transformation from the homogeneous to the heterogeneous, the ensuing paragraphs will attempt to show*”. Patrick O’ Keefe, «The Law of Progress», *Revista Unifruitco*, agosto de 1926, p. 18.

³ Patrick O’ Keefe, “The Law of Progress”, *Revista Unifruitco* (agosto de 1926), p. 19.

Mayores y Menores.⁴ Aparte de Minor Cooper Keith y Elli Black, aún queda mucho camino por recorrer en cuanto al conocimiento de las élites administrativas de la UFCO, dado que según James Martin, el establecimiento de la United Fruit Company se hizo mientras existían serias dudas, respecto a que los “blancos” pudieran habitar “sanamente” entre los Trópicos de Cáncer y Capricornio.⁵

En esa línea, este capítulo tiene como objetivo, construir la historia empresarial transnacional de la Northern Railway Company a partir de sus redes empresariales, élites gerenciales, formas organizativas y división de oficios (1899-1941). Las fuentes en las que se basa consisten en el Fondo Northern ubicado en el Archivo Nacional de Costa Rica, la *Revista Unifruitco*, albergada en la Biblioteca de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Tulane y en las bases de datos de la Biblioteca Hillman, en la Universidad de Pittsburgh. La estructura del documento inicia con un análisis acerca del sistema de transportes y la producción de las frutas por parte de la UFCO, seguida de unas palabras en referencia al establecimiento Gran Flota Blanca y su papel durante la Primera Guerra Mundial. Luego se delinean las trayectorias laborales de las élites administrativas que afianzaron sus trayectorias laborales por las Divisiones Tropicales.

En segundo lugar se analiza la historia empresarial de la Northern Railway Company (NRCO) en tiempos de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), con el fin de explicar cambios que sucedieron en la corporación, a escala transnacional. La reestructuración más importante, desde que la UFCO absorbió a la NRCO en 1904, hasta la nacionalización de la CRRC en 1971, fue en 1941, en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, que la NRCO dejó de ser subsidiaria de la UFCO (1904-1941) y la Costa Rica Railway Company adquirió todas sus acciones (1941-1971). En particular se estudiaron los informes anuales, los documentos sobre la producción agroexportadora, los estudios comparativos de las exportaciones e importaciones, los balances financieros y las comunicaciones con la Embajada y el

⁴ Jason Colby, *The business of empire: United Fruit, race and US expansion in Central America* (Ithaca: Cornell University Press, 2011).

⁵ James Martin. *Banana cowboys: The United Fruit Company and the culture of corporate colonialism* (USA: The University of New Mexico Press, 2018).

Departamento de Estado de los Estados Unidos, además de cartas intercambiadas entre las élites gerenciales en Costa Rica, New York, New Jersey y Washington.

Historia geopolítica de la compañía trasnacional frutera y los ferrocarriles de la UFCO

Las políticas empresariales del capital transnacional de los Estados Unidos en América Latina, se hallan emparentadas con la expansión ferrocarrilera. La fiebre del oro movilizó a cientos de miles de personas a los Estados Unidos, en búsqueda de este mineral (la mayor migración del Sur de América fue desde Chile, con 70 000 habitantes) y en el norte propició la búsqueda de caminos más cortos para ir de una costa a otra. Con este fin, se utilizó el ferrocarril de Panamá desde 1855, el primer tren transcontinental y la principal obra hasta entonces construida en el exterior, con capital americano, que iba desde Aspinwall (hoy Colón) hasta el Pacífico. La vía férrea fue edificada por obreros panameños, colombianos y otros migrantes.⁶ Esta fue la única ruta hasta la inauguración del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, inaugurado con la Ceremonia del *Golden Spike* (Clavo de Oro) en Utah, en 1869. Su construcción fue iniciada por Abraham Lincoln y llevada a su fin, algunos años tras su muerte.

Esta experiencia y la Revolución Industrial, inspiraron a gobiernos como los de Costa Rica y Guatemala, que en las décadas de 1870 y 1880, impulsaron la construcción de una estructura ferroviaria basada en capitales británico y estadounidense, en un tiempo en el que todo el istmo pujaba por ser la sede del canal que comunicaría los océanos Pacífico y Atlántico, un sitio sumamente estratégico para el comercio mundial. En esa época, la región recibió las visitas de viajeros alemanes, franceses e ingleses, quienes evaluaron las cualidades geográficas de los países, negociaron con los gobiernos de turno y emitieron criterios sobre cada una de las áreas visitadas, cargados de intereses y prejuicios.⁷

⁶ Juan Santiago Correa Restrepo, «Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del Ferrocarril de Panamá (1849-1869)», *Estudios Gerenciales* 26, n.º 115 (junio de 2010); Rodrigo Quesada Monge, «Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871–1905», *Anuario de Estudios Centroamericanos* 9 (1983): 87-119 y Jason Colby, *The business of empire: United Fruit, race and US expansion in Central America* (Ithaca: Cornell University Press, 2011).

⁷ Wilhelm Marr, *Viaje a Centroamérica* (Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2004).

Este fue el escenario del inicio de la construcción del Ferrocarril de Costa Rica, desde el inicio del gobierno de Tomás Guardia Alfaro (1870-1882) alrededor del cual, se tejió un discurso liberal, nacionalista, y al inicio se intentó que la obra fuera estatal.⁸ Pero las dificultades topográficas y climáticas de la zona, los problemas financieros, un desfaldo en un crédito inglés, así como la falta de experiencia en la materia, llevaron a la larga a que se concesionara la ejecución de la obra a Minor Cooper Keith, quien había fungido como representante del gobierno y a quien a cambio, se le otorgaron centenares de miles de hectáreas de tierra y se le adjudicó la administración de la vía férrea por 99 años, lo cual se negoció durante el gobierno de Próspero Fernández (1882-1885) y se institucionalizó por medio del Contrato Soto – Keith (1884).⁹

Minor Keith era sobrino de Henry Meiggs, uno de los más prominentes oreros y ferrocarrileros del Sur de los Estados Unidos. Nacido en New York, este empresario ferroviario inició su vida laboral como cajero en un supermercado en Broadway, luego amasó una fortuna como ganadero en Texas y tras ello, se embarcó en la construcción del ferrocarril de Costa Rica. Tal y como era usual en la época, este propició de mano de obra de personas de las prisiones de New Orleans, e italianos de Luisiana. Según una reseña de la compañía, los “asesinos” y “ladrones” murieron masivamente, pues no soportaron las condiciones a las que fueron sometidos, mientras que los italianos se alzaron en revuelta.¹⁰ Antes y después de la llegada de estos trabajadores, hubo colonias de trabajadores migrantes de china, de las islas británicas y del interior del país, quienes también laboraron como peones de construcción.¹¹

Desde que se negoció que Henry Meiggs construyera el ferrocarril que iría de Limón a Alajuela entre 1871 y 1874, se estableció que el mismo se conformaría por cuatro Divisiones:

⁸ Steven Palmer, «Sociedad anónima, cultura oficial: inventando la nación en Costa Rica, 1848-1900», en: *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900)*. Edición de Steven Palmer e Iván Molina (San José: Editorial Universidad Estatal a Distancia, 1992).

⁹ Ronny Viales, «Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Caribe costarricense (1870-1950)», *Iberoamericana*, n.º 23 (2006).

¹⁰ United Fruit Historical Society, «Minor Cooper Keith (1848-1929)» (2001).

¹¹ Hilda Chen-Apuy, «La minoría china en Costa Rica»; en: *Reflexiones* 5, n.º 1 (1992); Quendy Bermúdez-Valverde, «Las leyes anti inmigratorias en Costa Rica y la inmigración china», en: *Acta Académica*, n.º 50 (2012) y Lucy M. Cohen, «Emigración de chinos de Macao a Costa Rica 1872-1873», en: *Revista de Ciencias Sociales*, n.º 119.

1) de Limón a Siquirres, 2) de Siquirres a Angostura, en el lado derecho del Río Reventazón, 3) de Angostura a Cartago y 4) de Cartago a Alajuela. Para 1874, las obras quedaron incompletas, a pesar que el gobierno canceló \$5 916 125 millones de \$ 6 294 132 acordados. La primera división iba desde Limón hasta Siquirres, pero sólo fue completada hasta Matina. En la segunda, la compañía ni siquiera inició obras. La tercera quedó incompleta y la cuarta fue la única abierta al público, así que no existe equivalencia entre los avances y lo adeudado por el gobierno de Costa Rica.¹²

Luego con Minor Cooper Keith se negoció un contrato por \$ 75 000 dólares para finiquitar las obras que irían desde Pacuare hasta Reventazón y se aprobó que se le pagaría \$1 750 000 dólares para construir el ramal de Reventazón a Río Sucio. Legalmente, el 17 de abril de 1882 el gobierno le concedió por 5 años la línea del ferrocarril de Limón a Río Sucio (Carrillo). Este le debía pagar 10 000 dólares desde marzo de 1882 hasta enero de 1883 y a partir de esta fecha, Keith debía alquilar las líneas al gobierno por 40 000 dólares durante el primer año y aumentar progresivamente 20 000 dólares al año. Los ingenieros a cargo de las obras eran Morris, Latham, Moller, De Jongh y Beriberi en las secciones de Alajuela a Cartago y entre Cartago y Limón a Río Sucio. La sección de vía férrea entre Cartago y Angostura fue dirigida por los ingenieros Scherzer, Hanzar, Chamier y Fletcher.¹³

Hacia 1882, Keith había terminado la construcción del ramal de Río Sucio, pero ante la insuficiencia de fondos para continuar, agenció un préstamo de 1.2 millones de libras esterlinas destinadas a terminar el ferrocarril a San José, lo cual consiguió ocho años después. Cada peldaño arriba significaba una nueva contrariedad y esta vez, la escasez de pasajeros hizo que el negocio no fuera rentable, así que este ideó utilizarlo para el negocio del transporte de la fruta que ya “se había sembrado experimentalmente en los alrededores de la línea” y sirvió como alimento para los trabajadores en momentos de crisis. De lo contrario, hubiera sido imposible sufragar los costos de operación y hacerle frente a las deudas que este

¹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

¹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

había contraído.¹⁴ Debido a continuas inundaciones, el 17 de agosto de 1883, el gobierno aprobó que se abandonara la Sección entre Río Sucio, Carrillo y Toro Amarillo.¹⁵ Luego mediante Decreto n.º 2 del 21 de abril de 1884, se aprobó el contrato Soto-Keith para la construcción de las secciones del ferrocarril entre Cartago y el Río Reventazón. La Cláusula No. 10 del Contrato, establecía que Keith se obligaba a conseguir los fondos que ascendían a un monto máximo de \$ 6 000 000 (en pesos, moneda de Costa Rica).¹⁶

El Decreto n.º 17 del 16 de octubre de 1885, aprobó la organización de una compañía inglesa con un capital de 1 055 000 libras esterlinas, que tomaría la construcción y el equipamiento del ferrocarril. Esta compañía se organizaría en Londres el 22 de abril de 1886, con el nombre de Costa Rica Railway Company Limitada, con un capital de 1 800 000 libras esterlinas. La misma fue autorizada por el gobierno, mediante Decreto n.º 153, del 31 de diciembre de 1886. La construcción de este ferrocarril fue iniciada en Cartago el 20 de agosto de 1886 y se abrió al tráfico público el 7 de diciembre de 1890.¹⁷ El 31 de octubre de 1886, se hizo la entrega de las secciones entre Limón y Carrillo y entre Cartago y Alajuela. En 1891 se estableció que la línea de Reventazón a Cartago, con todo el equipo y estaciones había absorbido la suma de \$ 8 764 421 en moneda de Costa Rica. Así que, de acuerdo a las estipulaciones del Contrato Soto - Keith, se acordó que la compañía poseería las líneas de Limón a Carrillo y de Cartago a Alajuela, así como la sección entre Reventazón y Cartago, tan pronto como iniciara la construcción de este último ramal, por un término de 99 años, una vez que este se completara y abriera al público. Lo anterior, según el acuerdo ejecutado entre el Ministro de Obras Públicas, Miguel Velázquez y el Agente General de la Costa Rica Railway Company Limitada, Ernesto Rohrmoser, lo que se hizo efectivo el 1º de julio de 1891. Los ingenieros a cargo de la construcción fueron Runnenbaum, Latham, González Ramírez, Burns y Schutt por parte del constructor y Popkiss, Cyril Smith y Harrisol Hodgson, como inspectores de la CRRC.

¹⁴ La Sociedad Histórica de la UFCO plantea que Keith debió agenciar por sí mismo el préstamo ante el incumplimiento por parte del gobierno de Costa Rica. United Fruit Historical Society, «Minor Cooper Keith (1848-1929)» (2001).

¹⁵ Costa Rica, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

¹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

¹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

La Northern Railway Company aparece por primera vez en los registros legales del gobierno, el día 5 de noviembre de 1892, por un contrato entre el Ministro de Obras Públicas y Richard Schütt. Esta tuvo a su cargo la construcción de la vía férrea desde Puerto Limón hasta el Río Banana, con el fin de conectar esos puntos por medio de un canal. La línea fue completada en un periodo de 18 meses, desde la fecha de aprobación de dicho contrato. El Decreto n.º 21 del 27 de febrero de 1893, aprobó que se trasladara la concesión de Schütt a Minor Keith. A su vez este transfirió la concesión a la Compañía Industrial y Agrícola de Costa Rica, por autorización del Decreto n.º 58 de ese mismo año. Luego por Decreto n.º 77 del 28 de febrero de 1895 a la Tropical Trading and Transport Company. Más adelante, el Decreto n.º 80 del 8 de marzo de 1895 la cedió a Hoadley & Company y el Decreto n.º 34 del 21 de julio de 1900, hizo lo mismo, pero esta vez, a la United Fruit Company. El 1º de julio de 1901, el Decreto No. 28 de ese mismo año, la trasladó a la Northern Railway Company.¹⁸

Por Decreto n.º 21 del 27 de febrero de 1894, el gobierno ejecutó un contrato con Hoadley and Company para la construcción de una línea del ferrocarril que iría del margen derecho del Río Matina, al punto donde la Costa Rica Railway Company cruzaba dicho río y por este y el río Zent debía llegar al Banana. Se estimó que dicha obra debía completarse en un periodo de 5 años, pero si después de estos no había cumplido con la construcción de 7 millas, se perdía el derecho sobre la misma. La cláusula X de dicho contrato, hizo que se transfiriera sucesivamente al Tropical Trading and Transport Company, la UFCO y finalmente, a la NRCO, de acuerdo a la aprobación del gobierno publicada en *La Gaceta Oficial* n.º 87 del 1º y 2 de julio de 1901, respectivamente. El 12 de noviembre de 1901 y el 5 de mayo de 1902, hubo contratos para que la compañía no continuara la línea al Río Banana, sino que la misma fue autorizada a construirla de Limón a Zent vía Portrette y de Moín con Limón, por el Banana River Railway. Aunque se estipulaba que estos contratos requerían de la aprobación por parte del Congreso, eso nunca se dió. Luego, el Decreto n.º 143 del 13 de octubre de 1922, la autorizó para construir las secciones de Westfalia a Limón, con el fin de efectuar el servicio vía la línea de Santa Rosa y entre Limón y Moín vía Portette, siguiendo la playa.

¹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1923, 1920-1928.

Pese a que la Northern construyó varias líneas, la única que fue aprobada por el gobierno en 1900, fue la Santa Rosa, con base en el Decreto n.º 17 del 29 de octubre.¹⁹

En 1888, un 20 de agosto, Minor Keith ejecutó un contrato con el gobierno de Costa Rica para la construcción de una línea llamada Ferrocarril del Norte, entre el pueblo de Jiménez y la Vieja Línea hasta el punto de Río Frío, cerca de la frontera con Nicaragua. Este contrato fue modificado con base en 3 Decretos fechados el 16 de agosto de 1891, 7 de enero de 1892 y 12 de agosto de 1893, lo que postergó la construcción hasta el 15 de diciembre de 1894. El 24 de julio de 1895, Minor Cooper Keith propuso una serie de modificaciones al contrato inicial, que debían ser aprobadas por una Comisión Especial creada el 14 de agosto de 1895. Dicha Comisión estableció que el contratista había perdido la concesión por faltas a sus deberes, lo que fue protestado por Keith el 31 de agosto de 1895, mediante una carta enviada al Ministro de Obras Públicas. El 8 de noviembre de 1898, el mismo Keith informó que suspendería esas obras debido al incumplimiento del gobierno.²⁰ Un año más tarde, el 28 de noviembre de 1900, por medio del Decreto n.º 23, se estableció la rescisión del Contrato de Río Frío: “Keith transfiere al gobierno la propiedad de los estudios, perfiles, planos y dibujos pertenientes a la vía del Río Frío” a cambio de 22 000 dólares en oro americano en bonos de *Limón Improvements*. Hasta ese momento, todo lo que se hizo, según reporte de *La Gaceta* del 24 de julio de 1895, fue la capa de balasto en una distancia de 4 millas.²¹

Keith se casó con Cristina Castro Fernández, hija del último Jefe de Estado y el Primer Presidente de Costa Rica, José María Castro Madriz, cuyas redes le significaron privilegios políticos y económicos. Durante un viaje de negocios a Londres, este creó la Tropical Trading and Transport Company, a fin de comercializar el banano por medio de barcos a los Estados Unidos.²² Paralelamente, aquel expandió sus negocios a la región de Magdalena, Colombia.

¹⁹ “Correspondencia Gerencia-Superintendente”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1923 (1920-1928).

²⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

²¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

²² En el proceso, Keith inscribió varias compañías: *The Coffee Estates Limited* (1897-1921) cuyas fincas cafetaleras se establecieron en el Valle Central; *The Costa Rica Markets and Tramway Company Limited* (1886-1911) que gestionó tranvías y mercados, así como, *The Costa Rica Electric Light and Traction Company Limited* (1896-1943) vinculada al negocio de la energía. A esto se suman otras entidades en las que Minor Cooper Keith actuaba como garante de las inversiones. Particularmente, las hubo mineras, concesionarias

Tras el apogeo vino la debacle y en 1899 se declaró en quiebra por la bancarrota de la entidad financiera, donde este había invertido su dinero. Sus redes favorecieron que este recibiera ayuda del gobierno y de algunos miembros de la élite local, pero la misma fue insuficiente para lograr una salida de la crisis. Así que, Keith partió para Boston a reunirse con Andrew Preston, Presidente de la Boston Fruit Company y con su socio Lorenzo Baker. Estando los tres, acordaron fusionarse y de la unión con la que fuera su rival, la Boston Fruit Company, surgió la United Fruit Company, con fecha del 30 de Marzo de 1899. La nueva compañía fue presidida por Andrew Preston y Minor Keith fungió como Vicepresidente, de manera que sus intereses y dividendos se complementaban mutuamente.²³ Keith poseía redes ferroviarias y plantaciones en Centroamérica, con proyección al mercado sureste de los Estados Unidos, así como Preston cultivaba bananas en las Antillas Mayores, corría una flota naval y tenía su mercado al noreste de los Estados Unidos. Conforme la compañía crecía, Keith continuaba con sus proyectos de ferrocarril en Centroamérica. Para 1908, este había completado una vía desde Puerto Barrios a Ciudad de Guatemala y esto le permitió a la United Fruit Company desarrollar plantaciones bananeras en estas tierras.²⁴

En 1904, Minor Cooper Keith, como Presidente de la NRCO, presentó una solicitud al gobierno para extender la Línea La Luisa hasta el Río Guácimo por dos vías, cual fuera posible: por el Río Matina, o Chirripó, Zent y Barbill, lo que fue autorizado por Decreto No. 2 del 7 de abril, de ese mismo año. Pero posiblemente dado que la CRRC pasó a la NRCO, no se requirió usar ese permiso.²⁵ Ese mismo año de 1904, se fundó la Compañía del

financieras, ferrocarrileras y se crearon consorcios comerciales y agroproductivos. Rodrigo Quesada, *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el Siglo XIX* (Costa Rica, EUNED, 2013).

²³ United Fruit Historical Society, «Minor Cooper Keith (1848-1929)» (2001).

²⁴ “*The new company was led by Preston and Keith as Vice-president. Their diverse interests and skills complemented the other. Keith had his railroad network and plantations in Central America, plus the market in the United States South-East, and Preston grew bananas in the West Indies, ran a steamship fleet (the Great White Fleet), and sold to the United States North-East. As the company grew Keith continued with his railroad projects in Central America. By 1908 he completed a road in Guatemala from Puerto Barrios to Guatemala City and this allowed the United Fruit Company to develop banana plantations in the Guatemalan lowlands. He also bought the Western Guatemala Railroad between Guatemala City and the Pacific Coast, creating an inter-coast system the line was eventually extended to the Mexican border, and connected Mexican lines in 1911*”. United Fruit Historical Society, «Minor Cooper Keith (1848-1929)» (2001).

²⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

Ferrocarril de Guatemala²⁶, que se extendió a el Salvador en 1911, y esta fue renombrada como la Empresa de Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (IRCA).²⁷

Además, el gobierno de Costa Rica aprobó la construcción de las vías: Cairo, América, Herediana, *Down Matina* y sin su autorización se hicieron Indiana (Lindo Brothers, vendida a la UFCO en 1907), Parismina (1913, conectaba con la línea vieja y fue ejecutada por Parismina Banana Company por un contrato con la UFCO), Baltimore (1905, propiedad de la UFCO y conectada con la línea principal) y Guácimo o Río Frío.²⁸ En 1912, estos adquirieron el Sistema Central de Ferrocarriles de Guatemala que conectaba Champerico, San José y Ocos, que unió Guatemala y El Salvador, desde Zacapa hasta el Golfo de Fonseca.²⁹ De esta forma, se consolidó el imperio marítimo terrestre de la UFCO. La Línea de la Estrella, en Costa Rica, fue construida por la Compañía en 1915 y se consideraba propiedad de la UFCO, pues atravesaba fincas de interés de explotación agrícola. Sin embargo, se estableció un servicio al Valle de La Estrella dos veces por semana, que se convirtieron en obligatorios para el arrendamiento de los servicios.³⁰

De manera que la conformación de la Northern Railway Company se resume en que en lugar de un solo contrato, para la construcción de una línea extensa, la historia del ferrocarril al Atlántico Caribe se compone de muchas fracciones, basadas en distintas negociaciones, y momentos en los que el gobierno de Costa Rica le deposita a Keith la responsabilidad de asumir la búsqueda del capital. Aunque este tuvo un momento temprano de quiebra económica, logró reponerse, y en el camino, construyó un imperio económico transnacional, que desde temprano abarcar distintos territorios del istmo centroamericano hasta Colombia,

²⁶ Paul Dosal da cuenta del traslado de la bananera desde la costa este de Guatemala, donde la compañía instaura su primer monopolio hacia el Pacífico. Paul Dosal, *Doing business with the dictators: a political history of United Fruit in Guatemala, 1899-1944* (Wilmington: SR Books, 1993).

²⁷ United Fruit Historical Society, «Minor Cooper Keith (1848-1929)» (2001).

²⁸ El Ministro de Obras Públicas se opuso a esta última en 1907, aduciendo que pasaba por fincas privadas y que fue construida por la NRCO en lugar de la CRRC, pero el Agente de la CRRC defendió la obra con el argumento de que, para ese momento, ya la NRCO había asumido la administración de la CRRC. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

²⁹ Steven Palmer, «Getting to Know the Unknown Soldier: Official Nationalism in Liberal Costa Rica, 1880-1900» en: *Journal of Latin American Studies* 25, n.º 1 (febrero de 1993).

³⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923 (1920-1928).

y que, en la fusión con las empresas de Preston y Baker, se extiende al Caribe insular. Justamente, este capítulo se inscribe sobre la base no solo de los ferrocarriles, sino también de los barcos. A su vez, esto se inscribe en las dinámicas de transformación en la geopolítica mundial, cuya máxima expresión sería la Primera Guerra Mundial.

La Primera Guerra Mundial y la Gran Flota Blanca (1914-1919)

La Gran Flota Blanca (*The Great White Fleet*) es el departamento de marina de la *United Fruit Company*, que simboliza la lucha empresarial por el dominio de los mares, así como las relaciones entre las empresas y el Estado, con los países donde se asentaron las Divisiones *Down South* de los Estados Unidos. Sin ella, la agroproducción bananera hubiera carecido de sentido y por lo mismo, es fue objeto de continuas renovaciones, en función de potenciar las agroexportaciones del oro verde y de otros bienes y mercancías. En el marco de la Primera Guerra Mundial, los servicios prestados por la Gran Flota Blanca, hicieron que se estrecharan las relaciones entre el gobierno de los Estados Unidos y la UFCO, y se consolidó el ascenso estatal como un poder hegemónico económico y militar, para cristalizarse como la principal potencia capitalista del concierto global, en relación con sus empresas multinacionales. De manera que esta historia anuda el concierto de los intereses expansionistas de las empresas transnacionales en América Latina y las ventajas y amenazas que supusieron las guerras a sus operaciones.

Con la Primera Guerra Mundial, Woodrow Wilson (1913-1921) adoptó una política de neutralidad. Con el fin de movilizar a la opinión pública respecto a la urgencia de embarcar a los Estados Unidos en la guerra se crearon organizaciones como la Navy League y la National Security League. Pero antes de 1914, los Estados Unidos nunca habían mantenido activo al ejército en tiempos de paz, ni tenían un modo de reclutamiento, constante, además que el control del territorio recayó sobre fuerzas estatales pobremente equipadas. Para 1917, Gran Bretaña había invertido 2.7 billones de dólares en armas y los Estados Unidos producían 15 mil armas diarias, que eran exportadas a Rusia y Gran Bretaña, en una guerra que los Estados Unidos subvencionaron con casi 10 millones al día, según Paul Koistinen. De esta forma, los grupos financieros de los Estados Unidos, encontraron un portillo para la retirada

británica de sus prácticas coloniales y absorbieron sus inversiones en ferrocarriles, edificación y producción industrial.³¹

Mientras tanto, del otro lado de Atlántico, en el Caribe, el Regimiento de las Indias Británicas del Oeste (*British West Indies Regiment*) reclutó a alrededor de 16 000 soldados, no sólo de las Antillas Británicas, sino también de Belice, Bahamas y Panamá. La región aportó bienes como la caña, el ron, el cacao y las frutas, tal y como, materias primas, entre ellas aceite y madera. A esto se le suma la participación heroica de sus fuerzas humanas, quienes destacaron en el frente de Taranto, en la construcción de caminos, ferrocarriles, carga de municiones y transporte de mercancías, quienes también pelearon contra el frente turco en Palestina y Jordania, en batallas que fueron centrales para triunfar en la guerra. Más allá, la participación en el conflicto movilizó sentimientos anticolonialistas, fundamentó migraciones masivas desde las Indias Británicas hacia Gran Bretaña y fue motivo de castigos y torturas en contra de los pacifistas.³²

En los Estados Unidos, durante la guerra, hubo un serio conflicto en relación con la falta de medios de transportes terrestres y, especialmente, marítimos. Los motivos eran: 1) el apoyo a los Aliados implicó un incremento en el tráfico de guerra, 2) se incrementó excesivamente el tráfico entre el este y el oeste por este mismo motivo y 3) que los puertos estaban desbordados por la demanda que supuso el tráfico de bienes debida al tratado de submarinos alemán. Así que la federalización de la *United States Railroad Administration* (1917-1920) supuso una manera mediante la cual se asumía la administración de los ferrocarriles.³³

³¹ Robert Zeiger, *America's Great War. World War I and the American Experience* (Maryland: Rowman & Littlefield Publishing Group, 2000). p. 47.

³² Los pobladores afrocaribe asumieron distintas posturas frente al conflicto y desde sus países de origen y en sus migraciones trasatlánticas, han luchado por el reconocimiento y la memoria de quienes participaron en la guerra y también de aquellos que se opusieron, sufriendo torturas, muchas veces, hasta la muerte. Richard Smith, «British West Indian Memories of World War One: From Militarized Citizenship to Conscientious Objection», en: *Caribbean Military Encounters*. Edición de Lara Putnam y Shalini Puri (New York: Palgrave Macmillan, 2017).

³³ Randolph Scott, *Playing by the rules: Markets, manipulation, and the meaning of exchange in the American Railway Industry, 1900–1918* (Doctorado en Filosofía, Purdue University, 2009).

También hubo una importante demanda de barcos, y la United Fruit Company puso a disposición de la guerra a una parte importante de su flota. El Capitán J. Thomas O'Neill, quien comandaba la marina de la UFCO resaltó el desempeño de la Flota Blanca durante la Primera Gran Guerra: "Tenadores y Pastores tienen la distinción del mayor honor de haber transportado las primeras tropas estadounidenses a Francia, en 1917". De hecho, cinco de sus barcos fueron destruidos en el conflicto armado.³⁴ Pero la *United Fruit Company* no sólo puso a disposición de la guerra, los barcos que operaba y los que le pertenecían, sino que tanto Thomas O'Neill como otros trabajadores de la compañía, sirvieron en la marina, a veces en las mismas embarcaciones con las que antes surcaban el Caribe transportando fruta:

Durante la Primera Guerra Mundial, tuve la oportunidad de servir en altamar, por meses, en la misma Base Naval en Cardiff, Gales, con el "*Little Black Sister*" de la "*Great White Fleet*", el S.S. Levisa. Sus oficiales a bordo en ese momento eran el entonces Capitán Oficial Hansen, ahora Capitán del Ellis, el Jefe de Ingenieros, Jacobsen, ahora Capitán del Camdem, y el Capitán Steward Michael England, ahora Capitán en el Toloa.³⁵

Algunos oficiales de la United que sirvieron durante la Primera Guerra Mundial, recibieron pensiones, reconocimientos y medallas por su participación.³⁶ Incluso algunos miembros del *staff* estadounidense de la División Costa Rica. Allí, cada año se convocó a los ex combatientes de guerra de la UFCO y la Northern. Así, el sábado 12 de noviembre de 1927, B.C. Scoltock, J.C.B. Davidson, W.H. Boschen, C.H. Lyerly, D.J. Cloward y S.F. Cochrane, lideraron las actividades conmemorativas de los ocho años del armisticio, a realizarse ese día a las 7:00 p.m. en la Pensión Italiana. Todos los hombres que fueron miembros de la naval, la marina o el ejército, entre los meses de agosto de 1914 y noviembre de 1918 estaban invitados. A ellos se les facilitaría un servicio de tren para que viajaran hasta San José y se

³⁴ Traducción propia del original en inglés: "During the Great War I, I had the privilege of serving overseas for ten months at the same Naval Base in Cardiff, Wales, with the 'Little Black Sister' of the 'Great White Fleet', the SS Levisa..." Thomas O'Neill, «Some Interesting Data on the Great White Fleet», en: *Unifruitco* 1, n.º 12 (julio de 1926).

³⁵ Thomas O'Neill, «Some Interesting Data on the Great White Fleet», en: *Unifruitco* 1, n.º 12 (julio de 1926).

³⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 723 (noviembre de 1927).

les ofreció acomodarlos en un hotel, si así lo requirieran. El evento se componía de conversatorios donde los trabajadores de alto rango (el precio de la cena por persona era de entre 5 y 10 dólares), memoraran sus epopeyas de guerra, cantaran los himnos militares y vistieran sus uniformes castrenses. Eso sí, se solicitaba que los veteranos informaran cuáles habían sido las unidades y los lugares donde sirvieron, sus batallas, medallas y premios. Así como, que eligieran en qué estación del tren tomarían el ferrocarril, para asistir a la reunión.³⁷

Por parte de la UFCO, estaban invitados: Donald Allen y Lothrop (Departamento de Contabilidad), Boshen (Departamento de Marina), Baker (Departamento de Agricultura, Bananito), Beavers (IT Limón), Cloward (Asistente de Gerencia, Limón), Conte (Departamento de Agricultura de Siquirres), Campeon, Dickson y Davidson (Departamento de Mercancía), Cochrane (Sección de Peralta), Füller y Fortado (Departamento de Ingeniería de Siquirres), Keates (Departamento de Agricultura, *Boston Farm*), Lockhart (Departamento de Agricultura), Goode (Compañía Bananera Turrialba), Harold Gore (Radio), Galbraith (Limón) y Geddie (San José). La lista de ex combatientes de la Northern Railway Company incluía a Doyle (Oficina de Superintendencia), Frank Durman (Limón), Eustace y Sam Keese (Departamento de Transportes), Rufus Henry (Motive Power Department) y Haase (Oficina de Gerencia).³⁸

Los conflictos políticos acompañaron a la Gran Flota blanca durante toda su existencia, más allá de las guerras mundiales y como es de esperar, esta sirvió de medio de transporte de arsenales de guerra y de sujetos involucrados en distintas coyunturas de violencia política y social, por todos los puertos por donde pasó. El día 29 de abril de 1928, se les envió a W.H. Boschen, B.C. Scoltock y el Capitan Widsteen, una carta en la cual se les advirtió de prevenir el viaje de armas clandestinadas y de municiones por los puertos del Pacífico. Esto en relación a una misiva que data del día 12 de abril, en la cual G.P. Chittenden le comunicó a R.H. Doodell, Gerente General en Tela, C.E. Rollings, Gerente en Puerto Castilla; Marvin

³⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 723 (noviembre de 1927).

³⁸ En el siguiente capítulo, hay un caso en el que Cloward defiende a Durman, no obstante sus costumbres de consumo de alcohol, que es posible que estén emparentadas con relaciones fraternales que se desprenden de la participación de ambos en la guerra. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 723 (noviembre de 1927).

Marsh, Gerente de Division en Limón y G.S. Bennett, Gerente de Division en Puerto Barrios, Guatemala, el descubrimiento de cargamentos de armas en varios países.³⁹

La Gran Flota Blanca y las agroexportaciones

Pasada la Primera Guerra Mundial, Costa Rica atravesó un periodo de recesión económica en los años de 1920 y 1921, cuando el cambio del dólar creció un 450%.⁴⁰ Aún y así, no mermó la actividad por parte de la Gran Flota Blanca y los días 17 y 24 de enero de 1920, dieron inicio los servicios del Calamares y el Pastores. El primero se muestra en una fotografía de 7 años después mostrada en la *Revista Unifruitco* (ver Imagen n.º 2.1).⁴¹

Imagen n.º 2.1. Barco Calamares en el Puerto de Limón



Fuente: *Revista Unifruitco*, marzo de 1927

El segundo, fue uno de los vapores de la UFCO descritos por Thomas O'Neill⁴². En varias ediciones del *Diario de Costa Rica* se anunció que estos barcos retomaban sus labores ordinarias y estaban dispuestos a zarpar de Limón, con el fin de trasladar las exportaciones de café hasta New York y Londres.⁴³ Y allí se exhortó a todos los exportadores del grano, a

³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651 (1928).

⁴⁰ Elías Soley Güell, *Compendio de historia económica y hacendaria* (San José: Editorial Costa Rica, 1940).

⁴¹ «Costa Rica Is Land of Haunting Beauty», *Revista Unifruitco*, marzo de 1927.

⁴² Thomas O'Neill, «Some Interesting Data on the Great White Fleet», *Unifruitco*, julio de 1926.

⁴³ El *Diario de Costa Rica* fue un medio de comunicación utilizado por la compañía ferroviaria y por la transnacional frutera para publicar distintos asuntos en relación con sus negocios a escalas nacional transnacional, entre ellos: los contratos bananeros, los horarios de servicio del ferrocarril, las importaciones y

que se comunicaran con la empresa, con el fin que se les reservara el espacio indicado, en los buques, para sus mercancías (Ver Imagen n.º 2.2).

Imagen n.º 2.2

**Anuncio de los servicios de la Flota Blanca para exportadores de café,
Diario de Costa Rica, enero de 1920**



Fuente: elaboración propia con base en el *Diario de Costa Rica*, 3 enero de 1920

La entidad también importaba por medio de la Gran Flota Blanca, bienes para la producción cafetalera. El primer día de 1920 la Northern Railway Company publicó en el *Diario de*

los avisos de Gran Flota Blanca. «Great White Fleet serves the Americas», *Diario de Costa Rica*, 3 de enero de 1920. Ese mismo anuncio publicitario aparece en otras ediciones más o menos cada tres días.

Costa Rica, exhortando a los productores cafetaleros para que aprovecharan el flete reducido de 6 colones oro por tonelada de 1000 kilos, que la entidad había conseguido para importar abonos potásicos de Alsacia, con el fin de que fueran utilizadas para el cultivo del café. En el comunicado se estimaba que la Cal y la Potasa de Alsacia, eran sumamente efectivas para lograr el aumento de la productividad de las fincas, así que “nadie que se preocupe de sus intereses debería dejar de usarla”.⁴⁴

En la década de 1920, la Gran Flota Blanca utilizaba 90 barcos de vapor de manera ordinaria, algunos *charters* y otros de la marina inglesa. Además, poseía 29 barcos divididos de la siguiente manera: 19 de cargo y pasajeros, 8 con sistemas de refrigeración para el transporte de banano, 1 sin refrigeración para el mismo fin y 1 tanque de petróleo. A su vez, había 5 buques de combustión de petróleo en construcción, uno de ellos para el transporte refrigerado de bananas que funcionaba con electricidad, 4 para transportar azúcar y 4 para carga de banano y pasajeros de la flota inglesa, lo cual en total, suma 19 buques en progreso. Lo anterior se resume en un artículo que fue publicado el *Wall Street Journal*, publicado en 1921, en el cual, se publicitaron todas las bondades de la UFCO, que cierra diciendo:

La United Fruit Company ha expendido más de 200 millones de dólares para el desarrollo de las naciones latinoamericanas, siendo un potente factor en las expansivas relaciones comerciales de los Estados Unidos, con esas naciones. Una autoridad (del Istmo) sostiene que la compañía ha hecho más por Centroamérica, que todas las demás agencias combinadas.⁴⁵

Para el desarrollo de la Gran Flota Blanca y sus operaciones, fue crucial el banano. En 1921, se publicó en Boston un libro: *La Historia del Banano*, que incluía aspectos de la botánica de la planta, su ubicación, el desarrollo de las plantaciones y la importancia de los sistemas de refrigeración para su transporte en navieras y en tren. En ese momento, la compañía poseía 1 505 000 acres de tierra, 350 000 de ellos cultivados, 124 000 en concesión (27 500

⁴⁴ El encargado de este anuncio era Enrique Jiménez Núñez, Apartado n.º 127. *Diario de Costa Rica*, 1º de enero de 1920.

⁴⁵ «United Fruit Tells of Banana Industry», *Wall Street Journal*, 7 de junio de 1921.

sembrados y cerca de 100 000 acres sin cultivar), además de haber trasladado en una década, 230 millones de racimos desde los trópicos: 200 000 000 a los Estados Unidos y 54 000 000 hacia Inglaterra, que les generaron ganancias las cuales, según datos oficiales, rondan los 9 800 000 dólares anuales. En una década, la Gran Flota Blanca transportó 560 000 pasajeros y 13 960 000 toneladas de carga.⁴⁶

Según detalló O'Neill, para 1926, la UFCO contaba con treinta y cinco barcos de máquina de vapor de tipo alternativo, dos de *diesel* eléctrico y uno con navegador de turbina eléctrica. Treinta y uno de ellos estaban equipados con sistemas refrigerados, que permitían cargar mercancía perecedera sin sufrir pérdidas, los cuales fueron diseñados para el transporte de fruta y banano entre Jamaica, las Antillas Británicas y distintos puertos de Centroamérica y el Sur, hacia los Estados Unidos. Cinco de esos barcos habían sido creados para la carga azúcar y uno tenía tanque de petróleo.⁴⁷

Para 1926, los barcos, capitanes e ingenieros en jefe, de la Gran Flota Blanca eran 37 y al menos, 11 de ellos llevaban como nombre localidades de Costa Rica (ver Imagen n.º 2.3): Abangares, Atenas, Carrillo, Cartago, Esparta, Heredia, Limón, Parismina, San José, Sixaola y Turrialba.⁴⁸ A propósito, James Martin sostiene que entre 1904 y 1932, la Gran Flota Blanca pasó de circular entre 300 y 500 toneladas de banano y otros materiales, a 700 000, la mayor cifra antes de los sistemas de contenedores que aparecen en 1960. Las razones de esto incluyen los sistemas de refrigeración, la calefacción química, los avances en las velas y la sustitución del carbón por el petróleo. Posteriormente, incluso después de la Segunda Guerra Mundial, el grado de estos avances se detuvo.⁴⁹

⁴⁶ “United Fruit Tells of Banana Industry”, *Wall Street Journal*, 7 de junio de 1921.

⁴⁷ Thomas O'Neill, “Some Interesting Data on the Great White Fleet”, en: *Unifruitco* 1, n.º 12 (julio de 1926).

⁴⁸ San Blas, San Mateo y San Pablo son también pequeños poblados rurales en Costa Rica, pero también son una isla en Panama, una playa en California y otros sitios que serían más verosímiles para ser elegidos como inspiración para nombrar los barcos.

⁴⁹ James Martin, “From Scramblers for Fruit to Banana Empire, 1870-1930”, en: *Banana cowboys: The United Fruit Company and the culture of corporate colonialism* (USA: The University of New Mexico Press, 2018), pp. 19-39.

Imagen n.º 2.3.
Barcos, Capitanes y Jefes de Ingenieros de la United Fruit Company
(1926)

<i>Steamships</i>	<i>Captains</i>	<i>Chief Engineers</i>
<i>Abangarez</i>	W. A. Card	R. M. Stoddart
<i>Atenas</i>	E. W. Holmes	Andrew Hall
<i>Calamares</i>	A. D. Livingston	W. J. Banner
<i>Camden</i>	S. S. Hansen	Bert Taylor
<i>Carrillo</i>	W. J. Close	Thos. McAuley
<i>Cartago</i>	G. A. McBride	David Findlay
<i>Coppename</i>	W. H. Fagen	John Honniball
<i>Esparta</i>	C. O'Neill	Joseph Pearcey
<i>Heredia</i>	L. Burmeister	George Smart
<i>La Marea</i>	J. C. Jackson	N. S. Esplin
<i>La Perla</i>	J. C. Scott	F. G. Yandell
<i>La Playa</i>	Harry Irvine	C. B. McGhee
<i>Levisa</i>	A. A. Dalzell	M. J. Leary
<i>Limon</i>	C. D. McRae	Andrew Muniz
<i>Macabi</i>	R. D. Robbins	Charles Jones
<i>Manaquí</i>	E. J. Minister	G. T. Lockhart
<i>Maravi</i>	D. W. McLellan	John Paterson
<i>Mayari</i>	Burton Davison	R. J. Quierly
<i>Metapan</i>	Tom Smith	Fred Tyler
<i>Parismina</i>	L. P. Ritchie	T. C. Jolly
<i>Pastores</i>	C. R. Glenn	W. J. Davison
<i>San Benito</i>	D. M. Macdonald	W. J. Heins
<i>San Blas</i>	G. H. Grant	Thos. Milliken
<i>San Bruno</i>	S. T. Barr	Chas. Neill
<i>San Gil</i>	W. J. Mathers	Wm. Steen
<i>San José</i>	J. A. McLean	C. W. Kohn
<i>San Mateo</i>	K. N. Bauer	Hugo Haeslich
<i>San Pablo</i>	G. E. Adams	John Marley
<i>Santa Marta</i>	W. O. Barratt	Wm. Englebert
<i>Saramacca</i>	H. A. Hansen	Chas. Johnson
<i>Sixaola</i>	G. W. Spears	W. E. Sutherland
<i>Suriname</i>	O. Larsen	L. H. Ayers
<i>Tivives</i>	A. H. Birks	W. J. Morgan
<i>Toloo</i>	C. W. Whidden	A. W. Paterson
<i>Turrialba</i>	Edward Baxter	D. K. Romaine
<i>Ulua</i>	W. C. Towell	F. J. Blamey
<i>Zacapa</i>	Andrew Thompson	John Elder

Fuente: Revista Unifruitco (diciembre de 1926)

Todo esto corresponde con una época de bienaventuranza económica que vivió el país entre 1922 y 1928, producto de una serie de políticas económicas dirigidas a contener la inflación. En Costa Rica, el Departamento de Marina manejaba todos los datos relativos a las

importaciones y exportaciones. La siguiente tabla refleja el número de barcos que entraron a Limón en el lustro comprendido entre 1924 hasta 1928 y su procedencia (ver Tabla n.º 2.1).

Tabla n.º 2.1
Estadísticas de llegadas de barcos de líneas internacionales a Limón
(1924-1928)

Naviera	1924	1925	1926	1927	1928
UFCO	176	198	215	225	177
Royal Dutch West Indians	28	28	29	25	24
Hamburg American	14	26	29	38	46
Italian Line	11	12	9	7	1
Leyland Line	10	13	14	22	20
French Line	3	8	5	0	0
Otras	6	4	0	0	2
Total	248	309	301	318	270

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2970 (1928)

Como puede observarse, la UFCO dominó el territorio marítimo durante todos esos años. En general, su flota significó entre el 70% y 66% del comercio marítimo que llegó a Costa Rica por el Atlántico. Las demás navieras eran holandesas, alemanas, italianas, británicas y francesas; así que en tiempos de la primera pos guerra mundial, la navegación por los mares es como un *déjà vu* de los siglos anteriores de dominio imperial. A pesar de eso, la Northern no estaba satisfecha con su desenvolvimiento. En referencia a los datos en el Anexo 2.1 y en relación con las embarcaciones desde Europa a Costa Rica, el Superintendente General de la NRCO, Frank Sheehy dijo que aunque la situación que la compañía compartía en el transporte por océano con Europa, era en absoluto pobre, la comparación con años anteriores muestra un decrecimiento, considerando que la empresa participaba solo en el recorrido de Cristóbal a Limón, teniendo a la línea Wilders y Fyffes, que no transportaba carga general directa desde los puertos europeos a Limón. El Superintendente mostraba preocupación por el crecimiento de la competencia europea, especialmente la alemana, “que parece crecer de manera paralela con la recuperación de las consecuencias de la guerra. Hay evidencia, al

menos tan lejos como lo que a Costa Rica concierne, que las manufacturas europeas han ganado”.⁵⁰ Máxime que pronto estaría listo el Muelle al Pacífico.

Los principales productos que se importaban a mediados de la década de 1920, fueron: cerveza, camas, hierro y cobre, cemento Portland y Blanco, hojas y platos de cobre, Carburo de Calcio, bienes de algodón secos, fertilizantes, muebles y pianos, vidrio y cristalería, maquinas, aceite, maquinaria de agricultura, pinturas, distintos tipos de papel, parafina, jabón, barras de acero, vinos y agua mineral. Estas importaciones provenían de San Francisco, Jamaica, San Juan, Ciudad de Panamá, New Port, Salvador, Acajutla, Corinto y Epoca; en barcos como el Santa Marta, Harlem, Balboa, Philadelphia, Ancon, Sixaola, Pastores, Tolca, Abangares, Ulúa, Ecuador, Breda, Auditor, Colombia, Saint Louis, Soncroa y Arizona.⁵¹

También, específicamente, la NRCO importaba alcohol para el gobierno, por medio de barcos de vapor como el Toloa y hacía el servicio de devolver los estañones vacíos, sin costo, de San José a Limón. En los años de 1924 y 1925, este bien industrial era transportado por el vapor Ulúa, a razón de alrededor de 100 toneladas por embarque. Pero luego, en 1928, a las puertas de la crisis, cambió la política y hubo una discusión que se prolongó por semanas, respecto a la intención de hacer cobros a la Fábrica Nacional de Licores (FANAL). El alcohol constituía un monopolio del Estado y era importado desde Cuba. La FANAL respondió con un tardío reclamo, respecto a la clasificación que se hizo de este bien, al lado de artículos de lujo, como el vino y los licores, lo que aumentaba el costo de las importaciones. Y aunque se trató de contrariar esta medida, la misma quedó en firme, el 10 de noviembre de 1928.⁵²

En el Anexo 2.1. figuran los principales importadores (nombre, línea, locación) y exportadores (nombre, comodidad, locación) en orden de relevancia. Se hacían listas específicas para café.⁵³ La empresa comparaba las importaciones que se hacían por Puntarenas con las de Limón, que eran bienes transportados a Cristóbal en botes de la UFCO.

⁵⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 1928.

⁵¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 1926.

⁵² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 1928.

⁵³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 1926.

No se mencionan las marcas pero sí, el número de paquetes y el precio en kilos (ver Anexo 2.1, Tabla No. 2.7).⁵⁴ Todo esto hubiera sido impensable sin las Divisiones Tropicales. El siguiente apartado analiza la estructura de funcionamiento entre estas y las Divisiones de los Estados Unidos de América.

Las Divisiones Tropicales en relación con las Divisiones Este y Sur de la UFCO

En 1920, las principales Divisiones Tropicales de la UFCO eran: Cuba, Guatemala, Honduras, Costa Rica, Panamá, Colombia, así como, Jamaica. Al morir Andrew Preston, Víctor Cutter asumió la presidencia y consolidó el proceso de “modernización” de la compañía, con el fin de mejorar las condiciones sanitarias y disminuir la fuga de la fuerza de trabajo, especialmente de las élites norteamericanas. Para 1924, los Managers y Agentes de la UFCO era: Hicks en New Orleans y Los Ángeles; Christianson en New York City; Tsotsell en New York City; Newberry en Chicago, Illinois; Heneghan en San Francisco, California; Daniel en La Habana, Cuba; Kieffer en Kingston, Jamaica; Abassal y Sobrinos en Santiago de Cuba; Hearn en Cristobal, Canal Zone; Jacome en Panama City; W.H. Penton en Bocas del Toro; Chittenden en Puerto Limón, Costa Rica; Sasso y Pirie en San José, Costa Rica; Doswell en Santa Marta, Colombia; Rafael del Castillo y Alzamora, Palacio y Co. en Cartagena, Colombia; Culetta en Puerto Cortés, Honduras; Freeman en Belice; Bruni en Ciudad de Guatemala; Flukas en Puerto Barrios, Guatemala; Baseley en Tela, Honduras; MG Honerey en Puerto Castilla, Honduras; Harold Harty en Barnes, Cuba y Hogge en Preston, Cuba.⁵⁵

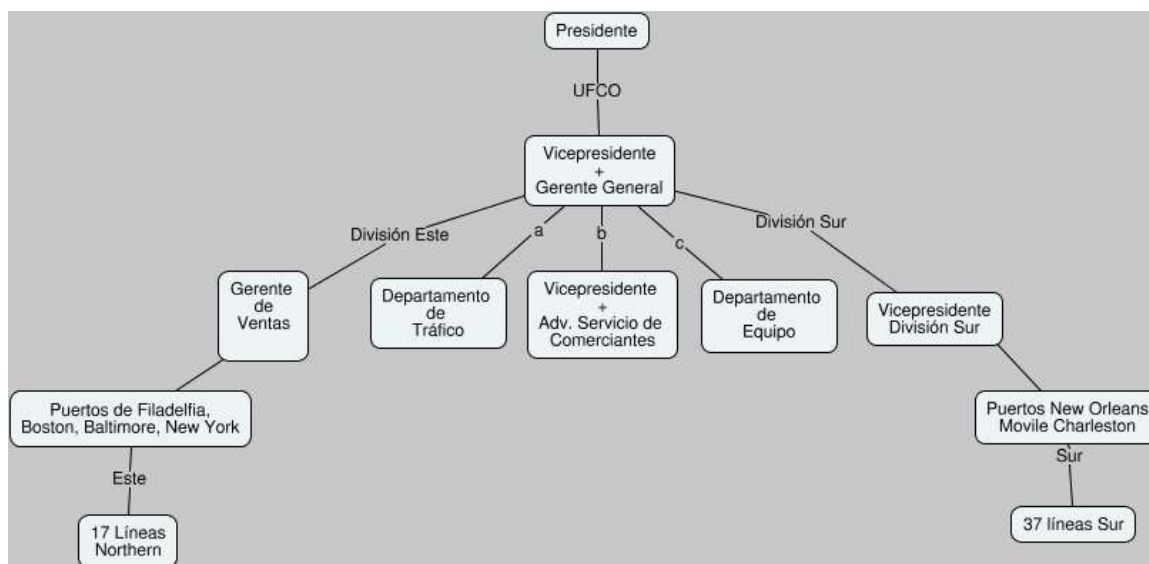
Las operaciones de transportes de frutas por la vía marítima, a cargo de la Gran Flota Blanca eran centralizadas por la UFCO New York (NY) y New Orleans (NOLA). Ellas eran respectivamente el centro de las Divisiones Este y Sur en los Estados Unidos. Diecisiete oficinas de la marca en el noreste de los Estados Unidos y Canadá, debían reportarse con NY. Puertos como Baltimore, Boston y Philadelphia pertenecían a esa jurisdicción, mientras que Mobile y Charleston lo hacían con NOLA. Con el Presidente Victor Cutter, debían rendir

⁵⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º1651, 1926.

⁵⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 1924.

cuentas los Vicepresidentes y el Gerente General. Había varios vicepresidentes: Chas Weinberger estaba a cargo de las ventas en el Sur, J.W. Davis era el responsable de Publicidad y Comercio, así como, John Werner constituye el Gerente de Ventas de la División Este. El Departamento de Equipo debía estudiar el acarreo de la fruta en el ferrocarril y hacía recomendaciones sobre posibles mejoras. A su vez, este debía propiciar entre los consumidores o mediadores, que se equiparan con las tecnologías necesarias para proteger el banano y hacer los envíos tanto pronto como fuera posible. La siguiente figura ilustra las jerarquías en División Doméstica de la UFCO (ver Figura No. 2.1).⁵⁶

Figura n.º 2.1
Organigrama del Despacho de Frutas en la UFCO



Fuente: elaboración propia con base en Revista Unifruitco, marzo, 1927

En relación a la Figura n.º 2.1, es evidente que en los Estados Unidos, las ferrocarrileras están en el peldaño más bajo de las operaciones de la UFCO. Pero al analizar las fuentes empresariales de Costa Rica, la Superintendencia y la Gerencia de la NRCO, están supeditadas a la dirigencia de la UFCO en los Estados Unidos, así como, de la NRCO con

⁵⁶ Otra versión de esta figura ha sido aceptada para ser publicada: Adriana Sánchez Lovell. “Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)”. En: Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal (eds). *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (aceptado para ser publicado). Fuente: *Revista Unifruitco*, “Up North. A Guide for the Tropical Men When He Visits His Domestic Cousins”, (marzo de 1927), p. 443.

oficinas en New Jersey, aunque estas son autónomas en cuanto a la toma de decisiones, con respecto a la Superintendencia de Agricultura de la División Costa Rica.

En 1925 las Jefaturas en Costa Rica eran Marvin Marsh (Gerente), Frank Sheehy (Superintendente General), C.H. Krauth (Contabilidad), M.J. Thomas (Superintendente de Mercancía y Materiales), D.J. Cloward (Asistente del Gerente), Dr. A.A. Facio (Hospital de la UFCO), W.H. Boschen (Agente de la UFCO), A.A. Osborne (Secretario de Gerencia)⁵⁷, N.C. Connolly (N.E.) y J.H. Soothill (Wharfínger). Mientras tanto, Samuel Kress era Superintendente de Agricultura.⁵⁸ El Jefe de Ingenieros tenía a su cargo el sub departamento de Mantenimiento de Caminos y Estructuras, con excepción de las Líneas de Telégrafo y Teléfonos, que se debían reportar con el Superintendente.⁵⁹

Hacia 1927, las Divisiones *Down South* que Chittenden, ex Gerente de la División Costa Rica, tenía a su cargo eran: Guatemala, Costa Rica, Tela y Truxillo Railway Co. en Honduras, Panamá, Colombia y Jamaica. Los puertos eran Barrios, Tela, Castilla, Trujillo, Limón, Almirante, Santa Marta y Kingstone.⁶⁰ La Figura No. 2.2. esquematiza la estructura jerárquica prevaleciente en las Divisiones Tropicales de la UFCO (ver Figura No. 2.2.).

⁵⁷ En junio de 1926, se informó que el Secretario del Manager, de apellido Osborne, falleció y a su esposa, Arabela de Osborne viuda del Secretario del Mannager, se hace un arreglo de pago temporal de 150 dólares al mes, para un total de 1800 anual. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º112, 11 de junio y 7 de julio de 1926.

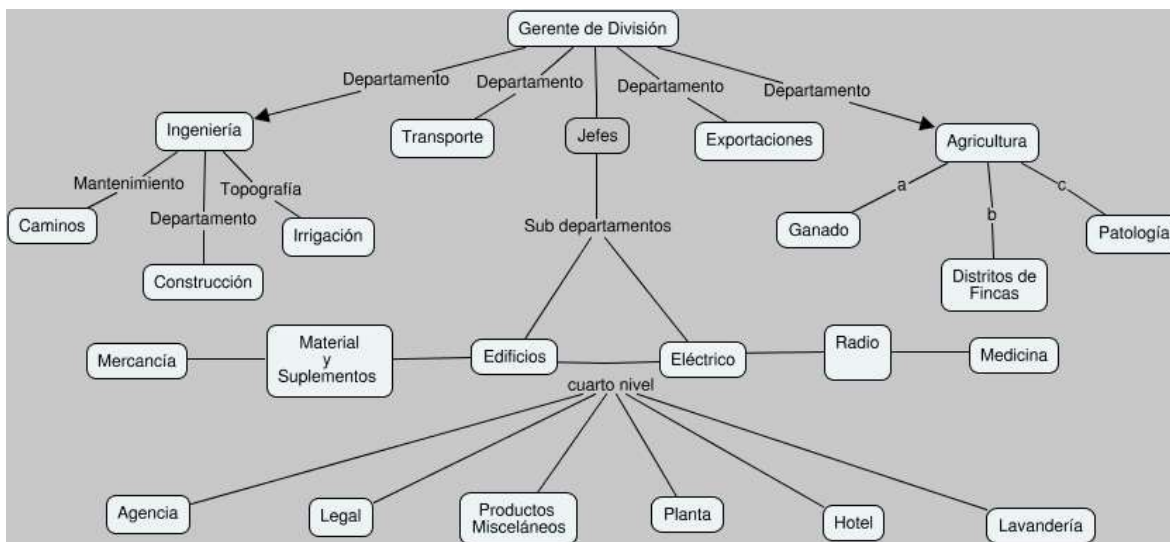
⁵⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 9 de junio de 1925.

⁵⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 29 de febrero de 1925.

⁶⁰ Edmund Whitman, "Down South. A Guide for Domestic Employees Inspecting Tropical Divisions", *Unifruitco* 2, n.º 12, junio de 1927.

Figura n.º 2.2.

Estructura Jerárquica de las Divisiones Tropicales de la UFCO⁶¹



Fuente: elaboración propia con base en Revista Unifruitco, junio de 1927

Según este esquema, a la cabeza de la UFCO estaba el Gerente de División, que en el caso de la Northern Railway Company era Marvin Marsh. Los cuatro siguientes segmentos son los Departamentos de Ingeniería, Transporte, Exportaciones y Agricultura. Pero el primero y el último son más complejos y se subdividen en caminos, construcción e irrigación y ganado, fincas, así como patología, respectivamente. Nótese que ingeniería se encarga de servirle a agricultura con los sistemas de riego y que agricultura hace labores de fitotecnia, zootecnia, e investigación y control de plagas. En el tercer nivel, están los departamentos que le prestan servicios a la entidad: mercancía, materiales, edificios, eléctrico, radio y medicina. Esto implica que sus operaciones son necesarias pero secundarias. El último peldaño son agencia, legal, misceláneos, planta, hotel y lavandería. El departamento legal, garantiza los intereses de la entidad y la defiende en los procesos legales, tarea que sí le fue asignada a costarricenses desde sus inicios, cuando la nacionalización de los cargos de dirección en otros departamentos, aconteció muchas décadas después, alrededor de 1950-1960.

⁶¹ Una versión de esta figura fue publicada en: Adriana Sánchez Lovell. “Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)”. En: Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal (eds). *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (aceptado para ser publicado). Edmund Whitman, “Down South. A Guide for Domestic Employees Inspecting Tropical Divisions”, en: *Revista Unifruitco*, junio de 1927.

Respecto a las trayectorias laborales de algunas de las élites empresariales, G.P. Chittenden fue el Gerente en Limón, durante la década de 1910 y luego ascendió a Director de todas las Sucursales de la UFCO en el Sur-Sur. Cuando Chittenden trabajó como Gerente de la División Costa Rica, Marvin Marsh era el Superintendente. Buena parte de la carrera de Marvin Marsh se construyó en los Estados Unidos. Este trabajó como *Transitman* para el Baltimore y Ohio Railway, estuvo a cargo de construcción en Medina *Cut-off* tras lo cual, fungió en Baja California en Ingeniería de Construcción con la Pacific Railway Company. En 1908, fue designado Jefe de Cuadrilla en el Distrito de Culebra del Canal de Panamá, a lo cual renunció en 1913, para tomar el puesto de Asistente de Ingeniería en la Northern Railway Company. En 1918, fue promovido a Superintendente de la Northern Railway Company y en octubre de 1924, fue ascendido a Gerente de la División de Costa Rica de la UFCO (ver Imagen No. 2.4).⁶²

Imagen No. 2.4:
Marvin Marsh, Gerente de la División de Costa Rica de la UFCO
(1926)



Fuente: elaboración propia con base en *Revista Unifruitco* (diciembre de 1926)

En la compañía radicada en todas las divisiones tropicales y domésticas, existieron altos índices de movilidad laboral para las élites organizacionales durante la década de 1920. Cabe mostrar con algunos otros casos, cómo operaba esta a escala transnacional. El 5 de enero de

⁶² *Revista Unifruitco*, «Brief Histories of Tropical Division Managers», n.º 10, diciembre de 1926.

1923, el Ingeniero Civil C.B. Hobard fue transferido a Colombia, después de llevar un curso intensivo en Costa Rica, vinculado a la cosecha de bananos y el trabajo en la construcción de vías ferroviarias. El 26 de marzo de 1923, R.E. Going, Superintendente de Construcción renunció y M.O. Carter quien era el Capataz General, asumió su funciones con C.E. Penrod, quien era oficinista en el Departamento de Contabilidad y pasó a ser Asistente del Capataz General. De la mano con ello, fue abolido el título de Superintendente de Construcción. Cuando el asistente de Warfinger renunció, el Capitán Edward Harding fue transferido desde Colombia, pero su trabajo resultó insatisfactorio, así que fue despedido y sustituido por Berney Widsteen, quien antes fungía como Primer Oficial del Departamento de Marina. Samuel Manley dejó de ser el Capataz General de San José, cuando fue transferido a la División de Trujillo, el 9 de setiembre de 1923, al puesto de Maestro Mecánico. Thomas Storey, Capataz de Caminos, sustituyó a Manley y H.C. Hill, antiguo maquinista de locomotoras, asumió el anterior puesto que tenía Storey. G.G. Fuller, recién graduado de la carrera de Ingeniería Civil, llegó a Costa Rica el mismo mes de setiembre para trabajar en el Departamento de Mantenimiento de Caminos de la Northern, pero fue temporalmente transferido a la UFCO, para que construyera la Línea de Turrialba. Esto último demuestra que la United y la Northern compartían a sus trabajadores por medio de transferencias temporales.⁶³

El 20 de diciembre de 1924, Frank Sheehy fue trasladado del puesto de Superintendente Interino de la UFCO, a Superintendente de la Northern Railway Company. El 1º de noviembre de 1924, este había abandonado su puesto de Maestro de Trenes, para llenar el vacío dejado en la oficina de la Superintendencia, por Marvin Marsh, que fue transferido el 31 de octubre de 1924, a la Gerencia de División de la Costa Rica Railway Company. En el Departamento de Transportes, John Dolan, Maestro de Trenes interino, asumió el antiguo puesto de Sheehy y por eso su salario creció en un 25%.⁶⁴ El Superintendente debía velar por el buen cumplimiento y el perfeccionamiento de las labores de la compañía ferroviaria, intermediando con todos los componentes de la Northern y de la UFCO. Todas las quejas internas y externas se le trasladaban a su oficina. Un ejemplo de ello se dio el 9 de abril de

⁶³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 723, 1924.

⁶⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 112, 1924.

1925, cuando el Superintendente de Agricultura de la United Fruit Company, Samuel Kress, advirtió que el cacao proveniente de Santa Clara debía de ser separado del cacao proveniente de Siquirres para su traslado, pues ambos eran de distintos grados y eso interfería con las calidades del producto. El procedimiento a seguir por parte del Superintendente Sheehy era dirigirle al *Trainmaster* Dolan estas especificaciones y este a su vez, debía emitir una circular a la mayor brevedad a todos sus empleados.⁶⁵

Pero la movilidad laboral en las Divisiones Tropicales de la UFCO, no se limitaba a los hombres, ni a trabajar dentro de las esferas empresariales, sino que se extendía a las mujeres para prestar servicios con el gobierno de los Estados Unidos. En la División de Costa Rica, se celebró una gran fiesta en diciembre de 1926, en honor a las “señoritas” Bright e Ida Emmet, quienes dejaron el país muy pronto para retornar a New Orleans. Ida Emmet partiría a Noruega, para trabajar en la posición de Secretaria del Cónsul Americano “en un puerto muy bien conocido cuyo nombre no podemos pronunciar, pero es el puerto principal”. Se les deseó a estas hermanas, mucha salud y felicidad.⁶⁶

Por otra parte, en la vecina Tela, en Honduras, había cuarterías especiales para las mujeres solteras que laboraban en la entidad. En una imagen conmemorativa presentada en ocasión del 50 aniversario de la UFCO, se presentó una foto en la cual se observa a las “bellezas de la Tela y a Eva, cocinera de solteras” (ver Imagen n.º 2.5).

⁶⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 206, 9 de abril de 1925.

⁶⁶ *Revista Unifruitco*, “Costa Rica”, (enero-febrero de 1927), p. 389.

Imagen n.º 2.5.
Trabajadoras solteras de la Tela Honduras, con la cocinera Eva
(1923)



Fuente: elaboración propia con base en Revista Unifruitco (junio-julio de 1949)

Ahora bien, ¿cuántos años de servicio dentro de la UFCO, tomaba llegar a un puesto como el de Gerente General en alguna de sus Divisiones Tropicales? Una publicación de la *Revista Unifruitco* sobre esta estructura de la Tela en Honduras, puede servir para ejemplificar las trayectorias laborales de las élites gerenciales. El siguiente cuadro ilustra las jerarquías de la Tela en Honduras y los años de servicio de estos trabajadores en la entidad (ver Tabla n.º 2.2).

Tabla n.º 2.2
Estructura Jerárquica de la Tela en Honduras (1926)

#	Nombre	Posición	Años y meses de servicio
1	R.H. Goodell	Manager General	18
2	R.K. Thomas	Manager	18 y 5
3	R.S. Corwin	Contador	11
4	Dr. R.B. Nutter	Superintendente (Spte) Departamento (Dep) Médico	10 y 2
5	E.F. Speh	Jefe Ingeniero y Spte de Ferrocarriles	9
6	E.A. Ames	Spte de Agricultura	15
7	R.C. Purdy ⁶⁷	Spte de Edificios y Jardines	26
8	J.G. Beasley	Spte de Exportación	9 y 2
9	H.F. Sharp ⁶⁸	Spte del Distrito de Guaymas	27
10	O.J. Shofield	Spte del Distrito de Fortuna y Colorado	8
11	MD. Monagan	Spte Dep Eléctrico	7 y 3
12	A. Garsaud	Spte Dep. de Construcción	12 y 6
13	Frank Gee	Roadmaster	6
14	F.D. Bradley	Departamento Legal	8
15	R.V. Waterhouse	Spte del Distrito de Ulua	6 y 4
16	R.W. Stark	Asistente del Jefe de Ingenieros	6 y 4
17	A.H. Syrett	<i>Storekeeper</i> , Material & Supply Dep.	10 y 3
18	A.J. Chute	Asistente Spte. Ferrocarriles	12 y 6
19	J.L. Brown	Maestro de Trenes	8 y 5
Total			229 años y 4 meses

Fuente: elaboración propia con base en Revista Unifruitco (julio, 1926)

⁶⁷ “El sirvió por cinco años en la Cuba Fruit Company, del Capitán Baker, Hopkins y otros accionistas de la UFCO”. Traducción propia. *Revista Unifruitco*, “Tela”, (julio, 1926) p. 774.

⁶⁸ “Trabajó por siete años con Orr-Laubenheimer Fruit & Steamship Company y con Camors & McConnell cuyas compañías fueron absorbidas por la UFCO y que se consideran parte de la entidad desde su formación”. Traducción propia. *Revista Unifruitco*, “Tela”, (julio, 1926) p. 774.

En julio de 1926, R.H. Goodell era el Gerente General de la empresa y este había servido por 18 años. La trayectoria laboral del n.º 2 de la Tela en Honduras, es ilustrativa de las trayectorias laborales y las migraciones transnacionales que hicieron estos hombres. Rufus Thomas nació en Boston en 1870 y estudió en Hopkins y Harvard. Laboró en dos empresas con lógicas productivas basadas en la explotación y el racismo: en la producción algodonera y en plantaciones. Luego este entró a la United Fruit Company, en 1908. Sus primeros cinco años los vivió en la División Costa Rica (1908-1913), pasó un año en la División de Colombia (1914), dos años en UFCO, Guatemala (1914-1915), dos años en la Tela (1916-1917), fue a la Primera Guerra Mundial en 1918, regresó a la Tela (1919-1920), de allí a Colombia (1921), a la Tela Railway Company (1921), a Guatemala (1922-1923), a Costa Rica (1924) y volvió a la Tela en 1925, para ser el Gerente: “Mr. Thomas es un fiel y completo trabajador en el mejor sentido de ambas palabras”.⁶⁹

Algo interesante que se evidencia en la Tabla n.º 2.2 es que, en Honduras, el Superintendente de Ferrocarriles ejerció al mismo tiempo la Jefatura de Ingeniería, cosa muy distinta a lo que ocurre en Costa Rica, donde Frank Sheehy y D.J. Cloward ocuparon, respectivamente, estas posiciones. A su vez, Frank Gee, Maestro de Caminos en la Tela, llegaría a Costa Rica a ocupar la misma posición en Siquirres, pero no se ambientó al clima del lugar y el 15 de abril de 1929, fue trasladado de nuevo a Honduras, con todos los gastos de transporte pagos.⁷⁰ Es importante subrayar, que mientras en el Ferrocarril de Costa Rica existen las figuras del Gerente y el Superintendente, en la UFCO de Honduras y Cuba, había un Gerente General y un Gerente. Prácticamente la estructura es la misma, pues en la Tela había superintendencias de: ferrocarril, medicina, ingeniería, agricultura, edificios, exportaciones, de fincas distritales, electricidad, construcción, ingeniería, tiendas y maestro de trenes. Pero en Costa Rica solo existía una superintendencia y los demás fungían como jefes de departamento, excepto en las fincas, donde sí hubo superintendencias de distrito. En Cuba, el puesto de Manager General con oficinas en La Habana, fue creado en 1927 para lidiar con el aumento en la intervención estatal y este se ocupaba de la representación oficial y no oficial de la

⁶⁹ *Revista Unifruitco*, “Brief Histories of Tropical Division Managers No. 6” (agosto de 1926).

⁷⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2970, 1928 y No. 730, 1929.

compañía. El mismo supervisaba las labores en las dos divisiones azucareras y atendía la Terminal Marítima de la Flota Blanca en La Habana. Mientras que un Manager o Administrador auxiliado por un asistente, se encargaba de la fiscalización de los departamentos y operaba en relación con las oficinas centrales en Boston y con el Gerente General en La Habana. Esta figura parece corresponder con lo que en Costa Rica hacía el Gerente de la Costa Rica Railway Company, Marvin Marsh, aunque la fiscalización y mediación con los departamentos las realizaba el Superintendente Sheehy y mucha de la representación recaía en el Maestro Mecánico, Randall Ferris.⁷¹ Las siguientes unidades en la jerarquía organizativa en Cuba las constituyeron las Oficinas Centrales y de Operaciones. Las primeras incluyeron la Oficina del Agente Especial y la Secretaría de la Oficina del Gerente. En Costa Rica, el Gerente General lidió con la intervención estatal en la década de 1940. Incluso este tuvo que huir del país en momentos álgidos de protestas por el tema de los salarios mínimos.

En la isla de Cuba, el Departamento de Contabilidad centralizaba la gestión financiera de la División, presupuestos, la administración de los fondos bancarios e inventario de activos. Este era el único, además del *Manager*, con un canal directo para comunicarse con las oficinas centrales en los Estados Unidos, aunque en Costa Rica, distintos jefes de departamento ejecutaban estas gestiones. Otro puesto existente en Cuba, era el Agente Especial, quien lidiaba con los asuntos legales, los impuestos, las regulaciones laborales y los accidentes de trabajo.⁷² Ese puesto también existía en la UFCO Costa Rica, pero en el caso del ferrocarril, eran el Maestro de Trenes, el Jefe de Ingenieros, los Capataces, la Superintendencia y la Gerencia, quienes en el día a día, lidiaban con los accidentes. Cada célula de la división cubana, Preston y Boston, contaba con ocho Departamentos: 1) Agricultura, era la encargada de realizar todo el proceso de la caña en los cuatro territorios,

⁷¹ Oscar Zanetti y Alejandro García. *United Fruit Co.: un caso de dominio imperialista en Cuba* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1976).

⁷² Sin embargo, en el caso de Cuba con el tiempo, el Secretario del Manager terminó absorbiendo varias funciones de este departamento, especialmente en la División Preston y este centralizó el manejo de las finanzas internas de la oficina, la fiscalización de la información confidencial ordenada por el Gerente, el control de la Oficina General de Empleo, la cual centralizaba la selección y empleo del personal, así como, operaba libremente como el agente represivo empresarial. Oscar Zanetti y Alejandro García. *United Fruit Co.: un caso de dominio imperialista en Cuba* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1976).

divididos por fincas y con jerarquías que determinan el sistema de ascenso de cuadros; 2) el Ingenio era el responsable del suministro de energía y la planta industrial, 3) en Fabricación se realizaba todo el proceso de elaboración del azúcar, laboratorios y controles químicos del producto, tal y como sucedía en otros ingenios; 4) Mercaderías y Materiales incluía tiendas, almacenes y departamentos menores como lavandería, panadería, etc.; y a estos se suman los 5) Ferrocarriles, 6) Marina, 7) Ingeniería y Construcciones y 8) Departamento Médico. En Costa Rica la compañía ferrocarrilera reúne 9 Departamentos: 1) Transportes, 2) Mecánica, 3) Planta Eléctrica, 4) Telégrafos, 5) Construcciones, 6) Mantenimiento de Vías, 7) Materiales, 8) Ingeniería y 9) Muelles y Marina.

Se hace hora de cuestionar, ¿cuáles aspectos formaban parte de los procesos de formación de las élites empresariales? Además de la experiencia *in situ*, las jefaturas debían preparar conferencias sobre sus experiencias laborales, divididas por temáticas y presentarlas en congresos, en los cuales participaban los líderes de todas las divisiones, las cuales, eran celebradas en los Estados Unidos. Así, el 19 de setiembre de 1924, el Gerente General de la UFCO y la CRRC, Marvin Marsh, les escribió a Samuel Kress, Frank Sheehy, J.H. Southhill, J.B. Keough, W.H. Boschen y J.C.B. Davidson, indicando que dado que pronto se realizaría la conferencia titulada *The New Ocean House*, a celebrarse específicamente los días 5, 6 y 7 de octubre, estos debían preparar sus puntos de vista como representantes de la División Costa Rica, respecto a los aspectos por tratar.⁷³ La solicitud hecha por el Gerente, consistió en que se estudiaran los distintos temas de una lista, para que los jefes de departamento se formaran una opinión, a fin de discutirla en una reunión a realizarse en su oficina el día miércoles 21 de setiembre al ser las 9:00 en punto. Los tres temas generales serían: pensiones, empleo y planes y organización. En detalle, el programa se estableció así:

- a) Planes de pensiones para sujetos asalariados
- b) Resumen del Plan de Suscripción de Acciones
- c) Operando un servicio de radio público bajo dificultades
- d) Seleccionando nuevos empleados
- e) Introduciendo al nuevo empleado a su trabajo

⁷³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 19 de setiembre de 1924.

- f) ¿Cómo desarrollar orgullo por el trabajo?
- g) Transferencias entre departamentos y divisiones
- h) Desarrollando empleados en las divisiones tropicales a partir de nacionales
- i) Entrenando nuevos empleados para las granjas⁷⁴

El propio Marvin Marsh presentaría una conferencia titulada: “¿Cómo lidiar con los despidos cuando sea necesario ejecutarlos?”. Otros temas que serían abordados por otros directivos de las divisiones de la UFCO fueron: “La situación laboral en Cuba”, “Cambio de personal, prevención de Accidentes”, a cargo de F.X. Crawford; “Planes y organización de la compañía”, por parte del Presidente Víctor Cutter; “Coordinación entre departamentos” en palabras de la cabeza de todas las Divisiones Tropicales, de G.P. Chittenden; “Coordinación entre Producción y Ventas”, “Utilizando el Departamento de Ingeniería”, “El Departamento de Investigación”, “Investigación sobre ventas de banano”, “Utilizando el Departamento de Leyes”, “Operando economías y supervisión en las terminales y las expensas de los estibadores”, “Previsión en los negocios”, así como “Análisis de mercado y estadísticas laborales”. Este último por S.S. Pierce.⁷⁵

Lo anterior, brinda una excelente idea acerca de las estrategias mediante las cuales la entidad promovía conocimientos en común entre los trabajadores, los cuales eran centralizados por las principales cabezas de confianza de la United Fruit Company. Si se observa con algún grado de detenimiento, estas eran las prácticas que se quería generalizar en todas las divisiones de la empresa y estos espacios de encuentro surgieron, dado que los manuales o de circulares por escrito no sustituyen la conversación y el diálogo. A su vez, Marvin Marsh exigió una preparación previa de todo el personal que quisiera asistir y se esperaba que todos los convocados concurrieran.⁷⁶ Estas exigencias corresponden a una orden emitida el 26 de diciembre de 1924, por parte de C.B. Taylor, Tesorero General de la United Fruit Company con sede en Boston, en la cual les llamó la atención a todas las direcciones, pues éstos estaban

⁷⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 19 de setiembre de 1924.

⁷⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 19 de setiembre de 1924.

⁷⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 19 de setiembre de 1924.

realizando abusos, dado que los gastos por entretenimiento y viajes de la compañía ese mismo año de 1924, ascendieron a 400 000 dólares.⁷⁷

En 1927, se se anunció que los empleados de las Divisiones Domésticas y Tropicales establecerían una relación como nunca antes se había visto. La preocupación era que los trabajadores de las Divisiones Tropicales, debían conocer cómo funcionaba el despacho de las frutas, aceptarlo y entenderlo. Así, se fomentaba que se desarrollara un lenguaje común que hiciera posible mapear la trayectoria del banano, desde que salía en un contenedor de Centroamérica, “hasta que llega al libro de cocina de Camille Den Doven, para preparar “la receta favorita de su marido””.⁷⁸

Las conferencias entre las élites gerenciales de las Divisiones Tropicales y los Estados Unidos, servían para limar asperezas entre sí y organizar la producción y el transporte de la fruta. De hecho, la *Revista Unifruitco* de octubre de 1926, informó sobre la Conferencia Anual realizada en la *New Ocean House*. La misma fue efectuada entre el 10 y el 14 de octubre y allí asistieron los oficiales y directores de la compañía, que en conjunto sumaron más de 200 personas. Es fundamental cuestionar la idea de que la United Fruit Company fue una empresa estrictamente operada por hombres. De hecho, en la convención de 1926, en Swampscott, estaban Effe McKay, Marion Freeman, Ada Todd, Mildred Grover, Helen Neal, Mary Horrigan, Violet Loyte, Marjorie Hunter, Anna Anderson y Constance Reade. En representación de las naciones europeas estaban Jean Twiggins, Vesta Burnett, Catherine Cummings, Ina Tapio, Gertrude Hazen, Eleanor Stahr, Frances Mellin, Christine Chamberlatin, Myra Greenlaw y Ruth Somers, además que como estenógrafas asitieron Janet MacDonald y Nina Moore.⁷⁹

⁷⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 26 de diciembre de 1924.

⁷⁸ En este artículo se evidencia que existe una relación de sumisión del sur hacia el norte, por más que la entidad trate de hacer atractivos los trabajos en las divisiones tropicales, además que se utilizan ideas sexistas, sobre la división de tareas en la cocina, algunas de ellas prevalecientes hasta hoy. *Revista Unifruitco*, “Up North. A Guide for the Tropical Men When He Visits His Domestic Cousins”, (marzo de 1927), p. 442.

⁷⁹ *Revista Unifruitco*, “The Convention at Swampscott” (octubre de 1926), p. 163.

La actividad estaba organizada en función de problemas. Producción cuestionó: ¿cómo podemos fallar en disponer de todo lo que producimos? Ventas y contaduría se enfrascaron en la problemática acerca de ¿cómo podemos producir algo que no podemos vender? Producción, transportes y distribución, los tres mayores factores en la UFCO fueron discutidos desde todos los ángulos posibles”. Víctor Cutter enfatizó en la importancia del trabajo en equipo y la cooperación. El miércoles hubo una conferencia con la mesa de directores y al final en una cena se presentó el libro: *The United Fruit Company y las naciones*. Es interesante rescatar que varias de estas discusiones buscan complejizar los procedimientos organizacionales, que comprenden: teoría y práctica de las ventas de banano, la necesidad de instrucciones más positivas en la compañía de qué, quiénes, cuándo, cómo y porqué, así como “El inicio de mi investigación experimental en Tela”, y nótese que esta última se planteaba en términos científicos, para la producción de conocimiento que introdujera mejoras en todas las divisiones tropicales de la entidad.

El 25 de enero de 1929, Víctor Cutter les hizo la consulta a todas las cabezas de departamento de la UFCO, respecto a su parecer sobre el contenido que debería tener la *Revista Unifruitco*, pues este había recibido algunas quejas de algunos empleados que consideraban que había demasiada información sobre juegos y recreación y que debía concentrarse en temas laborales: “lo que quiero averiguar, no obstante, vamos a incluir más información sobre trabajo en la revista, es si para ustedes son más interesantes las anécdotas sobre trabajo que las reseñas sobre recreación y estoy inclinado a pensar lo primero”.⁸⁰ Lo cual da muestra de un proceso de maduración de la empresa durante el cual, la construcción de la identidad común, deja de ser la más importante función a ejercer por la revista.

Aunque se ha estudiado a la *Revista Unifruitco* como una fuente de sentido de identidad entre las y los trabajadores de la UFCO; escribir allí era obligación de los trabajadores de rangos medios y altos. Así lo demuestran varias llamadas de atención realizadas por parte de Marvin Marsh, a todos los trabajadores de la Northern UFCO. En enero de 1929, el Gerente General se molestó, porque adujo que había muy pocos artículos representando a Costa Rica en la

⁸⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 729, 25 de enero de 1929.

Revista. Agregó que dado que muchos trabajadores reclamaban que no estaban recibiendo sus números (posiblemente una excusa para fallar en la escritura), las revistas fueran enviadas a los Jefes de Departamento de las personas suscritas en reclamo: Superintendencia de Mercancía, Superintendencia de Frutas, Jefe de Ingenieros, *Storekeeper*, *Trainmaster*, *Outsiders*, Superintendencia Médica, Agente de Barcos, División de Contabilidad, Superintendencia de Ferrocarril y *Wharfinger* y Maestro Mecánico.

Como *Outsiders* se detalló a Misceláneos y Departamento Legal.⁸¹ Los abogados de la Northern Railway Company fueron: Porfirio Góngora Umaña (el principal abogado de la compañía durante el periodo de estudio), Teodoro Picado Michaslsky (llevó casos del Virilla e hizo protocolos notariales), Ricardo Esquivel Fernández y Gonzalo Echeverría Flores. Antes de ellos, Ricardo Jiménez Oreamuno y Cleto González Víquez también laboraron en la compañía.⁸²

Además, a escala transnacional, igual que sucede con buena parte de los Jefes de Departamento, Randall Ferris formaba parte de la División Mecánica (*Master Car Builders and Master Mechanics*) de la *American Railway Association* (ARA). Son organizaciones internacionales de élites ferroviarias, que imprimen derechos y obligaciones, cuando en la década de 1920 y 1930, inclusive, a los trabajadores les eran negados esos derechos. Al momento de operar las liquidaciones, todos los empleados de primera clase, debían entrevistarse con el Gerente, para proceder y su liquidación debía ser aprobada por las correspondientes jefaturas de departamento. Antes del pago, un “O.K.” del Manager se acompañaba con la firma del Contador de la División.⁸³ En cambio, a los obreros se los liquidaba con un “hasta luego”, con suerte, acompañado de gastos de transporte a su país de origen (ver Capítulo III).

Para ilustrar con un caso la pertenencia a estas organizaciones transnacionales, el 1° de junio de 1929, Randall Ferris fue informado de que su suscripción a la ARA expiraría en un mes

⁸¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 206, 30 de enero de 1929.

⁸² Costa Rica, ANCR, Northern, n.°s 314, 435, 436, 474, 657, 1001, 1453, 4873 y 2015. Después ejerció a la cabeza de los abogados el *Bufette* Anderson. Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 1013, 1941-1956.

⁸³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 729, 20 de agosto de 1928.

más tarde, pero que si deseaba continuar, se le cobraría una tarifa especial de 5 dólares al año.⁸⁴ El Maestro Mecánico aceptó la oferta el 15 de junio de 1929, y se lo comunicó a V. R. Hawthorne, Secretario de la División Mecánica, con oficinas en Chicago Illinois.⁸⁵ La ARA era liderada por los oficiales: RH Aishton, Presidente; W.G. Besler, Primer Vicepresidente; Hale Holden, Segundo Vicepresidente; Alfred Thom, *General Counsel* y H.J. Foster, Secretario y Tesorero. Los Oficiales de Mecánica de la ARA, sección a la que pertenecía Ferris (*Master Car Builders-Master Mechanics*), eran: G.E. Smart, Chairman; A.R. Ayers, Vice Chairman y V.R. Hawthorne era el Secretario. La misma imponía disposiciones en relación al arreglo y confección de los coches de tren. Por ejemplo, en relación a los marcos laterales de acero fundido, sus miembros debían respetar un *standard* para bastidores laterales de camiones y acogerse a las prácticas recomendadas, sujetas a las patentes de los Estados Unidos Nos. 1433380 y 1480727 del 24 de octubre de 1922 y del 15 de enero de 1924, respectivamente.⁸⁶

También, Randall Ferris medió con sus colegas en Inglaterra y otros países, para llenar los puestos de trabajo que fuera necesario. En 1929 recibió una comunicación de su amigo y colega W. Allan, avisando que no lograron conseguir ninguno de los hombres que buscaba, porque “los hombres de aquí preferirían estar diez días en paro que trabajando diez horas al día”.⁸⁷ Argumentó que los vendedores en la isla británica ganaban alrededor de 12/6 a 15 libras esterlinas por día de ocho horas y 18 de limosna, cuando estaban fuera del trabajo y que no parecían querer irse de Inglaterra. La carta continúa brindando algunos detalles que demuestran que él y Ferris eran amigos, pues Allan aporta detalles de sus vacaciones, de la llegada de otro conocido en común, de haber ganado “algunos kilitos de más” y otras

⁸⁴ La localidad de la ARA era 431 South Deaborn St. En la misma carta de invitación Randall escribió en lápiz: “Por favor responda sí”. (*Please answer this advertising yes*). “Carta de la *American Railway Association, Master Car Builders and Master Mechanic* a Randall Ferris”. Costa Rica, Northern, n.º 730, 1º de junio de 1929.

⁸⁵ Traducción propia del original: “*I Acknowledge receipt of your letter of June 1st file No. P-10-B advising that my present subscription to circulars of the Mechanical Division of your Association expires July 1st. It will be in order to renew this subscription for the year July 1st. 1929, July 1st. 1930, at the special membership price of 5\$ per year, and bill me accordingly*”. Costa Rica, Northern, n.º 730, 1º de junio de 1929.

⁸⁶ Costa Rica, Northern, n.º 730, 1929.

⁸⁷ Traducción propia del original: “*Just a line to let you know that I have not been successful in getting any of the men that you were wanting, it seems to me that the men here would rather be on the dole than work, the 10 hours a day is the thing they do not like*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 1929.

cuestiones, que no se relatan en una carta estrictamente empresarial.⁸⁸ Esto conlleva a discutir la vida de estos hombres, estas mujeres y sus familias, en las Divisiones Tropicales.

La vida de las élites estadounidenses en las Divisiones Tropicales

“La vida para el UFER tropical ha sido tan variada y tan interesante como para cualquiera de sus contemporáneos, no importa donde”.⁸⁹ Según una publicación del 50 Aniversario de la *Revista Unifruitco*, es contrastante la vida de los habitantes de las divisiones tropicales de 1899, con la de 1949. Al inicio, “aseguran los veteranos, había que ser un hombre”⁹⁰ para sobrevivir en los trópicos. Existían carecías de agua para tomar, excepto por el agua de lluvia y la única iluminación provenía de un sistema de linternas de carbón. Pero a lo largo de la primera mitad del siglo XX, se desarrolló un estilo de vida en las ciudades donde se establecieron las oficinas centrales de la UFCO, caracterizado por la construcción de clubes de campo y espacios de recreo, así como toda una serie de comodidades. En los alrededores de las viviendas de las élites, se construyeron pueblos completos equipados con hospitales, laboratorios, plantas de hielo y de energía, comisariatos, clubes sociales, facilidades para atletas, *bungalows* y piscinas y del otro lado y cuarterías para el alojamiento y la venta de comestibles, así como, abarrotes para los trabajadores afrocaribeños e hispanoamericanos.⁹¹

Conforme pasaron los años, desde el punto de vista de los espacios de socialización, se trató de auspiciar una serie de actividades y de ritos de pasaje, de manera que se empezara a construir lazos de identidad y memorias vinculadas a los lugares. Por ejemplo, la boda de Anita Jocks con Frank Sheehy, fue celebrada en Puerto Limón en 1917 (ver Imagen n.º 2.6).

En Limón, hubo mejoras constantes en las condiciones de sus viviendas y el medio circundante, para los empleados “blancos” de la Northern Railway Company. En 1924,

⁸⁸ Traducción propia del original: “*I have enjoyed my holiday very much and feel a lot better and I have put on a little weight. I had Tom Storey here staying for two days last week he is looking well and OK again we had a tour round the lake district which he enjoyed very much. I will close now, best regards*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 1929.

⁸⁹ *Revista Unifruitco*, «Vida en el Trópico», junio-julio de 1949, p. 6.

⁹⁰ *Revista Unifruitco*, «La vida en la finca era dura», junio-julio de 1949, p. 15.

⁹¹ La construcción de los espacios destinados a los obreros se analiza en el Capítulo II.

fueron culminadas las obras en Hospital Point, donde habitaban la mayoría de ellos. A mediados de la década de 1930, Sheehy y su esposa residían en la casa de Superintendencia, la n.º 4164. En la casa del Superintendente, había tres miembros del servicio (cocinera, mucama y ayudante) sufragados por la compañía y la misma era una mansión.

Imagen n.º 2.6

Boda de Frank Sheehy con Anita Jokes en Limón (1917)



Fuente: elaboración propia con base en *Revista Unifruitco* (junio-julio de 1949)

Tanto Sheehy como los demás Jefes de Departamento, tenían derecho a que la empresa supliera todas sus necesidades. Por ejemplo, el 19 de septiembre de 1939 le fue entregado un congelador para helados. Tiempo atrás, el 12 de marzo de 1938, Frank Sheehy recibió una serie de implementos que permiten forjarse una imagen de su dieta y de las prácticas alimenticias en su casa. Se le envió desde el Departamento de Tiendas: 12 cucharitas para remover el té, 12 tenedores para ensalada, 12 tenedores para mantequilla, 2 platos *pyrex* para preparar pie, 1 cuchillo grande de cocina, 2 cucharas para cocina y un *bowl* para el horno.⁹²

Igualmente, cuando el Despachador apellido Eustace solicitó utensilios como una batidora de huevos, 6 tazas y 6 vasos, Graham (Mercadería), John Dolan (Maestro de Trenes) que intercedió por él, fue informado de que requería de la aprobación de Sheehy, quien, afortunadamente, dio su visto bueno.⁹³ Distinta suerte tuvo el conductor F.F. Haslett, a quien se le indicó que no se le podría brindar todo lo que pedía para su casa, la n.º 4122, dado que el inventario demostraba que tenía dos camas dobles completas y un percolador de café, mientras que otros objetos personales como toallas de cocina y trapeadores sólo se darían si se le deducían de la paga.⁹⁴

A su vez, Gyrett aceptó que a la Jefa de Teléfonos, María de Montealegre, se le diera un espejo pequeño de madera de color blanco para su casa ubicada en San José, el cual se cargó a la cuenta de la Compañía Bananera. Al contrario, Sheehy le hizo saber al mismo Syrett, que no cubrirían las solicitudes realizadas por el Conductor Mangel, para el edificio No. 4005, pues, tal y como se le había hecho saber al llegar al edificio, él debía cubrir sus propias necesidades.⁹⁵ Estos casos evidencian muy bien las diferencias de rangos y privilegios, entre quienes habitaban en casas y quienes lo hacían en edificios para múltiples empleados. Debe subrayarse la trayectoria de María Montealegre, quien fue la primera en dirigir un Departamento de la Northern, pero esto no era inédito en la UFCO, pues antes una mujer

⁹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1153, 1939.

⁹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1153, 1935.

⁹⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1153, 1939.

⁹⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1153, 1939.

había ocupado las máximas jefaturas en la época de Minor Cooper Keith, al igual que muchas otras engrosarían la fuerza de trabajo en la década de 1950.

La construcción de las viviendas de las élites, fue un proceso que se impulsó durante la primera mitad de 1920, por medio de una política iniciada por Andrew Preston y continuada en la administración de Víctor Cutter, que procuraba que las élites empresariales alcanzaran mejores condiciones de vida, que cualquier trabajador de otras compañías transnacionales, afianzadas en los trópicos. Esto con el fin de fortalecer un sentido de exclusividad entre ellas, para que pudieran acceder a lujos que posiblemente no alcanzarían en los Estados Unidos, y así, crear un sentido de superioridad en un lugar que, de otra manera, se negarían a habitar. Con este fin, se construyeron piscinas y canchas de tenis en las áreas comunes para las jefaturas y sus familias. Las principales cabezas de la UFCO habitaban mansiones que tenían entre cinco y dos cuartos. En búsqueda de construir mecanismos de socialización, se creó una escuela y se contrató a un maestro “capaz y blanco”, proveniente de los Estados Unidos, destinado a que los niños de estas familias asistieran a distintos centros educativos, que los párvulos de los obreros. En la escuela se impartían clases en inglés e inició lecciones en 1924.⁹⁶ La Tabla n.º 2.3 ejemplifica los gastos en mejoras y construcciones exclusivas para las élites que pueden leerse en relación con las medidas implementadas en este periodo, para ahorrar en el pago de salarios de trabajadores comunes (ver Tabla n.º 2.3).⁹⁷ Esto pues, en el Capítulo III se analizan los informes contables de la empresa y las políticas de reducción de salarios que se hizo en los primeros años de la década de 1920, para mantenerlos por debajo de los que existían antes de la Primera Guerra Mundial.

⁹⁶ Costa Rica, Northern, n.º 723, 1924.

⁹⁷ Costa Rica, Northern, n.º 723, 1924.

Tabla n.º 2.3.

Gastos en dólares en mejoras de las viviendas y construcción de espacios de recreo, para los empleados “blancos” de la NRCO, Hospital Point, Limón, 1923

Construcción o remodelación y localidad	Monto (US \$)
Escuela y casa para maestro (36x32)	5 159
Casa Comunal	5 303
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1521	1 232
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1515	1 699
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1519	691
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1509	602
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1525	612
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1516	512
Adición de 1 cuarto y extensión del pórtico 1504	623
Adición de 2 cuartos y extensión del pórtico 1505	1 076
Mansión (<i>Cottage</i>) de 4 cuartos 1534	3 042
Mansión (<i>Cottage</i>) de 4 cuartos 1535	3 239
Mansión (<i>Cottage</i>) de 5 cuartos 1529	3 960
Total	27 757

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, Northern, No. 723 (1924)

La mayoría de las construcciones eran remodelaciones, pero hubo obras nuevas. Estas incluyen: una escuela y una casa para el maestro, que aunque costó más de 5000 dólares, su precio fue menor que el de la Casa Comunal. A su vez se construyeron 3 mansiones de 4 y 5 cuartos. En ocho casas se adicionaron cuartos y se extendieron los pórticos. Es posible imaginar la vida que tenían estos altos ejecutivos en sus casas, saliendo al pórtico, disfrutando del espacio público y llevando a los niños hacia la escuela con un profesor americano.⁹⁸

⁹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 723, 1924.

En la Circular No. 392 del 4 de abril de 1925, se especificaron todos los montos que se permitirían para los gastos de cuentas, para la alimentación de las cuadrillas de trabajo en Siquirres, las Fincas de la UFCO, las Cuarterías de Limón y San José, las cuales estaban diferenciadas entre la primera y la segunda clase (ver Tabla n.º 2.4).⁹⁹

Tabla n.º 2.4
Presupuesto para la alimentación de las cuadrillas de la Northern y la UFCO
(1925)

	Siquirres		Fincas UFCO		Cuarterías Limón		San José	
	Primera Clase	Segunda Clase	Primera Clase	Segunda Clase	Primera Clase	Segunda Clase	Primera Clase	Segunda Clase
Café	1	0.85	1.40	1	1	NA	1.5	0.50
Desayuno	2	1	2,2	1.40	1.5	NA	4	1
Cena	2	1	2.2	1.40	1.5	NA	4	1

Fuente: elaboración propia con base en ANCR, Costa Rica, Northern, No. 3473, 1927

Es evidente a partir de la lectura de esta tabla, que el lugar donde son más marcadas las desigualdades sociales es San José, donde el desayuno y la cena de las élites cuadruplica el costo de la cena de los trabajadores. En Siquirres, el monto destinado a la primera clase duplicaba el de segunda clase y es comprensible que el trabajo en ese sitio no era el más atractivo para los ingenieros norteamericanos. Los trabajadores de segunda clase en las cuarterías de Limón ni siquiera recibían un monto para sufragar sus comidas, porque Limón era considerado oficinas centrales. En las Fincas de la UFCO, las diferencias entre élites y obreros eran mucho menos marcadas, y la segunda clase recibía una cuota similar a la que recibía la primera clase de la Northern en las cuarterías de Limón.

En la UFCO se procuraba que todos los trabajadores conocieran las medidas de cuidado de la infraestructura común a todos. Por ejemplo, el 28 de febrero de 1928 se establecieron reglas para el uso de las canchas de tenis. Estas le fueron enviadas por Sheehy al Maestro Mecánico, Randall Ferris. Dicha reglamentación dispuso:

⁹⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 3473, 1925.

- a) Es absolutamente prohibido utilizar zapatos ordinarios cuando se juega en las canchas. Sólo se permiten tennis.
- b) Se le debe decir a los juntabolas que deben quitarse las tennis antes de ir por las pelotas fuera de las canchas.
- c) Las cajas de *braker* siempre deben estar cerradas cuando no se están utilizando las luces.
- d) Las llaves de estas cajas se obtienen en la Casa Comunal, de manos de Steward.
- e) Las luces no deben apagarse hasta que los usuarios desocupen las canchas, y deben apagarse inmediatamente después de que termine el juego.
- f) Bajo ninguna circunstancia debe dejarse a los niños utilizar las canchas.
- g) Las luces de las canchas son muy poderosos y requieren cincuenta veces más corriente que una ordinaria. Favor ser económicos en su uso.¹⁰⁰

Se trata de medidas de seguridad y para mantener en buen estado la maquinaria del inmueble. Especialmente, como las canchas de tennis gastaban muchísima energía, se estimó necesario llamar la atención sobre el costo de mantener las luces prendidas. Estos espacios estaban relegados a los adultos, mientras que la escuela seria el lugar para los niños.

También el Club de la UFCO brindaba distintos servicios, como la traída de libros, Por ejemplo, el 8 de marzo de 1929 se les solicita a Ocdell, B Scoltock y K Standish que indiquen los libros que quisieran que el comité ordenara, además que se manifiesta que ya se había enviado la primera orden. Se estima que se realizarían pedidos mensuales.¹⁰¹ Afortunadamente, el bibliotecario C.K. Oedell hizo una lista de todos los libros de la entidad y la misma está a disposición.

Estos libros incluyen algunos que son diseñados para hacer más atractiva la supervivencia en los trópicos, como *The Romance and Rise of the American Tropics*, de Samuel Crowther; *The Centroamericana* de Arthur Ruhl, además de textos con otras locaciones como los

¹⁰⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 28 de febrero de 1928.

¹⁰¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 8 de marzo de 1929.

clásicos de de Eugene O' Neill (*Strange Interlude*), Charles Walt (*Love in Chicago*). Ni qué decir de libros de Historia que inspiraran las tareas de colonización imperial: *The Conquest of Peru I y II* y *The Conquest of Mexico I y II*, obras que difícilmente leería un trabajador ferroviario que viviera en los Estados Unidos o Inglaterra.¹⁰² Es evidente que la United Fruit Company promovía que sus trabajadores en todas las divisiones, realizaran ciertas lecturas en común. Para ello se les abastecía de una generosa biblioteca en inglés toda ella. De hecho que cuando se publicó el libro de Crowther citado líneas arriba, Víctor Cutter abrió un concurso para premiar las mejores respuestas a las siguientes preguntas: escoger el tópico más valioso para la compañía, la razón y el método de presentación. A partir de ello, habrían cuatro premios de 50, 25, 15 y 10 dólares cada uno.¹⁰³

Pero no todo era trabajo. En una época en la que no existía la televisión ni los medios contemporáneos de entretenimiento, en la biblioteca en Costa Rica no podía faltar la novela policíaca del momento: *Aventures of Sherlock Holmes* de Arthur Conan Doyle, algunas oras De *Charles Dickens*, como *Oliver Twist* y *Hunted Down*, así como, *Boast Beef Medium* de Edna Forber.¹⁰⁴

En fechas especiales como la Navidad, las élites empresariales recibían saludos de parte de las máximas jerarquías. Así fue el 16 de diciembre de 1928, cuando Samuel Kress (Agricultura), C.H. Krauth (Contabilidad), Dr. E.I. Salisbury (Medicina), Boschen, Core, Frank Sheehy (Superintendencia), Thomas (*Storekeeper*), Scoltock, Fuller y Hazera, recibieron dos mensajes a través de Melvin Marsh, original de Cutter, Chittenden y Polan: “El esfuerzo puesto por ustedes y el leal apoyo brindado por ustedes al *staff* en 1928, fue muy gratificante. Les enviamos nuestros mejores deseos a todos en esta navidad”.¹⁰⁵ Mientras tanto, el Presidente Víctor Cutter escribió su propio mensaje: “yo aprecio profundamente

¹⁰² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 8 de marzo de 1929.

¹⁰³ «\$ 100 in Prizes. What is the Most Valuable Topic en Samuel Crowther's book *The Romance and Rise of the American Tropics*», *Revista Unifruitco*, 1929, p. 723.

¹⁰⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 8 de marzo de 1929.

¹⁰⁵ Original en inglés y en mayúsculas (son telegramas) “*The effort put forth and the loyal support given by yourself and staff during 1928 has been most gratifying. we send best wishes for Merry Xmas to all*”. “Telegrama de G.P. Chittenden y A.A. Pollan”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 1928.

toda la espléndida cooperación de ustedes y su equipo que logró hacer del año de 1928 un año exitoso. Mis mejores deseos a todos por una feliz navidad y próspero año nuevo”.¹⁰⁶

En la UFCO, los mensajes telegráficos no eran gratuitos. Pocos días antes, llegó una nota en la que Melvin Marsh daba cuenta de las tarifas especiales para el envío de mensajes de navidad y año nuevo. El servicio aplicaba desde Limón a los Estados Unidos, Canadá y Europa, por transmisión de telégrafo y también en Europa continental hasta Londres y de allí, por correo. Los precios iban de 0,13 a 0,16 centavos por palabra, en los Estados Unidos. New York era la excepción, a 0,12 por palabra y en Europa las tarifas fueron las más altas: 0,16 y ½ centavos a Inglaterra e Irlanda, 0,17 y ½ centavos a Bélgica y 0,19 ¼ centavos a Alemania.¹⁰⁷ La mensajería y la comunicación formaban parte integral y crucial en una compañía que dependía de migraciones estacionales desde Europa y los Estados Unidos.

Pero las fiestas en la compañía, no se limitaban a las navideñas. Así por ejemplo, el día 23 de marzo de 1929, fue la elección del Presidente del Comité de Diversiones de la UFCO, que quedó en las manos de LAR de Gravela. Las actividades de los distintos Departamentos de la División Costa Rica se caracterizan porque se realizaban de forma separada. Por ejemplo, el 4 de mayo de 1929 a las 8:30 p.m. se realizó el baile de los departamentos de contabilidad, mercancía, frutas, medicina y radio. Es decir que se reunían en un solo espacio, las especialidades no ingenieriles. En dicha ocasión se realizaría un acto de entretenimiento a cargo de estibadores, plomeros, caldereros, aserraderos, expertos en cacao, químicos chocolateros y vendedores de palomitas de maíz. La nota terminaba con un sugestivo “*you can imagine the rest*”.¹⁰⁸

En relación con la comunidad, los vínculos obviamente exceden la cuestión empresarial. Por ejemplo, Randall Ferris fungía como Maestro Mecánico en la Northern Railway Company y Superintendente a.i., cuando Frank Sheehy estaba ausente. En general, él tenía buenas

¹⁰⁶ Traducción propia del original: “*I am deeply appreciative of the splendid cooperation of you and your staff which has helped to make 1928 a successful year. Best wishes to all for a Merry Christmas and prosperous New Year*”. Telegrama de Victor Cutter. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 1928.

¹⁰⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 1928.

¹⁰⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 23 de marzo de 1929.

relaciones con sus compañeros e incluso, gozaba de cierta popularidad en Limón. Su trabajo en la localidad, excede el hecho de encargarse del mantenimiento de los trenes. Ferris fue un impulsor de organizaciones dedicadas al deporte y un precursor del *football*, por lo cual, el 29 de mayo de 1929, fue invitado por la Directiva de la Sociedad Gimnástica Limonense, a ocupar el cargo de Presidente Honorario.¹⁰⁹ La propuesta se hizo por el intermedio de José Chaves, Secretario de la entidad quien atribuyó la propuesta “a su entusiasmo por los deportes, especialmente por ser uno de los primeros fundadores de esta sociedad y del establecimiento del juego del *Foot Ball* entre nosotros”.¹¹⁰ Así que el 2 de junio de 1929, Ferris fue nombrado de manera oficial, Presidente Honorario de la Sociedad Gimnástica de Limón y lo aceptó con honor.

Pese a que en el ferrocarril se buscaba organizar el trabajo de manera puntual y anticipada, lo cierto es que la vida cotidiana en las comunidades tiene otros ritmos. Esto lo obligó a Randall Ferris, a declinar su participación en la Comisión en las Fiestas Cívicas de Limón, cuando se le hizo una invitación a una reunión a realizarse el 11 de julio de 1929, la cual tendría lugar ese mismo día en el Salón Municipal. Así que propuso que se le sustituyera por otra persona que dispusiera del tiempo necesario, aduciendo lo incierta que era su permanencia en Limón en las noches, debido a sus múltiples ocupaciones. Valga resaltar la eficiencia con la que este dio su respuesta, dado que, la invitación a la actividad se le hizo llegar ese mismo día.¹¹¹

Además, Randall Ferris recibía regalos de algunos exportadores como Lindo, a quien el 11 de junio de 1929 le agradeció el envío de un saco de café.¹¹² Lo mismo que un mes antes a John Ernest de Juan Viñas, por varios barriles de Ferrocete que necesitaban, además que le pidió que se disculpara con su hijo John “quien debe pensar que fui rudo pero no lo reconocí por lo mucho que ha crecido”.¹¹³ Ernest era socio fundador de Rosemount Estates Limited

¹⁰⁹ Original en mayúsculas. Carta de la Sociedad Gimnástica de Limón a Randall Ferris. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 29 de mayo de 1930.

¹¹⁰ Las mayúsculas son del original. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 730, 29 de mayo de 1930.

¹¹¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 11 de julio de 1929.

¹¹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 11 de junio de 1929.

¹¹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 20 de mayo de 1929.

Costa Rica y le había escrito a Ferris, para manifestarle la tristeza que sentía de no haberlo podido ver durante su visita por Juan Viñas, deseándole lo mejor para él, su esposa y familia. La carta contenía asuntos de negocios de por medio, como suele ser en todas las que forman parte del archivo empresarial y se refiere a que tenían un monto reducido de concreto Ferrocement, pero que con gusto le facilitaría los que pudiera en el próximo tren.¹¹⁴ Randall Ferris mediaba en las comunicaciones transnacionales, por ejemplo con G.R. Pérez, de Baldwin Locomotive Works of Cuba, con sede en La Habana. A este se le agradeció la información del *Modern Steam Chests* que le aportó el 28 de marzo, y que también fueron mencionados por Mr. McMillan, cuando estuvo de paso por Costa Rica. Ferris le manifestó sus buenas impresiones al respecto y arguyó que podría darles una prueba cuando fuera necesario renovar alguno de los que tenían. Agregó que la línea hacia San José fue abierta el 28 de marzo, y que habían acumulado transporte de carga sin ningún retraso serio. Además, lamentó la muerte de D. Kelley.¹¹⁵

El 7 de mayo de 1929, hubo negociaciones con Canon Thorton del Consultado Británico en Limón, en relación con una visita del Sínodo. Se le encomendó a Johnson dar alojamiento para el Pastor y a otras dos personas, pero se puso como requisito que estas fueran “blancas”. Otras seis almas se alojarían en el Hotel Continental, mientras que *The Rectory* recibiría a cinco o seis sujetos más. A él se le dio la potestad de decidir donde se hospedaría a cada persona y se acordó que verían si Randall Ferris podría enviar algún *motor car* para recoger a Thorton.¹¹⁶ Es decir, que él se encargaba de organizar el tráfico.

Para los viajes de verano, Limón empezó a promocionarse como un destino de viaje en la *Revista Unifruitco* y la compañía no se quedaba de brazos cruzados esperando las solicitudes, sino que había una búsqueda activa de prospectos, a través de las élites empresariales. Uno de los más eficientes fue Randall Ferris, quien envió notas a algunos de sus conocidos dentro

¹¹⁴ “*I was very disappointed at not seeing you when in and hope you will have another shortly. I trust your Señora and familia are all well. John told me you were at the Factory. I felt very disappointed that I was not there to greet you-come again some other day, but if you have time call me...*” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, mayo de 1929.

¹¹⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 13 de abril de 1929.

¹¹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 730, 7 de mayo de 1929.

y fuera del país. Varios de ellos respondieron con algunos prospectos, pero solicitaron que no se utilizaran sus nombres en las gestiones. Otros dieron los datos y sus nombres eran de posible uso, pero no tenían todas las direcciones y apellidos de las personas a las que recomendaban. También había sugerencias de clubes universitarios de hombres y mujeres. Uno de los sugeridos por Ferris a Marsh, quien inició las gestiones, fue George Fairbairn y su esposa con residencia en Massachusetts, USA, quien luego sería empleado de la empresa. Este a su vez sugirió instancias como el Spanish Club y el West Indian Club de Londres, la American Society of Mechanical Engineers y la American Railway Association. El mismo Melvin Marsh recomendó a un grupo de personas de Viola, Tullahoma, Manchester y Woodburry, Tennessee, lo que muestra que sus redes estaban allí afinanzadas y la lista por él brindada incluye: granjeros y mercantes bancarios, como White Hickerson del First National Bank. Joseph Ramsey, una de las personas sugeridas por Marsh mencionó la Secretaría de la Dallas Athletic Club, de la University Club y del Dean of Woman del College of Industrial Arts, Denton, Texas, USA. Estas también fueron referidas por el sujeto que prefirió no ser identificado. Por otra parte, el Storekeeper Thomas dijo tener tanto tiempo de residir fuera de los Estados Unidos que le era imposible enviar una lista de amigos y secretarias de clubes para advertir de los viajes en buque hacia Costa Rica, pero el mismo brindó una lista de “*old friends*”.¹¹⁷

De vuelta a casa: a la Costa Rica Railway Company

La historia empresarial de la Northern Railway Company (NRCO) sufrió transformaciones importantes en dos coyunturas de relevancia global: en tiempos de la crisis económica (1928-1934) y durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Ambas significaron las dos reestructuraciones organizacionales más importantes desde que la UFCO absorbió a la NRCO en 1904, hasta la nacionalización de la CRRC en 1971. Durante la crisis, en el año de 1930, se fundó la Compañía Bananera de Costa Rica y en 1941, en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, la NRCO dejó de ser subsidiaria de la UFCO (1904-1941) y la Costa Rica Railway Company adquirió todas sus acciones (1941-1971).

¹¹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, marzo y abril de 1929.

Hay expedientes que se refieren a los estudios, las discusiones y los balances entre los Jefes de Departamento de la Northern, la Bananera y la CRRC, respecto a líneas que iban a ser removidas. Esto si bien era favorecido por el Contrato con el Gobierno de Costa Rica, de haber perjuicio, la NRCO podía verse obligada a pagar las costas. En estos informes se caracterizan las líneas ubicadas en los terrenos de la United Fruit Company, la Compañía Bananera y la Northern Railway Company. Esto se presta en ocasiones para discrepancias entre el gobierno y la compañía, en relación con la Concesión Vargas Schütt, que sustenta la creación de líneas para beneficio de los habitantes al Oeste del Río Bananito. Otra cuestión interesante es que, en ocasiones, los jefes de las compañías fruteras discrepan con los ferrocarrileros, respecto a los costos y beneficios de trasladar las líneas de un lado a otro. Esta práctica parece ser aún más frecuente en tiempos de crisis y guerra, pues casi todos los casos provienen de 1928 a 1931 y de 1939 en adelante.¹¹⁸

Sería faltar a la verdad, si se dijera que la NRCO tomaba todas sus decisiones en función de la UFCO o de la Compañía Bananera. El 29 de octubre de 1930, Frank Sheehy, Superintendente del Ferrocarril le comunicó a Melvin Marsh que recomendaba remover la Línea A en el Valle de la Estrella, porque estaba seguro que el monto de fruta que recogían allí, no garantizaba sus costos de funcionamiento. Manifestó, a su vez, que esos materiales podrían usarse en Down Matina, donde se había incrementado la producción de frutas. “Yo estoy seguro que el Departamento de Agricultura se va a oponer a la remoción de esa línea, pero los costos de transportar la fruta a la línea principal de la Estrella pueden ser perjudiciosos para nosotros”.¹¹⁹

El 12 de noviembre de 1930, D.J. Cloward se comunicó con Frank Sheehy, en relación a su carta del 29 de octubre, para tomar la línea A de la Estrella. Adjuntó un archivo que contenía el Memorándum de Sidney Scoltock (Superintendente de Agricultura de la Compañía Bananera) del 8 de noviembre, donde estableció que tomar esta línea, podría afectar al

¹¹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1928-1941.

¹¹⁹ También el 10 de noviembre de 1930, se estimaron los costos de extender la Indiana Branch y remover Cairo Branch, así como, una parte de la línea principal de la CRRC y usar una porción de la NRCO para cubrir el tránsito originado desde Estrada. La eliminación de 10.5 millas desde es último lugar, significaría 33 900 dólares en ahorros, un costo de 27 500 dólares y un ahorro de 40 000 dólares en puentes, sobre dos canales, para la Compañía Bananera. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1930.

Departamento de Agricultura de Costa Rica. Así que le solicitó consultar con el Jefe de Ingenieros, de apellido Prince, cuál sería el costo de mantener esas líneas por cuatro años más. La posición del Superintendente de Agricultura, era que en el siguiente lustro, podía incrementarse los costos y el número de mulas para transportar el material de las secciones Nos. 17 a 33, además que se dañarían los productos.¹²⁰ El 5 de diciembre de 1930, el Jefe de Ingenieros le respondió a Frank Sheehy, con una estimación de costos del mantenimiento de la línea. Sostuvo que el costo de sostener la Línea A, sería de 2000 dólares, durante los siguientes cuatro años, lo cual se compone de: 200 dólares por limpieza del camino, 680 dólares la renovación, 40 dólares por los picos y tornillos, así como, 800 dólares la labor.¹²¹

El 14 de abril de 1934, Frank Sheehy le comunicó a Melvin Marsh que no tenían líneas de ramal improductivas. Había líneas sobre las que no había tráfico ferrocarrilero, por ejemplo, Liverpool Spur. Pero esos productos eran movidos por *tram car* y en su opinión, en un futuro cercano, el costo de mantenerlas sería cubierto por la producción.¹²² Las líneas de tráfico de mula, que requerían del permiso del Gobierno para ser retiradas eran:

- a) Liverpool Spur-Northern
- b) Toro Spur-Northern
- c) Venetia Spur-Northern
- d) Baltimore Branch-Northern
- e) Chirripó Branch-Northern
- f) Westphalia Branch-Northern
- g) Down Matina, La América, Indiana.¹²³

El ferrocarril de Limón al Río Banano, se rigió por el contrato de la concesión Vargas Schütt del 5 de noviembre, que decía que Schütt o la Compañía que se organizara a tal efecto, se

¹²⁰ Por el contrario, 12 de abril de 1932, el Departamento de Agricultura dio parte de no ocupar la línea entre Cuba Creek y Boston (Boston A Mile) ni Spur-Sterling Main. También el Ramal Oeste de Liverpool. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1932.

¹²¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1930.

¹²² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1934.

¹²³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1934.

comprometía a construir un ferrocarril entre Limón y el Río Banano debiendo, si pudiese, extenderlo hasta La Estrella. El gobierno consideraba que la línea de Limón a Bearesem West (Río Banano) y la de Banano a La Estrella, le pertenecían a esa concesión. La primera, sin duda, pero sobre la segunda hubo una discusión entre el gobierno y la compañía, pues fue construida en terrenos de la UFCO, que luego pasaron a formar parte de la Compañía Bananera de Costa Rica. Esto lo expuso el Ministro de Fomento durante la Administración de Alfredo González Flores, Enrique Pinto.¹²⁴

Una excepción se dio en la discusión sobre el abandono de 6.5 millas entre Angostura y Pejibaye. Se alegó el enojo que tendría la gente y el criticismo contra la compañía sería tremenda y a gran costo, pues después de la cosecha, habría escasez de empleo, causada por la política de empresarial de brindar empleos en la costa oeste.¹²⁵ Allí, entre 1935 y 1939, hubo una producción promedio de 9400 sacos de café y ganancias por más de 18,5 millones de dólares (ver Tabla n.º 2.5).

Tabla n.º 2.5.

Producción en finca Pejibaye, Compañía Bananera de Costa Rica, 1935-1939

Año	Monto de la producción en dólares
1935	\$ 4,378.70
1936	\$2,553.88
1937	\$ 4,998.32
1938	\$ 2,934.10
1939	\$ 3,786.33
Total	\$18,651.33

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123 (1939)

En 1941, los jefes de la ferrocarrilera Green (Gerente) y Sheehy (Superintendente), se enfrascaron en una discusión respecto a cómo se procedería en tanto fueran ciertos los rumores que se esparcieron por distintos medios de prensa escrita, respecto a la venta de las

¹²⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 1938.

¹²⁵ “Carta de Bookout a Chittenden”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2123, 8 de Julio de 1939.

propiedades de Pejibaye, por parte de la Compañía Bananera. Una de las primeras consultas fue realizada por Charles Averre, quien cuestionaba los costos de mantener Turrialba Branch en esas condiciones. Esto generó una discusión respecto al retiro de la línea de Susanita y en qué medida esto podría favorecer a la competencia, por la construcción de la carretera de Turrialba a San José.¹²⁶

El 17 de enero de 1941, Porfirio Góngora le escribió a Chittenden para aclarar las relaciones entre estas vías y las tres entidades. Sin mencionar todos los casos, sino sólo a manera de ejemplo, en las propiedades de la Compañía Bananera de Costa Rica estaban: los ramales que conectaban la Costa Rica Railway Company con la extensión de Río Frío: la reextensión de Río Frío sobre Walkyria Farms (1670 millas) y Roxana (1390 millas). Así como la Parismina Branch con 5500 millas. Mientras tanto, requerirían autorización del gobierno para removerlas, por estar en territorios de la CRRC: la American Branch (2.64 miles), Cairo Branch, la Extensión de Above Branch al Norte, que fue construida sin autorización pero era de la CRRC y la Indiana Branch con 4764 millas, construida por la CRRC en tierras de la Bananera en 1904, sin autorización.¹²⁷

¿A qué factores obedece que la Northern dejase de ser una empresa subsidiaria de la UFCO? Para contestar eso, es necesario remontarse a los orígenes de la captura del capital material de la Costa Rica Railway Co. por parte de la NRCO. Inicialmente, según la historia oficial de la compañía, la NRCO se creó para facilitar el transporte de banano a Puerto Limón y competir con la CRRC. En 1906, esta alquiló las líneas y los vagones de la CRRC por 36 años, pagando una renta fija. Sin embargo, en 1941 falló en el pago de sus rentas,¹²⁸ así que las acciones de la Northern Railway Company dejaron de ser manejadas por la United Fruit Company (UFCO) y regresaron a las arcas de la Costa Rica Railway Company (CRRC). Sin embargo, después de la separación, la ferroviaria continuó siendo administrada por la

¹²⁶ Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 2123, 14 de octubre de 1941.

¹²⁷ Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 2123, 14 de octubre de 1941.

¹²⁸ Esta fue la respuesta que dio la Gerencia a la Diplomacia estadounidense en función de un cuestionario que le fue enviado a la empresa para que esta diera cuenta de todas las vías ferroviarias y los vagones que tuvieran a disposición del gobierno americano, en caso de que estas se requirieran para fines de guerra. “Comunicación de Green a G Lyall Esq CBE, HBMs Chargé d'affaires en San José, Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 28 de setiembre de 1942.

Northern Railway Company de Costa Rica, dependiente de su homónima, con oficinas en New York y New Jersey. Este hecho conllevó a que la NRCO fuera objeto de una serie de inspecciones en 1945, cuando se dio la gran huelga salarial de los trabajadores ferrocarrileros, quienes exigieron que se hiciera una auditoría de las cuentas de la empresa, la cual alegaba ser incapaz de subirlos y estar números rojos por la guerra. Esto cuando entró en vigencia el Reglamento de Salario Mínimo, tras dos años de discusiones entre la empresa y el gobierno, lideradas respectivamente por el Gerente Gerente de la transnacional en Costa Rica, W.N. Green y Rossiter Carballo.¹²⁹

Las causas manifiestas de la disociación entre la Compañía Bananera y el Ferrocarril del Norte, radican en que la segunda se declaró insolvente e incapaz de pagar por el alquiler de las vías a la CRRC, cuando se combinaron varios factores, entre ellos: una caída en la producción interna para el consumo local, la disminución en las agroexportaciones de algunos productos centrales para la supervivencia del ferrocarril; la guerra por los mares, que generaba peligros para las importaciones debido al ataque de los buques mercantes y a que la Gran Flota Blanca estaba sirviendo en la II Guerra Mundial, lo cual, unido a la producción del banano en la región Caribe, era lo que capitalizaba la unión Northern-United.¹³⁰

Pero la tesis es que esta fue una estrategia para desvincularse de la United Fruit Company y todo lo que ella representa en momentos de alta conflictividad social y laboral. Esto pues, tras la disolución, la NRCO esta retuvo el estatus de compañía independiente, registrada en New Jersey y con Directores en New York City, a pesar de que todas las acciones eran de la CRRC, ambas siguieron siendo operadas por la Northern. Es decir que su estructura y funcionamiento se mantuvo relativamente incólume. Para ese momento, la CRRC tenía 373 820 kilómetros de línea, mientras que la NRRC abarcaba 152 766 kilómetros.¹³¹

¹²⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 44, 45, 2011 y 2015.

¹³⁰ Lo anterior, según las fuentes empresariales de la entidad. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 591, julio-diciembre, 1942.

¹³¹ El documento original brinda los datos en millas. Para mayor detalle, la línea principal de todo el sistema tenía 117 millas de Puerto Limón a Alajuela y la Capital, San José que estaba en la milla 103 de toda la línea. La línea principal de la Northern tenía 18 millas de longitud a partir de un punto 3,5 millas fuera de Limón a Estrada. Había una línea principal de la CRRC dejando la milla principal en la milla 39 que era de 23 millas de longitud y corría hasta Guápiles. Esta se conocía como la milla vieja. Fue construida como vía principal pero

Con la disolución, las oficinas de Gerencia de la Northern se trasladaron hacia San José. Eso implicó la construcción de un edificio para sus oficinas centrales, que fue ubicado en Barrio Aranjuez.¹³² De ahora en adelante, se centralizaría en la capital, muchas de las decisiones importantes de la empresa. Además, parte de las élites empresariales, se mudaron allí, cambiando el equilibrio político empresarial, hasta entonces inclinado al Caribe, así como el panorama urbano en la ciudad josefina. Antes la situación era al revés, pues para aprobar cualquier solicitud de las tiendas de la capital, el asunto debía ser visto en Limón.¹³³ Las oficinas gerenciales de la Northern localizadas en Barrio Aranjuez, estaban conectadas por medio de pasajes techados. Estas comprenden las oficinas de los departamentos de Gerencia, Contabilidad, Agencia de Fletes y Pasajes, así como la Central Telefónica de San José. A esto se suma el edificio de archivos, que era contra incendios y contra temblores, características que contrastan con las políticas de resguardo de documentos de buena parte de la institucionalidad costarricense y latinoamericana, que fueron sospechosamente vulnerables a las llamas.¹³⁴ Tras la división, se le cobraría a la Compañía Bananera por los servicios de transportes, muchos de los cuales se harían por el Puerto del Pacífico.

Sin embargo, hubo aspectos en los que ambas compañías continuaron trabajando hermanadamente. En marzo de 1941, Porfirio Góngora, en calidad de apoderado generalísimo de la Costa Rica Railway Company, firmó un contrato con la Texas Company para que la segunda importara barriles petróleo y construyera una planta en unos terrenos de la Compañía Bananera de Costa Rica en Limón. Se acordó que en dichas fincas se instalaría por parte de la Texas una planta para el almacenamiento de petróleo. A cambio, la Northern le brindaba todas las facilidades para operar: tarifas mínimas para trasladar el producto por siete céntimos el galón, a todos los rincones por donde se extendiera la línea, se le cedió el ramal o línea Santa Rosa, el derecho a usar el muelle y sus dependencias, el patio del

luego “esto se demostró impráctico”. “Comunicación de Green a G Lyall Esq CBE, HBMs Chargé d'affaires en San José, Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 28 de setiembre de 1942.

¹³² El edificio estaba ubicado en la Avenida 7, Calle 23, Barrio Aranjuez, San José.

¹³³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1153, 1929.

¹³⁴ En Costa Rica se quemaron archivos de instituciones centrales como el PANI. No sólo archivos, también documentos políticos fundamentales, como cuando se quemaron las boletas de las votaciones presidenciales de 1948, lo que en parte se usó para legitimar la Guerra Civil.

ferrocarril en Limón y todos los terrenos que requiriera para la instalación de tuberías. Sin embargo, la entidad no cumplió a cabalidad y en agosto de 1941 Green le escribió a D.C. Holmes amenazando con negociar con Texaco, misma que podría “mostrar un poco de más entusiasmo”.¹³⁵

Durante todo ese año, la Northern gestionó con oficiales de la diplomacia costarricense en Washington, para que se le proporcionara petróleo y algunas cartas se refieren a la intermediación por parte de GP Chittenden, a la cabeza de la United Fruit Company. Ese año se importó petróleo desde Trinidad, Curaçao y ante la imposibilidad de la Texas por suplir sus necesidades, se gestionó la compra de aceite con la West Indian Oil Company y la Anglo Mexican, subsidiaria de la Anglo Iranian. En ese momento, Manuel Sáenz Witting, en calidad de apoderado generalísimo de la Northern, le escribió al Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio para que autorizara la excepción fiscal contenida en la Cláusula IV de los contratos Vargas Schütt de 1892, de acuerdo a los acuerdos celebrados con Hoadley y Co. en 1894. El mismo Chittenden se encargaba del envío de los barriles de petróleo a Green por medio del S.S. Francis Hart, a la vez que los costos de operación eran negociados con la bananera.

El 11 de setiembre de 1941, el Secretario de Hacienda, Carlos Escalante, le escribió a Austin Shutter, del Board of Economic Warfar en Washington D.C. a solicitud del Gerente de la NRCO “para ayudarlo a conseguir la orden prioridad necesaria para la adquisición de los aceites y combustibles y lubricantes necesarios para el funcionamiento de dicho ferrocarril”.¹³⁶ En la misiva, debía hacer constar que sus servicios del ferrocarril eran indispensables para la vida económica costarricense:

El Gobierno de la República considera fundamental para el desenvolvimiento del país, que se mantengan, como hasta el momento, los servicios que el Ferrocarril presta, ya que además de ser esta la única vía de comunicación con el puerto de Limón en el Océano Atlántico, y por tanto, la arteria principal para exportaciones

¹³⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 156, 19 de setiembre de 1941.

¹³⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 156, 11 de setiembre de 1942.

e importaciones, une con la capital a numerosas poblaciones cuyos productos transporta, permitiendo por tanto un cambio indispensable para la vida del país y su producción.¹³⁷

Agregó que, en medio del conflicto bélico, tanto el Gobierno de Costa Rica como las Naciones Unidas consideraban “el ferrocarril interoceánico como fundamental para la defensa”. Adujo su centralidad “la razón más poderosa que tiene mi Gobierno para pedir que el suplemento de aceite para el Ferrocarril del Atlántico (Northern Railway Company) sea considerado entre aquellos artículos clasificados como básicos para la Defensa”.¹³⁸ En consecuencia, las élites empresariales de la Northern Railway Company respaldaron al gobierno de Calderón Guardia,¹³⁹ en aspectos como la declaratoria de Guerra contra Japón, del 8 de diciembre de 1941, tras el ataque a Pearl Harbor en Estados Unidos y el 9 de diciembre de 1941, el Gerente Green le comunicó al Secretario de Estado en el Despacho de Seguridad Pública, que en vista del estado de guerra en el que se encontraba el país, constituye un “grato deber para mí expresarle a su excelencia y por medio al Supremo Gobierno, que la empresa de mi cargo y yo personalmente, estamos a sus órdenes para cooperar en cuanto esté a nuestro alcance, a la defensa nacional”.¹⁴⁰ Los ferrocarriles formaban parte de la maquinaria de guerra y parece que el Gerente conocía los riesgos que se llegaron a materializar con el ataque al Buque San Pablo, el 2 de julio de 1941, mientras que este estaba encallado en el muelle de madera de Limón, lo cual ocurrió seis meses más tarde. Ese mismo día, Calderón Guardia suspendió las Garantías Constitucionales.¹⁴¹ A partir

¹³⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 156, 11 de setiembre de 1942.

¹³⁸ En su carta, Escalante agregó que de no suplir con petróleo se paralizarían la FANAL y el segundo hospital más importante de Costa Rica: el San Juan de Dios. El hecho de que califique este hospital como el segundo en importancia, deja al Hospital de la UFCO como el principal. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 156, 11 de setiembre de 1942.

¹³⁹ En los expedientes empresariales hay más material con críticas desfavorables a la figura de Figueres Ferrer. Con Teodoro Picado sí hubo una confrontación más directa en relación al tema de los salarios. Además, el mismo intervino militarmente la empresa.

¹⁴⁰ Costa Rica le declaró la guerra a Alemania e Italia, los demás países del Eje el 11 de diciembre de 1941. En este contexto se expropiaron los bienes de las personas y empresas referenciadas en las listas negras británicas, se creó la Junta de Custodia de la Propiedad Enemiga y hubo cientos de personas exiliadas. “Comunicación del Gerente Green al Secretario de Estado en el Despacho de Seguridad Pública”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 9 de diciembre de 1941.

¹⁴¹ Gertrud Peters y Margarita Torres, «Las disposiciones legales del gobierno costarricense sobre los bienes de los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, n.º 28 (2002) y

de allí, cientos de personas de origen alemán, italiano y español, fueron enviadas a los campos de concentración.

Un mes y medio después de ocurrida la agresión al San Pablo, el día 19 de agosto de 1942, se reunió la Unidad Norteamericana de la Defensa Civil de Costa Rica, con el fin de construir un plan para atender “de manera eficiente” cualquier emergencia. La reunión tuvo lugar en el Hotel Costa Rica, el 19 de agosto en horas de la tarde y se esperaba que todos los convocados pudieran asistir.¹⁴² El 14 de agosto de 1942, el Secretario de la Junta Nacional de Defensa Civil, A.F. Valverde le solicitó a la Northern el establecimiento de servicios constantes a la capital. Sin embargo, cinco días más tarde, el 19 de agosto de 1942, el Gerente respondió a la solicitud del gobierno con una negativa, pues todas las compañías de transporte estaban “atadas de manos” ante la dificultad para conseguir combustible. Para ese momento, se esperaba una remesa para el mes de setiembre, pero dados los continuos ataques a las embarcaciones, se previó que el crudo no pudiera llegar, aun siendo despachado hacia Limón, por lo que se racionalizó su consumo, mediante la disminución del número de trenes, del itinerario entre el Puerto y la Capital, con el fin de ahorrar en petróleo hasta donde fuera posible, en tanto, se normalizaba la situación.¹⁴³

Efectivamente, el envío de petróleo se hizo en setiembre de 1942, algunos días más tarde de lo esperado y tras meses de gestiones por parte de la compañía ferroviaria, para obtener una remesa de petróleo crudo para combustible. El 18 de setiembre se informó que el costo de 40 000 barriles sería de 195 000 dólares. Para la empresa resultaba imposible costear eso, por el costo abultado de la mercancía y la reducción de sus ganancias en tiempos de guerra, por lo que le solicitaron al gobierno de los Estados Unidos, que asumiera el 60% de los costos, de manera provisional. En la comunicación al Departamento de Estado, se argumentó que el ferrocarril era considerado esencial para la vida económica de gran parte de la República y

David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

¹⁴² “Comunicación de la Unidad Norteamericana de la Defensa Civil de Costa Rica a la Northern Railway Company”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 14 de agosto de 1942.

¹⁴³ “Comunicaciones entre la Junta Nacional de Defensa Civil a la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 14 y 19 de agosto de 1942.

aún por el gobierno de los Estados Unidos, para la defensa del hemisferio occidental. Además, de otra manera, quedarían paralizadas las operaciones de la FANAL y el Hospital de la UFCO. Y en contraparte “si el gobierno americano viera que no puede contar con nosotros para su plan de defensa nos haría responsables y eso nosotros no lo podríamos soportar”. Respecto al negocio con el gobierno americano, se propuso que la Northern pagaría 1,50 dólares por barril una vez que este llegara a Limón y que el gobierno de los Estados Unidos pusiera la diferencia de 3,40 dólares por barril, hasta que fuera posible llegar un arreglo para su cancelación. Una vez disuelta de la UFCO, para proceder con la diplomacia americana, la NRCO-CR le envió un cable al Presidente de la entidad ferroviaria, con sede en New Jersey, en procura de su autorización.¹⁴⁴

Más adelante, en octubre de 1942, se emitió un memorándum alertando al gobierno de Costa Rica, para advertirle que debía hacerse cargo de conseguir el petróleo, a través de gestiones con la diplomacia estadounidense. En una carta de alrededor de cuatro páginas, se alegó que el ferrocarril jugaba una posición geopolítica estratégica, por ser el principal eslabón en la franja transcontinental más corta de las Américas, con la única excepción del Ferrocarril de Panamá, respecto al cual, estaba ubicado a dos horas de vuelo o doce horas por mar. Se advirtió que si se diera un ataque contra el Canal, el Ferrocarril de Panamá se vería muy afectado y tendría grandes dificultades para funcionar. En tal caso, “los ferrocarriles de Costa Rica, constituirán la única ruta transcontinental de la que podría disponer la defensa y por esa sola razón, sería indispensable”.¹⁴⁵

Poco antes se había llegado a un convenio entre los dos gobiernos para “mandar grandes cantidades de comestibles de Costa Rica a la Zona del Canal para alimentar a la población civil y militar de esa zona. Evidentemente, un país sin medios de transporte y cuyo comercio interno estuviera paralizado, no podría prestar ayuda en ese sentido”.¹⁴⁶ Se planteó la escasez de gasolina, aceite diesel, aceites lubricantes y llantas para camiones, misma que se agravaría con el tiempo. La importancia del ferrocarril crecería conforme los otros medios de transporte

¹⁴⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 18 de setiembre de 1942.

¹⁴⁵ Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

¹⁴⁶ Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

prestaran menor ayuda. En ese momento, Costa Rica carecía de otros medios de transporte motor:

Aún estando normal el transporte en las carreteras, la vida económica de un país no puede mantenerse sin los ferrocarriles y en el caso del Litoral Atlántico de Costa Rica, no existe otro medio de transporte que el ferrocarril, por no haber carreteras.¹⁴⁷

También se alegó la existencia de varias bases de las fuerzas aéreas del ejército estadounidense en el país y que la gasolina de aviación de la que dependían dichas fuerzas, era almacenada en Limón, lo que hacía del Ferrocarril del Norte, un ente indispensable para trasladarla al interior.¹⁴⁸ Se agregó, aunque no con estas palabras, que al caer el dominio imperial estadounidense en las islas Filipinas, donde se producía prácticamente todo el abacá del mundo, los gobiernos estadounidense y británico perdieron acceso a esa materia prima, vital en la marina y para la construcción de aeroplanos. Se advirtió de la existencia de esta madera en la costa del Pacífico, lo que no daría abasto, por lo que se estaba estudiando la manera de conseguirla en los territorios del Ferrocarril del Norte. En el memo se sostuvo que Costa Rica era de suma importancia para los Estados Unidos “pues sirve de base militar para la defensa continental, suple de muchos artículos de primera necesidad como abacá, hule y balsa”.¹⁴⁹

En ese momento, se concebía que las principales zonas agrícolas del país estaba en la región servida por el Ferrocarril del Norte, entre ellas las hortalizas “que tanta falta hacen en Panamá y sin ese medio de transporte esa zona no produciría nada”. Se agregó que además de esa zona sería reducida a la miseria la capital, tanto por la escasez de alimentos como por el cese del comercio interior y exterior.¹⁵⁰

Otro argumento, da cuenta del tamaño de la fuerza laboral empleada por el ferrocarril:

¹⁴⁷ Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

¹⁴⁸ Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

¹⁴⁹ Ibid.

¹⁵⁰ Ibid.

El ferrocarril emplea unos mil quinientos trabajadores, en término medio probablemente dependen directamente de cada uno de estos mil quinientos, unas tres personas, de modo que de los sueldos que paga el ferrocarril a sus empleados viven directamente seis mil almas. El monto de los sueldos que ganan los mil quinientos empleados y que gastan para su subsistencia y la de los cuatro mil quinientos que de ellos dependen, alcanza a unos 200 000 (colones) mensuales y esta suma se gasta en gran número de tiendas cuyos dueños subsisten de esas ventas, para su vida y la de sus familias. Se ve pues, que el ferrocarril es un elemento indispensable no solo para ayudar a la distribución de la producción de la país sino que directa o indirectamente unas ocho o nueve mil personas que dependen de él para su pan diario.¹⁵¹

Respecto a los intermediarios, la Gerencia de la Northern hizo que el embajador americano telegrafara al Departamento de Estado en Washington, para que explicara la situación y recomendara su intervención directa. “El Presidente del Ferrocarril en los Estados Unidos, platicó con los jefes de todos los departamentos en Washington, que intervinieron en estos asuntos, sin conseguir aliviar la situación”. Allá se estimó que la responsabilidad no era del gobierno americano, sino del costarricense, pues, para intervenir directamente, el gobierno de los Estados Unidos tenía que aprobar una ley especial, lo cual sería impráctico. Sin embargo, Costa Rica, por ser aliada a la causa, tenía el derecho a solicitar aquellos productos imprescindibles por medio del sistema “*Lease-Lend*”. Hooker, encargado de las cuestiones económicas de las Repúblicas de Centroamérica en Washington, propuso que esa era la única vía para conseguir ayuda económica y que el Gobierno de Costa Rica debería solicitar que se le supliera el aceite crudo necesario, para mantener los servicios del ferrocarril, relacionados directamente con la guerra.

Se comprende que desde luego que ese departamento tiene que suplir a los ejércitos que están luchando en cuatro continentes dan toda preferencia a eso y con razón: pero probablemente en su afán de no dejar a los ejércitos de Europa,

¹⁵¹ Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

África, Asia y Australia, sin petróleo se han olvidado que en esta zona también hay un ejército. Si bien es cierto que en este momento no está luchando activamente con el enemigo, tienen que asumir que puede pasar. Y, de no estar preparado, quedaría expuesto a ser atacado por el enemigo, que no tardaría en saber su estado de indefensión.¹⁵²

En esos cruentos años de guerra, todo estaba subordinado a las necesidades militares y el sentir de las élites del ferrocarril en Costa Rica era que porque no había lucha en la “zona”, los civiles en Washington volvían su mirada a los campos de batalla. Y si bien se les daba razón de la insignificancia del Ferrocarril del Norte en comparación con los espacios e terror de guerra, el mismo era fundamental en la defensa del Canal, una frontera americana a miles de millas del Río Bravo.

Conclusiones

La construcción del ferrocarril al Atlántico, se inició en el gobierno de Tomás Guardia Alfaro, un General Liberal, cuya administración se extendió por 12 años. Antes de que la concesión para la construcción de la vía férrea llegara a manos de Minor Cooper Keith, hubo otros ejecutores que capitularon ante las dimensiones de la tarea. A la muerte de Minor Cooper Keith, acaecida la mañana del viernes 14 de junio de 1929, a la edad de 82 años, en su casa en New York. la *Revista Unifruitco*, lo heroizó como quien lideró la construcción del ferrocarril en una faena en la que perecieron sus tres hermanos. Dos días después, su cuerpo fue enterrado en Babylon, Long Island. Nacido en Brooklin el 19 de enero de 1848, Keith inició laborando a los 16 años como cajero en una tienda en Broadway. A los 21 años, poseía varias cabezas de ganado en Texas y las vendió para partir hacia Costa Rica a asistir a su hermano, Henry Keith, en la construcción de la vía férrea. En ese momento, entre el Río Grande y el Canal de Panamá, sólo había unas cuantas franjas de vía férrea en Honduras.¹⁵³

¹⁵² Costa Rica, Northern, n.º 156, 20 de octubre de 1942.

¹⁵³ «Pioneer and Nation Builder Passes in his Eighty-Second Year», *Revista Unifruitco*, agosto de 1929, p. 711.

Según una publicación póstuma de la *Revista Unifruitco*, él había “descubierto los recursos de Centroamérica” y sería imposible describir “el progreso económico de estas repúblicas” sin recurrir a su historia. Y se prosigue diciendo: “la construcción del ferrocarril de Costa Rica costó las vidas de 4000 hombres. Este comenzaba en la jungla y terminaba en la jungla”.¹⁵⁴ En este fragmento, se naturaliza la pérdida de las vidas de miles de personas en la edificación de proyecto ferroviario, mientras que se heroiza la hazaña de Keith. El escrito plantea que “la historia de la construcción del ferrocarril no ha sido adecuadamente escrita. Los tres hermanos de Keith murieron, el gobierno no fue capaz de cumplir sus obligaciones financieras y Keith personalmente mantuvo a sus trabajadores en el campo sin paga”.¹⁵⁵

Entre 1870 y 1900, en la construcción del ferrocarril, trabajaron distintas poblaciones que ya habitaban Limón, de orígenes diversos, entre ellos miskitos, afrolimonenses, indígenas y mestizos, pero también hubo migraciones forzadas de trabajadores desde New Orleans, personas con antecedentes delictivos, que murieron masivamente; se hizo contratos de colonización de italianos, procedentes de Luisiana e Italia. Además, se importó mano de obra asiática, particularmente coolies que fueron aislados en campamentos y sometidos a graves vejaciones corporales, así como, hubo migraciones voluntarias de obreros afroantillanos y africanos, algunos provenientes del Canal de Panamá. También hubo migraciones del interior, por ejemplo, de José Dolores Navarro, nacido en Cartago, se desempeñó en la campaña contra el General Barrios que trató de reunificar Centroamérica en 1885, y allí aprendió el oficio de albañil, laboró en la recolección de café, quien relata que se fue a a trabajar en la construcción del ferrocarril, donde estuvo un año sin salir de la montaña, con 500 italianos, haciendo puentes y labrando piedras. En el caso de los italianos, el incumplimiento de contrato y la explotación hicieron que estos fueran a protestar a Cartago y a San José, la capital de la Costa Rica independiente. Así que el ferrocarril es central para comprender la historia obrera y representa el más grande proyecto empresarial transnacional, de capital estadounidense e inglés, de agroexportación de productos como el banano, el cacao y la piña, porque la piña estuvo en los proyectos de la UFCO desde los inicios del S. XX, así

¹⁵⁴ «Pioneer and Nation Builder Passes in his Eighty-Second Year», *Revista Unifruitco*, agosto de 1929, p. 711.

¹⁵⁵ *Ibid.*

como la balsa lo fue durante la Segunda Guerra Mundial, después de que los Estados Unidos perdieron el dominio imperial sobre las Filipinas.

La edificación de los ferrocarriles en las distintas partes del continente americano, están atravesada por aspectos de la geopolítica y de las lógicas imperiales cambiantes, de los siglos XIX y XX. Así mismo, la suerte de la UFCO se vio transformada cuando, durante la Primera Guerra Mundial, se fortalecieron las relaciones entre la empresa y el gobierno de los Estados Unidos. La transnacional frutera y, especialmente, la Gran Flota Blanca, fueron un recurso de la carrera armamentística estadounidense y tanto sus barcos, como las élites empresariales, fueron actores en la guerra. A pesar que la mayoría de quienes lucharon en el conflicto armado eran trabajadores comunes, obreros de las fábricas metalúrgicas, de las minas, habitantes de las islas del Caribe y trabajadores del istmo centroamericano, las actividades conmemorativas en la empresa ferrocarrilera reproducen estrategias de ocultamiento.

A las actividades conmemorativas de la UFCO y la Northern sobre la participación de sus soldados en la Primera Guerra Mundial, sólo eran invitados los trabajadores de origen estadounidense. Es decir, capitanes, tenientes y coroneles. En dichas celebraciones, los asistentes debían repetir las canciones de guerra, compartir sus testimonios, vestir sus uniformes de guerra y hacer patente su victoria, como una epopeya tan imperial como anti imperialista. Es central señalar, que dichas actividades se realizaban en hoteles en San José, a pesar de que la oficinas centrales de la Northern y la UFCO estaban en Limón, de manera que se hace patente que aunque los centros de sus operaciones estaban allí, las galas le pertenían a la capital, por más que se trató de publicitar la provincia de Limón como un destino turístico para las élites empresariales radicadas en New Orleans, a fin de que las mismas escaparan de ese bochorno veraniego.

En sus territorios, la Northern Railway Company construyó una infraestructura de vivienda, ocio y producción cargada de desigualdades sociales. Allí, los blancos originarios de las zonas templadas, que era como se llamaba a los ingleses y a los estadounidenses que conformaban las élites gerenciales y ocupacionales, disfrutaron de clubes, mansiones, servicio de cocina, limpieza y ayudantes pagados por la empresa, viajes vacacionales al

exterior en la Gran Flota Blanca. Mientras tanto, la amplia mayoría de los trabajadores habitaron en barracas, casas estrechas, construidas de materiales efímeros, por lo general, ubicadas en las afueras de la ciudad. Es basta la historiografía sobre los conflictos laborales en relación con la UFCO, pues hubo decenas de movimientos huelguísticos y otras formas de protesta, y especialmente, se ha abordado la Huelga Bananera de 1934, comparable en importancia con la de Magdalena, Colombia en 1928, en la que fueron brutalmente asesinados alrededor de 2000 trabajadores, aunque en Costa Rica, el Estado no respondió masacrando a los trabajadores en lucha. Lo cual conlleva a plantear las diferencias de las transnacionales bananeras en las Divisiones Tropicales, porque por ejemplo, en Honduras operaron simultáneamente la UFCO, la Standard y la Cuyamel simultáneamente, mientras que en Costa Rica, la United implantó un monopolio en la primera mitad del S. XX.

Respecto a las trayectorias laborales de las élites ingenieriles, según Zanetti y García, en Cuba, todo el personal de la UFCO con altos puestos era extranjero, era seleccionado en Boston y ubicado por el Gerente en sus puestos. La preparación hasta 1950 era básicamente empírica y los Superintendentes de Departamentos no tenían un salario comparativamente mucho mayor, que otros dirigentes cañeros, pero como parte de sus ingresos se les otorgaban otros beneficios, que en el caso de Costa Rica incluyen: vivienda, servicio doméstico, electrodomésticos, accesorios y un aspecto muy importante en un clima tropical: el hielo. En Cuba, inicialmente la zafra estaba controlada por un chucho o contratista, pero a partir de la década de 1920, la compañía tendió a centralizar ese trabajo, a pesar de que esa figura nunca desapareció por completo.¹⁵⁶ En el Caribe de Costa Rica, la cosecha del banano se depositó en terceros, quienes asumieron los riesgos, además. Pero los perfiles profesionales de las élites empresariales impiden afirmar que quienes laboraron allí tuvieron una mera preparación empírica, al contrario, muchos de los ingenieros y mecánicos venían graduados de las más prestigiosas universidades de los Estados Unidos y de Europa.

Lo anterior, es ilustrado por la trayectoria de George Bennett, quien hizo casi toda su carrera en Costa Rica, donde inició en enero de 1911, como Recibidor. Nacido en Jackson, Michigan;

¹⁵⁶ Oscar Zanetti y Alejandro García. *United Fruit Co.: un caso de dominio imperialista en Cuba* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1976).

Bennett estudió en las Universidades de Detroit y de Michigan. Después de su trabajo como recibidor de frutas, este fungió como Estimador de fruta, *Timekeeper*, Supervisor, Asistente de Superintendencia, Superintendente de Distrito, Superintendente de Agricultura en Panamá y Costa Rica y como Asistente del *Manager* en la Trujillo Railroad Company, hasta llegar a convertirse en el *Manager* de la División de Guatemala. En la *Breve Historia de las Divisiones Tropicales* se estima importante agregar que sus tres hijos nacieron en hospitales de las Divisiones Tropicales de la UFCO, para dar mayor credibilidad a las mejoras en las condiciones de vida en estas zonas.¹⁵⁷ Un aspecto notable que acontece de manera más marcada a mediados del siglo XX, es que la compañía transnacional ferroviaria bajo el liderazgo de Charles Averre, envió a costarricenses a formarse en universidades de los Estados Unidos tan centrales como el Instituto Tecnológico de Massachusets. Esto se elabora en el último capítulo.

Este capítulo se dedicó en parte, a analizar la vida de las élites de la Northern, más allá de los más comunes en la historiografía sobre la transnacional frutera: Elli Black, Andrew Preston y Minor Keith. Se explicitaron las trayectorias laborales del Superintendente Sheehy y del Gerente Marsh, quienes antes se habían desempeñado como *Trainmaster* y Superintendente, respectivamente. Sus oportunidades para ascender, derivan de que GP. Chittenden, entonces dirigente de la UFCO Costa Rica, fue nombrado Director de todas las Divisiones South South de la entidad. Es decir, que algunos de los primeros dirigentes de la División Costa Rica, llegaron a asumir los máximos niveles de dirección de la UFCO, como es el caso de Chittenden. Las oficinas centrales en los Estados Unidos, estaban localizadas en New Orleans (herencia de las compañías propiedad de Andrew Preston) y New York (el legado de Keith). No debe perderse de vista que algunos de estos norteamericanos, constituyen la primera generación que migra desde los Estados Unidos hacia el Sur de América, para fines laborales y con carácter permanente, mientras su país de origen recibió multitudinarias migraciones desde Europa, Africa y América. Esto debe resaltarse pues usualmente se estudian los Estados Unidos como receptor de las migraciones, perdiéndose de vista la importancia no sólo cuantitativa, sino, principalmente cualitativa, de sus emigraciones laborales.

¹⁵⁷ «Brief Histories of Tropical Division Managers», *Revista Unifruitco*, enero-febrero de 1927.

El legado de estos administradores trasciende la arena ferroviaria. Algunos de los miembros de la clase dirigente de la Northern, como Randall Ferris, Maestro Mecánico, participaron con los vecinos en actividades como la promoción de los deportes locales, la organización de festividades y en relaciones empresariales, mismas que a la larga se tornaron amistosas. Pero por lo general, ellos migraron a través de las fronteras entre los distintos departamentos de las divisiones tropicales, para ejercer diversos puestos. Tal y como lo plantea James Martin, el complejo sistema de beneficios y de actividades de ocio para los empleados norteamericanos de la UFCO radicados en el Caribe, tenía como objeto “la creación de lazos imaginarios y disminuir el sentido de desolación y las ansiedades de la vida lejos del lugar de origen”.¹⁵⁸ Debe subrayarse que los gastos en los que incurrieron para en la construcción de mansiones, clubes y otras estructuras para fines exclusivos de uso de las élites durante las presidencias de Preston y Cutter, concuerdan con los montos que se hicieron de reducción de salarios en la década de 1920 hasta llevarlos por debajo de la línea que había antes de la Primera Guerra Mundial, aspecto que se elabora en el próximo capítulo.

¹⁵⁸ James Martin, *Banana cowboys: The United Fruit Company and the culture of corporate colonialism* (USA: The University of New Mexico Press, 2018).

Anexo n.º 2.1**Tabla n.º 2.7:****Principales exportadores de café por la Gran Flota, 1925**

Apellido	Apellido	Nombre	No. Sacos
Naranjo	Aguilar	Pedro	3457
3R	Aguilar	Ramón	344
Naranjo	Aguilar	José	1010
Alajuela	Aguilar	Rafael	83
Alajuela	Alajuela	Haciendas	1756
Paraíso	Alvarado	Manuel	456
3R	Alvarado	Santiago	2820
San José	FJ Alvarado y CO.		2517
Alajuela	Alvarez	Ezequiel	543
San José	Altshull	Alfonso	109
3R	Andre	Arnoldo	2028
San Joaquín	Arguedas	Belisario	376
Turrialba	Atirro Coffee States		1965
Alajuela	Azofeifa	Adrián	175
Heredia	Badilla	JC	614
San Ramon	Badilla	CJ	892
Naranjo	Badilla	Vicente	71
Naranjo	Beer Sicks	Luis	1341
Heredia	Benavides	José Joaquín	590
Santo Domingo	Cafetalera	Domingueña	3551
Palmares	Cafetalera	Palmares	453
Palmares	Campos	GA	42
San José	Castro y	Araujo	1241
SJ y Turrialba	Castro	Florentino	10920
San José	Castro	OEHA	
San José	Castro	Antonio	1511
Sarchí	Castro	Hermanos	26
San José	Challe	Emilio	413
Santiago	Chavarría Mora	Nicolas	8177

San José	Dent	Teresa de	572
Heredia	Echeverría	Guillermo	537
Chiz	Ernst	John	29
San José	Escalante	Luis C	1088
San José	Esquivel	Roberto	4163
San José	Esquivel y Hno.	Alfredo	470
Grecia	Esquivel	Arturo	1213
Heredia	Esquivel	Rafael	504
San José	Esquivel	Narciso	965
San José	Garrón	Estanislao	459
San José	Giustiniani	Luisa M. de	4140
Heredia	González Flores	Ernesto	1415
San José	González	Amalia L. de	617
San José	Grace y Co.	W.R.	8227
Turrialba	de la Guardia	Wenceslao	382
Heredia	Gutiérrez	Antonio	34
Heredia	Guardián	Mueril B de	638
Heredia	Guardián	Maximiliano	1411
Heredia	Hernández	Patrocinio	633
Heredia	Hernández	Isidoro	576
Heredia	Hernández	Anselmo	573
Heredia	Hidalgo	Benjamín	100
Turrialba	Jiménez	Luis P.	974
San José	Jiménez	Manuel	1283
San José	Jiménez	Roberto	90
3 R y C	Keith	Minor C.	11326
Echeverría	Knohr Hijos	Juan	666
San José	Knohr y Co	Edgar	319
Sabanilla A	Knohr	Erwin	234
Sarchi	Kumpel	Juan	743
Paraíso	Lankaster	CH	2090
Heredia	Leon	Elroy	687
SJ y Turrialba	Lindo	Bross	18250

Heredia	Lobo	Juan	231
Tres Ríos	Lorengel	CW	2017
San Joaquín	Madrigal	Manuel	1251
Paraíso	Matamoros	Juan	682
Heredia	Montealegre	Guillermo	775
Paraíso	Montealegre	Edmundo	1304
Tres Ríos	Montealegre	Juan José	2884
San José	Montealegre	Francisco	1062
San José	Montealegre	Ricardo	482
Alajuela	Montealegre	Leonardo	109
Heredia	Morales	Ricardo	1107
Peralta	Murray	Harold	217
Alajuela	Niehaus	Guillermo	3730
San José	Núñez	M.J.	866
San Ramón	Orlich	y Co.	4212
San José	Ortuño	Gaspar	3650
Naranjo	Peralta	José Manuel	500
San José	Peters	William	3081
Alajuela	Pinto	Enrique	164
Cartago	Pirie	y Pacheco	3298
Cartago	Piza	Benjamín	1017
Heredia	Quesada	Rafael	505
Palmares	Rodríguez	Sixto	2798
San José	Rohrmoser	Hnos.	8983
Heredia	Rojas	Ramón	22
Heredia	Rosabal	Rosario de	465
San José	Ross	Alex	30
San José	Ross	Elizabeth de	105
Chiz	Rosemount	Estates	699
Heredia	Ruiz	Víctor	9
Heredia	Salas	Antonio	582
San José	Salazar	Carlos	819
Heredia	Sanchez	Julio	6720

San José	Sasso y Pirrie	Sucs	3878
Heredia	Sánchez	Liduvina	142
Heredia	Sanchez	Maria	600
San José	Schroeder	Sucesores	6046
Heredia	Seevers	Jorge	532
Heredia	Solera y Hno.	José R	5697
Alajuela	Solera Morera	Ernesto	166
Heredia	Solera	Juan Maria	972
Heredia	Steinvorth	y Hno.	2004
San José	Tournón	Hip	10637
Palmares	Urpi	Mario	392
Limón	UFCO		12
Heredia	Valiente y Co	FP	976
San José	Valverde	Benedicto	746
Heredia	Vargas	Rafael	465
San José	Vargas	Gabriel	649
Alajuela	Vargas	Jesús	612
San José	Vargas	Tomas	1058
San José	Villalobos	Isidro	223
Heredia	Vindas	Sabas	374
Heredia	Viquez	Max	99
San José	Willie	Carlos	3521
Santo Domingo	Zamora	Nicanor	1902
San Antonio de Belén	Zamora	Ignacio	100
Santo Domingo	Zamora	Rafael	896
San José	Zonta	Segundo	1694
San José	Zúñiga	Ruperto	60
San José	Zeledón	Jorge	2689
San José	Zeledón	Roberto	1739
Heredia	Zumbado	Benjamín	731
	<i>Miscellaneous</i>		164
Total			226753

Capítulo II
El otro lado del progreso:
Las desigualdades laborales en la Northern Railway Company
(1919-1938)

Introducción

Este capítulo tiene por objetivo estudiar el mercado laboral transnacional a partir del caso de la Northern Railway Company en la Región Atlántico Caribe de Costa Rica, para un mejor entendimiento de las continuidades y de las transformaciones en la composición de la fuerza de trabajo, el sistema de salarios y beneficios y la movilidad laboral, en el periodo comprendido entre guerras 1919-1938. Contrario al esfuerzo realizado en la NRCO-UFCO, División Costa Rica, por construir las mejores condiciones de vida que fuera posible, para las élites “blancas” afianzadas en los trópicos, estos se esmeraron poco en las condiciones laborales de la fuerza obrera.

Lo anterior se ilustra en un informe empresarial de la División Costa Rica de 1924, que hace referencia a las transformaciones habidas en la composición étnica de los peones y jornaleros afianzados en las plantaciones bananeras. Allí se explicitó que la política de contratación de trabajadores migrantes de las Indias Británicas del Oeste obedecía a que la fuerza de trabajo “nativa” prefería trabajar en los cultivos de café en las tierras del interior, que para la UFCO en las plantaciones bananeras. Además, que en Limón se habían establecido productores locales “apurados en establecer plantaciones de banano” los cuales ofrecían mejores salarios, a pesar de lo cual, la United Fruit Company no experimentó dificultades para cubrir sus necesidades de mano de obra.¹ Paralelo a ello, la disminución en la participación de la fuerza de trabajo afrocaribeña (“negra”) en la compañía, fue atribuida a una caída en el tráfico marítimo transnacional desde Jamaica hacia Costa Rica, cuyos flujos acelerados hasta entonces, abarataban los costos migratorios.²

¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

Según el informe empresarial de la NRCO-UFCO mencionado en el párrafo anterior, las transformaciones en la composición de la fuerza de trabajo, ejercieron un impacto positivo en la frecuencia y en las dimensiones de los conflictos laborales, porque con el empleo de la mano de obra “nativa” disminuyeron las protestas, a pesar de que se mantuvo los salarios por debajo de la previa a la Primera Guerra Mundial. El caso más extremo fue el Distrito de Turrialba, donde con éxtasis se informó que los salarios eran 35% menores que en el resto del Caribe de Costa Rica. Para sostener los salarios tan bajos como fuera posible, se estableció un monto de 0,64 centavos de dólar, por jornada laboral diaria de 8 a 10 horas. Con ese fin, se construyeron comisariatos que funcionaban casi sin ganancias, apenas si para asegurar la supervivencia de los trabajadores.³ Mas a fin de evitar conflictos con los productores locales, se optó por importar mano de obra del interior, a través de una agencia radicada en Cartago.⁴ Es evidente que la fuerza de trabajo era de raíces africanas, porque el informe plantea que gracias a las excelentes mejoras realizadas en las cuarterías ocupadas por hombres y a la organización de eventos como partidos de *cricket* y *picnics*, se logró erradicar casi por completo, el “sueño del retorno a Africa”.⁵

En 1922, la Northern Railway Company se componía de los siguientes departamentos: Contabilidad, Transportes, Mecánica, Material y Suplementos, Marina, Ingeniería (Edificios y Construcción), Telégrafos y Teléfonos, los cuales sumaban un total de 1833 empleados.⁶ En los próximos apartados se explora quiénes eran estos trabajadores, de dónde provenían, cómo vivían el mundo laboral y cuáles eran las políticas empresariales involucradas en las desigualdades sociales, étnicas y de género del trabajo. Los subtítulos dan cuenta de las características de varios de los departamentos de la entidad, que funcionaron de manera coordinada con la UFCO. En la primera sección se explica cómo se operacionalizó la división del trabajo en el Departamento de Ingeniería. Con una descripción densa se describen las faenas, las herramientas y los suplementos que llevaban consigo estos trabajadores. Después

³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

⁶ Es importante aclarar que todos los informes de la UFCO tienden a suprimir uno u otro departamento en algunas de las descripciones. Por ejemplo, en este caso se omite al Departamento de Agricultura porque sólo se está haciendo referencia a ferrocarriles. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1923, 1923.

se detallarán los procedimientos que hubo para conseguir un buzo que trabajara en la sección de puentes, en sustitución de dos británicos, de cuya disciplina la compañía estuvo inconforme. Cabe subrayar que se cuenta con currículums, cartas escritas por la esposa de uno de los oferentes en Inglaterra y el expediente por incumplimiento contra los dos cesados de operaciones, así como, con sus permisos de visa de trabajo y tiquetes de regreso a Gran Bretaña. Se considera que el estudio del mercado laboral se enriquece cuando se observan las subjetividades de los trabajadores y los casos en particular, que ayudan a comprender mejor ciertos cambios estructurales, así como, a cuestionar ciertas generalizaciones.

Departamento de Ingeniería: División étnica del trabajo (1920-1928)

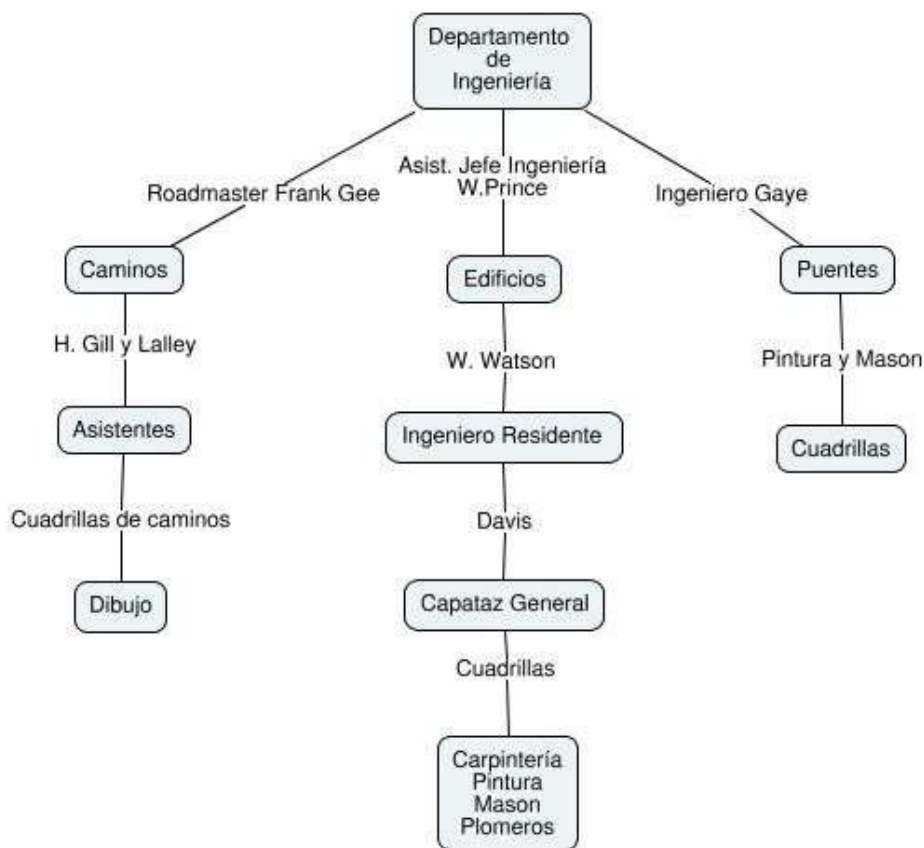
En el Capítulo I se explicó y se esquematizó la estructura organizativa en la UFCO, caracterizada por las Divisiones Este y Sur en los Estados Unidos, así como, Sur- Sur, que comprende a las Divisiones Tropicales. Esta sección realiza una disminución de escala, a fin de explicar la organización del trabajo de los Departamentos de Ingeniería de todas las Divisiones Tropicales de la UFCO. El Departamento de Ingeniería tenía tres sub departamentos: Caminos, Edificios y Puentes. (Ver Figura n.º 3.1)⁷

En la década de 1920, el Jefe de Ingenieros fue G.F. Füller y sus oficinas quedaban ubicadas en Siquirres, mientras que G.W. Prince era el Asistente de Ingeniería de Füller. A finales de la década de 1920, Prince asumió el liderazgo del Departamento de Ingeniería con sede en Siquirres y D.J. Cloward fungió como Jefe de Ingenieros. El Roadmaster eran Frank Gee, quien tiempo después sería trasladado a Tela en Honduras. Watson era el ingeniero residente a cargo de los edificios. El ingeniero Gaye estaba a cargo de los puentes.⁸

⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970, 1928.

⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970, 1928.

Figura n° 3.1:
Estructura del Departamento de Ingeniería de la Northern Railway Company
(1928)



Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970

Es fundamental denotar la diversidad de la composición del personal calificado y al mando en el Departamento de Ingeniería (ver Tabla n.º 3.1). Las jerarquías raciales estaban presentes en los informes empresariales y esto se expresa en la jerarquía envuelta en la clasificación de los trabajadores que lo conforman. El grueso de la fuerza de trabajo en 1928, eran hombres calificados como “nativos” y de “color”, que eran peones de caminos, construcción y reparación. Quienes figuran a la cabeza del esquema, son los estadounidenses, por encima de cualquier nacionalidad. En segundo lugar, están los anglosajones, seguidos de los alemanes

y en cuarto lugar los italianos, aunque estos superan en número a los anglosajones y a los germanos

**Tabla n.º 3.1:
Composición social del Departamento de Ingeniería
(1928)**

Nacionalidad	Mínimo	Promedio	Máximo fuerza actual
Americanos	4	4	13
Ingleses	1	1	2
Alemanes	1	1	1
Italianos	2	2	2
Polacos	1	1	1
Daneses	1	1	1
Suecos	0	0	1
“Nativos”	340	591	1609
“De color”	290	300	410
Total	640	901	2040

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970 (1928)

En la fuerza de trabajo de ingeniería había un polaco, un danés y un sueco. A la base de la estructura se detallan los trabajadores “nativos” y de “color”, que llegaron a conformar juntos una fuerza de 2040 hombres, en el momento en el que hubo más trabajo. En dicho escenario, los “nativos” conformaron tres veces la población de trabajadores afrodescendientes. Por cuestiones que se detallan más adelante respecto a la composición del total de la fuerza de trabajo por nacionalidad, es evidente que el calificativo de “nativos” incluye a los centroamericanos y a los suramericanos no afrodescendientes.

La Tabla n.º 3.2 describe los cambios en composición de la fuerza de trabajo, atendiendo de manera específica a las cuadrillas de peones de caminos del Departamento de Ingeniería (1920-1928). A diferencia del informe anterior, que dice que los trabajadores “nativos” triplicaban a los de “color”, en el momento en el que hubo más contrataciones en 1928, la distancia entre estos en la fuerza fija, fue de un 40%. Aunque son evidentes las disminuciones de trabajadores de origen africano a lo largo de la década de 1920, si se analizan las mismas

año con año, se observa que las variaciones fluctúan. A lo largo del periodo, en las cuadrillas de caminos pasó de haber un 78% de trabajadores de origen africano en 1921, a un 38% en 1928. La reducción más drástica se dio entre 1924 y 1925, cuando los trabajadores afrocaribe pasaron de conformar el 64% de la fuerza de trabajo, a un 45%. Su aumento en 1928 fue atribuido en el informe, al crecimiento en la carga de trabajo que debieron realizar esas cuadrillas, debido a deslizamientos y otras cuestiones (ver Tabla n.º 3.2).

Tabla n.º 3.2:

Composición del Departamento de Ingeniería por nacionalidad y clasificación socio racial (1928)

Años	“De color”	“Nativos”	% “Color”	% “Nativo”
1921	407	115	78	22
1922	344	144	71	29
1923	317	178	64	36
1924	301	404	45	55
1925	326	296	51	49
1926	310	448	41	59
1927	312	357	47	53
1928	299	499	38	62

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970

En 1920, se publicó el Manual de estandarización del trabajo para los ingenieros de todas las Divisiones Tropicales de la United Fruit Company. Para construirlo se les solicitó información a todos los equipos del Caribe y el Istmo, a saber: Guatemala, Costa Rica, Honduras, Panamá, Colombia y Jamaica.⁹ A pesar de ello, el documento fue elaborado con base en el informe del Jefe de Ingenieros de Panamá, H.A. Bestor, cuyo trabajo fue considerado el más completo de todos, por la calidad de información brindada, así como por el grado de detalle. Su análisis puede contribuir a clarificar, cómo operó la división étnica del trabajo en la NRCO. En la introducción al manual se consignó que si bien al ingeniero con experiencia podría parecerle fútil el grado de detalle que comporta, el mismo se

⁹ Edmund Whitman, «Down South. A Guide for Domestic Employees Inspecting Tropical Divisions», *Unifruitco*, junio de 1927.

justificaba en tanto el objetivo era cubrir todos los aspectos del trabajo, en beneficio de los nuevos trabajadores (léase de los jóvenes ingenieros americanos).¹⁰

Este manual forma parte de la estrategia de la UFCO, descrita por James Martin como una entidad constructora de representaciones, ocupada en crear mecanismos para hacer el Caribe “legible y habitable” para los empleados estadounidenses:¹¹

Para el joven ingeniero no familiarizado con los trópicos, su clima, gente, costumbres del campo, comida y condiciones de trabajo en general, pueden resultarle de algún valor, los siguientes puntos destinados a una mejor comprensión de lo que tiene que hacer.¹²

Las palabras antes dichas, auguran al joven ingeniero que viene a iniciar su carrera en las Divisiones Tropicales de la Northern Railway Company, una serie de condicionamientos generales que se supone, le serán de gran ayuda. El clima en los trópicos es descrito como muy húmedo, con variaciones de temperatura entre los 18° y 35° Celsius. Las lluvias y los temporales eran comunes. Cabe parafrasear las instrucciones en relación con la vegetación. Por los mismos factores climáticos, la vegetación tropical era usualmente sumamente densa y se hace necesario cortar espacios de maleza que se conocen como trochas o piquetes, atravesar maquinaria entre los árboles y podar todo lo necesario para crear un camino. Es casi imposible hacer esto sin un machete o un hacha. ¹³

“Cuando se llega por primera vez a los trópicos desde los Estados Unidos, se experimenta una completa variación en el estilo de vida y en la comida, así que se recomienda a los ingenieros ir con cuidado y moderación, tratando de adaptarse gradualmente”. ¹⁴ Para cuidar

¹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 4959, 1920.

¹¹ James Martin, *Cultures of Business, Work and Leisure in the United Fruit Company's Caribbean, 1880-1940* (tesis de doctorado, Universidad de Albuquerque, 2008), p. XI.

¹² Traducción propia. “*To the young engineer unfamiliar with the Tropics, its climate, people, customs of the country, food and general work conditions, the following points may be of some value in helping him to get a better understanding of the work he has to do*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 4959, 1920, p. 7.

¹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 4959, 1920.

¹⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 4959, 1920.

de la salud de los ingenieros, la compañía ofrece los servicios de un hospital de “primera clase” donde había doctores competentes y enfermeras. Para los obreros existía un centro de salud de “segunda clase”. A todos los trabajadores se le rebajaba un 2% de su salario, destinado al mantenimiento del nosocomio (ver Imagen 3.1):

Imagen n.º 3.1:
Hospital de Primera Clase de la UFCO
(1928)



Fuente: elaboración propia con base en *Revista Unifruitco* (marzo de 1927)¹⁵

Pero las distinciones entre los trabajadores de “primera” y “segunda clase” trascienden el tema del cuidado de la salud. Es fundamental atender a la manera en la cual se concibe y se clasifica la fuerza de trabajo local, porque la división del trabajo estaba atravesada por prejuicios étnicos. La siguiente cita especifica cómo se esperaba que los ingenieros procedieran con los peones de las cuadrillas, distinguiendo a los trabajadores “de color” y “nativos”:

En general, los trabajadores son nativos que se comunican en español y negros de las Indias Británicas del Oeste, la mayoría jamaquinos de habla inglesa. Los

¹⁵ Esta fotografía fue originalmente publicada en Adriana Sánchez Lovell, «Mercado laboral Caribe (1890-1930) Trabajadores calificados de la UFCO y la Northern Railway Company a las puertas de la crisis», en: *Revista Jangwa Pana* 18, n.º1 (diciembre, 2018).

nativos son usualmente muy rápidos y excepcionalmente buenos en el trabajo del bosque, dado que están muy bien entrenados en el uso de hachas y machetes, pero no son demasiado rudos o fuertes y no pueden permanecer en el trabajo de manera constante, porque generalmente necesitan tomar varios días libres al final del mes. Del otro lado, los trabajadores negros son más regulares y estables, pero no son muy rápidos aprendiendo. Ellos son más efectivos cuando están empleados de manera regular en el mismo tipo de trabajo y no pueden ser rápidamente transferidos de una labor a otra.¹⁶

Se hace patente la división racial de las labores en que los trabajadores “nativos” debían abrir caminos y los trabajadores “negros” ejecutaban otras tareas de fuerza. Desde el punto de vista de los derechos laborales, la estrategia no contempla vacaciones, más bien considera la necesidad de descanso de los nativos como una desventaja “racial”. Las instrucciones del manual contenían consideraciones jerárquicas, que dan cuenta de los mecanismos de la división del trabajo en la empresa transnacional. Respecto a la organización de la cuadrilla, el ingeniero era el encargado de las fuerzas. Este tenía la obligación de dirigir y supervisar personalmente todo el trabajo y que las líneas fueran seguidas con exactitud, de lo que eran tan responsables como la persona que lo desempeñaba (el peón de caminos). Cada uno de ellos recibía un número de identificación para que informara diariamente las labores realizadas por el equipo, que en general estaba conformado por un agente de tránsito, un ingeniero asistente, un capataz, un topógrafo, un portador de instrumentos, dos bandoleros y un hombre de las hachas.¹⁷

¹⁶ Traducción propia de: “*In general, the labor consists of natives, Spanish speaking, and negroes from the British West India Islands, mostly Jamaicans, speaking English. The natives are usually very quick and are exceptionally good for woodland work, as they are adept in the use of axes and machetes; they are not very rugged or strong and cannot stand constant employment, usually laying of several days out of each working month. On the other hand the negroes are more regular and steady, but not so quick to learn. They seemingly get along best when employed regularly on the same kind of work, and cannot be readily changed from one duty to another*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920, p. 7. Esta cita fue originalmente publicada en: Adriana Sánchez - Lovell. «Conflictos en el Caribe costarricense: la Northern Railway Company y su política racial entre manuales de estandarización y la instauración del Código de Trabajo (1920-1942)», en: *Los países centroamericanos y Colombia. Historia, relaciones y desencuentros con el Gran Caribe*. Edición de Raúl Román y David Díaz. (Colombia: Universidad Nacional de Colombia, en prensa).

¹⁷ El Asistente de Ingeniería se sustituyó por los Capataces de Cuadrilla, cuando fuera el caso en varias de las organizaciones. Traducción propia de: “*in the following pages the term Assistant Engineer may refer either to*

Ahora bien, ¿cómo se organizaba la jornada de los trabajadores? Según el ingeniero estadounidense radicado en Panamá, se obtenían mejores resultados al levantarse tan temprano como fuera posible, en el frío de la mañana y trabajando sin demora hasta que la jornada fuera completada. La mayoría de los ingenieros preferían iniciar las labores en la madrugada, alrededor de las 5:30 a.m. o 6:00 a.m., con una ligera merienda que era llamada café a las 2:00 p.m. en la tarde, antes de retornar al campo, cuando limpiaban, almorzaban y continuaban con los reportes y los libros. La principal comida era servida en la cena, al anochecer. Los trabajadores realizaban su jornada de aproximadamente doce horas, prácticamente sin alimentación ni descanso, para no interrumpir el “progreso” de las obras.¹⁸

Mientras tanto, las tierras se clasificaban de la siguiente forma:

- a) Cultivación: tierras produciendo caña o frutas.
- b) Pasto: tierras destinadas a la alimentación de los animales.
- c) Abandonadas: tierras que han sido plantadas con anterioridad y ya no.
- d) Edificios: lotes reservados para edificaciones.
- e) Caminos de agua: camas de ríos, arroyos, marismas, suampos, canales o cualquier objeto que no pueda ser utilizado para plantar.
- f) Bosques: toda la tierra sin deforestar.¹⁹

Con el fin de ejercer controles sobre los rendimientos laborales, cada Asistente de Ingeniero en Jefe tenía la obligación de hacer una carta donde describiera el caso, la estación, el progreso y los reportes del tiempo.²⁰ A su vez, había un libro para el control del tiempo de

Assistant Engineers or Chiefs of Party as the case may be in the setup of the various engineering organizations”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

¹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 30, 1920.

¹⁹ Respecto al sistema de medidas, las compañías transnacionales radicadas en los trópicos, tal y como la Northern Railway Company realizaban las mediciones de terreno de acuerdo con la conveniencia local y para los informes a Estados Unidos lo hacían en pie y acres, las medidas del sistema en casa. A su vez, tal y como lo han demostrado los estudios de Luis Conejo, la United Fruit Company tenía la visión de que el progreso consistía en arrasar con los boques e imponer sus monocultivos. Luis Conejo Barboza, «Representaciones socioeconómicas de la naturaleza en el Pacífico Sur costarricense (1938-1962)», *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, n.º 30 (2016).

²⁰ Esto incluía: la fecha en cual se realizaron las labores, la descripción de los oficios efectuados (por ejemplo, subir los niveles de los drenajes), la identificación de las columnas de la estación entre las cuales era realizado el trabajo (lugar), el sitio (por ejemplo, la *California Farm*), el número de hombres (incluido el Jefe de la Cuadrilla), la cantidad de horas laboradas, el estado del clima durante las faenas, el libro y la página, así como

trabajo. Cada semana, el ingeniero debía rendir nota del progreso realizado en las faenas. Allí constaban todos los datos del pago, por horas, por trabajo y las deducciones que debía hacerse. Los asistentes debían llevar un diario de campo que se le devolvería al Jefe de Ingenieros, cuando fuera completada la misión.²¹ Estos registros se consideraban propiedad de la entidad y toda la información le debía ser suministrada periódicamente hasta completar el trabajo.²² A modo de reserva se estimó que ningún mapa, plano, perfil o descripción del trabajo del Departamento de Ingeniería, podía efectuarse sin autorización de los oficiales.

Por su parte, el capataz tenía la doble tarea de actuar como cabeza de los topógrafos y como líder de cuadrilla en el camino a seguir.²³ En los casos en los que hubiera mucho trabajo de cortar maleza o limpieza de bosque, el Ingeniero en Jefe podía hacer sub cuadrillas, compuestas por un capataz y cuatro hombres machete. Todas tenían una lista unificada de herramientas de trabajo. Estas comprenden el utillaje y los suplementos para la vida diaria: 1 tránsito, 1 teodófilo, *tape* metálico de metro y medio, 1 vaso de lectura, 1 kiel, 1 cadena de 3 metros, 2 cadenas de metro y medio, 1 barra de nivel, 2 postes de rango, 2 plomadas, 2 hachas, 1 caja de ocho pulgadas, 1 sierra de mano y 1 martillo. Además, había una serie de suplementos básicos para la supervivencia de los hombres: 1 tienda de acampar, 1 almohada, 3 fundas para almohada, 4 hojas, 3 sábanas, 4 paños para la cara, 4 toallas de baño, 1 rollo de cama de lona, 2 linternas, 1 lámpara, 1 red mosquitera, 1 kit de medicina y 1 hacha de mano. Claramente, los suplementos no alcanzan para todos por igual, así que es de suponer que unos hombres dormían mejor que otros.

El ingeniero “blanco” y americano y los capataces, que generalmente también lo eran, debían supervisar el avance de las faenas, mientras que se dejaba el trabajo de fuerza en las manos de los trabajadores “negros” y los “mestizos”:

en las observaciones pertinentes (mostrando todos los factores que afectaran el tiempo o el costo de las obras y para demostrar el momento de inicio y fin del trabajo). Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

²¹ En el artículo en proceso de publicación antes mencionado, se analiza el proceso realizado para conseguir una máquina para el procesamiento de cocoa. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

²² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

²³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

Es la costumbre dejar que los negros y los nativos hagan la mayoría del trabajo manual, pero es necesario extremar medidas para que algunos ingenieros tengan a su cargo todo el cuidado de los instrumentos y las herramientas. Esta es una práctica muy pobre y es difícil esperar que alguien poco familiarizado con los mecanismos de operación de los instrumentos, pueda realizarlo apropiadamente.²⁴

El menosprecio a los trabajadores por motivo de adscripciones étnicas y cuestiones de clase, llegaba al extremo de considerar que estos carecían de capacidades para salvaguardar las herramientas con las cuales ejecutaban el trabajo. Sabían utilizarlas pues a ellos se les recargaban esas labores, pero los creían incapaces de conservarlas. Además, cada patrulla debía realizar inventarios de las herramientas, que incluyen toda la información descriptiva necesaria para identificar los instrumentos: nombre, número de serie, tamaño, tipo de instrumento, etc. El Asistente de Ingeniería o Jefe de Cuadrilla, debía cargar los instrumentos que le fueran asignados, siempre, realizar las reparaciones necesarias y era el responsable de velar por su condición (ver Imagen n.º 3.2). Hasta el retorno de las herramientas a las oficinas centrales, él vigilaría que continuara con el mismo *stock* a su cargo. Los mismos debían enviar unas fórmulas mensualmente a las oficinas centrales, haciendo un recuento del *stock* y sus condiciones.²⁵

²⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920, p. 7.

²⁵ En otro escrito se analiza el proceso realizado para conseguir una máquina para el procesamiento de cocoa. Adriana Sánchez-Lovell, «Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)», Edición de Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal. *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (en prensa). Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

Imagen n.º 3.2:**Inventario para suplementos del Departamento de Ingeniería de la UFCO (1920)**

Fuente: elaboración propia con base en ANCR, Northern, n.º 4959

Aparte, se realizaba otro inventario de ganado y equipo. El asistente de ingeniería recibía cierta cantidad de animales e instrumentos para ser usados en el momento que fuera necesario. Al ganado y a los caballos debía mantenerseles siempre cepillados, limpios, alimentados e hidratados. Las cuadrillas viajaban con equipos de medicina veterinaria y se les brindaban suplementos para atender los casos de enfermedad y accidentes, además que recibían las “mismas” consideraciones y atenciones que un ser humano (ver Imagen n.º 3.3).

Asimismo, el ingeniero tenía la responsabilidad de llevar a cabo investigaciones, pues se estaba tratando de profesionalizar las tareas efectuadas por la entidad, de forma tal que ellos rendían un informe sobre las preguntas, las premisas, las deducciones y los métodos empleados para llegar a ellas. Como se ve, este era un sistema altamente controlado, tecnificado y estandarizado, que hacía recaer un peso importante sobre las espaldas de los ingenieros. Un ingeniero en los trópicos debía cargar su propio instrumental y estar preparado para enseñar todo lo necesario a los trabajadores a su cargo. “lo cual puede lograrse con grandes resultados con apenas un poco de experiencia para ‘manejar gente’”.²⁶

²⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 4959, 1920.

Para una mejor idea de cómo eran los conflictos de la vida cotidiana que afrontaban las cuadrillas de peones, vale ejemplificar los problemas vecinales que surgieron con algunos de los empleados del ferrocarril. Por ejemplo, en abril de 1927 se esparcieron una serie de rumores en contra del Capataz de la Sección de Paraíso, de apellido Castillo. El 20 de abril, el Superintendente Sheehy le remitió a D.J. Cloward, una carta escrita por los habitantes de la localidad, que fue intervenida por una segunda persona, dado que contiene tinta de otra máquina de escribir, que dice: “Re: discúlpese con los vecinos de Paraíso que Castillo es molesto y será reelevado”.²⁷ Pero 15 días más tarde, el Jefe de Ingenieros manifestó, ante las quejas de varios vecinos de Paraíso por la conducta de Castillo, haber conocido con anterioridad varias quejas, algunas anónimas, otras a título personal, en contra del Capataz de la Sección de Paraíso.²⁸ Prosiguió D.J. Cloward informando a Frank Sheehy, que Mr. Gill investigó esos cargos con anterioridad, sin poder identificar pruebas fidedignas. Algunos de los nombres utilizados en las misivas eran falsas y otras acusaciones fueron escritas desde el anonimato. Más bien, ellos explicaron el asunto, con base en que “Castillo había hecho muchos enemigos, al atender a su deber de recoger materiales de la vía y girándoselos al Jefe Político”.²⁹ De manera que podría tratarse de una rencilla de los vecinos de Paraíso por las ocupaciones propias del capataz, de cuya conducta dió cuenta el Jefe de Ingenieros, como sigue:

Yo he conocido a Castillo por los últimos cinco años. El primero, trabajaba para mí como peón y lo ascendí a capataz, cuando estaba trabajando en la construcción del Ramal de Turrialba. Es un tomador fuerte y cuando está bajo la influencia del licor es un vil personaje, pero nunca he encontrado que eso interfiera con su trabajo, pues Castillo no bebe en horas laborales. La condición de la Sección de Paraíso habla por él y demuestra que es uno de los mejores de nuestro sistema.³⁰

²⁷ Traducción propia del original: “*Re Complaint of neighbors of Paraíso that Foreman Castilla is a nuisance and should be relieved*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 27 de abril de 1927.

²⁸ Este es uno de los pocos casos en los que no se cuenta con la carta original, emitida por los vecinos en el documento y es posible que esto se deba a que el Jefe de Ingenieros, D.J. Cloward, la retuvo en su poder.

²⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 5 de mayo de 1927.

³⁰ Traducción propia del original: “*He is a heavy drinker and when under the influence of liquor is a ‘mean actor’ but I have never found this to interfere with his work. He does not drink during the hours of duty. The condition of his section at Paraíso speaks for itself -this is one of the best in our system*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 5 de mayo de 1927.

Hablé este asunto con Mr. Gill y juntos decidimos no cambiar el estatus de capataz de Castillo y sostenerlo en Paraíso. El ha sido advertido sin embargo, de enderezar su proclividad a un excesivo consumo de licor y establecer relaciones más amistosas con sus vecinos.³¹

En general, en la compañía ferrocarrilera había reticencia a los problemas vinculados al consumo de licor por parte de sus empleados, pero esta cita evidencia que ciertos tomadores eran tolerados, si se consideraba que su desempeño merecía la pena. Además, este caso da cuenta de la movilidad laboral ascendente, que es tanto gremial como espacial, pues Castillo inició como peón en Turrialba, siendo el peldaño más bajo en la escala geográfica en cuanto a salarios, su vez que este hombre logró llegar a ser un Capataz en Paraíso, respaldado por el Jefe de Ingenieros.

En esta sección se analizaron 10 años en la división social y étnica del trabajo en las cuadrillas de caminos, del Departamento de Ingeniería. En el siguiente apartado, se analizan las desigualdades salariales en la NRCO, en relación con la estructura ocupacional prevaleciente durante el mismo periodo de estudio.

Estructura ocupacional de los trabajadores de la Northern (1920-1928)

El Censo de Población de 1927, contiene 10 categorías ocupacionales: profesionales y técnicos, empresarios y administradores, empleados administrativos, comerciantes, agricultores, ganaderos y trabajadores agrícolas, trabajadores del transporte, trabajadores artesanales o industriales, trabajadores de servicios, quehaceres del hogar y personas sin oficio. Es importante prestar atención a las categorías ocupacionales por provincia, que es la máxima división político administrativa de Costa Rica.

En 1927, de un total de 471 574 personas censadas, en orden de importancia: el 37% evitó declararse en una categoría específica, el 19,5% hacía oficios del hogar, el 17% se incluyó en la categoría de agricultura y ganadería, un 14,56% declaró carecer de ocupación alguna,

³¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 5 de mayo de 1927.

el 4,14% eran trabajadores artesanales, un 3,34% eran trabajadores de servicios y apenas el 0,61% de la población entraba en la categoría de transportes, que representaba ese año, a 2875 personas empleadas en ese sector de la economía. Los mayores porcentajes de quienes declararon dedicarse a transportes en 1927, estaban en San José (1596 individuos) y Limón (583 sujetos), seguidos de Cartago (416 personas). En Puntarenas, donde corría el Ferrocarril al Pacífico, apenas 116 sujetos declararon ser parte de este grupo de ocupación (ver Tabla n.º 3.3).³²

Tabla n.º 3.3:
Categorías ocupacionales por provincia, Costa Rica

Categoría	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guana Caste	Puntarenas	Limón	Total
No declara	9,47	9,4	5,89	3,07	5,17	2,3	1,58	36,88
Profesionales y Técnicos	0,64	0,12	0,11	0,1	0,02	0,03	0,04	1,07
Empresarios y Administradores	0,08	0,01	0,01	0,01	0	0	0,02	0,14
Empleados administrativos	0,26	0,03	0,03	0,01	0,01	0,03	0,06	0,44
Comerciantes	0,84	0,18	0,15	0,1	0,04	0,07	0,13	1,51
Agricultores Ganaderos y trabajadores agrícolas	5,01	4,12	2,74	1,16	1,81	0,99	1,97	17,8
Trabajadores del transporte	0,27	0,03	0,09	0,03	0,03	0,02	0,12	0,61
Trabajadores artesanales e industriales	2,16	0,45	0,53	0,32	0,12	0,16	0,39	4,14
Trabajadores de servicios	1,1	0,36	0,54	0,2	0,49	0,21	0,46	3,34
Quehaceres del hogar	3,22	4,5	3,86	2,27	2,36	1,64	1,71	19,57
Sin oficio	9,41	1,51	0,95	0,86	0,79	0,62	0,36	14,51
Total	32,47	20,71	14,9	8,14	10,85	6,09	6,85	100

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo de Población de 1927

³² Costa Rica, Censo de 1927. en: Centro Centroamericano de Población. Base de datos Censo de Población de 1927. En: <http://consultas.ccp.ucr.ac.cr>. Consulta del 26 de Setiembre de 2019.

Por nacionalidad, en 1927, el 84% de los trabajadores del sector transportes declaró ser costarricense y el 9,5% jamaquino. Las Antillas Británicas representaban más del 10% de la fuerza de transportes en Costa Rica. Había panameños, nicaragüenses, guatemaltecos y colombianos, pero estos no llegaban a significar más del 2% de los trabajadores en esa rama de la ocupación laboral. Se contabilizaron unos cuantos trabajadores británicos, estadounidenses, italianos, españoles, canadienses, argentinos y chinos, pero es posible que algunos angloamericanos se clasificaran en la categoría de empresarios y administrativos en el Censo (Ver Tabla n.º 3.4).³³

Tabla n.º 3.4:

Nacionalidad de los trabajadores del sector de transportes, Costa Rica

Nacionalidad	Total
Costa Rica	2431
Jamaica	274
Resto del Caribe	33
Panamá	21
Nicaragua	20
Colombia	15
Resto Europa	10
China	10
España	6
Estados Unidos	6
Argentina	1
Guatemala	1
Italia	3
Canadá	2
Gran Bretaña	2
No declara	40
Total	2875

Fuente: elaboración propia, con base en el Censo de Población de 1927

³³ Costa Rica, Instituto Nacional de Estadística y Censos, Censo de 1927. en: Centro Centroamericano de Población. Base de datos Censo de Población de 1927. En: <http://consultas.ccp.ucr.ac.cr>. Consulta del 26 de Setiembre de 2019.

La Northern Railway Company era una de las principales empleadoras de quienes, en el Censo de 1927, se clasificaron como trabajadores del sector transportes. Entre 1920 y 1923 cuando menos, hubo 1651 trabajadores y cuando más, 1808 empleados en la compañía ferrocarrilera. La siguiente tabla realiza una comparación del número de trabajadores contratados en todos los departamentos de la Northern entre 1920 y 1923 (Ver Tabla n.º 3.5)³⁴.

Tabla n.º 3.5:
Fuerza de Trabajo en la Northern Railway Company
(1920-1923)

Departamento	1920	1921	1922	1923
Ejecutivo	11	11	9	9
Contabilidad	14	12	12	13
<i>Motive Power</i>	346	356	331	364
Mantenimiento de Caminos	651	542	525	521
Transportes	360	363	342	375
Materiales	96	72	56	86
Marina	314	350	363	362
Eléctrico	9	11	7	8
Hotel	7	6	6	6
Total	1808	1723	1651	1744

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713

Nótese que se trata únicamente de trabajadores ferroviarios y que en este cuadro no se representa a los trabajadores del Departamento Agrícola de la UFCO. Sin embargo, dada la multiplicidad de departamentos en la entidad: marino, ingeniería, materiales y suplementos y transportes, entre otros, estos obreros se dedicaban a labores tan diversas como el arreglo

³⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

de los muelles, la composición de los caminos, la construcción de la vía férrea, la carga y descarga de mercancías, el transporte, los teléfonos y los telégrafos.

La Tabla n.º 3.5 evidencia una disminución en la fuerza de trabajo desde 1920 hasta 1923, que se hizo más visible en 1922. Al inicio del periodo, allí laboraban 1808 hombres y en 1922 lo hacían 1651, es decir un 9% menos. Las caídas más sensibles se experimentaron en el Departamento de Mantenimiento de Caminos, donde había una mayoría de peones de construcción. Ellos perdieron al 20% de su fuerza laboral, que es equivalente a 130 hombres. Es posible que algunos de estos sujetos fueran ocupados temporalmente en el Departamento de Marina, realizando labores de carga y descarga, donde hubo un aumento de un 15% de la fuerza laboral, que tan sólo equivalía a 48 hombres.³⁵

Un informe de 1924, plantea que entre 1920 y 1923, el aumento en los salarios fue mínimo o nulo, aunque hubo que contratar más fuerza de trabajo en los Departamentos de Marina y Transportes, debido al crecimiento en el tonelaje de lo transportado, es decir que, por lo general, se trata de una fuerza de trabajo “barata” o mal pagada. Para lograr una primera aproximación a las desigualdades salariales en la compañía, cabe prestar atención a los montos de las planillas por departamento (Ver Tabla n.º 3.6) y compararla con la Tabla n.º 3.5, que da cuenta del número de trabajadores que contiene cada uno.³⁶

A lo interno del año 1921, pese a que el número de trabajadores del Departamento Eléctrico fue igual al número de trabajadores en el Departamento Ejecutivo, ellos percibían 17% menos salario que el piso de arriba, además que las élites gozaban de otros beneficios como casa, servicio doméstico, muebles, utensilios y hielo. A lo largo del periodo, el Departamento de Transportes creció, pues pasó de 360 a 375 trabajadores, es decir tenían 15 trabajadores más, a quienes en conjunto se les pagó 25 000 dólares menos que a los ejecutivos. Debe prestarse especial atención al Departamento de Marina, donde la fuerza de trabajo creció un 15% entre 1920

³⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

³⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

y 1923, pero el monto de los salarios decreció un 9,72%, es decir, que a pesar que había 48 trabajadores más, a ellos se les pagó 20 000 dólares menos.³⁷

Tabla n.º 3.6:
Planillas por Departamento en la Northern Railway Company (en dólares)
(1920-1923)

Departamento	1920	1921	1922	1923
Ejecutivo	13 056, 37	9 172, 99	8 872, 37	8 060, 40
Contabilidad	19 568, 00	17 060, 32	16 969, 09	17 813, 61
<i>Motive Power</i>	208 471, 16	211 569, 36	184 436, 34	199 024, 39
Mantenimiento de Caminos	273 878, 12	248 258, 65	204 078, 60	197 328, 65
Transportes	295 675, 02	302 393, 35	262 233, 55	279 409, 32
Materiales	38 450, 47	37 232, 58	25 312, 49	35 941, 03
Marina	122 374, 97	94 537, 04	91 262, 75	102 924, 42
Eléctrico	6 493, 60	7 602, 84	5 810, 00	5 741, 90
Hotel	2 467, 68	2 410, 71	1 351, 37	2 386, 99
Total	980 435, 30	930 237, 74	800 320, 56	849 430, 71

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713

La siguiente tabla detalla la composición social de los hombres encargados de la carga y descarga en el Departamento de Marina. Excepto los altos mandos, el grueso del departamento no formaba parte de las élites empresariales, sino que eran trabajadores sujetos a estrictas normas de vigilancia y se realizan mediciones y disposiciones para maximizar su rendimiento laboral, para disminuir al mínimo sus jornadas, sus salarios y los costos de operación, maximizando los rendimientos (Ver Tabla n.º 3.7).

³⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 713, 1924.

Tabla n.º 3.7:
Composición social de los peones del Departamento de Marina ³⁸
(1923-1928)

Año	“Color”	“Nativos”
1923	317	178
1924	301	296
1925	326	404
1926	310	448
1927	285	186
1928	283	223

Fuente: elaboración propia con base en: Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970

Nótese que el número de trabajadores inscritos en Marina en el año de 1923, de la Tabla n.º 3.7, difiere con el número expresado en la Tabla n.º 3.5 para ese mismo año. Esto pues la Northern utilizaba a trabajadores temporarios, que no necesariamente formaban parte de los registros oficiales. En este Departamento, durante el periodo que va de 1923 a 1928, los trabajadores de “color” superaron anualmente en número a los “nativos”, excepto en 1925 y 1926. Sin embargo, mientras en 1923 había 44% más trabajadores de raíces africanas, en 1928, la diferencia era del 21%. En 1925 había 30% más trabajadores considerados “nativos” que trabajadores clasificados como “negros”, así que, en realidad, los números son muy cambiantes y demuestran la inestabilidad de los conteos año con año, para determinar cambios en la composición laboral de la fuerza de trabajo, especialmente dado que la entidad manipulaba los datos.

En el Departamento de Marina, las labores de carga y descarga eran severamente vigiladas y en algún momento se problematizó que la cuadrilla perdía tiempo antes y después de la descarga. La queja era que se usaban hasta cinco equipos en forma simultánea y se perdía tiempo independientemente de que fuera por mal manejo o por motivos fuera de control. Se planeó tomar medidas para el caso específico de la descarga de hierro, que cuando venía en

³⁸ Los números varían, dependiendo de las descargas. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970, 1928.

un solo compartimiento, demoraba más que cuando se disgregaba en dos o tres, pues sólo era posible ejecutar cierto número de tareas cada momento, y eso significaba que había que pagar horas extra en la noche. Se estimaba que con ello podían bajar el costo a 0.26 centavos de dólar por *tone rate* el año siguiente.³⁹ Aún y así, el 13 de agosto de 1928, el Agente de la UFCO de apellido Boshen, le escribió a Melvin Marsh, aduciendo la imposibilidad de establecer una tarifa de descarga en los puertos por tonelada, dado que no descargaban directo del barco al puerto, pues tenían la problemática de que casi todos los barcos llegan jueves y viernes, cuando los primeros días de la semana pasaban casi sin tránsito, además del considerable trabajo necesario para trasladar todos los materiales a la Casa de Aduanas.⁴⁰

Con el fin de reducir costos de operación, el 15 de marzo de 1928 se le envió un Memo a J.H. Soothill, Esq. en relación con el sobre tiempo en la *Limon Custom House*. Las horas ordinarias durante las cuales se le permitía a un *vessel* trabajar era de 6:00 a 11:00 y de 12:00 a 17:00. Si un *vessel* trabajaba entre 12:01 y 5:00, 5:01 a 6:00, de 11:01 a 12:00, de 17:01 a 18:00 y de 18:01 a 24:00, domingos y feriados se pagaba por tiempos extra. En la Casa de Aduanas debía organizarse el horario de la siguiente manera (ver Tabla n.º 3.8):⁴¹

³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 30 de noviembre de 1926.

⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 1928.

⁴¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651, 15 de marzo de 1928.

Tabla n.º 3.8:
Salarios del personal en la *Custom House* (1928)
En colones (por jornada establecida)

Personal	5 a 6 am 11 am a 12 md 5 a 6 pm	6 pm a 12 pm 12 pm a 5 am	Sabados y feriados
Oficina del Fuerte	19	62	84
Oficina de Aduanas	3	6	8
Colector de Permisos	0,75	2	2,50
Capitán de Guardas	2	6	9
Guarda en vigilancia	2	4	6
Cargo por guarda extra por hombre	1	3,50	4
Chequeadores, (cuando se requiera/cu)	5	10	20
Cargos mínimos por abrir el puerto	30	30	30

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1651

El problema con el que lidiaba la compañía, era que los barcos tendían a agrupar sus llegadas los viernes y a menudo se veían obligados a trabajar los sábados. Además, los salarios de la Oficina del Fuerte, eran mucho mayores que en otras oficinas. Un oficial del Aduanas ganaba el cuádruple que el colector de permisos en jornada regular y el triple en “horas extra”. El capitán de guardas podía hacer 9 colones si laboraba sábado o domingo, un chequeador 20 y un guarda hacían 4 colones. Pero la diferencia se ensanchaba en relación con el colector de permisos, que podía ganar más de 6 veces menos que el el chequeador quien era el mejor pagado.

Un conflicto que se dio en 1927, es ilustrativo acerca de las relaciones interraciales en la coordinación entre los Jefes de los Departamentos de Marina y Tiendas, el cual pertenece al ámbito del control de la efectividad, el tiempo de trabajo y su *performance*. Se trata de una

llamada de atención realizada por parte del *Wharfinger* Widstein al Jefe de Tiendas, para que inspeccionara y diera parte de la ejecución de las labores en una bodega, donde había trabajadores “negros”, únicamente (propio de la segregación racial que establecía la UFCO):

Deseo que se coloque a una persona confiable a observar el trabajo de Edward Hinds, Alfred Lewis, Emanuel Mittie and David Pitt, todos negros, empleados en una cuadrilla de bodega. Tengo entendido que estos hombres hacen poco o ningún trabajo, y algunas veces, después de que se llama a la jornada, ellos se ausentan de la bodega. También entiendo que los guardas Reid y Pacheco, son de muy poco uso en la bodega. Le solicito que preste consejo después de que investigue el asunto.⁴²

La respuesta del Jefe de Tiendas de apellido Bloidoxees, fue que Edward Hines era un carpintero cuyo trabajo consistía en reparar las cajas rotas, cuando llegaban a la bodega de los muelles. Y que atendía bien su trabajo. Que Alfred Lewis se encargaba de presentar los pedimientos de las autoridades de Aduana y después de su aprobación, le correspondía seleccionar y despachar los buenos. Sin ninguna queja sobre él. Otro trabajador, Emanuel Metie era el Capataz a cargo de todas las cuadrillas y uno de los mejores hombres en todo el equipo: “estoy seguro que especialmente en ese caso está mal informado”.⁴³ Solo David Pitt era un guarda que en vista de la reorganización de la bodega, ya no le parecía necesario. Posiblemente se trataba de cambios en la articulación del trabajo, que trajeron consigo un rumor que se extendió sobre todo el grupo de trabajadores de esa despensa, pero se concretó que sólo uno de los miembros del equipo era prescindible para la entidad y que los demás, tenían muy buena ejecución en sus labores.

⁴² Traducción propia del original: “*I wish you would put some reliable person to watch the actions of Edward Hinds, Alfred Lewis, Emanuel Mittie and David Pitt, all employed un Blackman’s bodega gang. I have been given to understand that these particular men do little or no work and sometimes after time is called they absent themselves of the bodega. I also understand that watchmen Reid and Pacheco in the bodega are very little use*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 24 de mayo de 1927.

⁴³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 23 de junio de 1927.

Se prosigue ahora con el Departamento de Materiales y Suplementos, que era el encargado de autorizar la satisfacción de las demandas para los distintos departamentos de la entidad y las casas de los trabajadores, especialmente las de las élites empresariales. La siguiente tabla (ver Tabla n.º 3.9) compara los salarios en dólares percibidos por el personal del Departamento de Materiales y Suplementos en los años de 1923 y 1928, lo cual permite observar algunos perfiles por puesto, diferenciales salariales, la medida en que suben los salarios de unos y otros, así como temas de continuidad y movilidad laboral.

Tabla n.º 3.9:

Comparación de salarios de los trabajadores del Departamento de Suplementos y Materiales de la Northern Railway Company de Costa Rica, en dólares (1923 y 1928)

Oficinas Limón	Abril 1923			Abril 1928		
	Trabajador	Salario	Jornada	Trabajador	Salario	Jornada
Jefe (<i>Storekeeper</i>)	F.W. Thomas	250	Mes	F.W. Thomas	325	Mes
Asistente	A.B. Roundy	150	Mes	R.W.Gray	175	Mes
Empleado de costos	H. Chacón	125	Mes	H. Chacón	150	Mes
Estenógrafo	J. J. Guilfoyle	150	Mes	NA	NA	NA
<i>Clerk</i>	C.M.Watson	100	Mes	A.H. Upstone	100	Mes
Tarjetas y tipista	W. Samuels	75	Mes	Wm. Daysley	60	Mes
Oficinista de tarjetas	E. Peña	55	Mes	E.Peña	75	Mes
Tarjetas y tipista	R. McLean	50	Mes	Artur McLean	60	Mes
Empleado de aceite	H. Harrigan	55	Mes	W. Samuels (<i>Tkpr also</i>)	85	Mes
Oficinista de cuentas	F. Mullins	30	Mes	Wm. Fairwether	0,20	Hora
Recibidor	Chas Dixon	60	Mes	W. Inglis	0,20	Hora
Mensajero	J. Vivo	0,11	Hora	Sam Fairwether	0,05	Hora
Capataz General de Jardines	NA	NA	NA	S. Davidson	125	Mes
Capataz de carga	J. Gouldbourne	60	Mes	J. Gouldbourne	70	Mes

Hombre de maderas	R. Angling	45	Mes	R. Anglin	50	Mes
Guarda diurno	A. Morgan	40	Mes	A. Morgan	40	Mes
Contador	W.G. Harris	0,15	Hora	A. Blake	0,15	Hora
Contador	NA	NA	NA	Charles Edwards	0,15	Hora
Contador	NA	NA	NA	W. McGuinnes	0,11	Hora
Envasador	A. Umaña	0,125	Hora	A. Umaña	0,15	Hora
Casa de aceite	J. Melbourne	0,125	Hora	J. Melbourne	0,20	Hora
Mueblero	A. Smith	0,125	Hora	A. Smith	0,15	Hora
Guarda nocturno	José Camacho	0,125	Hora	F. Olmos	0,125	Hora
Guarda nocturno	G. Cervantes	0,125	Hora	E. Monge	0,125	Hora
Capataz de maderas	NA	NA	NA	U. Service	0,125	Hora
Utilidades generales	NA	NA	NA	Wm. Ernest	0,20	Hora
Tipista	NA	NA	NA	J. Willis	0,15	Hora
<i>Straw Bosses</i>	NA	1,25	Hora	<i>Straw Bosses</i>	1,25	Hora
Peones	NA	0,11	Hora	Peones	0,11	Hora
Almacenista	Acislo Umaña	50	Mes	Acislo Umaña	55	Mes
Contador	Napoleón Sandí	40	Mes	Napoleón Sandí	45	Mes
Mensajero	Victor Umaña	0,50	Día	José Gutiérrez	0,50	Día
Guarda	E. Bermúdez	0,10	Hora	N.A.	0,10	Hora
Peones	NA	0,10	Hora	N.A.	0,10	Hora

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, n.º 206

Ahora bien, ¿Cuánto aumentaron los salarios de este departamento durante el quinquenio 1923-1928 y cómo se expresan estos aumentos en las desigualdades salariales? El Storekeeper F.W. Thomas percibía inicialmente 250 dólares al mes y al final del periodo ganaba 325 dólares al mes, es decir, un 23% más. Su asistente también tuvo un aumento y percibió un 16% más. El estenógrafo J. J. Guilfoyle desapareció del *payroll*. El Clerk, C.M. Watson mantuvo exactamente el mismo salario. Al Tarjetista y Tipista W. Samuels, le disminuyó su salario en un 20%. El Oficinista de Tarjetas E. Peña tuvo uno de los mejores

aumentos salariales: se le incrementó en un 27%, pero aún y así, éste vivía con un 23% de lo que ganaba Thomas. Además, al Jefe de Suplementos y Materiales la compañía le proporcionaba vivienda, servicios, pasajes, ocio, entretenimiento y acceso a un hospital de primera clase. En el otro extremo, el oficinista de cuentas F. Mullins perdió su puesto, y quien lo sustituyó pasó de recibir los 30 dólares al mes a 0,60 dólares la hora. Es posible que hubiera reestructuraciones que hacían dispensables sus laborales varios días u horas al mes, así que se reacomodó su nombramiento. Si en un mes, el oficinista de cuentas trabajaba 48 horas (en esa época la jornada no era de 40 horas diarias) percibiría 28,8 dólares, menos de lo que ganaba en 1923. Pero al Recibidor Chas Dixon le fue peor. Este percibía 60 dólares al mes y pasó a la planilla diaria de 0,20 dólares. En 1923 el Mensajero de apellido Vivo, ganaba 0,11 la hora, mientras que su sucesor, Sam Fairwether, vivía de 0,05 centavos la hora. Es decir, que si Sam trabajaba 48 horas semanales percibiría 24 dólares, 13,5 veces menos que el Jefe de Departamento. Fairwether era posiblemente el hijo del oficinista de cuentas que llegó a sustituir a Mullins.

Las rebajas salariales a los trabajadores menos pagados se dieron a pesar que, según los informes de Superintendencia a Gerencia, las operaciones de 1928 fueron muy satisfactorias para Northern Railway Company, dejando a la empresa ganancias por 448 000 dólares, no obstante hubo deslizamientos y brechas en las vías férreas por lluvias e inundaciones, las cuales dejaron a la empresa fuera de operaciones durante semanas.⁴⁴ En dicho año, hubo algunos cambios importantes a nivel de las élites empresariales: el 23 de marzo, Frank Gee fue contratado como *Roadmaster*, tras el descargo de William Dougherty; el 1° de mayo William Boschen fue nombrado *Steamship Agent*; el 10 de junio, Early Ames asumió como Asistente del *Manager*; el 20 de agosto Carl Krauth fue ascendido a Jefe de Contadores, cuando James Keough renunció. También, el 26 de diciembre, Randall Ferris asumió la Asistencia Interina del Superintendente de Ferrocarril; Samuel Manley sustituyó a Ferris como Maestro Mecánico interino, mientras se envió a Randall Ferris a otras funciones y James Mansberger fue nombrado Roadmaster interino, porque Frank Gee fue transferido a la Tela, Honduras.⁴⁵

⁴⁴ “Informe del Superintendente al Gerente”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970, 1928.

⁴⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2970, 1928.

Las desigualdades laborales en la Northern trascienden los límites de lo económico y de la división étnica del trabajo. Además, el estudio del mercado laboral compete también los temas de los conflictos laborales y la disciplina. A continuación, en el próximo apartado, se detallan situaciones que ilustran cómo se procedía para distintos problemas que sucedieron en el departamento que era considerado medular en la empresa: Transportes.⁴⁶

Se considera que, prestar atención a los conflictos de la vida cotidiana en la entidad, permite comprender y diferenciar las medidas que se establecieron en periodos de relativa estabilidad, crecimiento y equilibrio económico. El abordaje se realiza por medio de un estudio de casos que reflejan la diversidad de problemas que se atendían en el día a día, en la compañía ferrocarrilera. Las fuentes en las que se basa son archivos empresariales. Los documentos utilizados están clasificados como cartas con la superintendencia, con los trabajadores, con el gobierno y con los vecinos. Al igual que sucede en todas las compañías e instituciones, había acusaciones espurias, movidas por celos y rivalidades en afán de venganza y otras inspiradas en los intereses que se mueven detrás de esta empresa prestadora de servicios.

Mercado y movilidad laboral en la Northern Railway Company

En este apartado se analizan las oportunidades para la movilidad laboral en la Northern Railway Company, a partir del estudio de las solicitudes de empleo, de las trayectorias laborales, así como, las dinámicas del empleo, el desempleo y la coacción. Teóricamente, el capitalismo garantiza libertad de elección en las relaciones de oferta y demanda de la fuerza de trabajo. Prácticamente, se han impuesto los trabajos forzados, la esclavitud y normativas

⁴⁶ El análisis y escritura procedió de la siguiente manera: se localizó, leyó y transcribió los casos que reunían los distintos componentes de la información deseada: una amplia descripción de las faltas cometidas, el testimonio de los empleados afectados y una medida disciplinar o levantamiento de cargos. Posteriormente se clasificaron de acuerdo al Departamento, ocupación, tipo de falta y sanción recibida. Se considera sumamente importante transmitir fragmentos de las quejas con las propias palabras de los demandantes, trabajadores y élites gerenciales porque permiten que quien lee, conozca fragmentos orales del mundo de trabajo de la década de 1930. Esto es aún más relevante para hacer historia del trabajo pues usualmente en este campo de la historia, los testimonios son escasos (pues las fuentes escritas suelen privilegiar los discursos de las élites) y por ende a este tipo de análisis se le suele llegar mediante fuentes indirectas, como las judiciales.

como las leyes en contra de la vagancia, garantizan la sujeción y el disciplinamiento de la mano de obra, en función de los intereses del capital privado.

La historiografía plantea que las transnacionales bananeras se basaron en la contratación de mano de obra proveniente de las Antillas mayores y menores, sobre todo hasta la década de 1920, que se incrementan las migraciones voluntarias hacia otras zonas como New York, en búsqueda de mejores condiciones laborales. Por su parte, entre 1920 y 1940, los gobiernos populistas en América Latina ejercieron políticas que favorecen las condiciones laborales de los trabajadores nacionales, en detrimento de los extranjeros, por medio de sindicatos que exigen beneficios nacionalistas. Se ha insistido en que los puestos más calificados eran ocupados por trabajadores originarios de los Estados Unidos y Europa. Pero, en la práctica, ¿cómo funcionan los sistemas de ascensos en esta empresa transnacional? Uno de los puestos más difíciles de cubrir entre 1919 y 1927, en la Northern Railway Company, fue el de buzo destinado a la recomposición del muelle. El 20 de julio de 1925, se firmó un contrato a través de la Agencia de la Northern Railway Company de Costa Rica, en Londres, con J.H. y J. Gregson, habitantes y originarios de Inglaterra, para que viajaran a Costa Rica y ocuparan esa posición en la NRCO. El 21 de diciembre de 1926, se le dio la oportunidad a Félix Paredes para que hiciera de aprendiz de buzo, sin relevarlo de su contrato, hasta que demostrara facilidad para el puesto. El estaba empleado en las Tiendas de Limón, cuando el Capataz de Puentes, de apellido Martin, decidió darle una oportunidad. Por su parte, el Jefe de Ingenieros D.J. Cloward, presionó para que se la vacante se llenara con otro hombre de apellido O'Hare. El 22 de enero de 1927, se nombró a O'Hare como buzo. El 30 de marzo de 1927, el Superintendente Sheehy calmó las ansias del Wharfinger Soothill, respecto a que se estaba buscando a alguien para que supliera esa función. El problema es que el muelle tenía graves problemas estructurales y los trabajos de reparación le urgían a la empresa.

Pero Gregson tuvo un conflicto de poder con Martin, cuando este asumió como capataz. Así, le escribió una carta a Frank Sheehy informando que, si él estaba a cargo de las operaciones de los buzos se ocupara de todos los hombres que estaban bajo su cargo, pues en adelante, él no se haría responsable de los mismos. Claramente, Gregson consideraba que Martin carecía de la *expertise* para estar por encima de él en las labores, así que reaccionó de manera

provocadora e insubordinada a esta dirección. A esto le añadió otra carta dirigida sólo a Sheehy ese mismo 9 de mayo de 1927, que decía: “entiendo, tras haber leído tu boletín, que no estoy capacitado para el trabajo que he estado realizando durante los últimos seis años. Lo guardaré para futura referencia”.⁴⁷ Así que, el 10 de mayo de 1927, Robert Martin le envió una carta de despido, con copia a Sheehy y Widsteen. El tema es que, por contrato, había que darle un mes de salario de preaviso, a la vez que, la compañía tenía que hacerse cargo de los pasajes hasta Inglaterra de él, su hijo, su esposa y sus otras hijas.⁴⁸

Cabe ahora examinar las distintas versiones sobre este conflicto. Las quejas sobre Gerson radican en que Martin quería ver qué tan lejos llegaba su autoridad. Así que llegó el lunes al muelle y lo encontró sentado en el mismo con su cuadrilla. Entonces le llamó la atención para que regresara a trabajar. Gregson le respondió que no seguiría órdenes de él, a menos que tuviera una dirección al respecto, escrita por Sheehy. Enojado, este renunció, pero luego volvió a casa, lo discutió con su esposa y lo reconsideró. Martin le dijo que la posibilidad de regresar dependía por entero de Sheehy. En su carta al Superintendente Sheehy, Martin adujo carecer de quejas respecto a la conducta de ese sujeto. La queja suscrita al Capitán Widsteen (*Wharfinger*) provino de que, cuando Martin fue a chequear las tareas de la cuadrilla de muelles a las 3:00 p.m., se encontró a un hombre cambiándose la ropa, otros dos “perdiendo tiempo”, un hombre dormitando y al resto, excepto un hombre que estaba arreglando la motocicleta de Gregson, haciendo cualquier cosa menos trabajar.⁴⁹

Así que el 25 de julio de 1927, fue autorizado el viaje de regreso a Inglaterra para Gregson y su familia. Los mismos saldrían a bordo del S.S. Carare, el 5 de agosto de 1927. La comitiva familiar se compone de Martha Gregson, su esposa, y sus hijos James Henry Gregson, Percival Gregson de 22 años, así como las hijas Florecen Gregson 24 años, Orita Gregson de 20 años, Dorothy Gregson de 16 e Irene Gregson de 7 años de edad.⁵⁰

⁴⁷ Traducción propia. “*I understand by your Bulletin that I am not capable of doing mu work after six years. I am keeping it for further reference*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

⁴⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

⁴⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

⁵⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

En medio del conflicto con Gregson, Thomas Fairley, originario de Inglaterra y residente en Jamaica, hizo una solicitud de empleo a la Northern Railway Company. El tenía referencias de su servicio en la Primera Guerra Mundial. Así, presentó una carta fechada con el 6 de enero de 1919, firmada por el Comandante G.C.C. Damant de “*His Majesty Salvage Section*”, quien acreditó lo confiable y experimentado buzo que era. El 7 de mayo de 1923, el Gerente de la Unión de Ingenieros, con sede en Kingston, Jamaica, le escribió a la Merritt Chapman & Scott en los Estados Unidos, para recomendar a este trabajador que acumuló tres años de experiencia con ellos, pues había finiquitado su contrato. El 14 de marzo de 1927, Fairley le escribió a la Northern para referir sus atestados trabajando en: Liverpool Salvage, London Salvage, British Admiralty, Lindsay Swan Hunter Ltd. y W.S. Engineers, New York. Respecto a sí mismo, advirtió:

No solo soy buceador, sino que he estado en alta mar durante los últimos veinte años. He sido tercer ingeniero y tengo un conocimiento profundo de *rigging*. Puedo manejar a los trabajadores. También he estado involucrado en la construcción de muelles. Estoy acostumbrado al clima tropical. Edad 37. Nacionalidad inglesa. Quedo a la espera de una respuesta.⁵¹

La Northern le dio luz verde a su contratación y el Superintendente le envió a su casa en Jamaica, la Forma n.º 1926, a fin de que aplicara por el empleo. Además, le solicitaron 3 fotografías del “busto” de 3x3 y ½ pulgadas. Quien respondió por Thomas Fairley, al recibir el documento en cuestión fue su esposa, quien firma como E. Fairley, para avisarle a la compañía que él estaba realizando un corto viaje por el océano, que duraría hasta el 20 de abril y que tan pronto volviera, le comunicaría que se le había enviado la forma. Esto con fecha del 6 de abril de 1927. En mayo se certificó que la compañía no logró contactar con Fairley y él nunca llegó a trabajar para la empresa, por más que lo quiso.⁵²

⁵¹ Traducción propia. “*I am not only a Diver but has been to sea and on off for the last twenty years. I have been 3rd Engineer and have a thorough knowledge of Rigging. I can handle labourers. I have also been engagend in Dock Building. I am accustomed to Tropical climate. Age 37. Nationality English. Awaiting a reply*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1919, 1923 y 1927.

⁵² Sin embargo, por suerte se cuenta con la fórmula que llenó para la compañía, lo cuál es una joya para el estudio del mercado laboral desde la historia del trabajo. Por eso la misma se anexa. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

Todo esto, con suerte para el Capataz de Sección de Turrialba de apellido Leonhardes, quien fue seleccionado para la posición de buzo. El tuvo experiencia en esta profesión en América de Sur, pues dice que aprendió a bucear en el Muelle de Madera de Valparaíso en 1903, y que fue empleado por Walker y Co. en Río Janeiro, así como, por Person e Hijo en Pará, Brasil. Fue el mismo Superintendente Sheehy quien le propuso al Jefe de Ingenieros, D.J. Cloward, que le diera una oportunidad a Leonhardes para arreglar los pilotes del muelle. Además, tuvo la iniciativa de ir a consultar su estado de salud, previamente con el Dr. Facio, quien le dio el visto bueno.⁵³

En el ámbito de las relaciones inter empresariales, hubo situaciones de cooperación entre la FANAL y la NRCO. Esta última, le facilitaba a la primera, no solo la mano de obra de sus trabajadores más especializados, sino también, tanques de petróleo y galones de aceite. Aunque en ocasiones, la compañía ferroviaria denegaba la posibilidad de facilitarles las materias primas encargadas. Entre los bienes intercambiados entre ambas instituciones están los empaques, los tanques de acero y los tanques de hierro. También se acordó importar material para la hechura de los embudos, desde Bélgica. El 6 de enero de 1930, el Administrador General de la FANAL, le solicitó al Superintendente Frank Sheehy, que le facilitara entre sus operarios, a algún experto en raspado y limpieza de chimeneas. El caso es interesante, pues demuestra el sistema por medio del cuál, una empresa pública y una transnacional privada operan en el intercambio de la fuerza de trabajo, con el intermedio del Banco Nacional de Seguros, pues entre los temas a contemplar para dichas contrataciones, estaba el hecho de que la aseguradora del Estado, no obligaba a la FANAL a asegurar a sus trabajadores, mientras que, a la NRCO, sí:

Se nos presenta el caso de tener que pintar la nuestra (chimenea), y no tenemos entre nuestros operarios ninguno que sepa, pueda y quiera hacerlo. En caso de que Ud. tenga alguno, le agradecería decirme cuál sería su salario, incluyendo la correspondiente prima de seguro. Nosotros no podemos asegurarlo independientemente, porque no tenemos seguro en el Banco Nacional de

⁵³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927.

Seguros, y éste se niega a hacernos un seguro solamente para casos como el actual, de ocupaciones sumamente peligrosas.⁵⁴

De manera que el Banco Nacional de Seguros no funcionaba de manera universal, además que la FANAL no tenía la política de imponer este trabajo peligroso a sus obreros. Muestra de la capacitación y temeridad de algunos funcionarios de la Northern, fue seleccionado Roberto Castellón. El Administrador de la FANAL, Jorge Orozco trató de vincularse con el Superintendente de la Northern, apelando a las relaciones de negocios, desde una supuesta complicidad (no compartida por Sheehy):

Con relación al obrero experto en raspar, limpiar y pintar chimeneas, mucho le estimaría si usted pudiera facilitarme a Castellón, para pintar la chimenea de nuestras calderas, y al mismo tiempo le agradecería indicarme sobre qué base hacen ustedes sus contratos con Castellón. Nosotros no tenemos experiencias en ese asunto y si lo tuviéramos que hacer con Castellón, podría ocurrirnos que él, aprovechándose de nuestra falta de experiencia, nos cobrara más de lo justo.⁵⁵

El trabajo por préstamo no era obligatorio, de manera que se le consultó a Castellón sobre su disposición a elaborar esta actividad, y, al haber asentido éste, se procedió a negociar el contrato, que por un término de diez días de trabajo de raspado, pintura y aplicación de dos botes en ambas calderas, equivalía a \$50 en la compañía ferroviaria, pero, contrario a las intenciones de Orozco, la Superintendencia le informó que esta le debía pagar más, pues ese era la estimación del costo de su contrato de trabajo con la Northern, pero dado que este no sería realizado para ella, la FANAL debía incrementar la oferta.⁵⁶ Diez días más tarde se le indicó a la FANAL, que a pesar de su deseo de que la ferroviaria realizara esa labor por contrato, por medio de la visita de Randall Ferris, Jefe de Ingenieros, quien fungía como Superintendente a.i., al encontrarse Frank Sheehy fuera del país, en los Estados Unidos, esto era imposible. “Castellón, quien ejecuta esos trabajos para nosotros viajará a San José

⁵⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 6 de enero de 1930.

⁵⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 15 de enero de 1930.

⁵⁶ Estos cálculos se hicieron con base en una chimenea de 52 x 90 y otra de 48 x 110 pulgadas. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 18 de enero de 1930.

mañana y usted podrá discutir con él los términos... los gastos incurridos por el Sr. Castellón durante su estadía, así como también su tiempo, serán por cuenta de ustedes”.⁵⁷

Eran constantes las dificultades de la FANAL, por suplir este tipo de labores. También el 19 de enero de 1934, Jorge Orozco, le solicitó al Superintendente Frank Sheehy la colaboración de un calderero “con las condiciones de competencia y carácter del malogrado [Sic] Roberto Quirós, que tanto nos ayudó” para trabajos en un solo tanque, cuyas planchas son descritas como “bastante delgadas”, lo que suponía la necesidad de anteponer algunas tiras de yute. El 19 de enero de 1934, Sheehy le escribió una carta a Jorge Orozco, Administrador General, en la cual le niega la posibilidad de facilitarle un calderero para llevar a cabo la limpieza de tanques de la FANAL.⁵⁸

Respecto al mercado laboral transnacional, entre 1927 y 1940, hubo una serie de solicitudes de trabajo y de cartas de recomendación de trabajadores interesados en salir del país para trabajar en otras compañías. El 10 de junio de 1927, uno de los empleados solicitó irse a Ecuador al Guayaquil and Quito Railroad, donde pensaba que no tendría dificultades para encontrar algo que hacer allí, dado que ella era conocido, aunque le solicitó a Frank Sheehy una carta de recomendación. Otro recibió una oferta desde Colombia, de que le pagaba 290 dólares al mes, para empezar, sin que hubiera solicitud de su parte. También se emitían recomendaciones al exterior. El 13 de abril de 1928, Frank Sheehy se refirió sobre E.G. Ouimet quien había laborado como Despachador en la NRCO hasta 1925, cuando partió al Panama Railroad Company en búsqueda de una mejor posición. Esto a solicitud del Atlantic Coast Line Railroad Co, en Tampa, Florida.⁵⁹

Comunidad, conflictos laborales y disciplina en el Departamento de Transportes

El 25 de noviembre de 1919, el Maestro Mecánico, Randall Ferris, les hizo saber a todos los trabajadores de la Northern Railway Company, que tan pronto como se hicieran los arreglos pertinentes, comenzarían las clases de *Air Brake* y *Train Rules* a las cuales todos los

⁵⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 25 de enero de 1930.

⁵⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 16, 19 de enero de 1934.

⁵⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 248, 1927 y 1928.

maquinistas y fogoneros de la compañía, estaban obligados a asistir, para después ser examinados dos veces al año, con el fin de determinar si estos eran competentes para continuar en sus puestos. El rendimiento escolar determinaría las posibilidades de ascender, por lo que las clases estaban disponibles para aprendices y operarios.⁶⁰ Pero, ¿qué tan abiertas estaban las puertas en la compañía a todo aquel que quisiera formar parte del equipo de trenes? Y más allá de eso, ¿cuáles eran las barreras geográficas presentes en la división del trabajo en la Northern Railway Company?

Un caso es demostrativo de la primera pregunta, evidencia además el papel fundamental que jugaban las mujeres, madres, esposas y compañeras, en las relaciones laborales en la Northern Railway Company. A pesar de que los equipos de trenes estaban conformados primordialmente por hombres, muchas veces eran ellas, las que intercedían a su favor en los conflictos con las élites ferroviarias. El 7 de noviembre de 1928, una resuelta Ludovina de González, vecina de Turrialba, le escribió una carta a Frank Sheehy, con el fin de apelar la decisión de suspender a su hijo del puesto de maquinista y colocarlo en la posición inferior de fogonero:

Como usted estará bien entendido, desde hace como quince días ha sido suspendido mi hijo Francisco del puesto de maquinista que venía desempeñando a entera satisfacción, en el Ramal de Pejibaye de esa jurisdicción, el cual, ha dejado por el insignificante reporte que dio el conductor, pues a mi hijo no se le tiene que tachar ninguna irregularidad en el servicio; motivada por embriaguez, desobediencia o cualquier otra falta, él ha solicitado su dimisión, porque no se encuentra culpable de ninguna falta grave que se pueda castigar con degradarle poniéndolo de fogonero, habiendo rendido sus exámenes que lo han llevado al desempeño del puesto de maquinista, con el atenuante de hacer seis años; hoy se encuentra muy duro que después de tanto esfuerzo y sus portes se le remuneren sus servicios tan mala mente, yo confío en que Ud. sabrá también ver con justicia las cosas y pondrá de nuevo a mi hijo en el desempeño del puesto que ha logrado obtener por su trabajo, honradez y buenos portes con la empresa; es muy duro

⁶⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 1919.

que después de haber dado sus energías a esta compañía hoy se le vuelva la espalda por un insignificante reporte que no mancha en nada la honorabilidad de mi hijo. Yo no desconfío en la justicia de los hombres y que usted como persona consciente de sus actos sabrá volver de nuevo al desempeño de su puesto a mi hijo.⁶¹

El 10 de noviembre de 1928, Frank Sheehy se comunicó con esta dolida madre, en relación con el traslado de Francisco: “siento demasiado que no sea posible poder reconsiderar la resolución tomada de que debe ser degradado a fogonero cuyo puesto está dispuesto para él si desea considerarlo”.⁶² Pero los conflictos con Francisco González venían de atrás. Un año antes, en setiembre de 1927, su madre Ludovina también salió en su auxilio:

Muy señor mío, bien comprendo Señor que traspaso los límites de la disciplina de esta empresa dirigiéndome a usted por medio de la presente, pero ando en busca de justicia para un hijo que trabaja en esta empresa y hace cerca de cuatro años que desempeña el puesto de fogonero y últimamente en un tren de Limón.⁶³

El asunto se dio cuando éste aún era fogonero, porque el maquinista Byram había denunciado que aquel incumplía sus deberes: “este bombero, dijo, rara vez mira por delante de él”.⁶⁴ Manifestó que varias veces había pasado por interruptores a causa de esta negligencia y también había golpeado rocas en el camino que podrían haber sido vistas desde el lado del bombero. Añadió que este hacía “*bullying*” porque decía que no iba a hacer lo que se le decía y parecía no tener interés en su trabajo, pues dejaba su máquina “humear demasiado en vista de su negligencia”.⁶⁵ Pero, según Ludovina, Francisco era víctima de las malas intenciones de Roberto Molinary, quien quería que éste fuera sacado de su puesto, para ser enviado a un

⁶¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 7 de noviembre de 1928.

⁶² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 10 de febrero de 1929.

⁶³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 2 de setiembre de 1927.

⁶⁴ Traducción propia del original: “*This fireman he stated, seldom looks ahead of him; that two or three times he had run through switches on account of this neglect and ha also struck rocks on track which could have been seen from the fireman’s side.*” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de setiembre de 1927.

⁶⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de setiembre de 1927.

tren de banano. Esta madre argumentó que, dado que González estudiaba fuera de las horas de trabajo, él tenía el derecho a ocupar el puesto de maquinista, previo examen.

La diferencia de criterio a favor de González, provino del maestro Mecánico interino Samuel Manley, quien agregó que Francisco González lamentaba la ausencia de Randall Ferris (quien sustituía a Frank Sheehy en ese momento), aunque el mismo Ferris consideraba sustituir a González con Molinari, porque se negaba a hacer lo que se le instruía. Agregó que el Capataz de Caminos de apellido Mitchell, también tenía quejas en contra suya. Manley manifestó que a él personalmente le gustaba González, quien era un trabajador fuerte en la *Round House*, y que era posible que parte de sus desencuentros con Byram se debieran a su escasa comprensión del español. Así que lo colocó con el Maquinista Brenes, no obstante, lo cual, Brenes se negó rotundamente a salir de Limón con él como fogonero y, por tanto, Nation cumplió su papel, y este, sin conocer el camino, lo hizo bien.⁶⁶

Este caso es complejo porque por un lado, parece ser que Francisco González tenía problemas de disciplina, pero a la vez evidencia la poca apertura para que hispanoparlantes formen parte del equipo de trenes liderados por angloparlantes. En parte, las consideraciones con González se originan en la trayectoria de su padre como guarda de la compañía, pues de hecho, Ludovina firmó como viuda de Aquilino González “empleado viejo de esta compañía que siendo “*watchman*” en la Zona se murió de fiebre”.⁶⁷ Así que la familia dependía del salario de este sujeto para la manutención de sus hermanos, todos ellos “bien pequeños”.⁶⁸ La gestión se resolvió sin suerte para Ludovina y González, pues Frank Sheehy consideró que a pesar de que apreciaba las cualidades de Francisco, en varias ocasiones aquel desatendió sus obligaciones, así que con el cambio de puesto pretendía hacerlo comprender que no aceptaría su indiferencia en el trabajo. “Tan pronto como su hijo comprenda eso y esté dispuesto a cumplir las instrucciones que se le dan, recibirá las atenciones de las que se haga merecedor”.⁶⁹

⁶⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de setiembre de 1927.

⁶⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 20 de setiembre de 1927.

⁶⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de setiembre de 1927.

⁶⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 5 de octubre de 1927.

Tal y como lo expresa el caso de Francisco y Ludovina, el trámite de todas las quejas en contra de trabajadores de la Northern Railway Company era centralizado por la oficina de Superintendencia. El jueves en la mañana del 28 de marzo de 1929, Jorge Montandon tomó el Motorcar n.º 103 trajo consigo a un pasajero a quien llevó fuera de Limón y se fueron a pescar. Dado que el Asistente de Superintendencia notó que Montandon carecía de autorización para realizar este viaje, hizo la solicitud al Maestro Mecánico interino, Samuel Manley, de hacer las averiguaciones.⁷⁰ Por tal motivo, este fue sancionado.

En ocasiones las manifestaciones de disconformidad eran recibidas por el Gerente General, Melvin Marsh y los Jefes de Departamento, pero tarde o temprano, las mismas debían pasar por la oficina de Superintendencia. Ahora bien, ¿cómo se procedía en esos casos? Al inicio se abría una investigación con los empleados. Después se establecían las responsabilidades del caso y se creaban medidas correctivas que comprendían 1) suspensión siempre que la falta no fuera consecutiva ni tuviera consecuencias que lamentar, 2) multa en caso de daño o pérdida de los bienes transportados, así como por errores en los pesos y medidas y 3) despido, sobre todo en caso de reincidencia y faltas graves, o bien, cuando se consideraba que el trabajo que realizaba el empleado era prescindible o mediocre.

Un caso en particular refleja un conflicto personal, cargado de violencia de género. El 23 de marzo de 1927, Eligio Amador Solano, un comerciante de Siquirres, se dirigió al Gerente General, Marvin Marsh, para quejarse del comportamiento de un empleado de la bodega en la que se almacenaban las mercaderías. Y dijo: “hace ya algún tiempo he tenido incidentes desagradables con el empleado de la bodega de esta Villa, Jesús Hidalgo, de apodo Cucuyo”.⁷¹ Sostuvo el agraviado que, si no lo acusó antes, fue para evitar hacer perder tiempo al Gerente, movido por la fe de que la situación se arreglaría de otro modo. Mas se descartó esta posibilidad el día antes, cuando:

⁷⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de marzo de 1929.

⁷¹ “Comunicación de Eligio Amador a Melvin Marsh”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 25 de marzo de 1927.

Llegué a la bodega del ferrocarril, aquí en Siquirres, a retirar una carga pues soy comerciante de este mercado y el empleado antes dicho me trató mal, con palabras duras y ofensivas. Yo le puse la queja al empleado Mr. Brown, que es una buena persona y en presencia de este señor me amenazó Hidalgo, diciéndome que en cualquier parte que me encuentre, me iba a joder. Esta última palabra significa que me asesinará, porque es individuo de malos antecedentes y pendenciero, dado que en presencia del señor Alcalde de esta ciudad, “malmató” [Sic] en días pasados a un tal Joaquín Rodríguez.⁷²

El denunciante interpretó que, “me va a joder”, significaba una amenaza a su vida e interpuso una denuncia mediante testigos. Agregó que poco tiempo atrás, Hidalgo le infringió heridas “a un individuo nicaragüense y que a Rafael Salas lo amenazó con una navaja queriendo herirlo”.⁷³ Dijo que Ernesto González y Nino Arguedas habrían estado presentes cuando Hidalgo lo insultó y lo amenazó. Eligió hacer uso del término “malmatar”, para hacer referencia a un acto de violencia acometido en contra de otro vecino, además que mencionaba otros casos de agresión, incluso en presencia de las autoridades, para lo cual aportaba testigos. Eligió asegurarse en un callejón sin salida, pues por el tipo de negocios a los que se dedicaba tenía que seguir frecuentando al bodeguero. Tal y como corresponde conforme a las normativas de la empresa, una vez recibida la carta, Melvin Marsh le solicitó a Frank Sheehy que iniciara una investigación, orden que le fue transmitida al *Trainmaster*, John Dolan. Este a su vez se dirigió al Agente Mowatt, quien con su puño y letra explicó las razones que, según él, motivaban al acusador a establecer la queja, en una misiva dirigida al Superintendente Frank Sheehy. En palabras de Dolan:

Solano es un hombre de mucha edad, que se vino a vivir con una joven mujer que él trajo desde Cartago, e Hidalgo ha estado visitándola, por lo que Solano, celoso, en tres ocasiones ha venido a la bodega a causar problemas con Hidalgo.⁷⁴

⁷² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 25 de marzo de 1927.

⁷³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 25 de marzo de 1927.

⁷⁴ Traducción propia del original: “Solano is an aged man, and I understand lives with a young girl that he brought from Cartago, and Hidalgo has been visiting with her and Solano has got jealous and on three different

De inmediato, Frank Sheehy le dio crédito a las palabras del Maestro de Trenes y en un pequeño papel, escribió con un lápiz su propia interpretación de los hechos: “Solano está evidentemente tratando de hacer despedir a Hidalgo por un asunto personal entre ellos. Hidalgo parece ser un hombre inofensivo y es uno de los mejores hombres que hemos contratado para el puesto que ahora él desempeña”.⁷⁵ El caso se archivó, pues la interpretación del asunto fue que el comerciante estaba celoso.⁷⁶ Lo cual da cuenta de las relaciones basadas en masculinidades hegemónicas que se establecieron entre trabajadores de la Northern y los vecinos, vinculadas a las posiciones de prestigio social que los ferrocarrileros merecieron. No se aclara la relación del comerciante con la muchacha, pero no estaban casados, pues, de ser así, la empresa le hubiera llamado la atención al bodeguero.

Un conflicto en particular refleja la interacción entre los Departamentos de Contabilidad y Transportes. Los conductores de trenes de mercadería tenían a su cargo todo el equipo humano, así como, el manejo del dinero que recaudaban. Por fallar en sus obligaciones, el 17 de marzo de 1927, el Superintendente Frank Sheehy le llamó la atención al Conductor Cortez, debido a que los reportes de carga a los que este estaba obligado, llegaban una semana tarde al Departamento de Contabilidad.⁷⁷ Esto pues el 11 de marzo, el conductor Cortez manejaba la máquina n.º 13 desde Peralta hacia Paraíso, pero fue relevado y regresó a Turrialba esa misma tarde y en vista de que el trabajo que realizaba era muy pesado, no pudo hacer su reporte esa misma tarde. Luego, cuando la máquina n.º 14 pasaba por Turrialba, estando Cortez en la línea, le ordenó a Walker que le llevara el dinero al cajero de Limón, pero falló en pedirle un recibo del dinero.

occasions come to the bodega and tried to start trouble with Hidalgo”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 206, 8 de abril de 1927.

⁷⁵ Traducción propia del original. “*Solano is evidently trying to get Hidalgo fired over a personal question between themselves. Hidalgo appears to be a very inoffensive sort of a fellow and is one of the best workers we have ever had on the job he now filles*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 8 de abril de 1927.

⁷⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 23 de marzo de 1927.

⁷⁷ Este caso tiene fechas erróneas, pues no respetan el orden probable de los hechos. Sin embargo, se utilizarán dichas fechas tratando de darle orden lógico al asunto. El hecho de que la fecha de la advertencia de Sheehy sea posterior al hecho narrado por Dolan, hace pensar que es posible que las quejas contra Cortez fueron orales, y que las cartas que las documentan fueron elaboradas posteriormente, para tener un registro escrito. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 1927.

El problema se originó cuando el dinero se extravió, dado que el cajero negó haberlo recibido. Walker dijo haberlo colocado en un lugar seguro en la oficina, envuelto en la forma n.º 35.⁷⁸ Después apareció, por lo que Dolan descartó que hubiera alguna situación irregular, pero encaró a Cortez haciéndole saber que él era el responsable directo del reporte, en conexión con cualquier tren del que él fuera líder como conductor. Es digno de resaltar es que en este y en otros casos, Dolan acuerpó a sus empleados, dio fe de su buen desempeño y tomó las riendas del caso en sus manos.⁷⁹

Pero eso no siempre fue así. El 28 de abril de 1927 fueron suspendidos el maquinista Harris y el conductor Bernard por un periodo de 15 días. Esto a raíz de que se determinó que tres semanas antes incurrieron en negligencia. Este caso es más complicado para la defensa del equipo de trenes, pues la denuncia provino del mismísimo Frank Sheehy a John Dolan, quien dijo que cuando iba en ruta del Río Ley hacia Limón, el día 7 de abril se encontró de frente con la máquina extra n.º 71, conducida por Bernard y como maquinista, Harris. La misma transportaba 20 carros llenos de lastre. El maquinista se vio imposibilitado de arrancar el tren desde el interruptor y sin previo aviso, excepto tres breves explosiones de silbato, este retrocedió desde el interruptor este en “Beverly a unos pocos metros al este del interruptor de la línea D, por lo que no sabía si la parte trasera estaba debidamente protegida” así que falló en tanto “no hizo la protección de bandera”.⁸⁰ Consideraba el Superintendente que en vista de las características de la línea en esa vecindad, se debió tomar las debidas precauciones. Por lo tanto, se le solicitó al Maestro de Trenes que tratara el asunto con Harris, para ver qué explicación ofrecía.⁸¹

⁷⁸ Carta del Maestro de Trenes Dolan a J. B. Keough, Jefe de la División de Contabilidad. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de marzo de 1927.

⁷⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de marzo de 1927.

⁸⁰ Traducción propia del original: “*Regarding Extra 71 East at Beverly not having the proper flag protection*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 28 de abril de 1927.

⁸¹ Traducción propia del original: “*In route from Ley River to Limón on April 7th I met Extra 71 East, Engineman Harris, Conductor Bernard with 20 cars of ballast at Beverly. Engine was unable to start the train from the switch and without any warning whatever except three short blasts of the whistle, the engineman backed up from the east switch at Beverly to a few yards east of the D line switch, consequently, he did not know whether the rear end was properly protected. Considering the characteristics of the line in that vicinity, every precaution should have been taken. Please take this matter up with Harris and see what explanation he has offer*”. “Carta del Superintendente al Trainmaster”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 11 de abril de 1927.

El 18 de abril y el 20 de abril llegaron las réplicas de Bernard y Harris. Respectivamente, el primero dijo haber estado en la máquina extra n.º 71, el día 7 de abril, cuando el maquinista Harris se detuvo en el switch este, en Beverly. Sostuvo que su bandera se cayó y se hizo hacia atrás, razón por la cual le permitió regresar. Agregó que él no hizo un llamado en la bandera, hasta tanto no enviara fuera la máquina. Y su bandera corrió hacia atrás y atajó el tren.⁸² Luego, el 20 de abril de 1927 y por escrito, el segundo, quien se describe como un obediente servidor, sostuvo que el 7 de abril había obtenido una orden de encontrarse con el extra oeste motor car n.º 134 en Beverly, y que cuando él llegó arribó también el carro de Bernard, lo cual da cuenta de la buena coordinación entre ambos:

Después de que llegué, el brequero escuchó el motor apagado a la línea principal de Westfalia. Luego traté de mover el tren teniendo 20 vagones con lastre, la carga del vagón contenía una tabla a un lado, la n.º 11 oeste se soltó y la máquina n.º 71 no pudo moverse igual después de hacer tres intentos. Luego soplé, arrojé el motor justo por encima del interruptor, y luego corriendo hacia Bananito, no había ningún tren en el motor siguiéndonos.⁸³

Por este caso, el 28 de abril de 1927 fue suspendido el brequero Joseph Young, a quien se le acusó de no banderear adecuadamente.⁸⁴ En realidad, la primera disposición había sido castigar solamente al brequero, pero Dolan tuvo la iniciativa de extender la reprimenda a los encargados de la máquina, para que les fuera aleccionador a ellos y a los otros. De igual forma, el 22 de mayo de 1927, Byrom, un maquinista de Limón, sufrió un regaño porque el Maestro de Trenes había escuchado de una buena fuente que:

La n.º 2 falló en silbar para cruzar la carretera a 96 $\frac{3}{4}$ millas el 21 de marzo, cuando usted (Byrom) era el maquinista. Siento informarle que, en caso de recibir

⁸² Traducción propia del original: “*My flag drop off. He blew three whistle, my flag ran further back so that was my reason why I allow him to back up. He also did not call in flag as he did not send out Eng. And my flag run back and catch train*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 18 de abril de 1927.

⁸³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 20 de abril de 1927.

⁸⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 24 de abril de 1927.

otro informe de este tipo, usted será sacado del servicio inmediatamente, y si ese reporte pudiera ser verificado, usted será barrido de la línea este de Juan Viñas.⁸⁵

Debe comprenderse la rigurosidad con la cuál eran vistas y analizadas las faltas al deber de cuidado en materia de transportes, a un año del accidente del Virilla, que marcó un antes y un después en la empresa. El hecho de que un brequero fallara, un maquinista avanzara sin percatarse de que no venía otra máquina o un conductor corriera hacia atrás cargado con 20 vagones llenos de lastre, pudo tener consecuencias muy graves, además del precio de arreglar la maquinaria, que no era superabundante.

Así lo evidencia un caso suscitado el 6 de noviembre de 1928, en el que se le llamó la atención al conductor de camiones en Limón, Reginald Nelson, en vista de que este había sido muy descuidado en la conducción del camión, sin ninguna excusa:

En primer lugar, encuentro que usted conduce muy rápido, tanto en las nuevas calles como en las viejas. En las nuevas existe el riesgo de atropellar a algún niño, persona o chocar contra un camión. En las viejas aumenta considerablemente el deterioro del camión. En segundo lugar, me han informado recientemente que usted se ha rehusado a dar el otro lado de la calle. Estoy seguro de que usted está al tanto de la regulación del tráfico en Limón o, de lo contrario, será responsable a título personal por cualquier accidente y problema que ocurra. Y dado que esta llamada de atención es repetida, la próxima vez que incurra en falta devengará en despido.⁸⁶

Otros conflictos sucedían entre conductores o maquinistas y recibidores de mercadería. Por ejemplo, hubo desencuentros entre los trabajadores de la Northern y la UFCO. El 3 de marzo de 1928, el recibidor Luis Dormond se comunicó con Soothill, Superintendente de la División de la Fruta en Limón. Mantuvo que esta madrugada, conforme a la orden de la pizarra, se

⁸⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 22 de mayo de 1927.

⁸⁶ “Carta del capataz a Reginald Nelson, enviada con copia a Frank Sheehy ‘*to note*’”. Subrayado en lapicero en el original. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 6 de noviembre de 1928.

presentó en el patio al ser las 2:30 a.m., con el fin de tomar el tren que debía conducirlos a él y al recibidor Laínez a Zent. Dijo que llegaron al lugar en donde estaba la bomba que surtía de agua a las máquinas y en dicho lugar, el tren se detuvo. Aquel era bastante largo y por ese motivo, el *caboose* quedó a gran distancia de la referida bomba. El tren se desacopló, dejando en consecuencia al resto del convoy en el mismo lugar en el que de primer momento se detuvo. De regreso, tomó agua el tren y luego acopló marchando inmediatamente. Al pasar frente a la Estación de Zent, la marcha debía ser despaciosa, como se acostumbraba “por los recibidores que hemos ido a la línea y tomando en cuenta la distancia y la obscuridad que aún reinaba, pues solamente eran las cuatro de la mañana, mi compañero y yo resolvimos bajarnos frente a la Estación”.⁸⁷ Añadió Dormond, que al llegar a dicho lugar, pese a que la rapidez del tren era mucha; su compañero se lanzó con feliz éxito, pero como él cargaba una lámpara de carburo en la mano, creyó imprudente lanzarse y resolvió pedir al conductor, de apellido Patterson, “que detuviera el tren un instante, pero quiso obligarme a descender a la fuerza, lanzándome palabras groseras, sucias y ofensivas, muchas de las cuales no entendí”.⁸⁸ Sostuvo haber hecho ver al conductor el peligro que corría si se lanzaba con la velocidad a la que marchaba el tren, máxime que la oscuridad le impedía ver donde se lanzaba. Aún llegando a Estrada este le solicitó bajar la velocidad, pero aquel se negó alegando “que no le importaba el trabajo encomendado a mí y que no pararía hasta llegar a Siquirres, como en efecto lo hizo”.⁸⁹

Luis Dormond se dirigió al Jefe de su Departamento, para que supiera porqué no pudo cumplir con sus obligaciones sino hasta muy tarde del día. La queja la recibió Frank Sheehy por parte de la Northern, quien le pidió explicaciones al Maestro de Trenes John Dolan, en relación con el comportamiento del conductor Patterson. Este último alegó haber negado a detenerse porque al parecer, los recibidores debían descender antes, cuando aun estaba cargando agua y acomplando los vagones. A pesar que Dolan concordó con Dormond,

⁸⁷ “Carta de un recibidor al Superintendente de la Fruta en Limón”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 3 de marzo de 1928.

⁸⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 3 de marzo de 1928.

⁸⁹ Ibid.

manifiestó que de todas formas, él debió parar, advertirles y darles la salida. Por lo cuál se le informó que, de repetir este acto, aquel sería despedido.⁹⁰

Algunas medidas de disciplina estaban encaminadas a modificar las costumbres cotidianas de los equipos de trenes del Departamento de Transportes y una tan simple como entrar a las fincas de la United Fruit Company para abastecerse de los cultivos, podía significar grandes pérdidas para la compañía. Tan es así, que el 10 de octubre de 1927, Samuel Kress les escribió a todos los Jefes de Departamento: Superintendencia, Contador, Mercancía, Teléfonos, Médico, Frutas, Ingeniería, Fincas y Gerencia, con la orden de detener la práctica común en muchos conductores de entrar a las granjas, a veces con los carros para llevar plantas y frutas, generando daños en los cultivos. Se ilustró esta tendencia con los daños causados por una pandilla de tren que, a su paso por la Finca Cristina, entró con rudeza dañando los árboles de toronja hasta destruirlos, “además de llevarse una cantidad importante de fruta consigo”.⁹¹

En un asunto de otra naturaleza, vinculado directamente a los intereses del Gobierno de Costa Rica, el 11 de junio de 1928, el Administrador de la Aduana de Limón Ricardo Mora le comunicó al Superintendente que con mucha frecuencia los maquinistas de la n.º 24 y la n.º 12 incumplían sus funciones y agredían a los guardas de la entidad, a la hora de realizar el registro reglamentario cuando salían con los coches vacíos. Un caso en particular ilustra estas prácticas:

El sábado 9 según el informe de Resguardo, sucedió que el guarda Rubén Leal dijo que al tratar de registrar la máquina n.º 11 a la salida del muelle de madera, el maquinista algo incomodado por ese cumplimiento, de cada vez que sale, abrió la caja de fuego con bien marcada mala intención, diciéndole que registrara allí también, que él tuvo que apartarse, porque el fuego empujado por el vapor le

⁹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 7 de abril de 1928.

⁹¹ En realidad, “apear” frutas de los cultivos era una práctica común en Costa Rica y esta fue prohibida por medio de las Leyes en contra de la vagancia entre finales del S. XIX y principios del XX. Obviamente, el *staff* de la Northern, no es susceptible de ser penado por estas leyes. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 10 de octubre de 1927.

cegaba, que por tal proceder le llamó la atención al maquinista, el cual reía a carcajadas, cuando el guarda descendió de la máquina sofocado por el calor.⁹²

El 13 de junio de 1928, un avergonzado Superintendente Sheehy, le respondió a Mora: “siento mucho tener que saber esto y tomaré las medidas inmediatas para ver que los guardas sean tratados con el debido respeto en lo sucesivo”.⁹³ La carta del jerarca de aduanas es indicativa de que el funcionario de gobierno sabía de ese tipo de prácticas y postergó la denuncia del caso a la empresa, hasta el momento en que las ofensas pasaron de las palabras a la agresión física. Además, demuestran el escaso respeto que algunos conductores y maquinistas tenía hacia las funciones de otras personas y el sentido de superioridad entre algunos miembros del ferrocarril en relación a los empleados públicos. El hecho de que el maquinista de la Northern se atreviera a ofender a funcionarios de gobierno, da cuenta de que algunos trabajadores del ferrocarril se sentían muy confiados en sus puestos, a pesar de que sabían que tarde o temprano, era posible que las faltas se denunciaran. A su vez, evidencia su renuencia para desempeñar tareas de mediación con otras personas. En consecuencia, el Administrador de la Aduana de Limón le sugirió a Sheehy que les llamara la atención a los dos maquinistas, para que les permitieran a los empleados de la Aduana a cumplir las ya de por sí “penosas instrucciones que reciben”. Ese mismo día, Sheehy se dirigió a Randall Ferris y le dijo:

Aquí una copia de la auto explicativa carta recibida por la Administración de la Aduana, en relación con las acciones de un maquinista en las mismas. Para dar el ejemplo, quiero que suspenda por cinco días a los maquinistas de la n.º 11 y la n.º 24 y le diga al sustituto lo que se espera de él. Ellos claramente no entienden que el guarda los puede poner bajo arresto por entorpecer sus deberes. Déjeles saber eso y que la compañía no los defenderá si se toman esas acciones contra los guardas”.⁹⁴

⁹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 7 de junio de 1928.

⁹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 13 de junio de 1928.

⁹⁴ “Carta de Frank Sheehy a Randall Ferris”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 13 de junio de 1928.

Es notorio que las jefaturas de la Northern debieran advertir a sus empleados que no los protegerían frente a este tipo de faltas, como sí lo hacía en los casos en los que le convenía, por el hecho que los guardas tenían la autoridad para apresar a los maquinistas. De todas formas, no se les pudo identificar a los empleados implicados en este asunto, porque el funcionario público no supo especificar la hora y la fecha de lo ocurrido y que los maquinistas en ese servicio cambiaban de continuo. Más bien, se solicitó una aclaratoria, dado que la fecha que el Jefe de Aduanas brindó en demanda, era errónea, pues el día 10 de abril, ni la máquina n.º 11, ni la n.º 24 iban a la Aduana, así que el caso quedó irresuelto.

Hay varios motivos por los que los maquinistas se molestaban por las requisas. El más evidente, es que ellos estaban sumamente presionados con sus horarios, pues debían conducir por jornadas de 10 y 12 horas o más. Pero otro motivo es que, algunas veces los mismos, llevaban cargas ocultas. Por ese motivo fue reprendido el 17 de junio de 1928, el Maquinista de la n.º 7, pues, cuando el Guarda José Montoya lo llegó a requisar, dijo haber encontrado:

Dentro de una capa, dos cortes de lienzo doble ancho, como de cinco yardas cada uno y que el maquinista muy enojado con el guarda, no le dio tiempo para bajar y arrancó con toda la velocidad que pudo, por lo cual este tuvo que saltar del tren. El cabo de ronda Gonzalo Rodríguez llamó la atención del maquinista y éste le contestó que a él no le importaban los guardas, que no podía perder tiempo en esos registros.⁹⁵

En la resolución del caso, se creyó que el maquinista era Davidson y se le impusieron cinco días de suspensión.⁹⁶ Nótese que en esta ocasión sí hubo sanción específica, aunque no hubiera certeza sobre el miembro del *staff*. Así que, la compañía mantenía medidas de disciplina más contundentes, cuando las faltas de los trabajadores afectaban los intereses empresariales. Este apartado es fundamental porque cuando se creó el Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril en 1942, se adujo que esta administración de Marvin Marsh como Gerente de la Northern, fue muy permisiva con los trabajadores del equipo de trenes,

⁹⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 17 de junio de 1928.

⁹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 22 de junio de 1928.

pero puede observarse que si bien, algunos de ellos cometieron ciertas faltas, producto del relativo poder con que cuentan, siendo este uno de los trabajos más ambicionados, había un mecanismo para la denuncia y procesamiento de las faltas. De hecho, buena parte de las suspensiones documentadas, respectan al equipo de trenes.

Conclusiones

“Nací en la Isla de Jamaica, la cual formaba parte de las Indias Británicas, en 1887. Mis padres eran “*black Negroes*”.⁹⁷ Tras la muerte de su padre, la familia de Marcus Garvey dependía casi por completo, del resultado de las labores de su madre en la zafra de azúcar y como cocinera. Corría el año de 1910, cuando este arribó por primera vez a Puerto Limón, procedente de Jamaica, para integrarse como obrero en la United Fruit Company, por el intermedio de su tío, Dick Richards.⁹⁸ Entre la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, hubo circuitos constantes de redes migratorias transnacionales entre decenas de puertos como Roatán, Kingston, Livingston, Limón, San José, La Habana, Bocas del Toro, Colón y New York.⁹⁹ En palabras de Lara Putnam: “las migraciones en masa de las poblaciones pos emancipación, disparadas por el cambio histórico, fueron un punto de quiebre en la imaginación de la diáspora africana”.¹⁰⁰ El nacionalismo negro, en cuanto a participación política, busca cambiar las condiciones de exclusión de la ciudadanía, por medio de un movimiento internacionalista que sueña con cambiar el sistema y volver a África.¹⁰¹

⁹⁷ Marcus Garvey, “The Negro’s Greats Enemy”, en: Bob Blaisdell (Ed). *Selected Writings and Speeches of Marcus Garvey*. (New York: Dover, 2004): 1

⁹⁸ Brenda Haugen, *Marcus Garvey. Black nationalism crusader and entrepreneur* (USA: Compass Point Books, 2008).

⁹⁹ Lara Putnam. *The Company They Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean Costa Rica, 1870-1960* (USA: University of North Carolina Press, 2002).

¹⁰⁰ Lara Putnam. *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age* (USA: University of North Carolina Press, 2013), p. 235.

¹⁰¹ Testigo de la explotación y de las malas condiciones de salud en las que se encontraban los trabajadores afrocaribe, Garvey viajó a Gran Bretaña, donde entró en contacto con el pan africanismo y a regreso a Jamaica, el 20 de julio de 1920, se fundó *The Universal Negro Improvement Association and African Communities (Imperial) League*, con el fin de dar forma a la unidad, el gobierno y la nación para las personas de raíces africanas. Costa Rica recibió la visita del *Black Star Line*, por vez primera, en 1922 y esta fue uno de los principales destinos de la UNIA, además con un número importante de organizaciones. Ronald Harpelle, Cross currents in the Western Caribbean: Marcus Garvey and the UNIA in Central America, *Caribbean Studies*, Vol.

Este capítulo abordó cómo, a veinte años de la construcción del ferrocarril, la United Fruit Company promovió la estandarización de labores en todas las Divisiones Tropicales, con base en la experiencia del Jefe de Ingeniería radicado en Panamá. Lo anterior patentiza que es incorrecto pensar que todas las políticas en la UFCO emanaron verticalmente desde Boston. Con la gravedad de que los avatares de los ingenieros pioneros en el istmo, sirvieron para que se generalizaran políticas racistas. Sin reconocer sus orígenes, se negó la existencia de trabajadores afroantillanos, afrolimonenses y de latinoamericanos, al calificar a la fuerza obrera, simplemente, como “negros” y “nativos”. Lo cuál es vehículo para el irrespeto a los derechos laborales, producto de la exclusión de los derechos de ciudadanía. Más aún, se hacía mofa de las perspectivas del regreso a Africa, para quienes pudieron soñar con ello. A los indígenas y mestizos, les tocaría luchar por otras reivindicaciones.

La idea de que los trabajadores afrodescendientes eran más capaces para la ejecución de una tarea simple y rutinaria, puede releerse desde el punto de vista tanto de los estereotipos étnicos como de las estrategias de resistencia y de las barreras idiomáticas. Respecto a los trabajadores “nativos”, las fuentes no permiten estimar qué porcentaje de estos labradores eran de origen indígena, por una parte, en vista de que la construcción racista y atomista de estas fuentes, impone el anonimato a estas fuerzas y por otra, debido a que la colonización española, impuso apellidos ibéricos a casi toda la población. A su vez, es interesante que, desde el punto de vista de los ingenieros, se desestime el rigor físico que requiere el trabajo con hachas y machetes, que se desconozca la fuerza y el esfuerzo requerido que se plantee que “los nativos” necesitan de “unos cuantos días de descanso al final del mes como una debilidad”. Las vacaciones pues, para los labradores, están fuera del vocabulario de los empleadores, cuando en el Capítulo II se observa cómo se construyó una infraestructura de entretenimiento para las élites “blancas”, dignas de una primera clase transnacional, acompañadas con viajes que eran sufragados por la empresa, que se prolongaban por semanas y meses, para el sosiego de estos servidores.

Por nacionalidad, en relación con quienes se declaran trabajadores del Sector Transportes en el Censo de Población de 1927, el 85% son costarricenses y el 11% de origen jamaicano y del resto del Caribe. Esto confirma la importancia de los aportes de las migraciones de trabajadores de origen afrocaribe, en la construcción del sistema de transportes costarricense, tan central para la movilización de personas, semovientes y también para las relaciones agro productivas. Lo mismo que las personas migrantes de países circundantes, como Panamá, Nicaragua y Colombia. Si se compara la información de la Tabla 3.4 con las fuentes empresariales de la Northern, resalta que en la compañía ferrocarrilera no se registra a trabajadores de origen español. Además, en Costa Rica, había más personas del resto de Europa y China, que, de origen estadounidense, registradas en el sector. No obstante, la planilla de la NRCO tiene a más empleados estadounidenses de los que registra el Censo a su haber. Además, había personas de origen ecuatoriano, cubano, polaco, guatemalteco y barbados.

La revisión de los archivos empresariales de la NRCO evidencia que la empresa ejerció políticas para mantener los salarios lo más bajos posibles, incluso por debajo de los que existían antes de la Primera Guerra Mundial, lo cuál fue un motivo de expulsión de fuerza de trabajo afroantillana, que emigró hacia otras partes del circuito transcaribe, en búsqueda de mejores condiciones laborales. Sin embargo, la empresa se vanagloria de que no tenían problemas para conseguir la mano de obra necesaria para funcionar. Al contrario, plantean que existía lo que desde el marxismo se conoce como un ejército de reserva, que cubría las demandas de la compañía, aunque sus salarios eran menores que los que pagaban los cafetaleros tierra adentro y los pequeños y medianos agricultores que cultivaban en los alrededores de las tierras de la UFCO. Entonces, tanto el detalle de las planillas como el mismo informe realizado por los jefes de la empresa, evidencian que es falso que la UFCO pagaba mejores salarios que la competencia, algo que se ha asegurado en algunos de los antecedentes de estudio revisados. Al contrario, ese era el discurso para afuera, elaborado por parte de la entidad. Lo que en realidad ocurría es que, si se saca un promedio de los salarios, posiblemente era así, pero había serias desigualdades en la distribución del ingreso: los más altos sólo los obtenía la élite norteamericana, al menos en el tiempo entre guerras. En el Capítulo VI se explica el proceso de nacionalización de las élites empresariales, que se dio

desde la Segunda Guerra Mundial, aunque debe decirse que la Gerencia de la compañía, permaneció en manos de un inglés.

En la Northern Railway Company, las élites empresariales ejercían controles sobre todas las actividades que se realizaban en la entidad ferrocarrilera. Este capítulo dio cuenta de la diversidad de casos abiertos por indisciplina de los trabajadores de transportes, todos los cuales, fueron investigados por el Superintendente en relación con los Jefes de Departamento y los superiores inmediatos de los acusados. Hubo conflictos vecinales, mediados por relaciones amorosas, marcados por la violencia de género, como la situación de Eligio en Siquirres, quien demandó a un trabajador de la Northern por cuestiones personales. También, se dio la intermediación de mujeres afligidas como Ludovina, quien, tras perder a su esposo, que era guarda de la compañía en Turrialba, por motivo de enfermedad laboral, ella misma tomó las riendas de las relaciones laborales con la compañía de su hijo Francisco. Su caso también refleja que los hijos de los funcionarios de la Northern tenían mayores posibilidades de ocupar puestos en la entidad, y que los mismos podían ascender desde la posición de aprendices, dependiendo de la evaluación que se hiciera de su rendimiento. A veces, los trabajadores de la NRCO se tomaban ciertas libertades problemáticas. Esto lo retrata el caso de los conductores con los Agentes de Aduana del Estado, a quienes irrespetaban a pesar que aquellos tenían la potestad de arrestarlos. Su forma de interactuar, hace patente, que no tenían miedo de que eso ocurriera.

Por otra parte, los vínculos que establecieron las élites jerárquicas, en las regiones donde se asentaron, son muy complejas. En la NRCO, estas tenían el poder de decidir sobre la suerte de sus empleados en los conflictos de la vida cotidiana que atravesaron las cuadrillas de caminos y los equipos de transportes. En algunas ocasiones, las jefaturas salían en defensa de los trabajadores, frente a las acusaciones de los vecinos. En otras, la venganza comunitaria ante los excesos y las injusticias cometidas por parte de la UFCO, eran recibidos con el cuerpo de mandos medios, como los capataces, quienes fueron el objeto de la indignación de los locales, por medio de castigos físicos, mientras que la Superintendencia y las jefaturas mediaban en esos conflictos, desde sus oficinas y en espacios cerrados. En esa época, la NRCO y la UFCO no estaban diferenciadas en cuanto a sus relaciones. Operaban como una

misma entidad, separada por departamentos: Gerencia, Agricultura, Transportes, Marina, Ingeniería, Tiendas, Contabilidad, Medicina y Marina. Entre estos mismos departamentos había divisiones y relaciones jerárquicas, que eran extensivas a sus actividades de ocio.

En el Departamento de Ingeniería de la NRCO, por lo general, los ingenieros llegaban jóvenes a las Divisiones Tropicales, recién graduados de los Estados Unidos. Existe una jerarquía racial que se extiende por todas las capas, con base en adscripciones étnicas y de nacionalidad: estadounidenses, ingleses, alemanes, italianos, hispanoamericanos y afrodescendientes. La mayoría de los trabajadores en este departamento eran obreros y labradores, sin cuyo esfuerzo, hubiera sido imposible realizar las faenas y las mejoras de las que tanto se enorgullecían en sus informes las élites empresariales. Sin embargo, sus acciones pocas veces eran reconocidas, y estos estaban sometidos a jornadas laborales de diez horas diarias o más, con racionamiento del sustento y en condiciones inadecuadas para conciliar el sueño, practicar el ocio y establecer una vida de calidad.

En definitiva, la United Fruit Company tuvo un manejo complejo de la situación laboral de los trabajadores ocupados en labranza, como peones y obreros. Las diferencias salariales entre las élites empresariales y estos se pueden multiplicar por 12 y 20 veces o más. Además, las élites tienen salarios mensuales asegurados, vivienda, comida, servicio, espacios de ocio, transporte incluido y vacaciones pagas. Los obreros temporales son contratados por hora, lo cual significa que en el momento en el que se detengan sus labores, estos dejan de recibir su paga, así sea por un accidente laboral. El próximo capítulo elabora este tema con mayor detalle, mediante el estudio de una muestra de 200 trabajadores, 199 hombres y una mujer, que sufrieron accidentes laborales entre 1936 y 1937. Esos son los únicos documentos en los que los obreros comunes, ocupados en la construcción y destrucción de vías ferroviarias, caminos, edificios y demás, no son anónimos, lo que no implica que se les respetaran derechos. Esos expedientes permiten profundizar más en sus características y condiciones de vida, pues esos registros contienen datos de: nombre, ocupación, jornada, salario, lugar de vivienda, lugar del accidente, labores que realizaba al momento del accidente, consecuencias del accidente y si siguió laborando o fue sacado de la planilla. A su vez, incluyen las adscripciones étnicas basadas en la nacionalidad y el color de piel.

Capítulo III

El mundo del trabajo en la Northern Railway Company visto a través de las desigualdades en la exposición a accidentes laborales (1910-1940)

Introducción

El 8 de setiembre de 1928, Frank Sheehy fue informado de que las autoridades políticas de Siquirres habían arrestado al Capataz de la Sección de Pleidades. El motivo que le dieron fue que Kelly había “descargado a un nativo”, y no fue capaz de pagarle, en ese mismo momento, por lo que fue sacado de Ley River, colocado en el astillero y dejado a la interperie bajo la lluvia, por varias horas, tras lo cual debió ser trasladado hacia el Hospital de Limón, a raíz de las consecuencias de dicha exposición. Esta narración es demostrativa de la vigencia de los castigos corporales a inicios del siglo XX en Costa Rica, con independencia del poder oficial. La empresa concluyó que a menos que cambiaran las condiciones de Pleyades, iba a ser imposible sostener a un capataz de sección viviendo allí.¹ Como se ve, los trabajadores de la Northern Railway Company laboraban bajo riesgo porque en ocasiones, las autoridades y los vecinos tomaban la justicia en sus propias manos, e imponían castigos corporales en pleno siglo XX. A raíz de este tipo de altercados, además de heridas corporales, podía pasar que un trabajador se enfermara.

Unos cuantos años después, en 1931, Alex Karpinsky, un trabajador de origen polaco, descrito como soltero y “blanco” en el informe enviado al Banco Nacional de Seguros, fue víctima de un accidente laboral en la Northern, al quedar prensado entre maquinaria ferroviaria, en el ejercicio de sus funciones. La descripción del evento es que este se encontraba cargando carros con rocas, cuando se levantó de su asiento, sin ser visto por el operador y al darse la vuelta, quedó atrapado y fue aplastado por una pala de vapor. Producto de ello se le practicaron exámenes de Rayos X, cuya interpretación fue detallada en el informe médico de la siguiente manera: “sufrió de fractura de clavícula izquierda, costillas quebradas que le penetraron en los pulmones con pérdida de aire y hemorragia pulmonar. Además, se

¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 6, 1928.

le dislocó el hombro”. Si este es el cuadro que describe la situación de un trabajador tras sufrir un accidente y el mismo es calificado como “no tan grave” afloran las sensibilidades respecto a las condiciones de trabajo a las que estuvieron expuestos estos hombres y las concepciones acerca de la salud laboral en la empresa.²

En este capítulo se procura explicar las desigualdades en la exposición a accidentes laborales de la fuerza laboral de la Northern Railway Company, para contribuir a fundamentar una crítica a la organización del trabajo en el sistema capitalista, y las desigualdades que se producen en el mismo. Invita a la reflexión sobre la historia de las conquistas laborales logradas en un complejo escenario en el que trabajadores, trabajadoras, familias, instituciones y demás, gestaron las políticas de protección laboral, que hoy en tiempos de hiperflexibilización laboral, son severamente cuestionadas y transformadas, dejando cada día a más personas a su suerte, en el marco de las últimas flexibilizaciones laborales y el mercado laboral.³

La génesis de las políticas laborales en salud y prevención de accidentes, radica en que la mortalidad asociada a las actividades industriales, entre finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX era tan alta, que la baja poblacional comenzó a mermar la producción. Paralelo a ello, la cantidad de personas mutiladas y enfermas a raíz de su trabajo iba en aumento, al punto que los Estados implantaron una serie de mecanismos de intervención sobre los rasgos biológicos de la especie humana, que pasó a ser objeto de una estrategia política, basada en la tutela de la razón y de los regímenes de verdad, en el S. XVIII.⁴

Foucault plantea que mientras los Estados gobiernan sobre la vida e impiden las decisiones subjetivas respecto a la muerte, los empresarios de principios del siglo XX, pretendieron potenciar la producción en sus fábricas, algunas de las cuales funcionan las 24 horas del día,

² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 219, 1931.

³ De hecho que cuando se defendió la tesis aún no había sido aprobada la última reforma al Código de Trabajo para la suspensión de los contratos de trabajo con base en el artículo n.º 74 del Código de Trabajo y la Ley n.º 9832 que permite la reducción de jornadas y salarios por motivos del COVID-19°. Ahora, desafortunadamente, la fragilidad de los derechos laborales puede asegurarse con toda propiedad.

⁴ Michel Foucault, *Seguridad, territorio y población* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006).

en jornadas laborales de entre 12 y 15 o 16 horas, para hombres, mujeres y niños. En el fondo, la cuestión sobre la seguridad, trata de una serie de prohibiciones y mandamientos sobre la vida, la producción y la propiedad privada que en las sociedades capitalistas modernas, opera sobre la base de predicciones basadas en estadísticas y regímenes de verdad, establecidos por medio de disciplinas que se posicionan en el lugar de los saberes legitimados e investidos de mayor poder. Lo anterior en el marco de tres mecanismos y dispositivos: 1) desde la antigüedad, el mecanismo legal o jurídico establece lo permitido y lo prohibido, 2) en la modernidad, surgen los mecanismos de disciplina que establecen vigilancia, castigo y rehabilitación del acusado, y 3) en las sociedades contemporáneas los dispositivos de seguridad insertan el fenómeno dentro de una serie de acontecimientos probables, haciendo un cálculo de los costos. Los tres dispositivos operan simultáneamente por medio de técnicas que buscan moldear el qué y el cómo, así como, intervenir y disciplinar a los sujetos indóciles y a quienes se comporten al margen de la normativa impuesta.⁵

En Costa Rica la construcción de la vía férrea entre 1870 y 1890, cobró las vidas de miles de personas, pero los accidentes laborales y sus consecuencias continuaron tras la inauguración de la obra, debido a los trabajos de mantenimiento y de ampliación de la línea ferroviaria que se hicieron a lo largo del siglo XX. De manera que la hipótesis de estudio es que existía un sector de la fuerza laboral de la Northern más propensa que el otro a sufrir lesiones y muerte a causa de los accidentes laborales. En ese contexto, este capítulo tiene como objetivo el de analizar las desigualdades en la exposición al riesgo de los accidentes laborales, a partir del estudio de caso de los trabajadores de la Northern Railway Company, atendiendo a la transmisión transnacional de las políticas de seguridad laboral, así como, a sus relaciones con las políticas emanadas en el país, cuya génesis se explica coyuntural y estructuralmente, con el fin de aportar a la explicación histórica de las luchas contra las inadecuadas condiciones de trabajo y la explotación laboral, en distintos territorios de la Región Atlántico Caribe y de la Región Central, de previo a la fundación de la Caja Costarricense del Seguro Social (1910-1940).

⁵ Michel Foucault, *Seguridad, territorio y población* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006).

En lo metodológico, el capítulo se basa en el estudio del fondo Incofer, ubicado en el Archivo Nacional de Costa Rica, que contiene variedad de documentos que dan cuenta de los accidentes laborales, las prácticas de atención en salud, así como, las políticas empresariales y estatales, nacionales e internacionales, que se ejercieron en la Northern Railway Company. Se trata de expedientes cuantiosos, tal y como planillas para seguros, registros de accidentes y cartas compartidas entre distintos actores. Las misivas comprenden los protocolos que los jefes de departamento de la empresa debían seguir para prevenir y paliar los accidentes laborales y las cartas de amonestación en contra de quienes faltaran a los procedimientos establecidos, sobre todo por omitir su comunicación las siguientes 48 horas después del evento. A esto se suman los Decretos Ejecutivos y las aclaraciones sobre las indemnizaciones laborales establecidas por ley. Si había lesiones, se hacía seguimiento sobre el estado de salud de los trabajadores, y se resolvía si ameritaba el pago de pensiones por invalidez parcial o total. Antes de la promulgación de las leyes de accidentes laborales, con frecuencia, la Northern Railway Company respondía a las solicitudes de ayuda con un sobrio: “nada podemos hacer por usted en este particular”.

La compañía tenía una estructura de atención a la salud, basada en tres hospitales: Limón, Turrialba y San José, todos ellos de su propiedad y así, dependiendo del sitio donde el accidente aconteciera, los trabajadores eran trasladados a los dispensarios médicos. En ocasiones, era el mismo capataz quien brindaba la atención inmediata en el lugar del trabajo. Cambios importantes vendrían con la edificación de la Caja Costarricense del Seguro Social, pues con esto inicia un proceso de cambio, al utilizar los hospitales del Estado, cosa que por mucho tiempo fue resistida por los trabajadores de la empresa, quienes a modo de protesta, manifestaban que preferían el servicio brindado por los hospitales de la Compañía Bananera y se quejaban de los dispensarios públicos. Este aspecto se explica en el Capítulo V.

Hubo importantes diferencias de género en el tema de la exposición a accidentes. A pesar de que en la Northern Railway Company hubo mujeres contratadas para la ejecución de distintos oficios, especialmente desde 1950, ellas fueron clara minoría, dentro de las categorías ocupacionales más propensas a sufrir accidentes laborales. Pero, ¿cuáles eran las condiciones laborales de las mujeres empleadas en la Northern Railway Company División Costa Rica?

Y ¿por qué razones ellas no figuraron en las estadísticas de accidentes laborales? Este asunto es importante, pues da pie a la discusión acerca de cómo, la legislación laboral sobre accidentes en Costa Rica, cubre de manera distinta al servicio doméstico, a los trabajadores de planta del ferrocarril y a los trabajadores agrarios.

La Northern Railway Company es una empresa de carácter transnacional, mas, suscrita a parámetros internacionales para la prevención de los accidentes ferroviarios. En este capítulo se plantea que la catástrofe del Virilla acaecida en Costa Rica en marzo de 1926, fue un parteaguas en las políticas estatales y empresariales sobre los accidentes ferroviarios, porque con ellas hubo una serie de peritajes ingenieriles y médicos, así como diez años de procesos legales para el resarcimiento de las víctimas y de sus familias. La catástrofe del Virilla se analiza mediante un ejercicio microhistórico, basado en una narrativa densa, sobre los acontecimientos del 14 de marzo de 1926, con base en los testimonios de los actores que formaron parte de la tragedia. Posteriormente, se explican los peritajes, las características de las víctimas y se realiza una radiografía de las desigualdades en la exposición a accidentes laborales, mediante el análisis de las planillas en general y las características de los accidentados.

Descripción de la catástrofe del Virilla (1926)

El 14 de marzo de 1926, salió con destino a una fiesta en honor del Asilo de Ancianos de Cartago, un *convoy* compuesto por la máquina n.º 2210 y 6 coches, para realizar una excursión especial. Normalmente, en los servicios ordinarios, los trenes del Ferrocarril del Norte llevaban de 70 a 75 personas por vagón, incluidos algunos pasajeros de pie, pues la NRCO no permitía viajeros en las plataformas. Ese día iban alrededor de 100 personas y se consideró que es posible que la cifra se extendiera hasta 200 seres por coche, es decir, que había un exceso de entre 40 y 120 pasajeros por unidad.⁶ Aún y así, según los informes, quedaron muchos comensales sin embarcar: alrededor de 200 en la Estación de Río Segundo de Alajuela, 25 en Echeverría, 20 en Santo Domingo y 20 en San Joaquín, pues el conductor Gonzalo Facio se negó a detenerse en esas estaciones, dado que consideraba excesiva la

⁶ Se calcula que pesaba aproximadamente 126 toneladas.

cantidad de gente que llevaba. A pesar de que Facio decidió no hacer parada en estas estaciones, hubo muchas pérdidas trágicas que lamentar, se trata principalmente de habitantes de esos vecindarios. Esto se deduce de los libros de testimonios y de las sentencias por medio de las cuales se obligó a la compañía a reparar el daño, así como, de las actas notariales a través de las cuales se llegó a acuerdos con las víctimas mortales, las personas que fueron lesionadas y sus familias, lo cual se extendió hasta el año de 1935.

Respecto a los orígenes del evento, el Superintendente Frank Sheehy manifestó que el 24 de febrero de 1926, el Ministro de Fomento, Carlos Volio le escribió una comunicación solicitando en nombre de Monseñor Claudio Volio, un tren de cuatro coches para que saliera de Alajuela a las 7:00 a.m. en punto, en dirección a Cartago, hiciera todas las paradas intermedias y retornara a las 6:00 de la tarde. El 1º de marzo nuevamente el Ministro de Fomento gestionó ante él, que se incrementara el número de coches a 7 en lugar de 4 en total, con el fin que salieran 4 desde Alajuela y 3 desde Heredia. Frank Sheehy le informó al Gerente General, el día que dio parte de los hechos que:

Fuimos incapaces de dar este servicio el 7 de marzo, dado que todos nuestros coches estaban siendo usados en servicio especial de Alajuela a Limón, el 6 de marzo y de Limón a San José el 7 de marzo, cuyo servicio había sido previamente arreglado por el mismo Ministro, de manera que se le informó que el servicio no podría brindarse el 7 de marzo, y también se le advirtió que el máximo de coches que podríamos destinar era de seis.⁷

Monseñor Claudio Volio adujo que la negativa de la compañía a prestar sus carros en la fecha citada en el párrafo anterior, hizo que se esparciera el rumor y creciera “el entusiasmo de la gente para venir a Cartago”.⁸ Nótese que el representante del Estado y Monseñor planearon actividades especiales el mismo día. Además la empresa desde el principio fijó un límite respecto a la cantidad de vagones que podía prestar. Cuando por fin se dio el evento, el día

⁷ “Carta del Superintendente Sheehy al manager de la compañía Melvin Marsh, para dar cuenta de sus impresiones respecto al accidente del Virilla ocurrido el 14 de marzo de 1926”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 15 de marzo de 1926.

⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5022, 1926.

14 de marzo de 1926, ese viaje en tren fue el protagonista de la tragedia del Virilla, el peor accidente ferroviario y de transportes en la historia del país. Allí perecieron en el sitio aproximadamente 258 personas y se calcula que hubo más de 400 víctimas mortales, entre las cuales se considera a quienes perdieron la vida en otros lugares como los hospitales, a causa de las lesiones sufridas en un tiempo determinado, después del incidente.

A pesar que la catástrofe del Virilla constituye una de las heridas más importantes en la memoria colectiva de Costa Rica, esta no ha sido estudiada a profundidad desde la historia, ni se han indagado críticamente las fuentes de la empresa. Esta fue declarada responsable de la catástrofe por el Juzgado del Crimen de Heredia.⁹

Lo anterior faculta a explicar, a partir de una situación extraordinaria, como lo es un accidente acaecido en un servicio especial, un caso que conecta las condiciones laborales en la Northern Railway Company y los conflictos locales con la ferrocarrilera. A su vez, es posible observar con algún grado de detenimiento, la división de los oficios y las responsabilidades del equipo de trenes, compuesto por el conductor, el maquinista, los fogoneros y los brequeros, sus diferencias con el revisor de trenes de la empresa cuando se presta un servicio privado (pues este no formaba parte de la NRCO), la negligencia con la que actuaron algunos funcionarios estatales y eclesiásticos, así como, la respuesta estructural de la compañía ante situaciones de emergencia, sus vínculos con Boston y otras cuestiones.¹⁰

Este ejercicio bisagra las perspectivas de la historia local y de la microhistoria, para analizar los testimonios, los mecanismos de la culpa y las responsabilidades de lo ocurrido. Su construcción abarca de lo testimonial a lo analítico.¹¹ Cabe decir que los Juzgados del Crimen

⁹ Respecto a las fuentes, se hizo uso del Fondo Northern disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica. ANRC, Northern, Libro de Reclamos: n.º 5031, Testimonios: n.º 5023, Causas: n.º. 861, Pagos: Nos. 2023, 5024, 5025, 5026, 5028, 4790; Libro de fallecidos, n.º 5029, Indemnizaciones, n.º 5034; Reclamos n.º 5021 y Mapa n.º 5035. Hay un libro de recorte de periódicos desaparecido del Archivo, el n.º 5027, 1976.

¹⁰ Los servicios especiales eran una práctica habitual por parte de ambas empresas: el Ferrocarril al Pacífico y el Ferrocarril al Atlántico. Por ejemplo, el mismo fin de semana de la catástrofe del Virilla, el Ferrocarril a Puntarenas tenía una excursión abierta y otra que habían contratado los vecinos de Tres Ríos, las cuales se iban a realizar del 13 al 15 de marzo. *La Tribuna*, 12 de marzo de 1926.

¹¹ La microhistoria disminuye la escala de observación para profundizar en los aspectos íntimos e intersubjetivos de los fenómenos y observar relaciones globales. En otro escrito se realiza un análisis de contexto, de Santo

de Alajuela y de Heredia llevaron procesos distintos, en función de la procedencia de las víctimas mortales, los supervivientes y sus familiares.¹²

Metodológicamente hablando, lo primero que se hizo fue recolectar, sistematizar y analizar las fuentes empresariales del día de la tragedia, en el Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR), con el fin de construir una narrativa acerca del evento. A su vez, se hizo búsqueda de documentos elaborados en fechas posteriores, que contienen los peritajes y la manera en la que los mismos fueron realizados. Después del acontecimiento, varios ingenieros, profesionales y especialistas en trenes, estuvieron a cargo de los estudios judiciales, empresariales y estatales.¹³ Cada uno de ellos visitó el sitio del evento e hizo cálculos de velocidad, de acuerdo a los registros de la hora de salida y de llegada. Se efectuaron varias pruebas prácticas, con vagones que iban cargados con el peso estimado del que llevaba este, al momento de la tragedia.¹⁴ Posteriormente, se buscaron las noticias de periódico que dieran parte del evento. Para ello se hizo uso de un álbum de recortes que tiene la Northern sobre este acontecimiento, mismo que reúne las noticias publicadas por *La Tribuna*, el *Diario de Costa Rica* y *La Nueva Prensa*. La búsqueda de estas noticias se realizó en la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Costa Rica.¹⁵

Domingo, San Joaquín, Barrio San José y otros poblados que fueron los más afectados por la tragedia. También se ha construido una tabla con datos de todos los actores involucrados y las relaciones entre los mismos.

¹² Se localizó un expediente en el Archivo General de Guatemala con un caso algo similar, por lo que sería deseable analizar comparativamente con otros casos en Centroamérica y en otras entidades de la UFCO.

¹³ En realidad, se contrató a peritos por parte de la empresa, del Estado y hubo otros para los juzgados.

¹⁴ Una de ellas se realizó el 19 de abril de 1928. La presenciaron el abogado de la Northern Porfirio Góngora, los peritos ingenieros Federico Gutiérrez y Ricardo Fernández, empleados del ferrocarril; el Jefe Político del Cantón Julio Umaña, el Secretario de la Alcaldía y los Licenciados Alberto Moreno y Miguel Pacheco. Y se analizaron las fotografías. El documento es original de la Alcaldía Segunda de San José. Costa Rica, ANCR, Northern n.º 5022, Folios 1-1160. Para realizar estos peritajes, la empresa se vio obligada a preparar los coches y llenarlos con material para simular el pesaje que se cree que llevaba el tren. Pero llegó un momento en el que la misma se negó, lo mismo que a seguir permitiendo que sus funcionarios brinden más testimonios.

¹⁵ Respecto al discurso de la prensa, la compañía tiene libros con noticias que fueron traducidas para la lectura del Superintendente. Además, como parte del proyecto [Mundo de trabajo en la Northern Railway Co. \(División Caribe, Costa Rica, 1917-1948\)](#), se construyó en coordinación con el asistente del proyecto, Bryan Hernández, una base de datos que contiene toda la información de las personas involucradas que arreglaron por la vía civil con la empresa, y las que acusaron penal y civilmente a la entidad. Como ese tema excede al de tesis, el mismo será elaborado en otro espacio.

Desde la perspectiva de las desigualdades laborales, es posible comparar la situación vivida por el conductor, Gonzalo Facio y explicar porqué el maquinista Víctor Manuel Calvo cargó con mayor responsabilidad sobre lo ocurrido. Ambos eran miembros del Departamento de Transportes de la Northern Railway Company y fueron defendidos de manera distinta por la empresa. De ellos se esperaba que actuaran de acuerdo a su *expertise*, aun y cuando la línea sobre el Virilla tenía una curva pronunciada, que hacía el giro sumamente peligroso, a lo que se suma que el tren llevaba una cantidad inusitada de personas.

Los josefinos Epifanio Vargas Barrientos, empleado público y Fidelina Vega Barrientos, de oficios domésticos, eran los padres de Marco Tulio Vargas Vega, brequero de profesión y empleado de la compañía. Este fue el único miembro del *staff* de la Northern, al servicio del tren de excursión al Asilo de Ancianos, que tenía una posición fija, ubicada en el último coche (los demás se movilizaban de un lado al otro), quien cayó junto con el coche trasero que se desacopló, se fue al guindo y fue encontrado con ambas piernas y un brazo quebrados. Este falleció al día siguiente.¹⁶

Lo anterior remite a la manera en la que fue construida la vía del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica, con grandes dificultades geográficas y sujeta a cambios constantes en el trazado de la vía.¹⁷ A largo de su historia, la ubicación de la vía férrea en medio de “potreros”, provocó accidentes que involucraron la muerte de animales y vecinos de la línea, del mismo modo que había curvas pronunciadas en pendientes de difícil maniobra, como la que pasa sobre el puente del Río Virilla. Este accidente constituye una herida en el imaginario costarricense sobre ferrocarriles, respecto a ese lugar en particular y para las relaciones con la empresa (NRCO-UFCO). Su comprensión histórica es importante, no solo por la memoria respecto las pérdidas humanas, materiales y por las heridas mnémicas, sino también, porque contribuye a la entender la participación de especialistas como los médicos, los peritos y los abogados en la atención a las víctimas de la tragedia.

¹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern n.º 5028 y 5030, 1926 - 1927.

¹⁷ Lo complicado del entorno hizo que se perdieron muchas vidas en el proceso de construcción de la vía férrea, tal y como ha sido estudiado por Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo. Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (Costa Rica: Editorial Porvenir: 1995); pero estaba pendiente investigar la accidentabilidad durante las operaciones del ferrocarril.

El día más largo en la historia de la Northern

El 14 de marzo de 1926 a las 8:17, un tren de pasajeros y un *caboose* tirado por la Máquina n.º 9, atravesó el puente sobre el Río Virilla, a una velocidad estimada de 16 km/h. Se trataba de un viaje especial al Asilo de Ancianos de Cartago. La máquina era conducida por el maquinista Víctor Manuel Calvo, el fogonero Clarence Auld, el conductor Gonzalo Facio, así como los brequeros Víctor Rojas y Marco Tulio Vargas.¹⁸ En la estación de Río Segundo de Alajuela había un gran número de pasajeros esperando para abordar el tren, pero el conductor Facio alegó no haber hecho la parada porque carecía de espacio en los coches para “acomodarlos”. Luego el tren se detuvo en San Joaquín de Heredia donde 3 o 4 pasajeros lo abordaron. Se realizó una estación más en Heredia y se recogió 3 coches severamente cargados y el tren partió de ese lugar a las 8:10 a.m. con los vagones acomodados en el siguiente orden: n.º 21, 8, 2, 26, 9 y 5. Pasó Santo Domingo a las 8:17 en punto, de lo cual se puede asumir que el accidente ocurrió a eso de las 8:20 a.m. u 8:21 a.m.:

Según mis observaciones, fue el carro este del coche n.º 26, el primero en dejar la vía y este se empezó a volcar, porque no había marcas en los acoples del n.º 9 y el n.º 5, que indiquen que los otros coches se descarrilaran antes de caer. El coche n.º 26, evidentemente permanece acoplado al n.º 2, a como el lado este fue empujado antes de partirse de la porción frontal del tren. En ese momento, el peso de los dos coches traseros empujaron el lado este trasero del coche n.º 26, contra el costado norte del último poste del puente. El coche n.º 9 continuó hacia abajo del terraplén y se detuvo al volcarse hacia arriba. El coche n.º 5 se volcó de lado y quedó en esta posición.¹⁹

¹⁸ El 28 de marzo de 1926 apareció un reportaje en *La Tribuna* titulado «El tren de la muerte», firmado por Efraín Sáenz Cordero. Este iba en respuesta a un artículo anterior, de la autoría de M. Pinto y G. Carazo, dirigido a Otilio Ulate, Director de *La Tribuna*, el día 24 de marzo de 1926.

¹⁹ “Carta del Superintendente Sheehy al Gerente de la compañía, Melvin Marsh, para dar cuenta de sus impresiones respecto al accidente del Virilla ocurrido el 14 de marzo de 1926”. Costa Rica. ANCR, Northern, n.º 861, 15 de marzo de 1926.

En palabras del Superintendente, no se había determinado las causas del accidente, pero se rumoraba que alguien había visto a un pasajero en una de las plataformas, entre los coches n.º 2 y n.º 26, manipulando las cadenas que conectan el bloque del acoplador. Esto “sin magnificar el peligro”, pues nunca se sospechó que este tuviera una “mala intención”.

Cuando se compactaron las conexiones, al ir descendiendo el tren, se soltó el bloque acoplador, desvinculando los coches. A juzgar por la condición de las cadenas de seguridad, al final del coche n.º 26 y el lado este del n.º 2, esto fue lo que pasó. Cuando el maquinista comenzó a usar el vapor, esto debió haber sido de manera natural, por todo el peso que se arrojó hacia el lado norte de las cadenas de seguridad, que resultó en la salvedad del lado norte del coche rompiéndose, así como la cadena del coche n.º 26 estaba intacta.²⁰

Después de ocurrido el accidente, el conductor continuó su marcha hasta Heredia, donde se entregó con el Juez del Juzgado del Crimen. Un parte de lo dicho le fue exigido por el Superintendente Frank Sheehy. Era de suma importancia el detalle de las horas y los minutos así como, las estimaciones de velocidad presentes en los testimonios. Fue el abogado Porfirio Góngora quien ordenó a todos los trabajadores ensayar sus declaraciones, excepto la primera de Facio y un par más que fueron inmediatas y por ende, posiblemente, las más verídicas de las comparencias brindadas por parte de los miembros de la compañía. Esta fue la versión inmediata de los hechos que dio ante el Juez del Crimen de Santo Domingo, el conductor Facio, a pocos minutos de acontecido el siniestro:

Mi nombre es Gonzalo Facio Ulloa, de treinta y ocho años de edad, casado, conductor de ferrocarril y vecino de San José, donde vivo en casa alquilada detrás del Edificio Metálico. Nunca he sido procesado y pueden informar de mi conducta los señores Licenciado Cleto González Víquez y Licenciado Alejandro Aguilar Mora. Advierto que se me han seguido sumarias por accidentes ferroviarios. Yo venía en calidad de conductor de dicho convoy y traía como subalternos al maquinista Víctor Calvo, al fogonero Clarencio Auld Alvarado, de

²⁰ “Carta del Superintendente Sheehy al Gerente de la compañía, Melvin Marsh, para dar cuenta de sus impresiones respecto al accidente del Virilla ocurrido el 14 de marzo de 1926”. Costa Rica. ANCR, Northern, n.º 861, 15 de marzo de 1926.

brequeros, como abanderado a Marco Tulio Vargas, muerto en la catástrofe y de delantero a don Víctor Rojas. Me acompañaba conduciendo la vía, el conductor McLendon. Salimos de San José a las seis de la mañana en punto con instrucciones de dejar tres coches en Heredia para ser recogidos a mi regreso, lo cual fue ejecutado. Llegamos a Alajuela con tres coches, un *caboose* y máquina, esa llegada fue a las siete de la mañana en punto y antes de parar el tren ya se estaba montando la gente.²¹

Tal y como lo reflejan las palabras de Facio, como conductor, él iba a la cabeza de la tripulación, pues lo estipulan las jerarquía en los equipos de trenes. Incluso a sus subalternos los menciona en orden jerárquico y entre ellos, el segundo al mando fue el más castigado por la justicia y la población de inmediato a los hechos. Este caso constituye el principal conflicto que hubo en la historia del ferrocarril con respecto a la Región Central de Costa Rica. En relación a las personas afectadas, se trata fundamentalmente de habitantes provenientes de San José, Heredia y Alajuela.

Facio habitaba en los alrededores del Edificio Metálico, lo que geográficamente hablando da cuenta de su posición social, pues se trata de una de las zonas más exclusivas de San José, pero no era propietario pues su casa era rentada. Para ese momento, ya se habían edificado la Escuela Maternal por parte de Carmen Lyra y Luisa González. A favor de Facio testificó su vecino Cleto González Víquez, ex presidente de la República (1906-1910) quien regresaría a la Presidencia de la República, casi 20 años más tarde de su primera gestión, 26 meses después de transcurrida la tragedia (1928-1932). En su declaración, González Víquez, mayor de edad, casado, vecino de Barva de Heredia, admitió conocer al Sr. Gonzalo Facio Ulloa y dijo que lo consideraba una persona honorable, formal, trabajadora, sin vicios, de muy buenos antecedentes de conducta:

Que goza de magnífica reputación y forma, su índole y hábitos no guardan relación con el hecho que se trata de averiguar, que sabe leer y escribir, que tiene

²¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

instrucción elemental y superior, que no le conoce hierros de fortuna y que cree que gana para sobrevivir.²²

De esta manera, continúa el relato de Facio:

El señor don Francisco Gómez Alizaga, encargado del tren de excursión, fue quien me dio instrucciones de salir de Alajuela a las siete y treinta minutos en punto y de parar en las estaciones de Río Segundo, San Francisco, San Joaquín y Echeverría. Faltando cinco minutos para la hora de salida, fui llamado por el brequero delantero Víctor Rojas, para que llamara la atención a un señor que tenía agarradas las cadenas del coche, a quien él dice haber explicado el peligro que había de tocar esas cadenas y quien le contestó que había pagado su tiquete y que se agarraba de donde le daba la gana. Yo le llamé la atención a dicho señor, quien soltó la cadena y cambió de lugar.²³

El conductor dice que le solicitó ayuda a un agente de policía y al encargado del viaje para descargar el vehículo, acción que fue recibida con burlas, además de ser acusado de ateo, por tratarse de un servicio religioso, lo cual habla del peso de esos factores en la época y en la producción del accidente. Facio agregó que un policía lo “choteó” cuando éste le manifestó sus preocupaciones por la sobrecarga de personas y le pidió ayuda para bajar pasajeros.²⁴ Lo anterior dicho en palabras de Facio fue así:

Busqué al señor Gómez Loáziga, para decirle que el tren estaba muy lleno de gente, a quien no pude encontrar, porque era imposible que en dichos coches cupiera una persona más. Luego, le llamé la atención a un gendarme o policía,

²² Cleto González Víquez fungió como Secretario de Estado durante el gobierno de Bernardo Soto Alfaro, quien era yerno de Tomás Guardia y firmante del tratado Soto – Keith, el cual reguló la construcción y las operaciones del ferrocarril en Costa Rica. Es fue uno de los principales abogados de la Northern Railway Company y de la United Fruit Company, pero también, de uno de los más prominentes gobernantes liberales de Costa Rica. Es frecuente la mención a este carácter de personajes en procesos de juicio, por la herencia colonial y temprana independiente de la palabra de los vecinos de bien. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

²³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

²⁴ Es probable que así hubiera sido, pues la chota persiste en Costa Rica, como un factor que contribuye a explicar la negligencia y la imprudencia vial, dado que algunas personas se burlan cuando alguien trata de mostrar el deber de cuidado. Esta conducta ha venido cambiando y es cuestionada de manera creciente.

quien no hizo más que reírse cuando le dije que me ayudara a bajar un poco de gente de los balcones. Otro señor se acercó y me dijo que era un tren de beneficencia, que no fuera tan ateo, que los dejara. A las siete y treinta y punto salimos de Alajuela, cuando el maquinista me llamó la atención para ver si paraba en Río Segundo. Yo le dí la señal de proseguir, no obedeciendo las órdenes del señor Gómez Loaizaga, encargado del tren, pues era imposible que se montara una persona más. Lo mismo pasó en Echeverría, proseguimos la marcha en San Joaquín, un señor detuvo el tren con un pañuelo. El maquinista paró, pero solo tres o cuatro personas insistieron en montarse, pues dos minutos después partimos. Paramos en San Francisco para llenar el tanque de la locomotora de agua.²⁵

Al iniciar el viaje, el conductor había dejado tres vagones en Heredia, salió con tres coches a Alajuela y a su regreso, tenía que acoplar los mismos al resto del convoy. Manifestó que la escena que lo recibió al volver, fue la de los vagones excedidos de gente. Gonzalo Facio describe cuáles fueron sus últimas funciones justo antes del siniestro:

Luego llegamos a Heredia, parándonos doscientos pies antes de llegar al *switch* del oeste, cortamos la máquina y el *caboose* para entrar por el *switch* del este para empujar los coches y acoplarlos al resto del convoy. Dichos coches estaban también repletos de gente, alguien me dijo en la estación que solo en Heredia, se habían vendido setecientos tiquetes por los encargados de la Comisión del Tren de Excursión. Luego que estuvo el tren completo, dí la señal de salida a las 8:10 a.m. parándolo casi inmediatamente para llamar la atención de los que iban colgados en los coches, tres segundos después, salimos de nuevo, ocupando en compañía del conductor McLendon mi puesto en la cúpula el *caboose*. Pasamos por Santo Domingo a las 8:17, a una velocidad de 18 millas por hora. Al coger la

²⁵ “Copia de la Declaratoria brindada por Gonzalo Facio al Juzgado del Crimen de Heredia, dirigida al Superintendente Sheehy”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 14 de marzo de 1926.

gradiente de la cuesta del oeste, el maquinista hizo una aplicación y luego otra, reduciendo la carrera a 12 y 14 millas por hora.²⁶

Facio le pidió al conductor Mc Lendon que aplicara aire y según sostiene, este, como buen práctico, así lo hizo. En su testimonio está que el brequero Rojas le dio quejas de un hombre que estaba tomado de las cadenas. Este le dijo que era un hombre completamente desconocido, y consultado por el Fiscal del Estado, respecto a si intentó conocer su nombre, lo negó, lo cual sería comprensible cuando se está a cargo de un tren con alrededor de 600 personas en su interior. Pero Rojas lo describió como “un hombre de campo, camisa rayada, descalzo, ni joven ni viejo, treintón, afeitado todo”. Esta descripción podría coincidir con la mayoría de los hombres del país en ese momento: campesinos, descalzos y de mediana edad, sin ninguna otra anotación sobre su físico o su identidad. Cuando se le solicitó que profundizara más en la tesis de la rotura de las cadenas y que explicara cómo esto afectó el desacoplamiento y el vuelco del tren, Facio dijo:

Tengo 17 años de andar en tren, 9 de maquinista y 8 de conductor y en distintas ocasiones se me ha dividido el tren y siempre se siente el tironazo que produce el convoy al aplicarse el aire, ya sea cuesta arriba o cuesta abajo. Esta experiencia es la que me hace pensar que dicho convoy fue cortado por el hombre, pero no puedo precisar en cuál plataforma iba.²⁷

A esto agregó Facio algunas consideraciones acerca de cómo cayó el carro y adujo que esto sólo hubiera sido posible por desacoplamiento, dado que el último vagón quedó en la línea, volcado, y que cayeron los otros dos que iban frente a éste. Respecto a la caída de estos vagones, un testigo que iba en el quinto vagón narró cómo él mismo rodó y a su paso, vió caer a algunas personas por fuera de los vagones al río. Manifestó perplejidad ante la actitud del maquinista quien a diferencia del conductor, a su parecer, falló en ayudar a los pasajeros víctimas del siniestro. Pero fue el mismo Facio quien le ordenó a Calvo regresar a la máquina,

²⁶ En los ferrocarriles se utiliza hora militar así que no es necesario especificar am y pm. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

²⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

cuando este fue testigo de la reacción de los viajeros y de algunos ciudadanos que se apersonaron al lugar, quienes le estaban tirando piedras y lo amenazaron con armas blancas. Es decir, que lo acontecido despertó la furia inmediata de varios pasajeros, quienes resolvieron tomar la justicia en sus manos, lo que evidencia su indignación ante que consideraron que el personal de tren tuvo responsabilidad en la producción del suceso. Ante las circunstancias y para proteger a Calvo, Facio le ordenó proceder con su viaje hacia San José:

Le dije que yo requería ir a la Estación de Santo Domingo, a proteger la parte trasera del tren, porque venía detrás el tren n.º 10. La gente empezó a tirarle piedras y a tratar de subirse en la máquina para matarlo, como decían ellos. Una vez que el tren siguió su marcha para San José, yo regresé al puente para atravesarlo y correr a Santo Domingo a poner una bandera roja para que no dejaran pasar ningún tren, sin que fuera notificado del accidente. Al entrar al puente por el lado este, un hombre de filiación alto, grueso, moreno, chaquetón azul sombrero de pita, barbado, me tiró una puñalada. Yo le dije que esos momentos no eran para pelear, que guardara el puñal o lo tirara.²⁸

Fue prudente la acción de Facio en ese sentido, tanto con respecto a Calvo, como de tratar de calmar a los testigos. Surtieron efecto sus palabras del conductor, al revertir el impulso asesino de quien lo amenazó. Dos días después, el Oficial de Correos de Alajuela, hizo un relato de la tragedia en la cual perdió a su familia, y dio fe de que tuvo un altercado en el puente con el conductor, a quien responsabilizó de la catástrofe, agregando que merecía un par de balazos, tras lo que Facio, abismado, corrió el revólver y continuó su marcha.²⁹ Respecto a Calvo, fue Aníbal Chacón, despachador de trenes, quien lo recibió y sostuvo que el maquinista le pidió protección, pues los pasajeros que venían en el tren lo venían amenazando. Los pobladores estaban indignados con los trabajadores del ferrocarril por lo ocurrido y buscaron tomar venganza con sus propias manos.

²⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 1926.

²⁹ Jorge Madrigal Castro, “Oficial de Correos de Alajuela, nos hace un relato de la tragedia después de la catástrofe en la que perdió a su familia”. *La Tribuna*, 18 de marzo de 1926.

Mientras el equipo humano del tren accidentado, realizaba labores de alerta o continuaba con el traslado de los vagones, pues debían evitar choques con servicios especiales y ordinarios, pues no había otra manera de avisar, más que señales y alertas a los despachadores y agentes. Y ellos eran quienes de manera más eficiente, podían informar de lo ocurrido y pedir socorro para los heridos. Es un deber universal de los encargados de trenes y barcos, tomar medidas y ejercer liderazgo cuando ocurren este tipo de situaciones. El conductor estaba investido de los poderes de un agente policial ante este tipo de sucesos.

Luego Facio se redirigió hacia San Juan de Tibás y manifestó que iba preocupado por la suerte de sus “pobres brequeros”, quienes posiblemente habían sucumbido en la catástrofe. Algo de alivio ha de haber sentido cuando, tras atravesar el puente al lado oeste, sin siquiera saber en qué posición habían quedado los otros coches y tras ser apedreado por algunos comensales (lo que dice que no le preocupó) siguió su marcha hacia Santo Domingo, donde encontró al brequero Víctor Rojas con una bandera roja en la mano, protegiendo al tren que venía. Tras encontrarse con Rojas, Facio se dirigió hacia el Agente de la Estación de Santo Domingo para que colocara una bandera roja que le diera aviso al conductor de la máquina n.º 10.

Posteriormente, este fue a entregarse donde el Jefe Político y volvió al puente para seguir ayudando. Uno de los policías le advirtió del peligro en el que se pondría si iba al puente, pues lo estaban esperando con intenciones de venganza. Lo mismo ocurrió con otro de los brequeros, pues Gonzalo Facio envió a Víctor Rojas a buscarlo, no lo encontró y después relató que había huído pues lo querían para “salir de él”. Al final de su relato, Facio alega que llevó su arma, pues al producirse un accidente, los conductores estaban investidos con la autoridad de los Agentes de Policía, y este por lo tanto, creyó conveniente llevar el rifle consigo. Sin embargo, la entregó cuando el Jefe Político así se lo pidió. Facio fue a prisión, pero salió casi de inmediato, pues fue liberado por el abogado de la compañía, el Lic. Porfirio Góngora después de lo cual, marcharon juntos hacia Turrialba.

José María Ramírez Solano, mayor, casado, maestro de enseñanza primaria, era el encargado del grupo de la excursión de Heredia.³⁰ Sostuvo que en el último vagón, venía el coche de primera clase, destinado a las mujeres de la ciudad. Ramírez testificó que el *convoy* quedó distribuido de la siguiente manera: la locomotora, la cola, tres coches con personas de Heredia y tres coches con personas de Alajuela:

Me di cuenta de que todos los asientos en ese carro venían ocupados, que en el pasillo venían algunas mujeres de pie y que en ambas plataformas venían de pie también varios hombres. Calculo que en cada plataforma se habrán colocado unos 12 o 14 hombres más o menos.³¹

José Ramírez realizaba labores de revisión de tiquetes, cuando antes de pasar por el puente del Virilla, hubo una sacudida producto de la velocidad a la que iba el tren, lo que desató temores entre las viajantes, todas ellas mujeres:

Iba yo continuando mi tarea de revisión, cuando como a una distancia de doscientas varas [Sic] más o menos del puente del Virilla, según mis cálculos posteriores, el tren se sacudió fuertemente y la mayoría de las mujeres se pusieron de pie y prorrumpieron [Sic] en exclamaciones de terror, a pesar de mi consiguiente nerviosidad, yo les dije que se calmaran, que no tuvieran cuidado, que no teníamos peligro alguno.³²

Nótese cómo en su declaración, él cumple su papel formal de tranquilizar a las mujeres de la élite herediana, a pesar de sus temores. En su testimonio estaba la intención de demostrar la tesis de la velocidad:

Había transcurrido apenas el tiempo necesario para que las señoras se sentaran, e iba caminando por el espacio que queda comprendido entre tres asientos,

³⁰ Había un encargado de la excursión a Heredia y otro encargado de la excursión a Alajuela.

³¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 28 de setiembre de 1926.

³² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 28 de setiembre de 1926.

cuando sentí un nuevo sacudimiento más fuerte y pude darme cuenta de que el lado del coche que daba hacia el norte, había chocado contra un obstáculo. El coche se dañó y pedazos de madera y de vidrios se desprendieron sobre nosotros. Incontinentemente, me asomé por una de las ventanillas del mismo lado y me di cuenta de que atravesábamos el puente del Virilla y de que los tres últimos carros del convoy se habían desprendido, sin darme cuenta yo qué fin habían corrido. El tren se detuvo una vez pasado el puente y el coche en el cuál yo viajaba que había quedado de último, quedó colocado como a unas quince varas más o menos del puente.³³

Según José Ramírez, una vez ocurrido el accidente se bajó del tren, dado que al otro lado del puente se veía un carro atravesado sobre la línea, e iba con Benjamín Solano, vecino de San Rafael de Oreamuno. Con él pasó por el puente e iba hacia el carro que había quedado sobre la línea, cuando vio pasar al conductor Facio, “quien llevaba y una bandera de señales, y un revólver y exclamaba: “¡Qué desgracia! Yo nervioso y exaltado por lo ocurrido, le dije: 'desgracia es que ustedes no han sabido llevar el tren'”.³⁴ Luego vi que la locomotora ya había partido con los carros que se habían salvado. Cumpliendo con lo que yo creía de mi deber, me vine a pie a San José, a dar parte de lo ocurrido.³⁵

Un tiraje especial de *La Tribuna* realizado el mismo día de los sucesos, manifestó que se contabilizaron 248 muertos y 93 heridos, según datos oficiales. Indignado, el Presidente del Congreso, León Cortés Castro asistió en el rescate y buscó a todos los testigos de la aceleración, pues según adujo: “es preciso recoger las declaraciones de las personas que afirman que el tren venía a una velocidad desmedida, hasta el punto que uno de los viajeros se lanzó del convoy antes de llegar al puente”.³⁶

³³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 28 de setiembre de 1926.

³⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 28 de setiembre de 1926.

³⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 28 de setiembre de 1926.

³⁶ Un tiraje el mismo día no es poco decir en esa época. Se trata de una reacción inmediata por parte de los periodistas para atender a una situación extramadamente inusual. *La Tribuna* tuvo una posición crítica frente a la Northern durante toda su existencia. ³⁶ *La Tribuna*, «Avance a La Tribuna n.º 1752», 14 de marzo de 1926.

Ese mismo día, fue entrevistado en el Hospital San Juan de Dios, Monseñor Volio, quien expresó su dolor, a la vez que denunció que le había solicitado al Superintendente dos trenes *express*, para que los viajeros se trasladaran cómodamente hasta el lugar.

También se le tomó declaración al representante del Poder Judicial que ordenó el arresto de Calvo, dado que Facio ya se había entregado al Juez del Crimen de Heredia.³⁷

El 17 de marzo de 1926, Gonzalo Facio Ulloa nombró a Gonzalo Echeverría Flores como su abogado. José Fabio Garnier, de 40 años, casado e ingeniero, actuó como perito del Juzgado. Así fue la inspección ocular del juez: 18 de marzo de 1926, el coche último del tren referido es el n.º 5, según la marcha que se presenta y está completamente volcado, sostenido por dos árboles de madera de la cerca que divide la calle de la línea férrea, con un potrero que se encuentra a la izquierda del camino yendo para San José. Otro coche caído a la orilla izquierda del bastión del camino. No se le pudo tomar número. Segundo de la cola hacia la máquina. En la primera columna inclinada izquierda de la estructura del puente se observa recostado a dicha columna, el tercer carro contado en la forma dicha. En los tres coches, debajo se observa gran número de cadáveres y lesionados.³⁸

La nómina inmediata de los muertos de Heredia se compuso de diez fallecidos. Entre los enterrados en el cementerio de Heredia había personas aún sin identificar, como un niño de pocos meses de edad, de padres desconocidos. Los cuerpos fueron trasladados a sus respectivas localidades por los ferrocarriles del Pacífico y el Atlántico, desde el puente del Virilla, ubicado entre Santo Domingo de Heredia y San Juan de San José. La persona de mayor edad fue un hombre de 53 años. Cada Juzgado del Crimen por provincia, se encargó de la identificación de sus cadáveres y estos provenían de las siguientes localidades: Alajuela, Carillo, San Antonio, Centro, Itiquís, Barrio de San José, San Antonio del Tejar, Cartago, Heredia, Carrizal, Tejarillos de Poas, Coyol, San José, Brasil, Desamparados, Concepción, Canoas y sumaban al menos 127 víctimas en el sitio.³⁹

³⁷ *La Tribuna*, «Avance a La Tribuna n.º 1752», 14 de marzo de 1926.

³⁸ «Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla, Santo Domingo, una de la tarde del 11 de febrero de 1927». Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 5030, 1927.

³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5022, folio 288, vuelto del 29 de marzo de 1926.

En el tren había vagones de primera y de segunda clase. Las pertenencias de los viajeros, aparecidas en la escena de la tragedia, brindan una buena idea de la cultura material de los devotos: 2 paraguas, una sombrilla, 3 pares de alforjas de cuero, 6 pares de alforjas de mecate, una de ellas con maní y cacao, 2 bolsas de mecate, 1 carreil [sic] con un tapete y una mota, un cuchillo pequeño con cubierta, 3 peinetas, un librito devocionario, un tarro de salmón, varios trapos menudos como servilletas, trapos de manta, pañuelos, 2 bufandas de lana, una camisita para chiquito y unas mantillas, 2 chaquetones negros, una bolsa de mecate, un chal amarillo, 7 pañalones amarillos, un pañolón negro, 19 toallas negras, un chal chinilla, una enagua verde rayada, 2 fustanes, servilletas negras, una faja de mujer, una faja de hombre, un gorro de lana, un collar de cuentas rojas, un sombrero de palma, 32 zapatos, sombreros de pita, un reloj de níquel con leontinas, 4 colones, un reloj enchapado con leontina y un dije con una medalla, un trébol y las iniciales JMR al reverso. Todos los anteriores objetos fueron enviados por la Comandancia de Policía.⁴⁰

Respecto al resarcimiento a los familiares de las víctimas, en una entrevista efectuada a Porfirio Góngora, publicada en *La Tribuna* del 12 de mayo de 1926 se estableció el mecanismo de cálculo utilizado para las “liquidaciones”. A pesar de que la NRCO se desembarazó de toda responsabilidad civil, se utilizó la tabla de la Ley de Accidentes de Trabajo para pagar a los sobrevivientes. El cálculo se hizo con base en una estimación de los años de vida por delante, el salario devengado al momento del evento y el número de personas que dependían de la persona. Se trató así de evitar el intermedio de un Juez Civil que determine el monto por un proceso “largo y penoso”. Porfirio Góngora obtuvo todo el poder del Gerente General de la compañía, Melvin Marsh, para resolver los casos del Virilla.⁴¹

En cierto punto, Porfirio Góngora fue acusado de interferir en el proceso de juicio y de ofrecer dinero a las familias “pobres” para que no continuaran con el mismo. El abogado manifestó que, teniendo en consideración que la mayoría de los accidentados del Virilla eran personas

⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1926.

⁴¹ *La Tribuna*, «La Compañía del Ferrocarril nos relata por medio de su abogado, los arreglos dque lleva a cabo con los damnificados por la catástrofe del Virilla», 12 de mayo de 1926.

humildes, optó por disponer una suma de dinero para auxiliar, mayoritariamente, a huérfanos y viudas: “por espontánea voluntad y sin perjuicio cualquiera de que los damnificados puedan acudir a la vía civil para ejercitar su derecho”. Raúl Cortés Ramírez, Alcalde de Santo Domingo, hizo saber que Porfirio Góngora, en calidad de abogado de la NRCO, pagó diversas sumas de dinero a varias víctimas de la catástrofe, después de haber conseguido rebajo de las sumas que ellos pedían. A Balvanera Bolaños que perdió a un hijo en la catástrofe, quien le “pasaba” 31 colones por semana, le dijo que no le pagaría nada, porque ella ahora tenía un marido y que este era jornalero, por lo que no dependía de su hijo para subsistir. Lo mismo que a Gabriela Rodríguez, quien perdió a su hija, Jovita Guerrero y a su yerno, “el marido de Jovita”, a quienes dijo que no les pagaría un céntimo, pues no tenían derecho.⁴²

Porfirio adujo que este recibió de la administración de la compañía una lista de aquellos deudos a quienes se quería favorecer, con indicación de las sumas que a cada uno le correspondía. Defendió que lo hicieron al margen de los abogados, para que ellos no se dejaran un monto. Sostuvo que la NRCO no tuvo culpa civil ni criminal en el asunto y que estaba listo para defender el punto ante los Tribunales, acogiéndose para ello, a todos los caminos que la Ley brindaba. Negó haber recomendado a algunas personas cambiar de abogado y dijo que lo que quería era que las víctimas recibieran íntegras, dichas sumas.

Un caso que se extendió desde el 18 de octubre de 1930, hasta el 9 de mayo de 1932, fue el de Clodomiro Sánchez Rodríguez. El pidió la cancelación de 100 000 colones de indemnización, por la muerte de su esposa, Delfina Mondragón, en el accidente del Virilla. Argumentó que sus ocho hijos dependían de ella y que la indemnización debía extenderse hasta sus nietos. Se estimó que la contribución mensual de su esposa a la familia era de 300 colones mensuales. Sin embargo, el juez optó por calcular el monto con base en el cumpleaños número 18 de su hijo menor, tiempo que se extendió 18 meses y 18 días, lo cual correspondió a 3719 colones. La resolución fue apelada por el abogado de la empresa, Porfirio Góngora, quien estimó que ese monto era “muy alto”, y el juez redujo la estimación

⁴² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 17 de setiembre de 1927.

de la asistencia económica de la esposa a la familia en 200 colones, resultando en 2538 colones, a pesar de que ambas partes apelaron.⁴³

Así como algunas personas negociaron por la vía privada, otras fueron a juicio con el intermedio del Estado. Los juicios civiles en contra de la Northern Railway Company por la catástrofe del Virilla se extendieron hasta 1935. Respecto a los montos de las indemnizaciones, las familias de las víctimas mortales hicieron reclamos por hasta 100 000 colones en compensación, pero por lo general, recibieron entre 4 000 y 13 000 colones. Los heridos obtuvieron entre 100 y 900 colones en centenares de causas que se extendieron por más de una década.⁴⁴

Una imagen se forma a partir de la descripción de quienes ingresaron al San Juan de Dios, lo cual da cuenta de la heterogénea composición social de quienes asistieron a este viaje:

Al San Juan de Dios llegaron: un joven de 36 años blanca cabellera abundante, vestido velillo seda salmón y zapatillas blancas; un varón como de 55 años, con pantalón de dril rayado, camisa crema, banda seda negra, descalzo, casi desdentado, bigote caño completo; un varón de 50 años, con pantalón rayado de casimir, camisa rayada cacao, faja negra de hule, descalzo, casi sin uñas en los pies; un joven de 30 años de edad, cara ancha, achinado, pantalón dril, faja negra, jemela con nácar, camiseta azul, rayas blancas, calzado colorado, cosido, tacón de hule. Mujer de 20 años con anillo carey serpiente, prendedor plata con una A, bata rayada, toalla negra, zapatillas negras; una mujer joven de 18 años, con aretes rojos, blusa rosada, cuadritos verdes y el colorados, encima bata salmón, medidas cacao, calzado bota negra y cara acholada.⁴⁵

Entonces en la producción de la catástrofe del Virilla, hubo un concurso de responsabilidades entre: altos representantes de la Iglesia Católica de Costa Rica, el Ministro de Fomento, el equipo de trenes, los responsables del evento en el Asilo de Ancianos y los mismos feligreses

⁴³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, folio 1323, 6 de mayo de 1932.

⁴⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5034 y 5035, 1926-1935.

⁴⁵ Esta es una de las descripciones presentes en los libros de autos.

que asistieron en centenares a la celebración. Pero respecto a estos últimos, debe tomarse en consideración que muchos de los sobrevivientes admitieron que nunca se habían montado tan siquiera a un tren. Las motivaciones para asistir radican en que se trata de una actividad en la capital religiosa católica del país. Por la fecha en la que se realizó el evento, tras las recolecciones de café, es posible que algunos tuvieran algún dinero y en vista de ello, ese fue su primer y para algunos también su último viaje.

El maquinista de la catástrofe del Virilla: Víctor Manuel Calvo

Respecto a la producción del accidente del Virilla hubo dos tesis principales: por un lado, la empresa defendía que se dio un desacoplamiento entre dos vagones traseros, causados por la mano impiadosa o ignorante de algún viajero. Por el otro, la velocidad como causa fue establecida por los pasajeros. La parte acusadora culpabilizó al maquinista Víctor Manuel Calvo, el, pues este era el encargado de aplicar los frenos. En su contra hubo varias declaraciones. Por ejemplo, Matías Sáenz Zuñiga opinó: “en mi concepto, en ese accidente tuvo la culpa el maquinista Calvo por la velocidad a la que bajó”. A favor de Calvo, dio su testimonio Roberto Lyfft McLendon, quien asistió a Facio como conductor y aseguró que con base su experiencia en Estados Unidos, el tren iba en buenas condiciones. Consideró que los dos salpicones de freno fueron suficientes y que cuando el tren se volcó, hizo bien el conductor Facio al poner la válvula de emergencia. Este obrero de la Dirección de Obras Públicas, albañil, de 26 años, nativo de Santa Ana y vecino de Alajuela, sostuvo que venía en el último carro y que de no haber sido por el palo de madera negra que lo jaló al piso, hubiera caído en el potrero de la izquierda. Matías perdió a varios de sus vecinos en el accidente: “Julia, Demesia y Silvina Rivera, Odilia Sancho, Angelita Rivera, Víctor Saborío, la señora y su hija”, lo que deduce de que “la casa de los últimos tres está completamente cerrada”. A estos se suma el caso de la familia Bravo, en el que murieron todos.⁴⁶

Después del evento, muchas personas se solidarizaron con la causa del maquinista Víctor Calvo, quien fue el único de los transportistas del Virilla que purgó lo que hoy se conoce

⁴⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5022, folio 288, vuelto del 29 de marzo de 1926.

como prisión preventiva.⁴⁷ La siguiente es la transcripción de un telegrama enviado por *La Nueva Prensa* al Superintendente de la Compañía, en que grupo de sujetos se ofrecieron para brindarle auxilio a Calvo y a su familia, a casi dos semanas de ocurrido el siniestro:

Señor de mi mayor consideración:

Tengo el honor de dirigirme a usted esperando se sirva dar contestación a la presente, en atención al deseo que la anima. Es el caso que, sabiendo de las dificultades materiales que tenía la familia del maquinista Víctor Calvo, actualmente preso en la Penitenciaría de esta ciudad, hice gestiones con la Cruz Roja, para ver la manera de favorecerlos, encontrando la mejor voluntad siempre que él no tenga, en verdad, sueldo. Por eso me dirijo solicitando me dé un dato concreto sobre las intenciones de la Compañía sobre el salario de Calvo, para en caso que necesite verdaderamente auxilio de dinero, dárselo por medio de la Cruz Roja.⁴⁸

La respuesta del Superintendente Sheehy con instrucciones a su Secretario, fue escrita en lápiz sobre el mismo telegrama, que recibió de parte de algunos miembros del diario *La Prensa*: “*dont reply*”. A la vez, Sheehy le indicó que él arreglaría directamente con la esposa de Calvo.⁴⁹ Esto evidencia la confidencialidad con la que Sheehy manejaba los asuntos de la Northern. Además, de su renuncia a lidiar directamente con los de la prensa, especialmente con los sectores que estaban organizados alrededor de Calvo, y del manejo discreto que se hizo sobre este asunto en particular. Semanas después, un colectivo publicó un artículo en *La Nueva Prensa*, en el cual solicitaba que lo dejaran libre a Calvo:

Solo deseamos hacer patentes nuestras opiniones personales de la columna de hoy, en relación con la trágica fatalidad del 14 de marzo, porque nosotros tenemos respeto a la paciente labor de los juzgados y esperamos que dieran rápida

⁴⁷ *La Tribuna*, «El Conductor Facio está en libertad», 16 de marzo de 1926.

⁴⁸ “Telegrama de *La Nueva Prensa* a Frank Sheehy”. Costa Rica, Archivo Nacional, Northern, n.º 861, 26 de marzo de 1926.

⁴⁹ Costa Rica, Archivo Nacional, Northern, n.º 861, 5 de abril de 1926.

información en la materia y avisaran si tienen o no responsabilidad a ser achacada a Víctor Calvo, el maquinista. Pero ahora, sabiendo lo que ocurrió, no podemos sino llamar la atención, por la urgencia de que sea dejado en libertad. Hemos notado algunos días la tristeza que lo envuelve y parece hacer esfuerzos para conversar, comer, enfermo del estómago por falta de ejercicio y tiene un abrigo mojado. Dios grande que no sea el inicio de una gran enfermedad. El la tiene frecuentemente.

Víctor Calvo no escapará cuando le den la libertad. No es un criminal y sabe que al final va a ser declarado inocente ¿Cuál razón existe entonces para mantenerlo en prisión? Dejemos que una investigación comience para probarles que Víctor Calvo está enfermo de depresión moral y en ausencia de las más queridas afecciones.

Déjenlo en libertad. Déjenlo libertad. Esta es la aspiración de todos los que lo han conocido.⁵⁰

Posteriormente, se inquirió sobre el historial del maquinista. Su trayectoria laboral empezó en las tiendas yeste fue ascendido el 14 de setiembre de 1919, a locomotoras, como fogonero. Se juzgó su buen progreso entre el 1º de octubre de 1923 y el 16 de abril de 1924. El era usado con regularidad en el *staff* de maquinistas. Fue promovido el 16 de abril de 1924, a la línea principal, como maquinista en servicio permanente. Tenía buen *record* de servicio, carácter y habilidad. Víctor Manuel Calvo era un artesano de profesión, por lo que es posible que algunos de quienes lo defendían pertenecieran a ese gremio. Su testigo fue Alberto Echandi Montero, mayor, casado y abogado, quien dio prueba oral de su conducta ejemplar: “sin temor a equivocación puedo asegurar que por lo que a comportamiento se refiere, no solo hace honor a sus compañeros artesanos, sino a toda la sociedad en que vive. Es padre y tiene regular instrucción”. Ramón Ulloa Moya, de 47 años, comerciante, y de ese vecindario también dijo conocer al indiciado Víctor Manuel Calvo, desde 17 años atrás, como vecino. Y de él dio las mejores referencias: “es magnífico hijo, padre, esposo y amigo. Jamás le he

⁵⁰ *La Nueva Prensa*, 16 de abril de 1926.

conocido vicio alguno, es un maquinista y un mecánico competentísimo, tiene mucha práctica pues hace muchísimos años que trabaja en la NRCO, sin antecedentes de conducta, en general, ha sido intachable, goza de muy buena fama y reputación, es pobre, vive de su trabajo, sabe leer y escribir y tiene buena instrucción primaria”.⁵¹

Respecto a las imputaciones, hubo sospechas de que Calvo iba bajo los efectos del licor, tal y como lo testificó uno de los pasajeros, tesis que fue reproducida por la prensa. Interrogado Facio, acerca de si era cierto que el maquinista iba bajo los efectos del licor, este indicó tener año y medio trabajando con el maquinista, a quien nunca le había tenido que llamar la atención, ni sabido que tuviera problemas con el alcohol. Una posición contraria respecto a la responsabilidad de Calvo, la mantuvo Joaquín Borbón González, quien era pasajero del tren en cuestión:

Caminaba en el balcón de atrás del cuarto carro, contando de la cola para la máquina, como iba tanta gente en el balcón, me acuerdo entre otros pasajeros a Tobías Lépez, Leonidas Esquivel, un policía vestido de paisano que se llama Rafael Hernández, hermano de Timoteo Hernandez, Misael Sánchez y José Saenz. Al salir de Heredia, iba el tren a gran velocidad, hasta el punto que la misma velocidad que le puso el maquinista al subir la cuesta del Pirro, la dejó al bajar la cuesta de los higueros, no solo por la velocidad de los carros, sino porque no oí los *switchs* y la válvula de aire estaba pegada, digo “mi oreja”, pues todos estos sonidos los noté dado que tengo conocimientos rudimentarios de mecánica.⁵²

El 11 de febrero de 1927, se hizo el juicio en Santo Domingo entre una serie de ofendidos por la catástrofe del Virilla y la Northern Railway Company. El apoderado de los demandantes, Dr. Zelaya, sostuvo que: la causación formulada por él y en representación de los demás ofendidos que aparecen en los autos, debía ser dirigida contra la empresa

⁵¹ “Acta del juicio verbal, con motivo de la catástrofe del Virilla. Santo Domingo, 1 de la tarde del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1927.

⁵² Juzgado del Crimen de Heredia, 21 de mayo de 1926.

Ferrocarrilera de la Northern Railway Company, por ser la responsable del defecto en la construcción de la línea férrea en el lugar, pues desde 1884 el Gobierno de Costa Rica le impuso a la empresa del Ferrocarril de Costa Rica en la cláusula n.º 13 de la concesión del 21 de abril, la obligación de corregir ese defecto. Este manifestó creer en inocencia del conductor y del maquinista que iban a cargo del tren en que se ocasionó la catástrofe. Y respetar los esfuerzos hechos por el equipo de trenes en salvar el defecto de la línea, dadas las condiciones de excesiva carga en la que caminaba el convoy. Consideró injusto el prolongado arresto que las autoridades judiciales le impusieron al maquinista Calvo, y los prejuicios que esto le ocasionó, de cuyo resarcimiento se exigió que se encargara la empresa ferrocarrilera.⁵³

Como defensor de Calvo fungió el Lic. Gonzalo Echeverría, el Fiscal Específico era el Lic. Austidas Agüero y el Dr. Ramón Zelaya de apoderado de la interesada, Balvanera Bolaños.⁵⁴ La defensa aportó como prueba pericial, que, haciendo uso de una adecuada técnica para manipular el ferrocarril: 1) todo maquinista, al descender con el tren una gradiente, debe forzosamente controlar el convoy por medio de los breques, 2) en el lugar del accidente, el maquinista debe realizar dos aplicaciones de frenos: una al comenzar la gradiente en descenso y otra al entrar en la curva que sigue. 3) Que, según las fotografías con fecha del 29 de setiembre, el tren sí tenía aplicados los frenos en toda su longitud, al ocurrir el accidente, así como, que la manera como quedaron demuestra que estos estaban conectados y funcionando. 4) Las explicaciones técnicas de las opiniones de los expertos Thomas Storez y Arturo Flores, iban contenidas en el informe. 5) Que el primer vagón en caer fue el cuarto, luego el sexto, seguidos del quinto, por lo cual, debe haber un motivo distinto a la velocidad, como el desacoplamiento de los carros en manos de algún pasajero o alguna causa fortuita y por tanto imprevisible. 6) Que deben darse todas las explicaciones referentes al hecho tomando en

53 “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla, Santo Domingo, una de la tarde del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 5030, 1927.

54 Los abogado e indiciados ofrecieron como prueba la inspección ocular realizada la mañana del 15 de marzo del año 1926 y la serie de fotografías acompañadas con escrito del 29 de setiembre del mismo año. Fueron reconocidos por el señor Juan Wines, casado, oficinista, vecino de Limón, quien las obtuvo con vista de los mismos carros y piezas de las que formaron con el tren del accidente a que se refiere este proceso. A esto se suman las demás fotografías que aparecen en los folios 349, 350 del señor Manuel Gómez Miravalles. “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla, Santo Domingo, una de la tarde del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 5030, 1927.

cuenta las múltiples y las complejas circunstancias en las que esto ocurrió. Finalmente, se les encargó a peritos expertos en el manejo de aire responder la pregunta cuarta respecto al funcionamiento de los frenos y que se refieran a las conclusiones presentadas por los defensores de los reos, el 31 de agosto del año anterior.⁵⁵

La parte acusadora alegó que por ley, los trenes debían transitar a menos de 18 millas en Costa Rica. Sin embargo, se estimó que no hubo abuso de velocidad. Se solicitó que no se diera crédito a las declaraciones de los empleados de la Northern, pues el Agente de la Estación de Santo Domingo, José Adán Campos, “ducho y práctico y cuestiones de trenes, así como, con una precisión asombrosa”, manifestó que a las 8:17 pasó el tren por la estación de Santo Domingo”:⁵⁶

La rigurosidad respecto a minutos en cuanto a los empleados de Ferrocarril es idéntica a los de las leyes de procedimientos en juzgados y oficinas o tribunales de justicia. Llevan nómina en cada estación, de las salidas y de las llegadas de los trenes, las cuales son registradas por segundos y minutos y los relojes tienen una sola hora transmitida por telégrafo de la compañía, a todas las estaciones a la vez. Tales antecedentes nos servirán para comprobar dos cosas de la mayor importancia en este juicio: qué poca veracidad tienen las declaraciones prestadas por los empleados de la compañía, por lo que debe castigárseles como cómplices y que el descarrilamiento del Virilla se produjo por dolo y culpa del maquinista y de los empleados responsables de ese tren. Pero el hombre propone y dios dispone.⁵⁷

Se continuó argumentando que dicho agente del ferrocarril afirmó que el tren había pasado por la estación de Santo Domingo a las ocho horas y diecisiete minutos y después cambió la

⁵⁵ “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla, Santo Domingo, una de la tarde del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 5030, 1927.

⁵⁶ Esa fue una de las declaraciones prematuras, antes de los ensayos de Góngora. “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla. Santo Domingo, una de la tarde, del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1927.

⁵⁷ “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla. Santo Domingo, una de la tarde, del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1927.

versión, con que a las 8:20 y 8:21 minutos, estaba el conductor Facio en la misma estación, de lo cual “es lógico deducir que”: o que dicho empleado estaba declarando falsamente o el tren salvó la distancia de 600 a 800 metros en segundos, y por tanto posiblemente el tren iba a 60 u 80 millas por hora. En primer término, todas las declaraciones de los sobrevivientes en la catástrofe, defendían la tesis de la velocidad “enorme” con la que corría el tren, comprobable porque les era imposible captar el panorama alrededor. Que los conos, las estaciones, las fundas colindantes a la línea, así como los demás objetos al margen de la misma eran manchas indecisas, a lo que se suma que algunas personas afirmaban y temían un desastre, y que otros declaraban que esa velocidad, nunca la habían sentido. En segundo lugar, argumentaron la impericia del maquinista, dado que, estaba comprobado en autos, que este no conocía la vía. En tercer lugar, aducieron la imprudencia del despachador de trenes y de la empresa, producto de aglomerar en un solo tren, un término medio de 200 o más personas por vagón, con una sola locomotora, lo cual iba en contra de los reglamentos. Un ingeniero de la compañía dijo que para volcar un carro de 152 personas, se requería una velocidad media de 36,8 millas por hora de velocidad, tomando en cuenta el centro de gravedad, la curvatura del Virilla y el nivel de los dos riles en el lugar del siniestro. Así pues, consecuente con los cálculos del ingeniero de la compañía y con las declaraciones de los empleados de la misma, se demuestra que el accidente fue ocasionado por imprudencia y dolo del maquinista y de los más empleados responsables, de la NRCO y que el tren corría a una velocidad media de 70 millas por hora. También se refiere a que, al acoplar los trenes, lo hubiera hecho mal.⁵⁸

En algún momento, los ingenieros ferrocarrileros Federico Gutiérrez Brown (del fiscal) y Ricardo Fernández Peralta (de la defensa), piden un nuevo término para la presentación del informe. Al respecto, hubo discusiones sobre la carencia de datos estadísticos sobre el tamaño y el peso de los costarricenses, para hacer un cálculo. Unas pruebas se hicieron con 10 toneladas extra, pues había dudas de si había 152 o 200 personas por carro. ⁵⁹ El 14 de junio de 1928 se hizo otro peritaje por parte de estos ingenieros, quienes fueron citados por el

⁵⁸ “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla. Santo Domingo, una de la tarde, del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1927.

⁵⁹ “Acta del juicio verbal con motivo de la catástrofe del Virilla. Santo Domingo, una de la tarde, del 11 de febrero de 1927”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5030, 1927.

Alcalde de Santo Domingo. El tren para el peritaje fue llenado con una carga de 188 570 kilos o 207, 75 toneladas, y se compuso de la máquina n.º 40, los carros Nos. 216, 307, 207, los *chair cars* Nos. 803, 804 y 805, así como el tanque de aceite n.º 4508.⁶⁰

Bajo la supervisión de los ingenieros se hicieron dos test: el primero fue hecho desde la estación de Santo Domingo a 105 millas y tres cuartos. La velocidad regular fue hecha con base en la velocidad estimada encima de la grada de San Juan a 7 millas por hora. El segundo test se hizo desde la entrada este del puente del Virilla a 105 millas y tres cuartos y la velocidad estimada fue de 6 millas por hora. En ambos test la máquina no tuvo dificultad en sostenerse en la curva de la línea. Ambos ingenieros coincidieron en que no era necesario para el tren ir a gran velocidad para ascender la curva de San Juan.⁶¹

La ampliación del informe oficial sobre el accidente del Virilla dice que se ha tratado de demostrar que el origen del accidente radica en un desacople entre los carros Nos. 12 y 26, misma que es la tesis de la entidad. Sin embargo, es el juicio de la Comisión que hubo un volcamiento y no un desacoplamiento. Así que se analizaron ambas tesis y se descartó el descarrilamiento porque de haber sido así, hubieran quedado marcas en los rieles al saltar sobre ellos y las ruedas interiores hubieran dejado sus huellas sobre las traviesas entre los rieles. Mientras tanto, la tesis de la Comisión es que hubo una desmedida velocidad momentáneamente, para la zona por donde se atravesaba, para las máquinas Nos. 26, 9 y 5, y que uno de ellos, el que se encontraba en la parte más peligrosa de la curva se volcó. Además, tomaron posición respecto a la multiplicidad de publicaciones que hubo en los periódicos para explicar el accidente “científicamente”:

Hemos notado que nos han criticado la aplicación del término “velocidad admisible”. Todo experto en ferrocarriles sabe que ese término se usa para expresar el límite de mayor velocidad de un tren con la seguridad requerida, de manera que cualquier aumento de ella sobre este límite reduce el coeficiente de

⁶⁰ “Carta del Superintendente al Gerente informando del peritaje del Virilla”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 14 de junio de 1928.

⁶¹ “Carta del Superintendente al Gerente informando del peritaje del Virilla”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 14 de junio de 1928.

seguridad. El mecanismo de un ferrocarril es un conjunto tan complicado y el movimiento de un tren está expuesto a tantos factores distintos, que no es posible, así no más aplicar fórmulas conocidas de la mecánica. Todos los factores que en diversas formas entran en combinación, se han condensado en la práctica que aplicó la Comisión.⁶²

En el informe se hizo demostraciones numéricas de la velocidad necesaria para volcar el tren. Como resultado de los experimentos, se concluyó que se requería de una velocidad de 32 km/h para volcar el tren. Sin embargo, absolvieron al maquinista pues consideraron probable que el maquinista trajera esta velocidad al acercarse al puente, y dado que el viento que soplaba con extraordinaria violencia, contribuyera a causar la catástrofe. Se planteó que es posible que él soltara los frenos para tomar fuerza antes de subir la pendiente, y, sin embargo, los maquinistas suelen sobrepasar los límites que expresa la seguridad, pues a menudo, los permitidos técnicamente son mayores que los inicuos.⁶³

El 11 de noviembre de 1926, la enfermera Aurelia H. de Navas se dirigió a Frank Sheehy para cobrar por los servicios prestados por ella, en calidad de enfermera, durante la catástrofe del Virilla. Ella justificó su solicitud porque “el trabajo de una enfermera es más intenso y más fuerte que el un médico, como ellos mismos pueden justificar”.⁶⁴ Además escribió en reiteradas ocasiones y cuestionó porqué, si ella sirvió en el Hospital de Heredia con el Doctor Eduardo González y en el Dispensario con el Dr. Arce, a ellos se les cancelaron las deudas pero a ella no. A pesar de sus múltiples llamados a la entidad para que esta honrara sus deudas, se le respondió que nada podían hacer al respecto. El argumento del Superintendente con el Doctor Facio, seis meses atrás, era que probablemente, muchas personas asistieron en la atención de la catástrofe y que, de pagarle a Aurelia, se crearía un precedente.⁶⁵ Es decir, que no se consideró su trabajo una labor profesional sino “ayuda”.

⁶² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 14 de junio de 1928.

⁶³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 14 de junio de 1928.

⁶⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 11 de noviembre de 1926.

⁶⁵ “Carta de Frank Sheehy a A. Facio”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 861, 7 de agosto de 1926.

En síntesis, las acusaciones en contra del equipo de trenes tras darse la catástrofe del Virilla, evidencian las desigualdades en la exposición a las consecuencias de una falta penal en la empresa ferroviaria. A pesar que el conductor a cargo era Gonzalo Facio, vecino de León Cortés Castro, fue el maquinista de origen humilde, el artesano Víctor Calvo, quien purgó meses de prisión, pues además se requería de un chivo expiatorio. Sus declaraciones no circulan como sí lo hacen las de Facio y Sheehy. Además, el abogado, Gonzalo Góngora se encargó de adelantarse a los tribunales costarricenses y a negociar directamente con las víctimas y sus familias para evitar que se le armara un caso más grande a la empresa. En este accidente, las profesiones de las ingenierías hacen una serie de exámenes periciales para demostrar la verdad de los hechos, de manera que es un hecho fundante en la profesionalización del análisis de los accidentes ferroviarios en Costa Rica. Los médicos y las enfermeras también hicieron una ardua labor. El Virilla era un caso excepcional. Pero, ¿cuáles eran las políticas en salud y atención de los accidentes de la vida cotidiana en la NRCO?

Las políticas de salud laboral y prevención de accidentes en la NRCO

El 12 de mayo de 1926, a menos de dos meses de la catástrofe del Virilla, el Departamento de Ingeniería de Siquirres, de la NRCO, estableció una serie de disposiciones respecto a lo que se podía y lo que no se debía hacer en la compañía. Se les pidió a las jefaturas que les hablaran a los trabajadores acerca de prácticas seguras para evitar accidentes, siendo estas responsables de ejemplificar cómo se debía proceder. Cuestiones muy específicas del clima tropical, es que se debía aflojar los pernos que estuvieran muy apretados en las empalmaduras de los rieles. A su vez, debían trabajar al menos dos hombres en caso de tormenta o neblina. Una medida respecta a lo delicado de los trabajos en el ferrocarril: “nunca olvide que usted está trabajando en una vía férrea” y vinculado a ello, “no se distraiga en conversaciones mientras está allí.” Se prohibió, además, a los peones, colocar materiales o herramientas de trabajo muy cerca de la vía (pues estas podrían quedar olvidadas e interrumpir el paso del tren). Tres de las normativas iban dirigidas a la cocina, entre ellas no poner demasiada leña y mantenerlas vigilada, nunca echar agua fría cuando la cocina estuviera hirviendo y

cerciorarse de que todas las cocinas tuvieran lata debajo.⁶⁶ Una última aplica para los tercios: “no haga cosas que le han dicho que no haga pensando que usted sabe mejor lo que está haciendo, pues puede estar equivocado”.⁶⁷

También a pocas semanas del Virilla, el 22 de mayo de 1926, el Banco Nacional de Seguros asumió el monopolio del Seguro de Accidentes de Trabajo, durante el gobierno de Ricardo Jiménez Oreamuno.⁶⁸ En ese mismo año, el Reglamento de Seguros sobre Accidentes de Trabajo definió los accidentes como cualquier herida o golpe causados por un agente externo, así como, las enfermedades originadas por el trabajo con instrumentos que funcionaran por medio de una fuerza distinta a la humana (es decir, máquinas, pues se trata de legislación surgida en el escenario industrial). A su vez, se conceptualizaron las incapacidades como: pérdida total de las dos extremidades superiores, dos inferiores o una superior y otra inferior, la lesión funcional del aparato locomotor, la pérdida de los dos ojos o del sentido de la vista y otras cuestiones.

En la Ley se hizo un cuadro de valoraciones que define la incapacidad parcial permanente misma que se considera “absoluta”, cuando, además de la lesión de un miembro que provoque la incapacidad parcial, el accidente provoque lesiones en los otros miembros, con el 50% de disminución de la capacidad para el trabajo. Así como, cuando esta disminución represente el 40% de la funcionalidad y el obrero fuese mayor de 50 años, o el 33% para personas mayores de 60 años, de acuerdo a las estimaciones presentes en la siguiente tabla (ver Tabla n.º 4.1.).

⁶⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 12 de mayo de 1926.

⁶⁷ “Disposiciones emitidas por D.J. Cloward para el Departamento de Ingeniería de Siquirres”, Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 12 de mayo de 1926.

⁶⁸ Costa Rica, Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos, Decreto Ejecutivo n.º 16, 1926.

Tabla n.º 4.1:
Cuadro de valoraciones del Reglamento de Seguros de 1926

Lesión	Porcentaje de incapacidad
Pérdida de la segunda falange del pulgar derecho	25
Pérdida de la segunda falange del pulgar izquierdo	12
Pérdida del índice derecho	25
Pérdida del índice izquierdo	18
Pérdida de cualquier otro dedo	15
Pérdida de una falange de cualquiera de los dedos excepto el pulgar	9
Anquilosis de la mano derecha	45
Anquilosis de la mano izquierda	30

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, Colección de Leyes, Decretos y Reglamentos, 1926

Nótese las limitaciones de este cuadro de lesiones donde, básicamente, solo se consideran incapacitantes, los problemas a nivel de las extremidades superiores e inferiores.⁶⁹ Eso equivale a decir que otros órganos, son excluidos de las indemnizaciones laborales e incapacidades permanentes. Además, producto de las costumbres de la época, se consideran más graves las lesiones en las extremidades derechas que en las izquierdas, sin importar cual sea el lado predominante del trabajador afectado. Se trata de una visión que recupera la idea del trabajador manual, pues partes del cuerpo tan esenciales como el cerebro y el estómago, no son tomadas en consideración. Tampoco lo es la piel, en comparación con las enfermedades industriales en los Estados Unidos, donde la piel es uno de los principales órganos a considerar. Solamente las partes más mecánicas del cuerpo, en cuanto al movimiento, coinciden con los parámetros para proteger a los trabajadores que realizan actividades manuales y de fuerza física.

⁶⁹ En el Capítulo IV se analizan las disposiciones que impuso la legislación laboral con la instauración del Código de Trabajo (1943) y la instauración de la Caja Costarricense del Seguro Social (1941).

En tercer lugar, después de la catástrofe del Virilla, la División Costa Rica se convirtió en un parámetro en la producción de medidas de prevención de los accidentes laborales. Así como, Panamá lideró la elaboración de un manual en el año de 1920, para la estandarización del trabajo en las Cuadrillas de Ingeniería (ver Capítulo III), Marvin Marsh, Gerente de la División Costa Rica, construyó una serie de *posters* informativos, para impulsar la prevención de los accidentes laborales a escala transnacional, de los ferrocarriles de la UFCO. A su vez, se crearon Comités de Seguridad, pero en ocasiones era difícil convencer a los trabajadores de que asistieran a las reuniones:

Debido a las dificultades para reunir a todo el personal del Departamento de Transportes, vamos a incorporar al *staff* del *Motive Power Department* a las reuniones de prevención de accidentes que se harán el primer jueves de cada mes a las 15 horas en las tiendas de San José y en las tiendas de Limón, el segundo martes de cada mes.⁷⁰

Esas reuniones servían para instaurar medidas de prevención e identificar problemas estructurales que causaran riesgo de accidentes. Por ejemplo, el 17 de agosto de 1929 se reunieron Durman, Syrett, Tannock, Thomas, Davidson, Anglin, Gouldbourne y Melbourne, en la primera reunión del *Material and Supply Department*. Se estimó que solamente se habían reportado accidentes menores desde la última reunión y que la mayoría de los hombres que pudieron continuar laborando tras el incidente. Sin embargo, la madera que cubría la línea de aceite en el jardín estaba en mal estado y debía ser reparada, además que se conversó con los empleados respecto a la necesidad de tener cuidado al cargar planchas pesadas y madera.⁷¹

Así que sería falso decir que la Northern Railway Company carecía de medidas de seguridad para proteger la integridad de sus trabajadores, más bien el tema es que había algunos

⁷⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 18 de setiembre de 1929.

⁷¹ Se hacía una minuta de los resultados de las reuniones de las comisiones de seguridad de cada departamento que era firmada en este caso, por el *Storekeeper* y enviada con copia al Gerente General, Marvin Marsh; al Jefe de Ingenieros, Fuller; al Trainmaster Dolan, a Carranza de TT y a R. Martin, antiguo Ingeniero de Puentes, luego, *General Foreman*. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 28 de agosto de 1929.

trabajadores que estaban más expuestos que otros, a condiciones de vulnerabilidad y a sus consecuencias. ¿Cuáles eran las concepciones sobre la enfermedad y la salud que se construyeron en la empresa?, ¿Cómo eran los procedimientos para atender los accidentes laborales, según la entidad y el Estado? ¿Qué consecuencias sufrían los trabajadores en sus vidas, así como sus familias, a raíz de los accidentes laborales? Y ¿porqué se naturaliza que unas personas estén más susceptibles que otras, a sufrir accidentes laborales y sus consecuencias?, así como, ¿cuáles son las características de esas personas?

En principio, la compañía manejaba sus propias políticas de control de la salud de los trabajadores. El 20 de setiembre de 1922, el entonces Gerente de la División Costa Rica, G.P. Chittenden requirió al Dr. Facio, para que completara los análisis de todas las jefaturas de la División Costa Rica, de la United Fruit Company. A los mismos se les indicó que el mismo se pondría de acuerdo con todos los trabajadores, con el fin de fijar fechas para las citas médicas, de manera que las mismas fueran de su conveniencia. Estos serían examinados con el objetivo de identificar cualquier síntoma “orgánico u constitucional, para hacer un reporte de su estado de salud y mantenerlos en buen estado físico”.⁷² Esto a diferencia del pasado, del que se dice que se pudo haber evitado muchos quiebres de salud si se les hubiera brindado atención a tiempo.

Un año más tarde, el 23 de junio de 1923, el mismo Chittenden, promovió un protocolo de atención a los accidentados:

1. Brindar primeros auxilios a la patrulla (de caminos) lesionada y adecuado tratamiento médico y hospitalario.
2. Tomar los nombres y la dirección de todos los testigos del accidente.
3. Hacer un reporte completo del accidente a la Oficina de Gerencia, con copia a la Dirección de Contaduría o Contabilidad y al abogado Góngora, en San José.

A los testigos se les tomaba una declaración firmada de los hechos observados, lo mismo que a los accidentados, así como, los médicos se les pedía una declaración jurada, acerca de la

⁷² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 20 de setiembre de 1922.

prognosis de las lesiones y la atención brindada en salud. Sin importar la gravedad de las injurias, el caso debía culminar con la firma de un descargo legal (*legal release*) que de ninguna manera debía establecer promesas a futuro para los trabajadores.⁷³ Es decir, que la Northern Railway Company no se hacía responsable de las consecuencias que tuvieran los accidentes laborales en las vidas de los trabajadores.

De hecho, el procedimiento que se ejecutaba hacia 1923, por parte de la Northern Railway Company, era obligar a sus empleados a firmar un documento notarial, donde se hacía constar que las lesiones sufridas habían sido accidentales y que desistían de abrir cualquier caso contra la empresa “dados los excelentes tratos médicos recibidos”.⁷⁴ Así fue la situación de Alfred Lewis Ellis, mayor, soltero, jamaiquino, obrero, vecino de Limón, a quien le cayó una caja en el dedo y el de Helbert Lewis Lawrence, mayor, soltero, de 23 años, jamaiquino, hijo de Frances Lawrence, miembro del Departamento de Construcciones y vecino de Limón, a quien le cayó encima la gata de una locomotora, causándole heridas sobre los muslos, con maceración de músculos y ruptura de vasos sanguíneos.⁷⁵ Este fue el mismo caso de Alexander Gayle:

Yo, Alexander Gayle, mayor, soltero, obrero, jamaiquino y vecino de Limón, como obrero de la cuadrilla de limpieza de barcos, el pasado seis de setiembre, estaba sobre el puente del vapor Ulúa y al tratar de poner en su sitio la puerta de una escotilla, esta resbaló de manos de un compañero que la sostenía y me hizo caer, recibiendo un fuerte golpe. Inmediatamente fui trasladado al Hospital de la United, donde se me atendió con todo el esmero requerido por mi caso. Del examen médico resultó, que yo había recibido un golpe en los pulmones que terminó en una hemorragia.⁷⁶

⁷³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 9 de junio de 1923.

⁷⁴ En julio de 1923, George Peters Chittenden Peters era el apoderado generalísimo de la NRCO, administradora del Ferrocarril de Costa Rica (FCR) y Marvin Marsh, fue el administrador y apoderado generalísimo de la NRCO para el 18 de marzo de 1924.

⁷⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 501 y 505.

⁷⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 7 de enero de 1924.

A lo largo de la década de 1920, hubo una serie de esfuerzos por parte de la UFCO y la Northern por mejorar su imagen ante el país. Con este fin, se les exigió a las élites empresariales que documentaran las políticas empresariales, dirigidas a mejorar la situación de la salud en Costa Rica. De esto se les encargó en 1924, a las jefaturas de departamento de la División Costa Rica: S. Kress, F. Sheehy, Thomas, Facio, Füller, Boschen, Soothill, Krauth, Góngora y Hazera. Se trata de disposiciones confidenciales y la idea era que las mismas fueran publicadas en periódicos locales, a su vez que la Gerencia se lamentaba de haber sido negligentes en la materia, lo que había servido para que se generalizara la idea de que la compañía hacía poco por el “bienestar, el desarrollo y el progreso del país”.⁷⁷ Los ítemes que se esperaba que desarrollaran las élites empresariales eran fundamentalmente, temas vinculados a las condiciones de vida y de salud de la fuerza de trabajo y la población en general:

- a) Mejoras en la línea del tren, las estaciones, los coches, las estructuras y el equipo.
- b) Todas las medidas de salud y sanitarias que se han implementado para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores de la compañía, incluyendo la última campaña contra la malaria.
- c) La construcción de nuevos trabajos de naturaleza permanente, para el beneficio de la colectividad o de algún valor para el país.
- d) Concesiones especiales realizadas para albergues, caridad, hospitales, escuelas, instituciones, etc.
- e) “En relación a la excelente atención médica que se realiza en los hospitales de la compañía, con especial énfasis en los proedimientos no tradicionales, como cirugías especiales y el gran número de obras de caridad allí efectuadas”.⁷⁸

El hecho de que las campañas de información surgieran de la organización central empresarial, obliga a leer con lupa, desde el punto de vista del análisis de las fuentes, toda la información que circuló en esta época, acerca de las investigaciones y las prácticas de salud instauradas por la empresa, en el sentido de las motivaciones económicas e ideológicas detrás

⁷⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 19 de setiembre de 1924.

⁷⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 19 de setiembre de 1924.

de las publicaciones de la UFCO. Especialmente, que este documento estaba clasificado como “altamente confidencial”, pues se trata de operaciones de propaganda empresarial.

El 14 de noviembre de 1925, el Jefe de Ingenieros en Siquirres, se dirigió al Superintendente en relación con las reuniones del Comité de Campañas de Seguridad. Este planteó que se habían tomado tres pasos en relación con la mejora de las condiciones sanitarias de los hombres que laboraban en su departamento y que se habían lavado todos los campos y los carros con Carbolina. Además, se equipó a todos los Asistentes de Ingenieros y a las sub cabezas de departamento con equipo médico: sales, quinina, yodina, etc. A su vez, se les equipó con anti toxinas para proceder si se dieran picaduras de animales y, por último, se estableció que la mayoría de los accidentes ocurría en relación con los carros de bomba y mano, así que, se establecieron nuevas reglas que les imponían a todos los miembros del equipo estar de pie, para evitar que se prensen los pies en *switches* y ranas. A su vez que, estando de pie, era más fácil saltar en caso de que hubiera un descarrilamiento:

Un hombre de pie también puede saltar del automóvil a una posición segura más fácilmente, en caso de descarrilamiento, sin la posibilidad de que caigan herramientas sobre él o que los hombres salten sobre él. Estamos haciendo nuestros autos seis pulgadas más anchos para aumentar su capacidad. Estamos poniendo frenos a las cuatro ruedas en lugar de solo a las dos, para aumentar la potencia de frenado de los automóviles dedicados a las secciones de la colina. Hemos reorganizado nuestras secciones entre Cartago y Alajuela para que no haya necesidad de que las pandillas aten sus autos de empuje, a la parte trasera de los trenes. De hecho, hemos prohibido esta última práctica.⁷⁹

⁷⁹ Traducción propia. “*A standing man can also jump off the car to a safe position more easily in case of derailment without the possibility of tools falling on him or men jumping on him. We are making our cars six inches wider to increase their capacity. We are putting brakes all four wheels instead of only two as formerly so as to increase the braking power of cars used to the hill sections. We have rearranged our sections between Cartago and Alajuela so that there will be no necessity for gangs to tie their push cars to the rear of trains. We have prohibited the latter practice*”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 14 de noviembre de 1925.

También la empresa tenía sus propios comités de seguridad y prevención. En vista de la reunión del “*safety first*” en Limón, a la que atendieron 14 hombres ese mismo mes de noviembre de 1925, se eligió a los hombres que representarían sus respectivos departamentos en la entidad: los maquinistas Harris, Maxwell y Bertch, los fogoneros Castro y Syphle, el *switchman* Joseph Stewart, el brequero Cecil Allen y los conductores Mc. Guinness, Rogelio Núñez y Cecil Butler.⁸⁰ Eso no evitaba desventuras fuera de control, como que el 11 de mayo de 1926, el Dr. Antonio Facio iba en un convoy a atender a Gerchow en un carro motor, cuando una serpiente le cayó en su regazo y lo picó, causándole una intoxicación que lo obligó a detenerse en Zent. Desde allí se despachó un tren a cargo del Dr. Manuel Rojas, quien lo trasladó al hospital de Limón.⁸¹

Jesús Jiménez Mora, mayor, soltero, mecánico, vecino de la finca Iroquois, Jurisdicción de Santa Clara, sufrió un accidente el 13 de octubre a las 16:20, cuando iba en calidad de ayudante mecánico de Iván De Mercado Da Costa, quien dirigía el automóvil motor de ferrocarril n.º 103, dirección oeste, cuando chocó con el n.º 130, dirigido por Marian Collarino, 300 yardas al oeste del puente del Río Pacuare. Al verlo acercarse, Jesús se tiró del tren y al caer, sufrió varias contusiones leves: una en la muñeca de la mano derecha, otra en el pecho, además en el costado izquierdo del cuerpo y otras en la región lumbar. En Siquirres se le practicaron las primeras curas y luego este fue conducido junto con De Mercado, que había sufrido una fractura, en un tren especial, al hospital de la UFCO de Limón, “donde se me atendió con todo esmero”.⁸²

El caso de Arthur Scott Chandler, mayor, soltero, obrero, vecino de Barbados, Antillas Inglesas, se debe a la falta de previsión de un compañero de labores. El asunto se dio el día 22 de noviembre de 1923, cuando este se encontraba en el muelle y al ascender por una de las escaleras que conducen al puente, otro trabajador dejó caer un tirante que acarrea, produciéndole: una contusión en el labio superior, un golpe en el labio superior, la pérdida de un diente incisivo de la mandíbula superior, un hematoma y laceración en la espalda, una

⁸⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 29 de noviembre de 1925.

⁸¹ *La Tribuna*, «Grave accidente ocurrido al Dr. Facio», 18 de mayo de 1926.

⁸² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 31 de octubre de 1923.

herida en el hombro izquierdo y en el antebrazo derecho, un golpe en la región lumbar, por lo cuál, juró que: “el hecho de que fui víctima se debió únicamente a la manera súbita y violenta con la que su compañero de labores dejó caer el tirante que portaba”.⁸³

Jorge Arburola Jiménez era mayor de edad, casado, fogonero y vecino de San José, donde los accidentes laborales eran relativamente menos frecuentes que en la región Atlántico-Caribe. Este se encontraba el 3 de diciembre de 1923, en la locomotora n.º 2 que chocó contra la n.º 12 en el patio de la estación, a consecuencia de lo cuál, sufrió una lisiadura de tobillo. Inmediatamente, fue trasladado al Hospital de San Juan de Dios para ser objeto de cuidados médicos que se le prodigaron por cuenta de la NRCO. En su declaración sostuvo que este fue víctima de la casualidad, negando responsabilidad de ninguna especie imputable a la NRCO, al Ferrocarril de Costa Rica o a los empleados de una u otra empresa. Agregó que en el caso de que hubiera algún reclamo de su parte contra dichas personas o empresas, lo daba: “por total y definitivamente cancelado en compensación a los excelentes servicios médicos que se me fueron prestados”. Por ese mismo motivo, Thomas Edward Brown, mayor, soltero, maquinista, jamaquino y vecino de San José, sufrió un golpe en las costillas. Al igual que su compañero, inmediatamente, fue trasladado al Hospital de San Juan de Dios.⁸⁴

Un grupo importante de las personas accidentadas realizan labores que se consideran poco especializadas, de carga y descarga de materiales, las cuales, sin embargo, requieren de una cantidad de fuerza física y concentración importantes. El 6 de enero de 1924, Phillip Dunkley (cc. Duncan Parchement), mayor, soltero, jornalero, jamaquino y vecino de Las Lomas, hizo constar que el 18 de diciembre pasado, como a las 15:30 horas, descargaba hierro viejo de un carro del tren de trabajo, que era tirado por la locomotora n.º 27, que se encontraba en 48.5 Millas; cuando, una pieza, al caer al suelo: “me arrastró causándome varias contusiones: una del lado derecho de la cara, otra en el brazo izquierdo y otra en el pecho”. Este fue trasladado a Siquirres donde se le practicaron las primeras curas y luego a Limón, donde fue atendido en el Hospital de la United Fruit Company.⁸⁵

⁸³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 20 de enero de 1924.

⁸⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 19 de diciembre de 1923.

⁸⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 6 de enero de 1924.

El siguiente caso, ilustra las típicas faenas de un brequero y los riesgos a los que están expuestos, máxime en un país con tantas pendientes como Costa Rica. Se trata de Rubén Gamboa Aguilar, mayor, brequero y vecino de San José. Una mañana del día 2 de enero de 1924, específicamente a las 10:15, el tren n.º 2, para subir la gradiente de El Alto, tuvo que:

Dividirse o doblarse, como se dice corrientemente; que encontrándome en el primer grupo de carros del tren dividido trató sostener el breque o freno del carro n.º 40, destinado al carreo de bagajes, pero habiendo resbalado la uña, fiador o sostén de aquel, se soltó y me presó el brazo “torciéndome las cuerdas de la mano de derecha” [Sic].⁸⁶

Este sujeto fue trasladado desde Cartago hacia San José, donde se le prodigaron todos los cuidados médicos requeridos, de cuenta de la NRCO. En su caso, se le hizo firmar ante testigos. También el brequero Rubén Rivera Zúñiga, mayor, soltero, brequero, vecino de San José, estaba el 25 de diciembre de 1923, a las 12:10, en Peralta, como miembro del personal del tren n.º 13, tirado por la locomotora n.º 43. Este dijo que cuando andaba: “sobre el techo de uno de los carros que lo componían, perdí el equilibrio y caí al suelo, recibiendo contusiones en la cara y en la pierna derecha, además de la dislocación de un huesillo en la nariz”. Por lo mismo, fue objeto de atenciones médicas y en vista que debió permanecer en cama por cuatro días, fue visitado por el médico de la empresa hasta conseguir su completa curación y restablecimiento.⁸⁷ Pocos meses antes, el mismo Rubén Rivera Zúñiga, estuvo el día 2 de noviembre de 1923, a las 10:22, en el desempeño de su trabajo como parte del personal del tren n.º 14, tirado por la locomotora n.º 41, y, al pasar aquel por el puente n.º 61-1, sacó su brazo para hacerle una señal al maquinista Venegas, recibiendo una lesión por un golpe contra la armazón lateral de dicho puente. Los primeros auxilios le fueron prestados por el conductor del tren, de apellido Soto, y, posteriormente, este fue trasladado al hospital de la UFCO. El 3 de noviembre regresó a San José y fue atendido por el doctor Zumbado.⁸⁸

⁸⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 1º de febrero de 1924.

⁸⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 5 de enero de 1924.

⁸⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 1º de febrero 1924.

Para cerrar con los casos del equipo de trenes, está el acontecimiento ocurrido el día 3 de julio de 1923, a Augustine Tarry Garret, mayor, casado, conductor, norteamericano y vecino de San José, quien sufrió una fractura de costilla. Sostuvo que a las 12:55 salía de la estación de Cartago con dirección al oeste, en el tren tirado por la locomotora n.º 12, se resbaló al tratar de tomar el carro *cabosse*. Por este motivo, Garret fue objeto de tratamiento médico y el 21 de ese mismo mes “ya estaba apto para el trabajo”.⁸⁹ Es decir, que se le daban menos de 3 semanas de recuperación para una fractura de costilla.

Un caso menos común, porque le ocurrió a un empleado de oficinas, además, mientras era trasladado en el tren de la Northern, fue el caso de Eads Twyman Blocker Ware, mayor, casado, contabilista, norteamericano, vecino de Limón, quien el 8 de setiembre de 1923, al ser las 15:40, iba en calidad de pasajero en el motor de ferrocarril n.º 123, dirigido por M.O. Carter, con dirección al oeste y el tren saltó fuera de la vía, tras topar con piedras o unos tornillos levantados, en 78 ¼ Millas. Al llegar a San José, Eads fue objeto de “esmerado tratamiento médico por cuenta de la NRCO”. Entre las lesiones sufridas, la más importante le afectó la pierna izquierda llegando hasta el hueso, formándose a consecuencia de ello, una úlcera. Sostuvo el declarante que el accidente se debió a la casualidad o a que “intencionalmente se pusieron dichas piedras o tornillos”.⁹⁰

En representación del *staff* de marina, está el caso de Samuel Barrow Brown, mayor, soltero, obrero, natural de las Islas Barbados, Antillas Inglesas, quien hizo constar que el 22 de noviembre de 1924, alrededor de las 8 horas, se encontraba trabajando en las descarga de mercaderías y materiales del vapor Eupatoria hacia el muelle, cuando, al efectuarse la descarga de un lote de rieles de tranvía que venían deslingados, para ser dejados en un carro plano, el barco se apartó violentamente del muelle soltándose de aquellos y “para evitar que me cayeran encima, salté del carro al muelle y caí al mar. Al caer al muelle recibí una contusión en el codo derecho y otra en el pie derecho”. Inmediatamente fue trasladado al Hospital de la UFCO de esa ciudad.⁹¹

⁸⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 4 de enero de 1924.

⁹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 5 de enero de 1924.

⁹¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 23 de enero de 1924.

Nótese como en la exposición de estos casos, que provienen de una serie de documentos notariados, están sobre representados los obreros provenientes de las islas británicas del Caribe, especialmente, aquellos nacidos en las Jamaica y Barbados. En la misma línea, James Dalhouse Nuegent, mayor, soltero, obrero, jamaiquino y vecino de Limón declaró que el 10 de diciembre, al empujar una pieza de madera que estaba entre un puñado de madera vieja, le cayó una tabla provista de clavos que le atravesaron el pie derecho, en la cercanía de los dedos. También este fue trasladado al hospital de la UFCO.⁹² Lo mismo que James Bourne Spooner, mayor, soltero, obrero, natural de las Islas Barbados (Antillas Inglesas) vecino de Limón, quien el 22 de diciembre a las 6:30, fue atropellado cuando:

Para colocar una correa del torno con mayor facilidad, coloqué una escalera que se apoyaba en el deposito de agua por la que subí, pero, para alcanzar más alto, me encaramé en este último que resbaló y para evitar la caída, me sostuve del eje de transmisión que estaba en movimiento y me arrolló.⁹³

Sostuvo el declarante que, una vez detenido el torno, fue capaz de bajar por la escalera. Por motivo del incidente, Spooner sufrió contusiones leves en el pecho, los muslos y las piernas del lado derecho, sin dar muestras de haber sufrido ninguna lesión interna. Inmediatamente, este fue trasladado al hospital de la United.⁹⁴

Un habitante de las Antillas Inglesas que laboraba como obrero para la Northern fue Samuel James Nicholas, mayor, casado, nativo de las Islas Saint Kitts, y vecino de Limón, quien hizo constar que el 18 de octubre de 1923, al ser las 7:45 horas, se encontraba trabajando en el vapor Calamares y al sacar de su soporte una viga o asiento de hierro, que un obrero golpeaba en un extremo, el otro lado le prensó los dedos índice y cordal de la mano izquierda. Inmediatamente este fue trasladado al hospital de la United.⁹⁵

⁹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 20 de enero de 1924.

⁹³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 23 de enero de 1924.

⁹⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 23 de enero de 1924.

⁹⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 13 de enero de 1924.

Los carpinteros, son una de las ocupaciones que más sufren accidentes laborales en la planilla de la Northern. Así le aconteció a William Porter Davis, mayor, casado, carpintero, jamaiquino y vecino de Limón, cuando el día 25 de enero, a las 17 horas, mientras descendía del techo del campamento n.º 2 de la finca Monteverde, resbaló y cayó al suelo, sufriendo una luxación del tobillo derecho.⁹⁶ Otro accidente que también pertenece a los trabajos de construcción, lo sufrió Tobías Acuña Mora, mayor, casado, jornalero, vecino de Limón, el 14 de febrero como a las 10:45, cuando se encontraba descargando cobertores de asbestos para techos que eran alzados por una grúa y al ser levantado, uno de estos materiales, osciló en tal forma, que lo estrujó contra una estiba del mismo material que se encontraba en el carro de plataforma donde se hallaba, y perdió el conocimiento durante tres horas y media. Luego este fue trasladado al Hospital de la United, donde se le prodigaron cuidados médicos por cuenta de la NRCO. El hombre testificó ante el notario: “recibí una contusión fuerte en el pecho y abdomen, una conmoción cerebral sin ofrecer muestras de lesión interna ninguna”.⁹⁷

John Williams Mitchell, mayor, casado, obrero, natural de la Isla Granada en las Antillas Inglesas y vecino de Limón, hizo constar que el día 16 de agosto a las 21 horas, se encontraba en el vapor Toloa y al acomodar una portezuela de escotilla: “otro trabajador que venía atrás de mí, con un madero pesado, resbaló, cayéndome este ultimo en la mano derecha, con causa de lesiones en los dedos índice y cordal”. Luego este fue trasladado al hospital de la United y se le dio el alta el 21 del mismo mes, pero continuó visitándolo para que le realizaran curas y lavados.⁹⁸

Las lógicas que asumieron los procedimientos en salud, de la United Fruit Company, eran complejas. Un caso en particular, demuestra que la empresa en contadas ocasiones, cuidaba el proceso de recuperación de los trabajadores que sufrieran accidentes laborales, a escala transnacional. Así fue el 27 de julio de 1923, cuando James Scott, Maquinista de Locomotoras en el *Motive Power Department*, resultó herido en un accidente de ferrocarril a raíz de lo cual, este fue enviado a Jamaica, con el fin de recibir atención médica. El mismo,

⁹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 3 de marzo de 1924.

⁹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 3 de marzo de 1924.

⁹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5031, 1º de febrero de 1924.

solicitó ser reasignado el 4 de noviembre de 1925. Durante su prolongado proceso de recuperación, según consta en los archivos de la entidad, recibió toda la paga por un año, desde el 4 de noviembre de 1924.⁹⁹

Las aseguradoras norteamericanas privadas tuvieron una relación importante con la compañía, a la par de las normativas nacionales de seguros, tal y como lo ejemplifica una carta del 9 de marzo de 1929, dirigida a las siguientes jefaturas: el Maestro Mecánico interino Samuel Manley; John Dolan, *Trainmaster* de Limón; J.J. Carranza, del Departamento de T&T; F.W. Thomas, *Storekeeper* y a C.E. Penrod, del Departamento de Marina, todos ellos en Limón. Allí se les indicó la obligación de llevar un registro preciso de todas las muertes que ocurrieran en los dispensarios, los hospitales, las fincas y en las casas de quienes laboraban en la compañía, en especial, porque en algunas divisiones tropicales había tasas muy altas de muerte y querían mantener los datos lo más exacto posible.¹⁰⁰

El 1° de febrero de 1930, se hizo una serie de posters en inglés sobre la prevención de accidentes. La División de Costa Rica los construyó en español y en inglés, y los mismos serían enviados a las divisiones tropicales que lo solicitaran por la suma de cinco centavos (ver Imagen n.° 4.1). Sin embargo, la compañía no creía en la eficacia de estas campañas. Arthur Pollan, Manager General de las Divisiones Tropicales, sostuvo que “el Departamento del Tesoro ha tenido un interés activo en la materia”, así que se trata de una política oficial emitida por el Estado Americano, que las compañías debían seguir a pesar que en la UFCO, el Gerente estimaba que “todos sabemos el valor práctico de estos materiales” aunque “nosotros no creemos que tengamos cifras alarmantes de accidentes en nuestras divisiones tropicales” y prácticamente sostiene que “compartimos estos afiches a pesar que nosotros sabemos que es imposible hacer mucho para prevenir accidentes”.¹⁰¹

⁹⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 206, 1924.

¹⁰⁰ Por picaduras de serpiente, hubo 4 casos mortales en el año de 1928, por lo que se llamó la atención sobre que muchas veces no se le daba inmediatamente el antiofídico a la persona afectada y lo que “después de una mordedura de serpiente, se debe aplicar un pañuelo firmemente como en una hemorragia”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.°729, 9 de marzo de 1929.

¹⁰¹ “Carta de Arthur Pollan, Manager General de la UFCO a todos los Gerentes de las Divisiones Tropicales”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.° 797, 1° de febrero de 1930.

Imagen n.º 4.1**Posters de tratamiento de accidentes laborales en las manos**

Fuente: Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 729, 9 de marzo de 1929

De hecho el 30 de setiembre de 1929, la empresa se pronunció en relación con la discusión de la Ley de Compensación de Accidentes Laborales que se estaba dando en el Congreso, respecto a sus propias medidas de seguridad laboral, admitiendo la peligrosidad de los trabajos que realizan sus obreros menos calificados:

Creemos que nuestros esfuerzos en esta dirección (de prevención de accidentes) han tenido mucho éxito. Durante el trabajo de reconstrucción en la línea, las condiciones en muchos casos, eran extremadamente peligrosas, fue necesario un trabajo de voladura «Sic» considerable en el que utilizamos 1249 latas de polvo negro y 1020 casos de dinamita, este trabajo se extendió durante un período de cuatro meses y aún no se ha completado. El número de accidentes menores y

graves ha sido muy pequeño. El único accidente fatal fue causado por circunstancias fuera de nuestro control.¹⁰²

La empresa tenía una serie de reglamentos con el fin de prevenir los accidentes laborales, algunos de los cuales son excluyentes, como el primero que dice: “se prohíbe la contratación de personas con serias discapacidades físicas”. Irónicamente muchos empleados de la compañía quedaron fuera porque sufrieron discapacidades a raíz de accidentes laborales. Otras medidas iban dirigidas a proteger a los trabajadores en el ejercicio de sus funciones: poner a funcionar comisiones de seguridad en todos los espacios laborales, iluminar bien los talleres y los jardines, poner carteles de prevención con ilustraciones en todos los espacios laborales, promover el uso de anteojos protectores en ingenieros, plateros, fogoneros, maquinistas y cualquier empleado en riesgo y ordenar toda la nueva maquinaria de acuerdo con las leyes vigentes en los Estados Unidos. Entonces, efectivamente hay una transmisión transnacional de las políticas de seguridad laboral, tal y como se planteó en el anterior apartado. Pero, ¿cuáles son las actividades laborales más peligrosas y las características de las y los trabajadores expuestos a los accidentes laborales? El siguiente apartado analiza este aspecto.¹⁰³

Radiografía de los accidentes laborales sufridos por los trabajadores ferroviarios

En esta sección se procederá a realizar una “radiografía” de los accidentes laborales ferroviarios, a partir de los expedientes empresariales de la Northern Railway Company, ubicados en el Archivo Nacional de Costa Rica. Los incidentes objeto de análisis acontecieron entre octubre de 1936 y marzo de 1937. Hay 200 accidentes laborales registrados en un plazo de cinco meses. El detalle con el que estos fueron sistematizados, hace de esta, una excelente fuente para analizar las características de los accidentes laborales

¹⁰² “We believe that our efforts in this direction have been very successful. During the reconstruction work on the line, conditions, in a very many cases, were extremely dangerous, considerable blasting work was necessary in which we used 1249 tins of black powder and 1020 cases of dynamite, this work was spread over a period of four months and is not yet completed. The number of minor and serious accidents have been very small. The one fatal accident was caused by circumstances beyond our control”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 30 de setiembre de 1929.

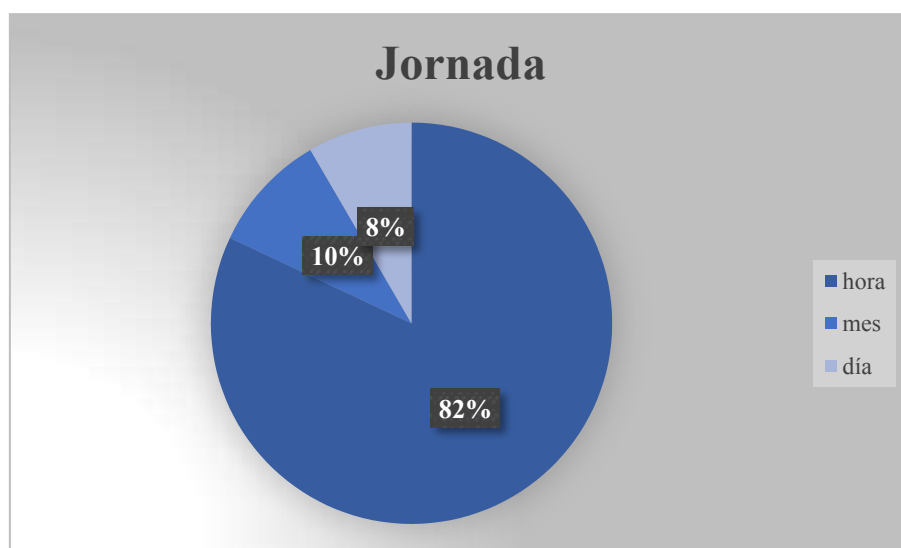
¹⁰³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 797, 30 de setiembre de 1929.

y sus implicaciones en la salud de los trabajadores. Esto se analiza en relación con las ocupaciones y las características sociodemográficas de los obreros afectados, combinando estadística descriptiva con estudio de casos.

En la Northern Railway Company había tres jornadas diferenciadas en los contratos laborales: por hora, diaria y mensual. Para darse una idea de cómo operaba esto, valga expresar que absolutamente todos los ejecutivos de la empresa estaban nombrados en la planilla mensual y que el conjunto de los obreros ocasionales, eran contratados por hora. Algunos trabajadores de carga y descarga en los muelles tenían contratos diarios. Ahora bien, al analizar la muestra de personas que sufrieron accidentes entre octubre de 1936 y marzo de 1937 se observa en dicha planilla, que, de un total de 197 sujetos, el 82% (162 casos) ganaba por hora, el 9,6% (19 casos) ganaba por mes y el 8,40% (16 casos) recibía su jornal por jornada diaria (ver Gráfico n.º 4.1).

Gráfico n.º 4.1:

Tipo de jornada salarial de planilla de accidentes laborales, en términos porcentuales, en cinco meses entre 1936 y 1937



Fuente: elaboración propia a partir de ANCR, Northern, n.º 216

Como se evidencia en el Gráfico n.º 4.1, la mayoría de la planilla de accidentes laborales ganaba por hora y los rangos salariales se ubican entre los 0,12 colones y los 1,44 colones la

hora. La máxima es 12 veces mayor que la mínima. Los casos ubicados a ambos extremos de estos montos salariales eran de origen jamaiquino. El 4 de febrero de 1937, Constantine Barton White, Carpintero reparaba un *push car*, cuando se le resbaló su martillo y le cayó sobre el dedo medio de la mano derecha, causándole moretones en el sitio. Tras el accidente, el mismo fue tratado por el Dispensario Binns en Siquirres. White tenía 42 años y fue descrito como “moreno”, soltero, con 14 años de experiencia en la entidad. Mientras que Charles Royel Russel, fue reseñado como un hombre, “negro”, casado, de 49 años, quien laboraba como *Truckman* en el Limón *Engine Shed* y tenía 17 años de experiencia en la compañía. Su situación se dio mientras se encontraba cambiándole las llantas a la Máquina n.º 57: “el día 7 de diciembre de 1936, mientras Charles cambiaba unas ruedas e intentaba que se pararan desde el interruptor principal, un pedazo de metal chocó contra su pulgar izquierdo”. Por ese motivo, Russel fue trasladado al Hospital de Limón y después de eso continuó trabajando con la empresa.¹⁰⁴ En realidad, ambos trabajan en el Departamento de Mecánica, liderado por Randall Ferris, sólo que sus ocupaciones eran distintas, uno es carpintero y el otro mecánico, por eso, el segundo devenga un salario mucho mayor que el primero. No queda claro, en todo caso, porqué una persona con tanta experiencia laboral como Constantine, tuvo un salario menor que muchos otros carpinteros en la compañía.

El 7 de diciembre de 1936, Luisa Castro González se encontraba limpiando en las Cuarterías de Limón. Mientras barría debajo de la cama de uno de los empleados, ella se prensó la mano contra una ratonera. Este caso describe un accidente que merece discutir varios aspectos de la política laboral en la empresa, desde la perspectiva del género, pues se trata de una mujer realizando labores de limpieza, en las habitaciones de los hombres, de acuerdo a la división de oficios por sexo, en la entidad. En ese momento, Luisa residía en Limón, tenía 36 años y era soltera, “blanca” y costarricense. Ella es una de las 19 personas en esta muestra que devenga un salario mensual, así que tiene cierta ventaja comparativa con los demás, pues su jornada es fija. Se le pagaba 72 colones de salario al mes y ella laboraba en los Northern Railway Quarters. Tenía un año de laborar en la empresa y tras sufrir el accidente, fue trasladada al Hospital de Limón, después de lo cual, volvió a laborar para la entidad.¹⁰⁵ En

¹⁰⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1936 y 1937.

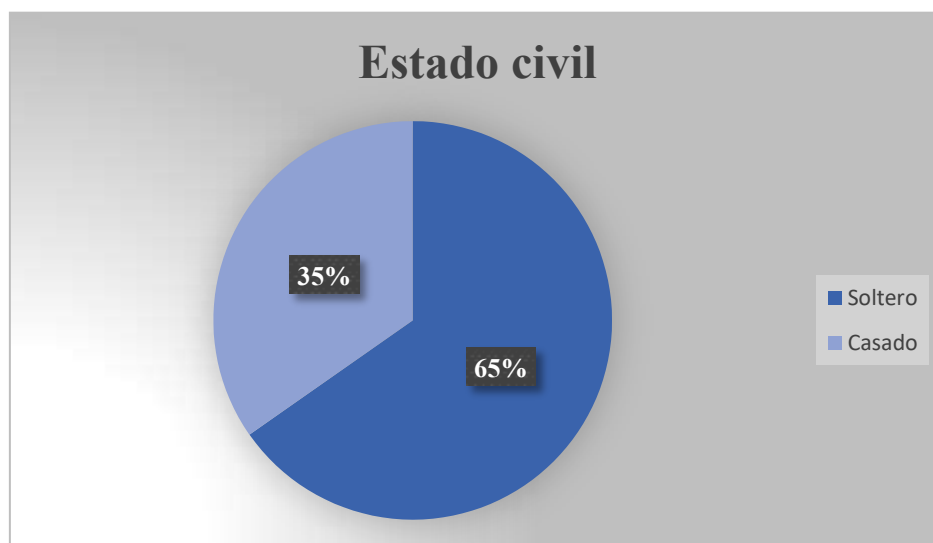
¹⁰⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1936.

ninguno de los registros empresariales que se ha revisado hasta ahora, figuran disposiciones para que quienes habitaban las cuarterías de la Northern, mantuvieran normativas mínimas para prevenir los accidentes de quienes se empleaban en labores de cocina, aseo y mantenimiento. Luisa es la única de los 200 casos analizados en este apartado, identificada como mujer.

Por estado civil, dos de cada tres personas que sufrieron accidentes entre octubre de 1936 y 1937 eran solteros, mientras que la tercera parte de ellos eran casados (ver Gráfico n.º 4.2). Además, había cuatro sujetos en condición de viudez.¹⁰⁶ Según el Censo de Población de 1927, en Costa Rica, el porcentaje de hombres solteros por grupo de edad, era del 98,85%, entre los 15 y los 19 años; el 78,03%, de los 20 a los 24 años, el 52,36% entre los 25 y los 29 años; el 36% con entre 30 y 34 años, así como, el 32% de los hombres con edades entre 35 y 39 años.¹⁰⁷

Gráfico n.º 4.2:

Estado civil del registro de trabajadores que sufrieron accidentes en cinco meses entre 1936 y 1937



Fuente: elaboración propia a partir de ANCR, Northern, n.º 216, 1936-1937

¹⁰⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1936 y 1937.

¹⁰⁷ Natalia Carballo Murillo, "Solteros, casados y miembros de los Hogares en Costa Rica 1927-1984". En: Mónica Ghirardi y Ana Silvia Volpi Scott (Cords.). *Familias Históricas: Interpelaciones desde perspectivas iberoamericanas a través de los casos de Argentina, Brasil, Costa Rica, España, Paraguay y Uruguay* (Brasil: Oikos, Unisinos, 2015).

La observación de las edades de los trabajadores accidentados, refleja algunos aspectos del mercado laboral y de la vulnerabilidad en la exposición a accidentes laborales. La mínima es 16 y la máxima es 71 años. El promedio de edad es de 32,74 años. La moda es 26 años con 14 casos. Hay 10 trabajadores de 24, 25, 30, 36, 37 años y 11 de 22 años, que se vieron involucrados en estos incidentes. Algunos trabajadores sufrieron mutilaciones como consecuencia de sus accidentes laborales.

Dos de los trabajadores mutilados están entre los más jóvenes de esta planilla, pues ambos tenían apenas 17 años. Uno era costarricense y el otro estadounidense, los dos recibían su salario por hora y tanto uno como el otro fueron sacados de la planilla, después de resultar lesionados en el ejercicio de sus labores. Franklin Bonilla Miranda de 17 años de edad, laboraba en la Tienda de Máquinas de Limón, cuando sufrió una incrustación de metal en un ojo, pues al usar un compresor de aire de *Grinding*, una pequeña pieza de acero cayó en su ojo izquierdo y le causó hinchazón. Charles Dudley Brown (Sargent), estadounidense, laboraba como carpintero en la empresa desde los 14 años, por un salario de 0,50 colones por hora, al momento del lamentable siniestro. Lo que ocurrió fue que mientras Charles ayudaba a perforar placas de hierro, su mano izquierda quedó prensada entre dos piezas, las cuales le aplastaron el dedo pulgar, resultando en amputación del mismo, lo cual se dio en las Tiendas de Carros y Pintura, ubicadas en la provincia de Limón.¹⁰⁸

El 11 de marzo de 1937, Manuel Solís Ramírez se encontraba cortando unos rieles en Torito, Limón, cuando uno de ellos se le resbaló y le cayó sobre su pie izquierdo. Después de eso, Manuel fue tratado por el Dispensario Thompson. Solís tiene algo en común con la mayoría de los trabajadores en que está clasificado en la nómina como un *laborer*, la definición más amplia que podía traducirse según las tareas que estos realizan, como un peón, un obrero o un jornalero. Un total de 99 de los 200 accidentados, fueron colocados en esa ocupación, es decir, que su caso es representativo del 49,5% de esta planilla, en términos porcentuales. A diferencia de sus colegas, Manuel apenas tenía cuatro días de laborar con la empresa y después del suceso, este costarricense fue retirado de servicio. En ese momento tenía 36 años

¹⁰⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

de edad y es posible que su experiencia laboral previa estuviera ligada a otras experiencias muy distintas. Además, Manuel era soltero y es probable que, tras el descargo, este se movilizara al interior, en búsqueda de otra ocupación.¹⁰⁹

Igual que sucedió con la construcción de la línea del tren, aunque no con la misma intensidad, cuando se edificaron las líneas en Torito, allí fueron muy comunes los accidentes laborales. Cinco hombres costarricenses que contaban con entre 9 y 20 días de laborar en la empresa, sufrieron accidentes laborales entre los días 10 y el 11 de marzo de 1937. Se trata de Ulises Porras Morales, Cleveland Peters Arnold, José Portuguese Salas, Jose Brenes Fuentes, Ernesto Rosalez Bejarano y Percival Davis Heslop, quienes presentan edades entre los 18 y los 34 años de edad. Los tres primeros eran jornaleros y los dos últimos carpinteros. De ellos, tan solo José Brenes era casado. Todos fueron registrados como “blancos”, menos Percival que recibió el apelativo de “negro”. El conjunto de los obreros percibía un salario de 0,52 colones la hora y los carpinteros devengaban ganancia de 0,80 colones la hora, porque esta era considerada una ocupación que requería más aplicación técnica que las demás. Estos trabajadores sufrieron cortaduras y golpes en la cara, manos, pies y dedos. Todos fueron tratados por el Dispensario Thompson y ninguno de ellos perdió su trabajo.¹¹⁰

¿Cuáles son las ocupaciones más frecuentemente representadas en los registros de accidentes laborales? El Gráfico n.º 4.3 analiza la muestra de 199 trabajadores y 1 trabajadora que presentaron accidentes laborales, entre los meses de octubre de 1937 y marzo de 1938. Es evidente que los peones están sobre representados en estos registros, mientras que profesionales como los ingenieros, los capitanes de barco, los buzos y los administrativos generalmente no aparecen, porque no están en condición de riesgo al mismo grado que los obreros. Aarios de los obreros son trabajadores estacionarios que migran constantemente de un empleo a otro, de manera que tienen menos experiencia y cualificación profesional y por eso mismo, ellos están aún más expuestos.

¹⁰⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

¹¹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

Los peones representan entonces 99 de los sujetos que sufren accidentes laborales en la Northern Railway Company. A la mayor parte de ellos se les paga una jornada por hora y aproximadamente la mitad de estos obreros son trabajadores ocasionales. Esto se deduce de un informe sobre los accidentes laborales en el que se plantea que se tomaron medidas para que los capataces fueran más eficientes en el llamado de atención a los obreros de construcción porque la mayoría de ellos eran inexperimentados en la materia. Es decir, se trata de trabajadores que carecen de continuidad en la compañía. Los ayudantes representan 25 de los infortunados, son, frecuentemente aprendices de profesión, por lo cual, también están más expuestos, además, que muchas veces realizan las tareas que los profesionales prefieren evitar. Los carpinteros fueron 21 de los casos de infortunados, y ellos ejercen un oficio de importante demanda física, en distintos escenarios: en el arreglo de los automóviles, en el martilleo de los pines de las líneas, en la construcción de postes y otras tareas, muchas veces ejecutadas en condiciones climáticas difíciles y bajo mucha presión.

Gráfico n.º 4.3:

Ocupaciones más frecuentemente representadas de los trabajadores que sufrieron accidentes, en cinco meses entre 1936 y 1937



Fuente: elaboración propia a partir de ANCR, Northern, n.º 216, 1936-1937

A los miembros del equipo de trenes: brequeros, fogoneros, maquinistas y construcciones se hará referencia al final de esta sección, pues merecen una consideración aparte por varias razones.

Contrario a los casos más frecuentes, hay dos trabajadores que destacan en el registro de accidentes, porque sus respectivas ocupaciones solo aparecen una vez. El único plomero que figura en la lista de accidentados es Percival Davis Heslop. Este era residente en Limón, jamaiquino, “negro”, de 36 años, servidor en las tiendas de Limón y ganaba 0,86 colones la hora. El trabajador en cuestión, llevaba 14 años laborando en la compañía, cuando, mientras se encontraba reparando una plomería, una pieza se le soltó, lo golpeó y le cortó el lado derecho de su frente. Por este motivo, Percival fue enviado al hospital de Limón donde fue tratado para después continuar laborando en la entidad.¹¹¹ Mientras que Nicanor Gonzalez Blanco, hombre, “blanco”, casado, de Hell’s Junction, Limon era un electricista. Mientras este revisaba las conexiones electricas, hubo una explosión y una tapa cayó y le hirió el brazo izquierdo, motivo por el cual el mismo fue enviado al Hospital de Limón. Apenas tenía un mes de laborar en la entidad por un salario de 0,60 colones la hora y este fue sacado de la planilla el mismo día de su accidente, acaecido un 8 de marzo de 1927.¹¹²

A pesar de que las fuentes empresariales clasifican y segregan a los trabajadores con base en adscripciones raciales entre “color” y “nativos”, en realidad, muchos afrodescendientes que laboraban en la Northern eran de origen costarricense.¹¹³ Este fue el caso de Cleveland Jackson Hill, ayudante, soltero, “negro”, de 26 años, quien se encontraba en las Tiendas de Limón (Departamento de Mecánica) laborando un 10 de marzo de 1937, cuando el dedo medio de su mano izquierda fue impactado por una percha de acero y esto le produjo un morete. Cleveland tenía 9 años de laborar en la empresa, es decir, que inició alrededor de los 17 años de edad. Su salario estaba un poco por encima del salario de los obreros, porque él

¹¹¹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

¹¹² Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

¹¹³ Lara Putnam plantea las limitaciones de las divisiones raciales de la UFCO y evidencia los patrones migratorios de los hombres afrocaribe de procedencia insular desde Costa Rica, durante las primeras décadas del siglo XX, cuando se hizo más atractivo el trabajo en las plantaciones azucareras en Cuba. Lara Putnam, *Género, poder y migración en el Caribe costarricense 1870-1960* (San José: INAMU, UNED, 2013).

era ayudante de las tiendas, es decir, era aprendiz de pintor o mecánico.¹¹⁴ Lo anterior, invita a observar la Tabla n.º 4.2, la cual relaciona la frecuencia y las nacionalidades que aparecen en el registro de accidentes, con la adscripción étnica que se hizo de la y los trabajadores (ver Tabla n.º 4.2).

Tabla n.º 4.2:
Relación entre el gentilicio, la clasificación racial y los accidentes laborales
en cinco meses entre 1936 y 1937

Natalicio	Frecuencia	Porcentaje	Adscripción n.º 1 “blanco”	Adscripción n.º 2 “negro”	Adscripción n.º 3 “moreno”
Costarricense	117	60%	97	18	2
Jamaiquino	49	25%	1	43	5
Nicaragüense	7	3,50%	5	0	2
Barbado	5	2,50%	0	5	0
Colombiano	5	2,50%	1	4	0
Panameño	3	1,50%	2	1	0
Estadounidense	3	1,50%	3	0	0
Ecuatoriano	3	1,50%	3	0	0
Cubano	1	1%	0	0	1
Italiano	2	1%	2	0	0
Haitiano	1	0,50%	0	1	0
Inglés	1	0,50%	1	0	0
Total	197	100%	113	72	12

Fuente: elaboración propia a partir de ANCR, Northern, n.º 216, 1936-1937

Tal y como se demuestra en la Tabla n.º 4.2, entre las personas que sufrieron accidentes entre octubre de 1936 y marzo de 1937, la clasificación más frecuente por color de piel fue “blanco” con 113 casos, seguida de “negro” con 73 sujetos, mientras que a 11 personas se les denominó como “moreno”. La nacionalidad mejor representada son los costarricenses con 117 de 197 inculados. De ellos, 97 se denominan como “blancos”, 18 como “negros” y 2 como “morenos”. La segunda nacionalidad más presente son los jamaquinos, con 49 sujetos, alrededor del 25% de la fuerza laboral que fue víctima de siniestros, la mayor parte

¹¹⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

de los cuales, son especificados como personas de piel “negra”. En términos de nacionalidad, es digno de resaltar, que Barbados y Colombia son dos de las fuerzas más importantes. Es de esperar, de acuerdo a los antecedentes de estudio, sobre la composición social de los trabajadores en las multinacionales bananeras de Costa Rica, la presencia de ecuatorianos, estadounidenses y panameños, pero es un tanto más sorpresiva la existencia de 1 cubano, quien se accidentó dos veces en el periodo. Se trata de Marcos Cuza Robinson, de 26 años, “moreno”, soltero, con 12 años de experiencia, es decir, que labora desde los 14 años en la empresa, quien se encontraba en Limón limpiando una maquina, cuando una pequeña pieza de acero cayó en su ojo derecho, produciendole dolor e hinchazón.¹¹⁵

Varios trabajadores originarios de la isla de Barbados sufrieron accidentes laborales. Uno de ellos fue George Harris Jumot, de 37 años y soltero. El trabajaba por 0,72 colones la hora para el Departamento de Ingeniería en la construcción de puentes, cuando un clavo le perforó el dedo gordo del pie izquierdo y tras ello, fue sacado de planilla. A diferencia de Harris, su coterráneo James Walter Clarke, también sufrió un accidente importante al clavársele una astilla en el ojo, pero este fue trasladado al Dispensario de la Compañía Bananera de Costa Rica y continuó laborando para la empresa, en una ocupación que le generaba un salario de 0,51 colones por hora.¹¹⁶

Se procede ahora a especificar casos del equipo de trenes. Ellos son algunas de las ocupaciones más frecuentes, representadas en los accidentes ferroviarios, pero no al nivel de los peones y labradores. William Payne Cadagon estaba en una mejor posición social dentro de los originarios de Barbados. El era un fogonero del Northern Yard en Limón, quien se accidentó cuando, al salir de un carro, resbaló, cayó y se golpeó la espalda en contra de un riel. William es uno de los pocos hombres en los registros de accidentes, que figura como parte del equipo de trenes, con 16 años de experiencia laborando para la compañía, además que tenía una jornada salarial mensual por 288 colones. El tenía 56 años y era casado.¹¹⁷

¹¹⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

¹¹⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

¹¹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1937.

Timothy Grant era un conductor de trenes en Siquirres, “jamaiquino”, negro, casado, de 46 años. Mientras conducía, el camión donde viajaba fue impactado por una piedra, producto de lo cual, el trabajador saltó del carro y se lesionó su tobillo derecho además de manifestar una contusión en su palma derecha. El ganaba 750 colones al mes, una cifra nada despreciable. Fue tratado en el Dispensario de Siquirres. Tenía casa propia en la localidad.¹¹⁸ El maquinista Leslie Dodd Pinnock, de 23 años, “negro”, casado, habitante de Las Lomas en 46 ½ Millas, tenía 129 días de laborar en la empresa. Leslie limpiaba una mezcladora de cemento, cuando se levantó y se golpeó la frente y el tabique nasal con el palanca del agua. El ganaba 8 colones la hora. Miguel Garro Arias, costarricense, soltero, de la casa de máquinas de Siquirres, era un extra fogonero que ganaba una cifra un poco superior: 10 colones la hora, pero tenía 11 años de experiencia laborando en la empresa, posiblemente en otro puesto, pues las posiciones de “extra” son una forma de ascender para personas que antes se ocupaban en ocupaciones de menor rango, tal y como, revisor de trenes. El tico resbaló de un motor y tratando de alcanzar unas valvulas, se golpeó y se moreteó su lado derecho.¹¹⁹

Conclusiones

A inicios del siglo XX se creó una serie de políticas en salud ocupacional, apoyadas en investigaciones efectuadas desde las ciencias emergentes de la medicina, la sociología de la salud, la psicología de los accidentes y el derecho.¹²⁰ En los países más industrializados, las enfermedades laborales son un tema muy complejo. En los Estados Unidos de América prácticamente todos los estados carecían de legislación en la materia. Algunas de las medidas estaban relacionadas con temas como los peligros asociados al consumo de alcohol, lo cual devino de las observaciones de estadísticas laborales posteriores al Acta de Prohibición, aprobada a finales de la Primera Guerra Mundial. En Inglaterra había estadísticas que

¹¹⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1936.

¹¹⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 216, 1936 y 1937.

¹²⁰ A pesar de que buena parte de los Estados capitalistas occidentales, institucionalizaron ciertas medidas de protección y de compensación para las y los trabajadores inculcados en el ejercicio de sus deberes, ningún monto compensa la pérdida de los años de vida laboral y la disminución de la calidad de vida, resultado de lesiones como las amputaciones, ni mucho menos por la muerte debida a accidentes y enfermedades ocupacionales.

demostraban los días de mayor riesgo, las ocupaciones y sectores industriales que se caracterizaban por mayor prevalencia de accidentes y los lugares donde estos ocurren.

La lucha porque las enfermedades laborales fueran consideradas como objeto de resarcimiento la emprendieron las uniones de trabajadores. A menudo, algunas empresas como la Northern Railway Company, antepusieron la salud como un requisito para trabajar. Es decir, que se obligó a los trabajadores a realizarse una serie de exámenes que probarían o rechazarían la idoneidad para el puesto. Irónicamente, las normativas empresariales para la prevención de accidentes prohibían que se contratara a los trabajadores que resultaran discapacitados a raíz de los accidentes laborales. Y las leyes de accidentes vigentes en la década de 1920, en Costa Rica, solo garantizaban indemnización en caso de lesiones en las extremidades superiores e inferiores, negando las demás partes del cuerpo.

Este capítulo tuvo como principal objetivo e analizar las desigualdades en la exposición a los accidentes laborales. El estudio de las planillas de la Northern Railway Company efectuada en la radiografía de los accidentes laborales, evidencia cómo se comportan las vulnerabilidades en la exposición a los accidentes laborales. Las personas que ganaban por hora, los trabajadores afroantillanos, y los de piel “negra”, son los más expuestos a sufrir accidentes y enfermedades laborales. En términos de ocupación, en primer lugar están los peones, en segundo lugar los carpinteros. La profesión con mayor prevalencia de enfermedades ocupacionales son los fogoneros, con males respiratorios.

Buena parte de los hombres que sufrieron accidentes laborales, tenían contratos temporales con la empresa, de menos de 3 meses. Se habla de estos trabajadores como labradores y jornaleros sin experiencia, que son fácilmente descartables cuando los accidentes tienen consecuencias graves, y que realizaban actividades muy peligrosas, de poca cualificación. A la vez, estos estaban sometidos a ritmos muy intensos que requieren de gran concentración. Es fundamental destacar que tantos habitantes de Jamaica y Barbados estén entre quienes sufren accidentes laborales.

Por la tragedia del Virilla, muchas personas quedaron viudas, niñas y niños huérfanos, así como, hubo madres y padres que enterraron a sus hijos. Esta catástrofe propició la venida de misiones internacionales para atender situaciones de orfandad.¹²¹ Aún persiste en las comunidades, la memoria dolorosa sobre este suceso. Inmediatamente después del accidente, florecieron las muestras de solidaridad de los vecinos, y por ejemplo en Alajuela, la Sociedad del *Tea*, jugó un papel fundamental en las labores de socorro. Una de las cuestiones más difíciles de dilucidar, era que no había un registro claro de las personas que se montaron al tren, dado que los pasajes no fueron vendidos por la entidad, sino que el asunto corrió en manos de particulares.

Respecto a las causas del incidente hubo varias explicaciones: que el tren venía con una sobrecarga alrededor del 30-40% de pasajeros, una causa complementaria se atribuye al exceso de velocidad en relación con la carga que llevaba el tren, al tomar la curva en la vía por el puente del Virilla, situación agravada por los fuertes vientos. También hubo un análisis de la estructura del puente del Virilla, pues esta de por sí se prestaba para problemas. Finalmente, el frenero, el conductor y algunos técnicos argumentaron que un pasajero soltó una pieza que vinculaba los vagones, pero esto último no se pudo comprobar y fue cuestionado por los pasajeros del tren.

En la producción de esta catástrofe participaron como responsables: 1) Monseñor Claudio Volio Jiménez, pues a sabiendas de que sólo se les iban a dar 6 vagones, debieron moderar el número de tiquetes a producir y vender. En sus declaraciones, Volio testificó que expendió 700 pases y que le dio un fajo de tiquetes al jefe del tren especial, para venderlos a quienes se subieran sin el suyo propio. Aún y así, Monseñor Volio responsabilizó a la empresa por la velocidad que llevaba el tren y asegura que algunos sujetos se tiraron del mismo antes de llegar al puente, lo que corría de boca en boca entre todas las personas.¹²² 2) También el

¹²¹ Krysta Beam manifiesta verbalmente que en las actas de Roblealto se aduce la catástrofe del Virilla como un desencadenante de su llegada a Costa Rica por la cantidad de niños y niñas que quedaron en situación de orfandad.

¹²² Monseñor Claudio Volio Jiménez, mayor, Obispo de Santa Rosa de Copán contestó que lo único que podía declarar es que “como organizador de la fiesta que se celebraría del Asilo de Ancianos, solicité del Ministro de Fomento un tren especial de seis carros, tres de Alajuela y tres de Heredia. Habiendo recibido noticias desde principio de semana de que la demanda era excesiva, supliqué al señor Secretario de la compañía que me proporcionara otro tren por mi propia cuenta, algo a lo que no pudo acceder por no tener suficiente” (3 de mayo

Estado, pues la gestión se hizo con intermedio del Ministro de Fomento. Aunque la Concesión de 1884 estableció una normativa respecto a la seguridad, inmediatamente después del accidente se intervino la vía, porque esta no reunía las condiciones adecuadas. Tres meses después de la catástrofe, Ricardo Jiménez Oreamuno estableció el Decreto Ejecutivo n.º 18 del 13 de Junio de 1926, con el fin de crear una regulación del Seguro de Accidentes, necesaria a la Ley n.º 12 de 1924. 3) La NRCO se negó a dar más de seis vagones para realizar la excursión, y de hecho, la fecha original de la actividad iba a ser el 7 de marzo, pero esto no se hizo así, porque la compañía tenía alta demanda de carga para las agroexportaciones, aspecto que primaba sobre los servicios realizados a pasajeros.¹²³

La catástrofe del Virilla puede ser considerado el principal conflicto que tuvo la Región Central de Costa Rica con la empresa Northern (1926-1935). Los procesos de juicio se extendieron por años, y en estos participaron vecinos, abogados, prensa, políticos, empresarios, maestras, amas de casa, agricultores y costureras, en la denuncia de los abusos de esta compañía y los diferentes departamentos de la misma también reaccionaron en conjunto, para atender las consecuencias de este hecho. Las élites administrativas, abogados, peritos y las redes de las víctimas y del equipo de trenes, actuaron para crear testimonios que beneficiaran los intereses de conductor y maquinista. Son interesantes las redes del maquinista y del conductor: Alberto Echandi Montero y Cleto González Víquez. A partir de esta catástrofe, se profesionalizó a los ingenieros en el lugar de peritos, es decir, expertos a quienes se demanda decir “la verdad” sobre lo acontecido, con base en su juicio científico profesional.

Quisiera cerrar con el caso de Joseph Whiteman Williams, nacido en Water Lane District, en 1859, un año antes de que la caída en los precios de la caña afectaran a la Isla y con ello, se produjeron migraciones masivas por el Gran Caribe. El 8 de febrero de 1932, se recomendó la repatriación del “incurable” Joseph, de 73 años, hacia la isla de Jamaica. El había servido

de 1926, f.1382). “Declaración de Monseñor Claudio Volio”, Folio 1154, 31 de octubre de 1927. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 5022, 1927.

¹²³ De hecho que la Northern se negó a prestar más carros pues desde 1925 disminuyeron los servicios para pasajeros (al menos los especiales) y para el traslado de productos distintos al café y el banano. El hecho que la oferta del servicio sea inferior a la demanda, da cuenta del buen momento económico para la compañía, en el que se permite posiblemente especular con los precios y la satisfacción de las solicitudes.

por 3 años en las Tiendas de la Northern Railway Company, en San José, y por 28 años en la Northern Railway Company de Limón. El dictamen médico era: “old age”. En febrero de 1932, partió hacia Jamaica a bordo del vapor Cristales, lo cual se hizo “a costas de la compañía”, misma que lo obligó a firmar un contrato jurando que la misma no le debía nada. El contrato reelevaba a la Northern Railway Company, del derecho a pensiones o beneficios para el anciano trabajador que dio toda su vida en la empresa. Su caso aparece en un expediente legal de la compañía, que contiene expedientes de las víctimas de la catástrofe del Virilla, acaecida seis años antes de su descargo “voluntario”.¹²⁴ Los próximos capítulos analizan el surgimiento del sistema de pensiones y el seguro social.

¹²⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 521, 1932.

Capítulo IV

“Recordando que la Unión hace la fuerza queremos a la vez conseguir justicia en tiempos de paz y de guerra (1941-1947)”

Breve historia obrera de la Northern Railway Co.

Introducción

La historia del trabajo y la historia de los movimientos laborales se diferencian entre sí en que esta última, da cuenta de los trabajadores organizados, las uniones, las políticas y las ideologías que lo conforman. En términos prácticos, se ha avanzado más en la historia de las uniones obreras, en vista de la disponibilidad de las fuentes (es inusual el acceso a archivos empresariales y las protestas suelen estar más presentes en los periódicos, que la cotidianidad del mundo del trabajo). Pero, en la práctica, la mayoría de las y los trabajadores están por fuera de las organizaciones laborales. Por el contrario, la experiencia del trabajo es más abarcativa. Incluye a quienes reciben salario y a quienes no, a quienes han sido sometidos al trabajo forzado y a la esclavitud, al surgimiento del trabajo asalariado, al trabajo rural, al industrializado, el doméstico y el urbano. Lo complejo del asunto es que, distintas formas de organización del trabajo y de la explotación coexisten, además que cada una de ellas tiene aspectos en común y diferencias según el territorio.¹

Este capítulo abarca distintos episodios de la historia obrera de la Northern Railway Company en Costa Rica. Arranca con los eventos del 2 de julio de 1942, cuando, al ser entre las 7:45 p.m. y las 8:02 p.m., se dió el ataque al Buque San Pablo, la peor catástrofe impugnable a conflictos extrafronterizos, en la historia de la Costa Rica del siglo XX. Tras dichos acontecimientos, el gobierno de Rafael Ángel Calderón Guardia recibió un espaldarazo por parte de distintos sectores de empresarios, también, se reunió con los gremios obreros y con los sindicatos de trabajadores, incluida la naciente Asociación de Trabajadores del Ferrocarril y en contraparte, la prensa trató el asunto como una clausura a las intenciones

¹ McCreedy enfatiza las formas predominantes del trabajo: el encuentro y las acomodación (1480-1550), el sistema colonial (1550-1750), las ciudades y los pueblos (1750-1850), las economías de exportación (1850-1930) y el trabajo en la América moderna. David McCreedy, *The Sweat of Their Brow. A History of Work in Latin America* (New York: ME Sharpe, 1984).

de reelección, no inmediata, por parte de León Cortés Castro. Algunos dirigentes de la Northern, de origen estadounidense, engrosaron las listas de personas acusadas de pertenecer al nacionalsocialismo, entre ellos: el futuro Gerente General Charles Averre y el próximo Primer Oficial, R.C. Johnson. La producción de esta catástrofe se estudia con base en las fuentes empresariales y en los periódicos de la época.

Después, a los pocos días del ataque al San Pablo, la formación de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril se oficializó mediante su publicación en *La Gaceta* del 18 de julio de 1942. En el segundo apartado de este capítulo, se explica la creación de este sindicato. La organización contempló crear una organización que abarcara a todos los trabajadores del ramo ferrocarril, es decir, el Pacífico, la Northern y la Costa Rica Railway Company, trascendiendo los límites empresariales. Contra eso, la administración de la Northern se negó a reconocer como intermediaria a una unión que incluyera a participantes externos a la Compañía Ferrocarrilera del Norte, porque también había trabajadores de Puntarenas y desautorizó la composición de la primera Junta Directiva.

La creación de la Asociación Nacional de Trabajadores del Ferrocarril y la división de la UFCO se relacionan con varios factores: 1) un mejor clima político para los sindicatos, 2) la apertura del gobierno a atender las demandas de las organizaciones de trabajadores, 3) el incremento en la conflictividad laboral de la época, así como, 4) el contexto de la Segunda Guerra Mundial, durante la cual, la URSS se alía con Estados Unidos, Inglaterra y Francia, disminuyendo el impacto de las barreras ideológicas contra el comunismo, del mismo modo que se encareció el precio de los productos y disminuyó el poder adquisitivo por la caída de los salarios reales, avivando las luchas sociales. Para las élites de la Northern los tiempos de guerra fueron difíciles pues se incrementaron sus funciones debido a que hubo recortes de personal. Adicionalmente, la creación del sindicato implicó exclusiones, pues la atención a las demandas de unos perjudicó a los trabajadores y trabajadoras. De manera que se analizan las primeras demandas del sindicato, por medio del acceso a las fuentes empresariales.

A los dos días de la conformación oficial del sindicato, fue publicado el Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros del 20 de julio de 1942, en el programa radial que se llamaba

La Voz de Víctor. La consigna de esta agrupación de trabajadores era: “la unión hace la fuerza”, es decir, que ellos procuraban vincularse para conseguir mejoras en sus condiciones laborales. El sindicato actuó en función de los intereses de los hombres mestizos, de forma tal que este capítulo explora los conflictos étnicos y de género entre trabajadoras y trabajadores de la Northern.² Aquí se discute el “mito” de que “los (trabajadores) negros no deben traspasar los límites de Turrialba” y se estudian las repercusiones tempranas para las mujeres, así como, para los trabajadores afroantillanos y afrocostarricenses, de la conformación sindical.³

Finalmente, se atiende al impacto temprano del Código de Trabajo y de las reformas laborales, a partir del estudio de caso de esta empresa. La expresión más importante de descontento por parte de los trabajadores de la Northern se evidenció en la huelga de 1945 y la intervención militar que se hizo por parte del gobierno de Teodoro Picado Michalsky. Se considera que este evento fue la manifestación más importante que hasta el momento hicieron los trabajadores del ferrocarril.

El ataque al Buque San Pablo y la Segunda Guerra Mundial en la NRCO (1939-1945)

La noche del jueves 2 de julio, “la capital estaba muy tranquila. Como a las siete de la noche, las familias comentaban en las tertulias las buenas noticias... De pronto recibimos una noticia gorda: los nazis estaban atacando Puerto Limón”.⁴ Esas fueron las palabras con las que *La Semana Cómica* se refirió al ataque al Buque San Pablo, acaecido en Puerto Limón, Costa Rica. El mismo era propiedad de la United Fruit Company y fue embestido por un submarino alemán nazi U 161, que realizaba una operación dirigida a afectar las reservas de petróleo en las islas holandesas y de Trinidad y Tobago.⁵ Como era propio de la época, las primeras

² Se secunda la postura de Alice Kessler Harris quien plantea que en lugar de cuestionar porqué las mujeres no se organizan, es necesario problematizar qué fuerzas las excluyen de las organizaciones de trabajadores. Alice Kessler-Harris, *Gendering Labor History* (EEUU: University of Illinois Press, 2007).

³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, julio-diciembre, 1942.

⁴ *La Semana Cómica*, “Se rumora que el submarino nazi que atacó Puerto Limón eran amigos personales de León Cortés”. 4 de julio de 1942.

⁵ Humphrey Metzgen y John Graham citados por David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

noticias a los pobladores de San José llegaron por la radio y se dijo que el ataque se hizo contra el muelle, lo cual fue motivo de conmoción general. Tras ello, el Presidente, Rafael Ángel Calderón Guardia, aclaró en una cadena transmitida por las emisoras *América y Latina* y *La Tribuna*, que esa información era errónea y que en realidad, se trató del ataque a un barco encallado en el muelle. Dentro de lo posible, el gobierno buscaba evitar la propagación del pánico en la población. Por las mismas razones, se prohibió tomar fotos del suceso, siendo la veleta resguardada por los militares.⁶ Aún y así, *La Prensa Libre* mostró las imágenes del barco destrozado.⁷

Respecto a la fuente de la detonación de los torpedos, en lo inmediato hubo dos versiones. Una es que los ataques se habían dado desde el muelle. La otra, la que desde el inicio se consideró más veraz, fue que un submarino seguía desde lejos la embarcación, pero que sólo una vez que la misma atracó al muelle de madera de Limón, se atrevieron a dañarlo, lo cual se hizo por sus “lados más vulnerables”. A propósito, hubo dos bombardeos: uno a las 8:02 minutos de la noche, a seis metros de la proa, y a cinco metros de este, el otro.

Se problematizó que el gobierno había girado órdenes de mantener apagadas las luces de la ciudad, pero que esta permaneció iluminada, lo mismo que el muelle, y que esta desgracia confirmaba la necesidad de mantener a oscuras los puertos Limón y Puntarenas, para así evitar ataques del enemigo por las costas.⁸

Tras el ataque, de inmediato iniciaron las labores de auxilio. En *La Tribuna* se informó que estas fueron encabezadas por el Gobernador de la Provincia, el Comandante del Resguardo, el Jefe de Armas y el Dr. Cuevillas, Director de la Unidad Sanitaria.⁹ *La Prensa Libre* subrayó

⁶ *Radio América, La Razón y La Tribuna* pertenecían a la misma empresa. En *La Razón* se explicitó que sus reporteros salieron en tren oficial a cubrir el suceso. “Torpedea y hunde al Vapor San Pablo atracado al Muelle de Limón un submarino nazi”. *La Tribuna*, 3 de julio de 1942.

⁷ El reportero de la *Prensa Libre* viajó cortesía de Taca a Puerto Limón. *La Prensa Libre*, “23 muertos a bordo del ‘San Pablo’”, 3 de julio de 1942.

⁸ No queda claro quienes fueron los responsables por irrespetar esa medida, si la NRCO, en su interés por no detener las labores de descarga o la Gobernación de Limón. *La Prensa Libre*, “23 muertos a bordo del ‘San Pablo’”, 3 de julio de 1942.

⁹ *La Tribuna*, “*La Tribuna* ofrece la primera lista de las víctimas del torpedeamiento del San Pablo” y “Un minuto de silencio guardó ayer el Congreso por las víctimas del San Pablo”, 4 de julio de 1942.

la participación de los Bomberos, la Cruz Roja, las autoridades civiles y militares. En *La Razón* se detalló que al ser las 7:25 del día siguiente, se hizo el rescate de los cadáveres de las víctimas, pero que fue muy difícil, porque las grúas estaban dañadas.¹⁰

Quienes pagaron con sus vidas el ataque al Buque San Pablo, fueron los obreros estibadores, dedicados a labores de descarga del Departamento de Muelles y de la Marina de la Northern Railway Company, quienes a menudo se quedaban durmiendo en los barcos, en medio de sus faenas. Todos los periódicos reportaron datos sobre las víctimas. En *La Tribuna* se informó de la existencia de 23 a 24 fallecidos, y que sólo fue posible recuperar un cadáver de manera temprana: se trataba de Antonio Mora Chávez, vecino de Tucurrique.¹¹

Otros periódicos como *La Razón* hablaron de 16 personas fallecidas. El cálculo se basó en los datos oficiales brindados por el Capitán de Puerto Limón, quien manifestó que se encontró ese número de cadáveres, en el fondo de las bodegas Nos. 2 y 3.¹² *La Prensa Libre* se refirió a “23 muertos a bordo del San Pablo” y planteó que casi toda la tripulación estaba en tierra, pero que se daba por muerto al Jefe de Fogoneros. Además, describieron la manera en la cual encontraron los cuerpos de los fallecidos:¹³

Han desaparecido y se da por muertos a veintitrés trabajadores que se ocupaban en la descarga. Doce de ellos quedaron aislados y sumergidos en la bodega n.º 1 y otros once en la n.º 2. También se cree perdido al primer fogonero, único de la tripulación que al parecer se da por muerto, pues casi todos los demás tripulantes estaban en tierra.¹⁴

¹⁰ En la noche del ataque salieron en el tren militar hacia Limón, el redactor Manuel Formoso y el fotógrafo Castillo. *La Razón*, «16 muertos en el torpedeamiento del “San Pablo”», 3 de julio de 1942.

¹¹ *La Tribuna*, «La Tribuna ofrece la primera lista de las víctimas del torpedeamiento del San Pablo», «Un minuto de silencio guardó ayer el Congreso por las víctimas del San Pablo», 4 de julio de 1942.

¹² *La Razón*, «16 muertos en el torpedeamiento del “San Pablo”». 3 de julio de 1942.

¹³ *La Prensa Libre*, «23 muertos a bordo del “San Pablo”», 3 de julio de 1942.

¹⁴ *La Prensa Libre*, «23 muertos a bordo del “San Pablo”», 3 de julio de 1942.

Los 20 hombres que resultaron heridos, fueron trasladados al Hospital de la United Fruit Company. Entre ellos figuraron Jackson y Nathaniel Malcolm, James Brown y Frank Jones, ambos de origen afroantillano.¹⁵

En resumen, el hecho provocó la indignación de todos los sectores y múltiples expresiones de apoyo al Presidente de la República, Rafael Ángel Calderón Guardia, quien seis meses antes le había declarado la guerra a Alemania, tras el ataque a Pearl Harbor.¹⁶ Distintos miembros de las élites políticas, económicas y los gremios de trabajadores se reunieron con el Presidente. En general, prevaleció un ambiente de unidad nacional, que contrasta con los eventos que pronto se desencadenarían. Precisamente, un parteaguas, se desencadenaría el 4 de julio de 1942, fecha que coincide con el aniversario de la independencia de los Estados Unidos. Tras una reunión entre el Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario de los Estados Unidos de América, Robert Scotten y el Presidente Rafael Ángel Calderón Guardia, el Costa Rica Country Club canceló el baile de celebración y la Junta Nacional de Defensa Civil invitó a una marcha que saldría de la Iglesia Metropolitana, ubicada diagonal al Teatro Raventós.¹⁷

En la marcha hubo discursos de Calderón Guardia y la actividad terminó en actos de violencia, principalmente en contra de comercios extranjeros en San José, propiedad de españoles, italianos y alemanes, hechos que fueron protagonizados por un centenar de personas, que posteriormente, fueron acusadas de cometer actos de violencia social, los cuales dejaron como saldo, varias personas heridas.¹⁸ Entre los comercios asaltados estuvo la Panadería Musmanni, que justo ese día volvía a abrir sus puertas, administrada por la Junta de Custodia,¹⁹ tras ser cerrada por pertenecer a italianos, quienes eran todos sospechosos de vínculos con el nazifascismo. Más adelante, en una serie de requisas tras el saqueo, se

¹⁵ *La Prensa Libre*, “23 muertos a bordo del ‘San Pablo’”, 3 de julio de 1942.

¹⁶ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015), pp. 51-52.

¹⁷ *La Tribuna*, 4 de julio de 1942.

¹⁸ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

¹⁹ *La Semana Cómica*, “Aviso de la Panadería la Musmanni”, 18 de julio de 1942.

recuperaron algunas pertenencias de la tienda, como parte de una cortadora eléctrica de pan de su propiedad.²⁰

En *Crisis social y memorias en lucha*, se analizan los discursos políticos y la estrategia seguida en estas protestas, que antecedieron el ataque al San Pablo, y que se extendieron desde el 15 de setiembre de 1941, fecha en la cual se da el acercamiento entre comunistas y calderonistas. Después de la marcha, la oposición a Rafael Angel Calderón Guardia criticó que a este se le salió el asunto de las manos, tras un discurso que enalteció a la población y que deribó en ataques a comercios y a personas vinculadas por nacionalidad o suposición a los países del Eje. De hecho, en setiembre de 1941, con motivo de la celebración de la independencia, hubo manifestaciones de apoyo a la causa de los aliados. Se dieron excursiones desde Puntarenas y Limón, asistieron delegados de las colonias francesas, británicas, estadounidenses, libanesas, belgas, chinas, “españoles democráticos” y afroantillanos británicos.²¹

Después del ataque al San Pablo, las protestas se extendieron por todo el territorio. El agente muellero Gordon le envió un comunicado al Gerente Green, al cual adjuntó un manifiesto elaborado por el Sindicato de los Zapateros, dirigido a evidenciar los acuerdos de una reunión celebrada el 6 de julio de 1942. Manifestaron que el tono del planfeto era tibio, comparado a la expresión de los ánimos en San José. Allí se planteó que el gremio en cuestión, lideraría unas protestas en contra del Eje, tras el atentado que cobró las vidas de 26 personas. Los zapateros tomaron la resolución de atacar las tiendas de los “italianos y nazi nacionales, Pascual y Domingo Inngiana”. Los trabajadores justificaron las acciones llamando a la calma: “no planeamos hacer ningún desorden en la ciudad, pero sí queremos mostrar nuestra indignación ante tan salvaje ataque. Ya nuestro sacrificio es suficiente y no queremos seguir dando nuestros medios de subsistencia”.²² El comunicado llamó a dejar de comprar los

²⁰ *La Prensa Libre*, “14 nuevos comprometidos con el saqueo del sábado”, 8 de julio de 1942.

²¹ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

²² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 13 de julio de 1942.

productos de Ingianna, aduciendo que comprar productos nazis era ayudar a la causa de Hittler, y se agregó que tanto Pascual como Domingo Ingianna debían ser “desaparecidos”.²³

El 8 de julio se publicaron anuncios en la prensa escrita, respecto al discurso que emitiría José Figueres Ferrer por *Radio América Latina*, lo cual fue anunciado por Alberto Martén y Francisco José Orlich en periódicos como el *Diario de Costa Rica*, con las siguientes palabras:

Al supremo gobierno, a las colonias de las naciones aliadas, a los ciudadanos costarricenses. Los invitamos a escuchar el mensaje que hoy, a las siete de la noche desde la estación América Latina, dirigirá Don José Figueres, desenmascarando la verdadera organización nacional de sabotaje que mina la República y desvirtúa su acción internacional.²⁴

En su discurso, José Figueres Ferrer criticó al Presidente Calderón Guardia y a este lo responsabilizó de las revueltas sociales ocurridas después de la marcha del 4 de julio.²⁵ En su aparición, Figueres se refirió de manera negativa a las relaciones entre el Partido Comunista y el Gobierno de la República, además del manejo de las finanzas estatales. Después de esto, Figueres fue apresado y exiliado del país hasta 1944.

En contraparte, también fue anunciada en el mismo medio, para idéntica fecha, que “Manuel Mora Valverde, en nombre del Partido Comunista. Contestará esta noche a las 8:45 desde *La voz de Víctor*, la insidiosa campaña de la 5ta. Columna sobre la jornada antifascista del sábado 4 de julio”.²⁶

Luego, el 17 de julio, hubo una reunión de los miembros de las élites, en la casa de Rafael Yglesias Bonilla. De parte del gobierno asistieron el Presidente, su Secretario, Edgar Odio y el Coronel Guillermo Guardia Mora. Por parte de la oligarquía, participaron Stanley Lindo y

²³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 13 de julio de 1942.

²⁴ *Diario de Costa Rica*, 8 de julio de 1942.

²⁵ *Diario de Costa Rica*, 8 de julio de 1942.

²⁶ *Diario de Costa Rica*, 8 de julio de 1942.

algunos representantes de las familias Rohrmoser, Lahmann, Jiménez de la Guardia, Dent, Terán, Uribe, Bolandi, Castro, Facio, Fishel, Esquivel, Cañas, Pinto, Alvarado, Aguilar y Chacón.²⁷

En *La Tribuna* del 18 de julio de 1942, se publicó la lista de todas las personas y las entidades que donaron contribuciones para las víctimas. El Country Club hizo una fiesta el 11 de julio y recaudó 1035 colones, el Banco de Costa Rica se manifestó con 500 colones, Solera y Co. con 300 colones y el Batallón de la Victoria con 230 colones. Donaron 200 colones: Santiago Crespo, James Ernest (Limón), Barrantes e Hijos (Alajuela), Mauro Pasquale, Uribe & Pages y el desaparecido Banco Anglo. Mientras que 100 colones: el ex Presidente Rafael Yglesias, el General Santos Matute Gómez, la Botica Oriental, Ricardo Saprissa, así como otros negocios y particulares.²⁸

Periódicos como la *Semana Cómica*, hicieron un llamado a todos los sectores, a unirse en señal de patriotismo, en tanto se incrementaron las acusaciones en contra de León Cortés Castro, de quien se dijo que huyó a la finca Los Cartagos, porque él y otros “simpatizantes” del nacionalsocialismo alemán, estaban notificados que esta era una zona “respetada por los nazis”²⁹ (ver Imagen No. 5.1).

²⁷ *La Tribuna*, «Comida de anoche en honor del Señor Presidente de la República», 18 de julio de 1942.

²⁸ *La Tribuna*, «Contribuciones recibidas para las víctimas del San Pablo», 18 de julio de 1942. En esa época se podía comprar una casa con una suma de 5000 a 25000 colones y una finca sembrada de maíz, yuca, frijoles, café y piña por 35000. *Diario de Costa Rica*, «Avisos Económicos», 29 de julio de 1942.

²⁹ *La Semana Cómica*, «Se rumora que el submarino nazi que atacó Puerto Limón eran amigos personales de León Cortés», 4 de julio de 1942.

Imagen n.º 5.1:

“A la hora del verdadero patriotismo”



Fuente: elaboración propia con base en *La Semana Cómica*, 18 de julio de 1942

La Imagen 5.1. ejemplifica las representaciones que se construyeron en la prensa, sobre la cercanía entre los trabajadores y Calderón Guardia, en oposición al cortesismo. En el cómic que se titula: “A la hora del verdadero patriotismo”, se observa al Presidente laborando en su despacho, al lado de un campesino “armado” por su escoba, y los obreros se encuentran rodeados por una red de hombres de negocios, empleados públicos y personajes de la política nacional, como Manuel Mora Valverde y Ricardo Jiménez Oreamuno, quienes erguidos y enojados, protegen al país del ataque de un mosquito tatuado con esvásticas en las alas. Allí, se ilustra a los jefes de partidos, el comercio, la banca, el antitotalitarismo, la industria y el país en general, apoyando a Rafael Angel Calderón Guardia.³⁰

El “zancudillo” representaba a León Cortés Castro, y encima de la tira cómica, en la primera plana, se publicó un artículo titulado: “*La Semana Cómica* le pide perdón al ex Presidente

³⁰ *La Semana Cómica*, “A la hora del verdadero patriotismo”, 18 de julio de 1942.

Cortés”. El texto satiriza respecto a una supuesta reunión entre el equipo de la *Semana Cómica*, redactores, reporteros, linotipistas y un miembro del equipo cortesista, llamado Fernando Lara. Allí se dice que de llegar presidencia, este último asumiría el cargo de Ministro de Relaciones Exteriores en Washington. También, el medio se congratula de que pronto existiría un periódico cortesista y le desea: “muchos dieces y pocos palos al colega”. Cortés fue acusado de negarse a participar en la invitación que hicieron otros candidatos, a “cooperar por el bienestar de Costa Rica”. El periódico abre y cierra con este tema. La conclusión es que Hitler, Hirohito y Mussolini felicitan a León Cortés, por dividir a la familia costarricense.³¹

Así como Calderón Guardia capitalizó políticamente las acusaciones de fascista contra León Cortés, durante la administración de este último hubo diputados que se declararon a sí mismos simpatizantes de Francisco Franco y hubo persecución en contra de los grupos que marcharon en defensa del republicanismo español en Costa Rica. Luego, en agosto de 1937 se fundó la Liga Anti Facista. El antifascismo fue el transfondo discursivo, ideológico y político sobre el cual se instauró la reforma social en Costa Rica, punto de encuentro entre comunistas y calderonistas, y la unión de todas y todos los costarricenses en su contra, fue el núcleo de los discursos de Manuel Mora Valverde.³²

El impacto de la Segunda Guerra Mundial en las operaciones de la Northern Railway Company y su posición estratégica, no se reduce al problema del ataque al Buque San Pablo. En realidad, existen muchas facetas y situaciones en las que la compañía se vio envuelta en medio de la catástrofe global. El 12 de diciembre de 1941, el gobierno de Costa Rica le declaró la guerra a Alemania e Italia tras los sucesos de Pearl Harbor, por medio del Decreto n.º 4. El Decreto n.º 44 canceló todas las licencias para radioaficionados. Por medio del Decreto n.º 45 se confiscaría toda la dinamita, municiones y explosivos en el país, por lo cual, el gobierno les pagaría una indemnización, de acuerdo a lo establecido en el Artículo n.º 29 de la Constitución Política de Costa Rica. El Decreto n.º 46 ordenó el cierre de la

³¹ *La Semana Cómica*, «Públicamente *La Semana Cómica* le pide perdón al ex Presidente Cortés” y “Tendremos periódico Cortesista», 18 de julio de 1942.

³² David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

planta eléctrica de los Hermanos Miller. Esto debido a que estaban incluidos en las listas negras. El Decreto n.º 11 les impide a las estaciones inalámbricas establecer comunicaciones con Alemania, Italia o Japón, sin previa censura estatal. El Artículo n.º 47 dice que todos los ciudadanos de Japón, Alemania e Italia están impedidos de dejar sus residencias, al menos que sean ordenados de hacerlo por un militar en el sitio.³³

El tema es que en ese momento, el ferrocarril era el principal medio de transporte existente por tierra y era fundamental cuidar el territorio. Las medidas citadas, afectaban el funcionamiento de la Northern Railway Company, porque la compañía utilizaba explosivos para dinamitar los terrenos por donde establecía sus vías. A propósito, el 7 de diciembre de 1941, el Operador del Cassey Jones No. 167 de apellido Barahona, le escribió al Administrador del Ferrocarril para informar de unos asuntos que lo mantenían inquieto. El tema era que cerca de la Estación de Santiago y del puente de Birrís habitaba el alemán Carlos Song. De acuerdo a las palabras del operador, este sujeto se había armado con varios cartuchos de dinamita, de manera “impropia”, en el proceso de construcción de la carretera a Juan Viñas, por parte del gobierno. En sus declaraciones, este empleado dejaba entrever sus sospechas: “no sería raro que llegado el caso, este furibundo nazi hiciera daño al puente con dinamita”.³⁴

Durante la Segunda Guerra Mundial y sobre todo, tras los ataques al San Pablo, se expandió la práctica de acusar a los funcionarios norteamericanos de la Northern, de estar emparentados con el nacional socialismo y con el fascismo. En *La Semana Cómica*, se refirieron al Jefe de Transportes como “Herr Johnson” y en un artículo que en realidad principiaba sobre otro tema, dedicaron un importante espacio para plantear que Johnson era un americano con aires de Hitler: “dicen que tiene cara de tumor maligno y que es un macho gordote. Que por panza se gasta tamaña coctelera”. La nota iba dirigida a criticar su trato con los trabajadores nacionales: “dicen que en los tiempos de Roma, habría sido uña y carne con Nerón”. En relación con los conflictos con el recién nacido sindicato, se agregó que “sería

³³ Estas medidas en medio de la guerra, le conciernen a la NRCO, dado que la compañía manejaba teléfonos y telégrafos, así que todo el tema de las telecomunicaciones los afectaba. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 12 de diciembre de 1941.

³⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 7 de diciembre de 1941.

feliz viendo que los leones desayunaran con las tripas de don Rogelio Núñez” (Primer Presidente del Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril). Referencia que sugiere la posibilidad de que la publicación tuviera un fuerte motivo personal, pues este último, además fue despedido por Johnson, acusado de la venta irregular de lotería en Panamá.³⁵

La situación de guerra exacerbó un firme componente nacionalista en las luchas laborales: “ese gringo es tan incómodo que se ha sublevado a los trabajadores nacionales. De modo que, por conveniencia pública, debían quitarlo de Costa Rica. Sería una medida muy saludable que lo mandaran a Rostov”. Se apeló a la intervención del Presidente que “ya había plantado a más de un jefe extranjero que como Mr. Johnson, creen que este es un país incivilizado, donde a las gentes hay que tratarlas como a indios africanos”.³⁶ Se trata de un discurso que combina elementos racistas, en contra de los trabajadores de ascendencia africana y de los indígenas, posiblemente en defensa del mestizaje.

Incluso los trabajadores pusieron una denuncia en contra de Johnson en la Secretaría Técnica del Trabajo: “veremos pues, si esta vez, el amigo Durán Rocha se amarra los pantalones o no”. Asimismo, se apeló a la diplomacia estadounidense “la cosa se está poniendo tan fea, que la Legación de los Estados Unidos debe intervenir en el asunto”. Se adujo en tono amenazante, que, de lo contrario “le iban a dar un par de nalgadas”. Se lo tildó de “macho cara de mula” y este fue invitado a regresar a su país.³⁷

Lo anterior sin desprestigiar que, desde el punto de vista de las condiciones laborales, entre las acusaciones en contra de Johnson estaba que el mismo se empeñaba en poner a correr el tren de noche por la vía del mar, poniendo a los submarinos en peligro, sobre todo si transportaban combustibles y mercadería. Al tiempo que su falta de organización, causaba

³⁵ *La Semana Cómica*, «La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento», 1° de agosto de 1942.

³⁶ *La Semana Cómica*, «La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento», 1° de agosto de 1942.

³⁷ *La Semana Cómica*, «La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento», 1° de agosto de 1942.

un “chismerío” [Sic] tremendo en la empresa. Y que utilizaba “castigos excesivos contra los trabajadores criollos”, como suspensiones indefinidas.³⁸

Otro de los acusados de simpatizar con el nazismo, fue Charles Averre, quien a los pocos años ocuparía el cargo de la Gerencia de la NRCO. El 7 de julio de 1942, el Secretario de Gobernación, Carlos María Jiménez, le envió una carta al Gerente de la Northern G.W. Green, advirtiéndole que tenían informes de que “Charles Averre, es un nazi que no esconde sus sentimientos”.³⁹ La respuesta del Gerente no se hizo esperar:

Debo manifestarle que hace mucho tiempo que se me viene haciendo ese cargo contra Mr. Averre, pero aunque conozco el origen del cargo (que me consta no estar bien fundado), lo he observado muy de cerca y debo manifestar que no he notado semejantes tendencias.⁴⁰

En su misiva, Green asumió el asunto de manera práctica y su razonamiento apuntaba a la contradicción entre el informe sobre que Averre no disimulaba sus simpatías con el nazismo, contra el hecho de que el Gerente no había podido identificar ningún rastro de eso. De manera que, dado que no quería emplear “nazis en este ferrocarril”, resolvió que se le “comunicara cualquier prueba de acto subversivo de su parte”.⁴¹ Dando a entender así, que el asunto no tenía mucho asidero ni futuro. El 10 de diciembre de 1945, la Embajada de los Estados Unidos envió a la NRCO, la lista de personas bloqueadas en Costa Rica. Entre las entidades bloqueadas figuran: Agrícola de Acosta, Franz Amrhein, Erwin Grosser, Frank Marshall, Miller Hermanos, Química Bayer y Marta Trejos González.⁴²

Entre los documentos del archivo de la Northern, albergados en el Archivo Nacional de Costa Rica, están las listas negras británicas de la Segunda Guerra Mundial. Allí se detallan en

³⁸ *La Semana Cómica*, «La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento», 1° de agosto de 1942.

³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 7 de julio de 1942.

⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 16 de julio de 1942.

⁴¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 16 de julio de 1942.

⁴² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 10 de diciembre de 1945.

orden alfabético, los individuos y las empresas sospechosos de simpatizar con el nazismo. Las listas le eran brindadas a la compañía por la Legación Británica en San José. Estos a su vez, las remitían a M.V. Harloe en New York. Las comunicaciones eran extensivas a Bennett en Cristóbal, Boschen en Limón y al Gerente Green en San José.⁴³ La información era centralizada por el Agente de Muelles, D.J. Gordon, lo cuál demuestra que el Departamento de Marina tuvo un papel logístico fundamental durante la Segunda Gran Guerra, al igual que durante la Primera Guerra Mundial.

De hecho que el día del ataque al buque San Pablo, fue el Agente de Muelles Gordon, el encargado de comunicar todos los detalles del caso a W.N. Green. En su informe, el Capitán dijo que, al ser alrededor de las 8:10 de la noche, se escucharon dos explosiones a bordo del San Pablo, mientras se encontraba aparcado en el Muelle Nacional. Se temió que 15 hombres estuvieran atrapados, pero se adujo que era imposible asegurarlo, hasta que se hicieran los trabajos en el buque la mañana siguiente, una vez que se reunieran las autoridades del gobierno y los personeros de la United Fruit Company. Desde el inicio, la hipótesis barajada por la empresa, era que se trató de un ataque perpetrado por las fuerzas del enemigo. A ello se agregó que hasta que no se investigaran las causas de la explosión, se encontraban “completamente en la oscuridad”. Se aseguró que el Muelle casi no sufrió daños y que si se dieron, estos fueron mínimos.⁴⁴

La Junta de Custodia asumió las cuentas por varios de los servicios ejecutados para arreglar el buque San Pablo. Las mismas fueron saldadas en agosto de 1943, pero una factura data del 13 de agosto de 1945 y esta se encuentra archivada en un documento sobre la Segunda Guerra Mundial. La cuenta contiene ocho partidas, que, desdichadamente, es difícil esclarecer en sus significados: n.ºs 416, 613, 935, 4211, 4212, 4213, 4272 y 4239. Los montos de cada una, oscilaban entre los 20 y los 239 colones, para un total de 522,13 colones, al 562%, que asciende a 2934 colones. La factura está dirigida la Junta de Custodia de la Propiedad, con copia a W.N. Green, el Banco Nacional de Seguros y Luis Vargas.⁴⁵

⁴³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 11 de noviembre de 1941.

⁴⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 3 de julio de 1942.

⁴⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 13 de agosto de 1945.

También la Northern fue sospechosa de colaborar con el nacionalsocialismo, por el tema de la infraestructura de transportes. De hecho, el Coronel Rogelio Granados, Oficial Mayor de Seguridad Pública, le reclamó a Green que su dependencia, la Secretaría de Seguridad Pública, estaba anuente sobre todas las actividades de Noguera Gómez en el país, a partir de un reportaje publicado por Manuel Mora Valverde, en *La Tribuna*, el domingo 1° de octubre.⁴⁶ Se trataba de un grupo comando, que retuvo a una pequeña población bajo su poder en el Muelle San Carlos. Los mismos tenían materiales explosivos y estaban bien armados.⁴⁷ Según Manuel Mora Valverde, Noguera Gómez se trasladaba a la capital en un motor car propiedad de la Northern Railway Company. Pero la compañía salió bien librada de estas acusaciones, pues adujo que ese carro le había sido alquilado a Pablo Hurtado y que este fue autorizado para que lo corriera entre la Finca Virginia, ubicada en el Ramal de Indiana y Siquirres, únicamente. Sin embargo, el sujeto en cuestión se lo arrendó a Ricardo Gutiérrez, de quien Noguera era empleado.⁴⁸

Sospechosa, a la vez que objetivo, la Northern recibió las declaraciones de Leonidas Martínez, supuesto “contrabandista”, de nacionalidad hondureña, quien avisó de un complot por parte de un submarino comandado por españoles dispuesto a atacar a la ferroviaria. El sujeto narró que iba en su “lanchita” cuando se quedó sin velas y fue interceptado por el submarino, cuyos ocupantes le dijeron que ellos tenían el control sobre el lugar. Sostuvo que los dos hombres le hablaron en perfecto español, pues eran de la nacionalidad homónima y admitieron haber sido fogoneros de la Northern Railway Company, así que por tanto, conocían todos los detalles del trayecto de Limón a San José y dijeron tener el puerto de Moín amenazado:

⁴⁶ Es relevante que la inteligencia de Estado se tenga que enterar de las actividades de Noguera en el periódico por la publicación de Manuel Mora y no por sus propias indagaciones. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 2015, 3 de octubre de 1944.

⁴⁷ *La Tribuna*, “Capturado ayer un arsenal de bombas y dinamita en esta capital”, 1° de octubre de 1944. También el medio en cuestión, contiene unas declaraciones brindadas por Anastasio Somoza, Presidente de Nicaragua, quien calificó a Noguera Gómez como su enemigo político. *La Tribuna*, “No es asesinando policías costarricenses como se establece la democracia en Nicaragua”, 1° de octubre de 1944.

⁴⁸ “Carta de G.W. Green, Gerente de la Northern al Secretario de Estado en el Despacho de Seguridad Pública”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 2 de octubre de 1944.

Otro de ellos le dijo que su padre había trabajado muchos años como Calderetero de la Northern y que él había venido a Limón dos veces a llevárselo pues lo había encontrado en una condición muy triste, pues los costarricenses muy malos y ladrones lo habían enseñado a beber para robarlo algunos ahorros que él tenía y así lo hicieron, que nunca volvió a saber más de él y que por eso tenía que vengar a su padre en Costa Rica. ⁴⁹

El sujeto en cuestión había viajado desde Belice hasta la boca del Río Pacuare y narra que los sujetos en el submarino le habían pedido ayuda, en su manejo del espacio marítimo, para lograr su faena, así como, que habían tomado dos tortugas vivas, aduciendo que allí, no les faltaba nada.⁵⁰

Mientras tanto, del otro lado de las costas, en el Muelle de Puntarenas, Nicasio García Calero pronunció un discurso en el cual se solidarizó con las víctimas mortales del ataque, en nombre de el Comité Sindical de Marineros. Este habló en contra del Quintacolumnismo criollo y extranjero, así como, expresó su apoyo al mandatario, para castigar merecidamente a los perpetradores del crimen.⁵¹ Ese mismo día, fue fundada la Asociación de Trabajadores Ferrocarrileros.

La formación de la Asociación de Trabajadores Ferrocarrileros (1942)

El sábado 20 de julio de 1942, los radioescuchas de la *Voz de Víctor* amanecieron con la noticia de que se conformaba el sindicato de uno de los gremios más prestigiosos del país: la Asociación de Trabajadores Ferrocarrileros:⁵²

⁴⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 1944.

⁵⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2015, 1944.

⁵¹ *Trabajo*, “En nombre de los marinos puntarenenses, Nicasio García Calero protesta por el asesinato de costarricenses en Puerto Limón. Párrafos de un discurso pronunciado en el Parque Victoria de Puntarenas”, 18 de julio de 1942.

⁵² La misma se conoce también como Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica y Sindicato de Trabajadores de la Northern y el Ferrocarril de Costa Rica.

Los ferroviarios costarricenses al servicio de la Compañía del Norte, hemos venido observando con creciente interés el desarrollo del sindicalismo en nuestro país y “recordando que la unión hace la fuerza, queremos a la vez que conseguir justicia, llegar a formar una entidad que sea tomada en cuenta”.⁵³

Del hecho de que informaran sobre su surgimiento en la radio, se desprende que se espera ganar influencia sobre la opinión pública, por parte de los trabajadores del ferrocarril, mientras que en la empresa ferroviaria parece que había una estructura vertical, a través de los Jefes de Departamento y la Gerencia. Desde el principio y en esta convulsa época, el gremio se planteó recuperar el tiempo perdido, para posicionarse en temas de interés nacional. Así, los trabajadores ferroviarios buscaron abrirse espacios en la política laboral nacional y crear una organización con poder de influencia.⁵⁴ Respecto a la importancia de las organizaciones sindicales a nivel nacional, ellos compararon sus reivindicaciones con los sindicatos de otros gremios nacionales:

Por eso no es de extrañar que los carpinteros, zapateros, albañiles, los dependientes de comercio, los choferes, los locutores de radio, las costureras, etc., hayan formado sus sindicatos. Solamente nosotros, los ferrocarrileros nacionales, por causas inexplicables, nos hemos mantenido al margen de estas actividades.⁵⁵

La administración de Rafael Ángel Calderón Guardia es un capítulo fundamental en la historia de la justicia laboral. Durante el mismo, se restableció la educación superior, haciendo heredera de la Universidad de Santo Tomás (1843-1888), a la Universidad de Costa

⁵³ Este Manifiesto viene adjunto a una carta que fue enviada por Chacón, Secretario de la Organización, en el cual realiza una solicitud de entrevista a Green, que según el Secretario sería “de gran provecho tanto para la empresa que Ud. representa como para nosotros”. El Manifiesto original de la creación de la AFCR, según costa en lápiz, iba dirigido al Presidente de la República y al Gerente se le remitió una copia del mismo, así que se trata de una discusión entre los trabajadores (por medio del sindicato), el gobierno (a través de la presidencia) y la empresa (representada en la gerencia). “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”, Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 20 de julio de 1942.

⁵⁴ “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 20 de julio de 1942.

⁵⁵ “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 20 de julio de 1942.

Rica (1940). Además, se materializó el bastión de la salud pública, mediante la creación de la Caja Costarricense del Seguro Social (1941). El clima político generado por la participación del Partido Comunista de Costa Rica y las confederaciones que impulsaron la formación de sindicatos, propiciaron que germinara la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, formalizado mediante publicación en *La Gaceta* del 18 de julio de 1942, en el proceso de aprobación del Decreto de las Garantías Sociales (1942) y durante la discusión legislativa del Código de Trabajo (1943), mismos que venían a normar, constitucionalmente, las jornadas laborales, los contratos de trabajo, las uniones de los trabajadores, el derecho a huelga, las vacaciones y el salario mínimo.⁵⁶

En realidad, había una coyuntura propicia para la institucionalización de las organizaciones de trabajadores. Por aquellos días, se habían fundado en 1) San José: el Sindicato de Pintores, que designó en su Junta Directiva a: Arturo Barrientos, Víctor Argüello, Luis Rivera, Rafael Villalobos y Guillermo Hernández, entre otros. 2) En Puntarenas, se formalizó el Sindicato de Zapateros, con asociados como Víctor Espinoza, Rafael Carvajal y Concepción Jiménez; así como, la Unión de Marineros de Cabotaje, conformada por Tobías Méndez, Nicasio García, Gumercindo Zúñiga, Julio Brenes y Carlos García Calero.⁵⁷ Estas instituciones eran versátiles y en la unión de marinos, el encargado de Cultura y Propaganda era Amancio Torres, así como, Alfonso Martínez fue designado en Deportes. Además, estaban los Sindicatos de Aserraderos y Panaderos en dicha provincia costera. 3) También se conformó el Sindicato Agrícola de Turrialba, sin agotar ejemplos con la presentación de estos casos.⁵⁸

David Díaz explica la estrategia de creación de sindicatos dirigida por el Partido Comunista de Costa Rica durante esos meses. En mayo de 1942 se conformó el Comité Sindical de Enlace, presidido por Rodolfo Guzmán, representante del Sindicato Nacional de Calzado. El 4 de octubre de 1943, Rafael Angel Calderón Guardia participó como invitada en la

⁵⁶ En realidad hay leyes antecedentes para varios de los temas laborales, que las Garantías Sociales elevan a rango constitucional. Ronny Viales y David Díaz, “Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s”, en: Palacio, Juan Manuel y Fink, León (Eds.) *Labor Justice Across the Americas* (Illinois: The University of Illinois Press, 2017).

⁵⁷ El hermano de este último, Nicasio García Calero, protestaba por la muerte de varios trabajadores a causa del ataque al Buque San Pablo. Ver el apartado correspondiente.

⁵⁸ *Trabajo*, «Se integra el Sindicato de Pintores» y “Directivas Sindicales formadas en Puntarenas», 18 de julio de 1942, *Trabajo*, «Se organiza el Sindicato agrícola de Turrialba», 1° de agosto de 1942.

Asamblea para la conformación de la Confederación de Trabajadores de Costa Rica la cuál surgió como respuesta a la *Rerum Novarum*. Ese día se afilaron 96 sindicatos que albergaban a 30 000 trabajadores.⁵⁹

Según el manifiesto de la creación del Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril, el impulso vino dado con la discusión del Código de Trabajo en la Asamblea Legislativa y con que “el propio Gobierno de la República acababa de enviar un proyecto de Reforma Constitucional al Congreso, para incluir un capítulo de Garantías Sociales, en el cual se garantizó a la clase trabajadora costarricense, entre otros, el derecho de sindicalización”. La iniciativa del Ejecutivo fue avalada por el Legislativo y como tal se anunció que “la Cámara de Diputados ha dado su aprobación a esta reforma por enorme mayoría. En estas circunstancias, al organizarnos sindicalmente dispondremos de la garantía consagrada en la propia Constitución Política, Ley Suprema de la República”. La inscripción del sindicato, se hizo sobre una base legal, a partir de lo antes argumentado, buscando estos trabajadores, organizarse y fundar “una colectividad responsable, con representación legal de conformidad con la legislación nacional en materia”.⁶⁰

Según los ferrocarrileros, ellos disfrutaban de “condiciones ideales” para esperar el mejor éxito de sus aspiraciones. Negaron tener el deseo de “cavar un abismo que nos divida”, al tiempo que esperaban conseguir una “cooperación efectiva” con sus superiores, que solo se vería afectada por los “imperativos de las leyes sobre la materia”. Este tema anuncia la confrontación que se daría, relativa al tema de los salarios y que “únicamente en el remoto caso de que ella se dé los justos límites de sus derechos, lesionando aquellos que las leyes nacionales nos dan, hacemos uso defensivo de nuestras respectivas atribuciones”.⁶¹

En tiempos de guerra y lucha obrera, se fundió en el pensamiento político de los trabajadores unidos, la idea de que existía una relación entre los “países avanzados” y la sindicalización.

⁵⁹ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

⁶⁰ Todas las citas de este párrafo, forman parte del mismo documento. “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

⁶¹ “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

Esto se vincula con el contexto de la II Guerra Mundial, durante la cual, los ferrocarriles fueron una pieza estratégica fundamental. En los países donde hubo invasiones y en los que se desarrolló el conflicto, se dieron asesinatos en contra de los trabajadores ferroviarios, quienes, caídos en el cumplimiento de sus funciones, hizo que se identificaran a sí mismos como soldados:

En las grandes naciones del mundo, otros trabajadores gozan de una especial consideración, como consecuencia de lo delicado de sus funciones, de lo prolongado de su aprendizaje y del peligro constante al que estamos expuestos. Si un soldado de la línea de fuego se juega la vida a cada instante, los ferrocarrileros estamos en parecido riesgo, y tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.⁶²

Algunos de los obreros del ferrocarril, fenecidos en combate, se convirtieron en símbolos representantes del gremio, de la lucha obrera y del valor en la guerra. Es posible que los trabajadores ferroviarios costarricenses se inspiraran en figuras como Pierre Semard, fusilado el 7 de marzo de 1942, muy reconocido en el gremio de los trabajadores ferroviarios, porque fungió como Secretario Nacional del Sindicato de Ferrocarrileros en Francia, entre 1924 y 1928.⁶³

El Sindicato se presenta como un pacto entre hombres, investido de “valor moral”, por involucrar a dos entidades de “indiscutible decencia y caballerosidad”: la asociación y la empresa. Irónicamente, argumentan creer “ciegamente” en las habilidades para “prescribir de los procedimientos, todo aquello que tienda a estimular la práctica del informe secreto. Nuestras recíprocas actuaciones deben ser llevadas a cabo frente a frente y a la luz del sol”. Algo que difícilmente pasaría en una compañía, cuyos archivos están repletos de documentos clasificados como confidenciales.⁶⁴

⁶² “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

⁶³ Roberto Colozza, “The Bird of a Red Nation: Memory of WWII and Patriotic Rhetoric in the Communist Propaganda in Italy and France”, en: *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 5 (10) (2015).

⁶⁴ En los capítulos anteriores se observó la importancia que tenían las comunicaciones cerradas y discretas entre las jefaturas, las que iban a permanecer. Tanto al interior de Costa Rica como a nivel transnacional, con las

La Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica planteó como fuente de inspiración, que las élites de la NRCO pertenecían a distintas asociaciones transnacionales: “nuestros propios jefes nos dan el ejemplo: el Señor Gerente de la empresa don W. N. Green, es sin ningún género de duda, un elemento de elevada categoría en algún cuerpo directivo de la respectiva Asociación de Gerentes o Superintendentes”. También Jack A. Johnson era miembro de la *Order of Railway Conductors* (ORC) de la ARA y “componente activo de otro grupo similar, desde luego que en su oficina, en Limón ostenta en lujosos marcos, un diploma imponente, probando eso”.⁶⁵ Y ya fue discutido en el Capítulo I, que Randall Ferris perteneció a la División Mecánica de dicha asociación.

Ahora bien, tal y como se plantea en el manifiesto, ¿se debía el “atraso” en el surgimiento del sindicato, a causas inexplicables? Debe construirse una explicación con respecto a la aparición relativamente tardía, de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica, en comparación con otras agrupaciones de trabajadores a nivel nacional, y con perspectiva transnacional al interior del gremio: “el correr de los años nos ha enseñado que el camino a seguir es el de sindicalizarnos y ya lo hemos visto en países más adelantados que el nuestro y tenemos que reconocer que han alcanzado el éxito”.⁶⁶ Es difícil recuperar las discusiones que se dieron de previo a la creación del sindicato, pero se hace plausible estudiar las reacciones de las élites dirigentes, a su creación, como un modo de acercarse a los aspectos que contribuyeron a aplazar su surgimiento.

En julio de 1942, cuando surgió la Asociación Nacional de Ferrocarrileros, la primera reacción del Gerente de la Northern Railway Company, fue dirigir una misiva a todos los Jefes de Departamento, en la cual manifestó su preocupación por que al asociarse, los trabajadores “no entendían exactamente todas sus implicaciones y alcances”. La carta estaba escrita en el código de que los trabajadores afiliados, desconocían el error que estaban cometiendo, pues “tarde o temprano, los desleales y agitadores iban a tratar de apoderarse de

casas en Londres y distintas ciudades de los Estados Unidos. “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

⁶⁵ “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

⁶⁶ “Manifiesto de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1942.

la dirección, con el fin de explotarla para sus propios intereses”.⁶⁷ Lo cual, extrapola la idea de que las organizaciones de trabajadores tienen en sus bases, a grupos de interés que no necesariamente coinciden con los intereses de los trabajadores asociados a ellas.

El decir de sus palabras, neutraliza algunas de las funciones y de las herramientas de lucha de los sindicatos, a la vez que Green indicó que la AFCR sólo sería reconocida como un fondo de ayuda mutua. De hecho alegó: “si está reconocida la Asociación, se entiende que es solamente como una ayuda mutua o aún no está facultada para actuar como sindicato para representar a todo el personal ante ninguna autoridad”.⁶⁸ La misiva planteaba que las personas de la directiva debían ser las óptimas, pues lo más grave que vaticinaba era que trabajadores desinformados fueran a paro, guiados por “gente irresponsable” que les hiciera perder sus jornales: “podría verse hasta obligado a salir a la huelga, perdiendo el sueldo mientras”.⁶⁹

De sus palabras, se deduce que hasta entonces, el gremio de ferrocarrileros no había participado en ninguna huelga, a pesar de la conflictividad social reinante en Limón y particularmente, entre los trabajadores bananeros vinculados a la UFCO. Este Memorándum escrito por Green, fue inicialmente dirigido a los Jefes de Departamento, después, el mismo fue transmitido a todos los trabajadores de la empresa, en un documento en que la Gerencia fue enfática al dirigirse a los miembros del Departamento de Transportes, acusándolos de ser responsables de “la mayoría de los errores en la compañía” por sus malas prácticas, definiendo la implantación de medidas de disciplina en la empresa:

Entre los más activos de este movimiento, y que son empleados, están todos en el Departamento de Tráfico. Esto se debe a que al hacerse cargo la nueva administración, encontró en este departamento (que es el que más responsabilidad tiene, en cuanto a la seguridad de los trenes y el público) una falta de disciplina deplorable y tuvo que tomar medidas para imponerla. Después de tantos años de no

⁶⁷ W. Green, “A todos los Jefes de Departamento”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 12 de julio de 1942.

⁶⁸ W. Green. “Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁶⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 12 de julio de 1942.

ser castigados por infracciones del reglamento, que por suerte, no resultaban en accidentes, ni por la pérdida o mal cuidado de la carga, semejante actitud de parte de sus jefes causó disgusto a algunos y son estos los que tratan de imponerse y obligar a la Compañía a quitar a los que creen responsables.⁷⁰

El Gerente acusó a algunos miembros de la Asociación de amenazar a los trabajadores del ferrocarril, con que si no se adherían a la organización, estos serían cesados, para “obligar a la Compañía a colocar en su lugar a candidatos elegidos por ellos”. Y con el fin de fortalecer este argumento, añadió que: “entendemos que hay otros en el Comité que no son empleados de la Compañía, pero ignoramos quiénes son”. Lo cual sí sabían, pues se añadió que se creía que “uno de los más entusiastas era el Sr. Villafranca, Inspector General de Ferrocarriles” de quien sentenció que no creía que entre sus atribuciones estuviera “tratar de crear malas relaciones entre la Administración y los empleados del Ferrocarril”.⁷¹

A su vez, Green sostuvo que pese a que personalmente no se oponía a que los empleados se organizaran, esto sólo lo aceptaría en tanto ellos se ajustaran a las leyes, a que la Directiva se conformara de manera exclusiva por los empleados activos de la entidad, a que se limitaran a cuidar los intereses de los socios en las infracciones de las leyes laborales y a que para los temas de las condiciones de trabajo que la compañía aceptara tratar con el sindicato, esto se hiciera de manera pacífica. También el Gerente expresó que la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica debía “abstenerse de intervenir en los detalles de la Administración de la Compañía” y señalar quiénes debían formar parte de la fuerza de trabajo, lo cual estaba fuera de sus potestades “pues las relaciones entre los agremiados y su sindicato en nada modificarán las relaciones entre el Ferrocarril y sus empleados”.⁷²

⁷⁰ Con el cambio de administración, se refiere justamente a la división entre la NRCO y la UFCO, así como la sucesión de Melvin Marsh por su persona. “G.W. Green. Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁷¹ G.W. Green. “Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁷² El memo no tiene fecha, pero fue escrito en algún momento entre el 12 y el 24 de julio. Se datará del día 24 de julio, dado que ese fue el día en el que circuló. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 julio de 1942.

Un asunto nodal que estaba de por medio en las reformas, eran los escalafones salariales. Esto pues, la NRCO tenía la política de “ascender a los empleados por sus capacidades y no simplemente por los años de servicio” pues de otro modo, “es imposible aprovechar los servicios de uno hábil, porque hay uno que tal vez no esté tan capacitado, con más años de servicio”. La NRCO sí tenía en cuenta el tiempo de servicio cuando los trabajadores hacían solicitudes especiales, pero esto no era (en teoría) un factor que afectara el monto de los salarios. Lo cual acabó cuando cesaron las relaciones entre ambas empresas y todos los trabajadores recibieron su cesantía.⁷³

Particular énfasis hizo el Gerente en las relaciones con los conductores, a quienes achaca que esperaban recibir tratos especiales, según su trayectoria de servicio, particularmente para pasar de trenes de mercancía a los trenes de pasajeros y que una vez allí, pretendían que el traslado fuera permanente, aspecto que consideraba inconveniente. Con eso, Green enfatizó el caso del conductor Rogelio Núñez, quien fue retirado del servicio, tras ser acusado de sostener un negocio de Lotería en Panamá. La siguiente cita es relevante, pues justamente, da cuenta de esa transición:

Al llegar aquí, viendo que el tiempo servicio contaba más que la capacidad para ganar promoción, uno de mis primeros actos fue indicar que como la Compañía Bananera había compensado a todos aquellos empleados que habían servido largos años con ellos, todos los que quedaban con la nueva administración empezaban de nuevo y por lo tanto en este momento nadie tiene más que un año de servicio, sin importar cuánto tiempo estuvo con la administración anterior.⁷⁴

Lo cual demuestra la separación entre la NRCO y la UFCO: aunque cambió poco la administración del ferrocarril, los trabajadores perdieron los derechos adquiridos. La segunda reacción vino por parte del Jefe del Departamento de Ingeniería y Mantenimiento de Vías, Chester Averre, quien vino a acuerpar el discurso de Green respecto a los rumores de que el

⁷³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 julio de 1942.

⁷⁴ G.W. Green. “Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

Sindicato de Ferrocarrileros, tenía una mayor participación de trabajadores del Departamento de Transportes, es decir, conductores, maquinistas, brequeros y fogoneros. En una carta dirigida “a todos los empleados asalariados”, que precedía el Memorándum de Green, Averre sostuvo que su departamento, por la cantidad de empleados que lo conforman, tenía el derecho a liderar la toma de decisiones de los asociados: “es el que mayor número de empleados tiene y por lo tanto, a mi juicio, debería tener el mayor número de votos en el manejo de los asuntos de la Asociación”. Les sugirió a los suyos desvincularse de cualquier convenio que amenazara la “representación proporcional en la Directiva y una cantidad, también proporcional, de los puestos de control”. Adujo que con eso, se quería “evitar la posible adopción de medidas que pueden a la vez ser perjudiciales para los intereses de los empleados nuestros y provechosos para otros”. Agregó que sus empleados insistían en que “ninguna medida que les afecte, pueda ser tomada sin haber votado sobre ella todos los interesados”.⁷⁵

El planteamiento de Averre, respecto a “democratizar” el Sindicato, tiene como contracara que las jerarquías estaban tratando de fijar las reglas de funcionamiento de la organización de trabajadores, las cuales, de aceptarse, permitirían que el Departamento de Ingeniería, controlara todas las decisiones del gremio. Es posible que Averre fuera muy popular entre los empleados de la entidad, tanto porque fue estratégico nombrarlo como Gerente General, como por la manera en la cual este se dirigió a los empleados: “hago estas sugerencias con ánimo de aconsejar y ayudar a los empleados de este departamento, a quienes considero como amigos y compañeros de trabajo. Son mis ideas personales y no tienen carácter oficial”.⁷⁶ Además, se estableció una fórmula que procura segregar a los trabajadores por departamentos, dificultando su ansiada unión.

Al conformarse el Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril en 1942, la Gerencia planteó que sus orígenes se debían a la indisciplina reinante en el Departamento de Transportes y a que por primera vez en la historia, su dirección había venido a imponer orden en dicho gremio.

⁷⁵ El subrayado es del original. Todas las citas contenidas en este párrafo, pertenecen al mismo documento. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁷⁶ “Comunicación de Charles Averre a todos los empleados asalariados de la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

En vista de las funciones propias de la Northern Railway Company, empresa encargada del transporte humano, de animales y mercaderías desde San José hasta el Mar Caribe y el Océano Atlántico, el clima laboral y las relaciones públicas eran dos capítulos muy importantes en la organización, pues ambas se reflejan en los servicios prestados.

De hecho que una de las acciones que más indignó al Gerente General de la Northern Railway Co. fue que los trabajadores agendaron una reunión con el Presidente de la República para el día 29 de julio de 1942, lo cual fue percibido como una afronta a su autoridad. En ese momento, fungía el Dr. Rafael Ángel Calderón Guardia a la cabeza del Poder Ejecutivo. Poco antes, el 18 de julio de 1942, se había dado un encuentro entre los trabajadores del Ferrocarril al Pacífico y el Presidente Calderón Guardia, lo cuál fue cubierto por *La Prensa Libre* como sigue: “querían hacer esos costarricenses y buenos amigos del Presidente Dr. Calderón, su simpatía y manifestarle que estaban a sus órdenes para todo lo que demande el gobierno y la orientación que dé al mismo”.⁷⁷

A los pocos días, el 1° de agosto de 1942, *La Semana Cómica* publicó un artículo haciendo mofa de uno de los altos funcionarios del Ferrocarril del Norte, Jack Johnson. El texto se tituló: “La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento”. El subtítulo rezó: “Ya es mucho jalarle el rabo a la ternera”. El texto planteaba que los miembros de la Asociación Nacional de Ferrocarrileros “denunciaron los atropellos y desmanes de un tal *Mister Johnson*”.⁷⁸ La construcción de esa representación sobre el “gringo” abusador, contrasta con el respeto que inspiraban los trabajadores comunes del ferrocarril, especialmente los del Departamento de Tránsito. La reputación de estos últimos radica en el hecho de que este conglomerado incluía a profesionales y técnicos altamente calificados, con posibilidades de movilidad social ascendente, buenas redes y, por lo general,

⁷⁷ Para esas fechas distintos sectores seguían acercándose al Presidente. Por ejemplo, el subtítulo de esta noticia reza que los deportistas le preparaban un gran homenaje. Es central que los trabajadores del ferrocarril estatal tuvieron su encuentro antes de los de la empresa transnacional. Se dice que se le haría una recepción y otros actos, porque lo consideraban el Deportista Número Uno. *La Prensa Libre*, «Trabajadores del Ferrocarril al Pacífico visitaron al Sr. Presidente de la República», 18 de julio de 1942.

⁷⁸ *La Semana Cómica* era un periódico declarado contrario a una próxima candidatura de León Cortés Castro, amigado con el gobierno y con la organización de trabajadores ferroviarios. *La Semana Cómica*, «La “Asociación de Ferrocarrileros” resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento», 1° de agosto de 1942.

buenos salarios. En ese momento, a diferencia de lo que acontecería unos años después, los trabajadores del Ferrocarril del Norte tenían mayores ingresos que sus homólogos puntarenenses.⁷⁹ Y así lo refirió *La Semana Cómica*:

Cuando nosotros vimos, en la antesala de la Presidencia, a diez o a doce de esos señores, sentimos miedo. Los ferrocarrileros son hombres que inspiran un gran respeto. ¡Nosotros, siempre que nos encontramos con uno de esos inspectores o conductores, nos encogemos maquinalmente, como cuando éramos chiquillos, como si todavía pudiéramos pasar por medio pasaje!⁸⁰

El Gerente Green atribuyó que los diferendos entre los miembros del Departamento de Transportes y R.C. Johnson, salieron a la luz pública dada la importancia cuantitativa de los miembros del equipo de trenes en el sindicato. Las acusaciones contra Johnson, las atribuyó a dos empleados “indisciplinados” y “resentidos” de transportes, pues ambos fueron corridos de la compañía. Green sostuvo que el puesto de Presidente de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, recayó en un conductor llamado Rogelio Núñez y que “un tal Chacón era Secretario”. A este “se dejó de emplear por su falta de disciplina y su servicio total es pues, como se ve, de treinta y cuatro días”.⁸¹ Mientras que Núñez fue calificado como: “un conductor que trabajó muchos años con la administración anterior y siguió con la actual”, hasta que unos meses atrás “se supo que en vez de dedicarse a su trabajo legítimo en el tren de pasajeros que conducía, se dedicaba a la venta de billetes de lotería en la República de

⁷⁹ El ingreso considera entradas no monetarias o estrictamente salariales, tales como: pases de tren, viajes al exterior, habitación, servicio doméstico y artículos para la supervivencia como por ejemplo cubiertos, hielo y utensilios de comida, todos los cuales forman parte de las ganancias que percibía el Superintendente Frank Sheehy.

⁸⁰ Esto de pasar por medio pasaje, se refiere a que los niños y las niñas pagaban la mitad del tiquete para abordar el tren. El periodista está haciendo referencia a las emociones que despertaba a los infantes de antaño, la travesía en tren. *La Semana Cómica*, “La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento”, 1° de agosto de 1942.

⁸¹ Manifestó que este último no tenía poder de representación, pues sólo había trabajado en la NRCO así: 6 días en febrero de 1942, 9 días en marzo, 13 días en abril y 6 días en mayo, para un total de 34 días en 4 meses. G.W. Green. “Memorándum. Sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

Panamá entre los pasajeros”.⁸² Al respecto, se señaló la inconveniencia de esta práctica, porque lo distraía de sus obligaciones laborales como por ser ilegal y con tono amenazante arguyó que “en vez de denunciarlo ante las autoridades, como tal vez era nuestro deber, fue quitado de los trenes de pasajeros y puesto en los de carga, donde no pudiera venderle lotería a los pasajeros”.⁸³

Aunque en *La Tribuna* se enfatizaron las críticas contra Johnson, en realidad, el hecho de fondo, fue la reunión que sostuvo la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril con el Presidente Rafael Ángel Calderón Guardia. A raíz de la publicación, en la cual se burlaron de Johnson por su desempeño en la compañía, del 1° de agosto en *La Semana Cómica*, el 13 de agosto de 1942, el Agente de la Estación de Tres Ríos renunció a la AFCR. Este sostuvo: “la publicación citada, difama, insulta, ridiculiza: difamar no es razonar, insultar no es cooperar y ridiculizar es disociar”.⁸⁴ Por el contrario, consideró que los trabajadores debieron conversar directamente con el Gerente antes de con el Presidente, sobre sus diferendos con Johnson. Lo cual, es una falacia, porque el mismo Green le negó a la Junta Directiva de la Asociación, cualquier posibilidad de reunión, argumentando que sus miembros no eran, directamente, agremiados.

Las primeras demandas de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril (1942)

El 2 de agosto de 1942, Fernando Chacón, Secretario de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica, se dirigió al Gerente de la Compañía William Green, exhortándolo a una reunión conjunta. En la misiva, Chacón se presentó como quien podría cambiar las percepciones que los trabajadores tenían sobre el jerarca superior de la transnacional: “si trato de hablar personalmente con usted es para quitarle a la mayoría de los miembros de esta Asociación la idea que se han formado de usted a través de las conversaciones con sus jefes, como la de

⁸² G.W. Green. “Memorándum. Sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁸³ G.W. Green. “Memorándum. Sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

⁸⁴ La publicación en cuestión se discute más adelante. “Carta del Agente de Estación de Tres Ríos a la ANF”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 13 de agosto de 1942.

que usted encarna al lobo que se comió a Caperucita”.⁸⁵ ¿Porqué? Chacón mantenía que se había formado un criterio distinto tras conversar con algunos trabajadores de la empresa y así, “ahora veo a una persona con la cual se puede tratar perfectamente pues tiene cultura”. El trato del sindicalista con el Gerente era inédito para las élites de la Northern-UFCO: “si yo pienso así, por qué no lo van a pensar los demás?” A su vez, este trató de generar una confrontación entre la gerencia y las jefaturas, al atribuirles a estas últimas, las razones del supuesto odio: “que se lo tienen a través de la mala interpretación que han dado a sus palabras, algunos de los empleados altos que lo rodean”.⁸⁶

El Secretario planteó que “uno de los fines principales de la Asociación, era el de lograr un buen entendimiento entre las empresas ferrocarrileras establecidas en el país”.⁸⁷ Las cuales, eran el Ferrocarril al Pacífico y la Costa Rica Railway Company, administrada por la Northern Railway Company. El Gerente interpretó esa carta como una amenaza, cuando en la misma se le indicó: “solamente le agradeceré si tiene a bien concederla, lo haga cualquier día menos miércoles (5) del corriente (agosto) en la mañana, pues tengo otra entrevista con el Señor Presidente de la República”.

Además, se le condicionó a que eligiera si quería incidir en los contenidos del encuentro con Calderón Guardia, o si prefería discutir después. Su respuesta no se hizo esperar, y llegó el 4 de agosto de 1942, un día antes de la reunión prevista con el Presidente de la República. En ella, el Gerente rechazó la solicitud de entrevista con el Secretario Chacón y negó que esta pudiera ser de provecho, dado que aquel no fungía como empleado del ferrocarril. Y para hacer aún más patente esta contradicción, argumentó que tan siguiera: “me es posible atender personalmente a cada uno de los mil quinientos empleados de este ferrocarril para tantos asuntos personales, para eso están los jefes de departamentos. Menos iba a hacerlo con alguien de afuera”. Sin embargo, alegó estar “muy dispuesto a recibir a cualquier empleado

⁸⁵ “Comunicación de Fernando Chacón con GW Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de agosto de 1942.

⁸⁶ “Comunicación de Fernando Chacón con GW Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de agosto de 1942.

⁸⁷ “Comunicación de Fernando Chacón con GW Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de agosto de 1942.

o empleados activos de la Compañía que representen a sus compañeros de trabajo y que actúen de buena fe y tengan la creencia de que sus reclamos legítimos no llegan a mi conocimiento por las vías rutinarias”. Indignado, sostuvo que aunque estaba “dispuesto a escuchar y corregir cualquier injusticia concreta que se me pruebe”, no permitiría que se intentara “forzar mi mano con amenazas y artículos en los periódicos ni charlas por radio” mecanismo que a su parecer, algunos de los dirigentes de esa Asociación habían adoptado.⁸⁸

Además del rechazo a concertar con la Junta Directiva, el mecanismo más efectivo para debilitarla, fue impedir que la Asociación Ferrocarrilera, durante la Presidencia de Rogelio Núñez, recibiera fondos de las membresías mediante descuento mensual del pago en planilla. En las comunicaciones con el contador y a los jefes de departamento, Green planteó la existencia de una política de neutralidad por parte de la empresa, respecto a realizar los descargos de las planillas para la Asociación, pero ofreció hacerlo siempre que los miembros hicieran una autorización por escrito, a sabiendas de que podían cancelarla cuando quisieran: “se hace la advertencia anterior, puramente para demostrar la actitud enteramente neutral de la compañía en ese asunto, pero no se quiere dejar la impresión de que ejerce presión o que tiene interés, ni en pro ni en contra”.⁸⁹

La intimidación se ejerció, porque para que se hiciera la descarga, los empleados debían testimoniar por escrito a los Jefes de Departamento, su pertenencia a la Asociación. De esta forma, uno a uno, todos los Departamentos, dieron parte de tener cero miembros en la AFCR. Así lo testimonian las palabras del Contador de la NRCO, emitidas el 30 de noviembre: “refiriéndome a su circular de fecha 8 de Octubre, me permito informarle que ninguno de nuestros empleados del Dpto. de Contabilidad, es socio de la Asociación Ferrocarrilera”.⁹⁰ Así, la entidad le negó cualquier transferencia de dinero de las planillas a la Asociación de Ferrocarrileros. Todavía, en diciembre de 1942, el Jefe de Ingenieros le decía al Contador de

⁸⁸ “Misiva de G.W. Green a Fernando Chacón”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 4 de agosto de 1942.

⁸⁹ “Misivas entre GW Green (Gerente) y Sandoval (Contador)”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 8 y 9 de octubre de 1942.

⁹⁰ Era por demás inusual una demora de cuatro o cinco semanas en las comunicaciones entre las Jefaturas de Departamento. Un análisis de las mismas evidencia que en promedio tardan de dos a cuatro días, máximo una o dos semanas, cuando media una disculpa por la tardanza. “Comunicación de T. Sandoval, Contador, A GW Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 9 de noviembre de 1942.

la empresa, que él personalmente, no había recibido ninguna autorización firmada, por lo que se rechaza realizar cualquier deducción: “y todo esto es por la protección y en el interés de los empleados”.⁹¹ Luego se empezó a realizar dichas deducciones. Sin embargo, el 19 de febrero de 1945, hubo una nueva política que golpea las finanzas de los sindicatos, porque con base en una disposición de la Secretaría de Trabajo se estableció, que no era permitido retener parte alguna del salario de los trabajadores, y se dispuso que a partir del 1° de febrero de 1945, se interrumpiría la acción de hacer deducciones de los salarios de los trabajadores por concepto de cuotas, para los sindicatos o clubes.⁹²

Otro aspecto que afectó las finanzas empresariales en la NRCO en particular, las condiciones de trabajo y a las organizaciones de trabajadores, fue la Segunda Guerra Mundial, lo cual fue parte del sentir del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros:

Si la vida de un ferrocarril la asegura el movimiento de importación, tenemos que llegar a la conclusión de que la guerra es la que hace que los empleados de la empresa que usted representa, nos encontremos en una situación bastante difícil por la falta de mercadería que transportan.⁹³

Así, respecto a las condiciones de trabajo, el 3 de noviembre de 1942, el Fiscal de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, Clarencio Auld y el Secretario, Fernando Chacón, hicieron una solicitud para que les fueran reconocidas las horas extra laboradas, a los guardas de la compañía. Los demandantes alegaron que los empleados del citado departamento en Limón:

Ganan 5.18 (cinco colones y dieciocho centavos) por 10 horas de trabajo que aparecen en planilla, pero se les exigen 12 horas de servicio. En iguales

⁹¹ “*And all these is for the protection and in the interest of the employees*”. Comunicación de Chastt Averre a T. Sandoval. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 8 de diciembre de 1942.

⁹² “Carta del Gerente Green a la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica, el Motive Power Sports Club, el Banana Club de la Compañía Bananera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

⁹³ “Comunicación de Fernando Chacón (Secretario) y Clarencio Auld (Fiscal) a la Gerencia de la NRCO”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 3 de noviembre de 1942.

condiciones se encuentran los guardas de San José, quienes reciben 4.30 (cuatro colones y treinta centavos) que les ponen en planilla por diez horas de trabajo, pero también tienen que trabajar 12 horas.⁹⁴

En la misiva, no se solicitaban salarios diferenciados por día de la semana u horario laborado, sólo pedían que se les reconocieran las horas extra, cuya falta de pago, irrespeta las leyes laborales. Y, ¿cómo respondieron las jefaturas a ello? A solicitud de la Gerencia, el Jefe de Transportes hizo las averiguaciones entre los guardas de la entidad, y reportó que ninguno de ellos admitió estar implicado en la demanda.⁹⁵ Además, en la carta que le remitió el Gerente Green al Contador Salgado, le transmitió que: “me parece que se trata de una maniobra de la directiva de la Asociación, para hacer ver que se están empeñando en mejorar las condiciones de algunos” y en tono intimidante agregó “de cualquier modo no estamos en condiciones de aumentar sueldos, y no ha de faltar quien ocupe estos puestos por los sueldos actuales”.⁹⁶ En relación a las jornadas laborales, Green le respondió al Fiscal de la Junta, Clarenco Auld, que: los guardas de Limón y San José “siempre han trabajado 12 horas y se les ha apuntado 10. Su sueldo es diario, no por hora, y por consiguiente, las horas no afectan su sueldo. Las 10 horas que se apuntan, es solamente para efectos de estadística”.⁹⁷ Lo cual, demuestra el cinismo empresarial y la manipulación que se hacía con los datos, las jornadas laborales y los reglamentos.

Es posible comparar la situación de los guardas, con la manera como se resolvió la situación de los brequeros extra, a la que, de primera mano, el Jefe de Transportes dio curso. Esa fue la única demanda registrada para ese periodo del segundo semestre de 1942, que ganaron los trabajadores de la Asociación, y la misma le beneficiaba directamente a la empresa. La propuesta era de los brequeros regulares, quienes se manifestaron dispuestos a disminuir sus jornadas, sus salarios y a ceder cuatro días al mes a los brequeros extra, para asegurar su sustento básico y el de sus familias. Los argumentos en torno a esta propuesta, fueron

⁹⁴ “Comunicación de Fernando Chacón (Secretario) y Clarenco Auld (Fiscal) a la Gerencia de la NRCO”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 3 de noviembre de 1942.

⁹⁵ “Comunicación de J. Salgado a G.W. Green”. En: ANCR, Northern, No. 43, 15 de noviembre de 1942.

⁹⁶ “Comunicación de Green (Gerente) a J. Salgado (Contador)” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 5 de noviembre de 1942.

⁹⁷ Carta de G.W. Green a Clarenco Auld. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43 (18 de noviembre de 1942).

planteados en clave solidaria: “las circunstancias por la que atraviesa el mundo, y, particularmente, el país, han obligado han obligado a las empresas a reducir sus personales”.⁹⁸ La medida fue planteada estratégicamente y consistía en fijar la fuerza de trabajo necesaria para que la empresa pudiera operar tan pronto como cuando las circunstancias cambiaran y aumentase la demanda de trabajadores. El Gerente le hizo la consulta al Jefe de Transportes, José Francisco Salgado, quien aseguró utilizar a los brequeros extra cada vez que los regulares tenían alguna dificultad, lo cual, era infrecuente, y de esta forma, su demanda fue acogida.⁹⁹

Respecto a esto último, en noviembre de 1942, un miembro del sindicato llamado Modesto Solari publicó la orden de una contribución obligatoria para apoyar a las familias de los fallecidos, la cual regía para todos los socios pertenecientes a la Asociación de Ferrocarrileros. Para ello, se estableció una suma de 0.25 (veinticinco céntimos) por persona, para los gastos de entierro del socio fallecido. Los requisitos para “que un socio gozara de este privilegio”, eran: estar al día con el pago de las cuotas mensuales, excepto en caso de enfermedad comprobada que le impidiera laborar y tener salario.¹⁰⁰

Relativo a los cambios en la conformación de la Asociación, el 2 de diciembre de 1942 Modesto Solari se dirigió al Gerente Green, para anunciar la salida de dos de los miembros de la Junta Directiva, Rogelio Núñez y Clarencio Auld, a quienes responsabilizó de incomprender su labor e indebido “interés por el feliz éxito de la Asociación”. Ellos fueron acusados de generar un clima de “descontento general, porque nadie sabía lo que había, ni en qué se invertían los fondos de las cuotas dadas por los socios”, por falta de organización. Con esto, salía uno de los principales “enemigos” de la Gerencia:

El 12 de noviembre recibí una carta firmada por los señores J. S. Soto, H.

⁹⁸ Comunicación de Fernando Chacón (Secretario) y Clarencio Auld (Fiscal) a la Gerencia de la NRCO. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 3 de noviembre de 1942.

⁹⁹ En su respuesta, J. Salgado se disculpó por no haber respondido antes, dada la cantidad de obligaciones que tenía y la falta de tiempo, lo cual evidencia que por motivo de las políticas de reducción de personal, las jefaturas estaban sufriendo de una sobrecarga de trabajo, en medio de las condiciones que imponía la guerra. Comunicación de J. Salgado a G.W. Green. En: ANCR, Northern, No. 43, 15 de noviembre de 1942.

¹⁰⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, noviembre de 1942.

Hernández, Rubén Brenes y Fernando Chacón, diciéndome que de acuerdo con los estatutos de la Asociación, ellos podían nombrarme miembro de la Directiva... El 14 les presenté por escrito las condiciones que pedía... pues había que sanear aquello y trabajar. Si ellos estaban de acuerdo conmigo, tenían que presentar su renuncia aquellos miembros de la Directiva que me estorbaban, pues había que reponerlos con personas de mejor buena voluntad para la Asociación.¹⁰¹

A su vez, las palabras del nuevo Presidente de la Asociación, evidencian la desprotección a la que estaban sometidos muchos trabajadores del gremio, pues este sostuvo la necesidad de “trabajar mucho para el mayor bien de nuestros compañeros, pues hay muchos de ellos cuyos sueldos les alcanza con dificultad para vivir y cuando se enferman, quedan totalmente sin recursos y expuestos a morir de hambre”.¹⁰² Situación que motivó la aprobación del Código de Trabajo. En ese momento, dada la escasez de recursos, se estimó posible dar una contribución mensual de una semana de sueldo, a razón de dos colones por día, a los trabajadores enfermos, lo cual iba a regir desde el mes de diciembre de 1942, en adelante. Más adelante, cuando los fondos fueran suficientes, se les daría el jornal diario durante todo el tiempo que estuvieran convalecientes.

Modesto Solari se comprometió con complacer a la Gerencia, respecto al modo de funcionamiento de la organización: “yo le he dicho que vamos a trabajar por la ayuda mutua”, se puso a los pies del Gerente, aduciendo que “para el mayor bien de todos, y que todas las quejas o solicitudes, deben presentarlas al jefe inmediato de cada departamento”, e incluso fue más allá y solicitó la guía del Gerente Green: “deseamos que Ud. nos ayude con sus buenos consejos, pues su larga experiencia, es una garantía para nuestra labor”.¹⁰³

Sin embargo, algunos miembros del Sindicato pensaban diferente al Presidente de la Asociación. El 15 de diciembre de 1942, fue enviada una misiva a la Gerencia, a nombre de:

¹⁰¹ Carta de Modesto Solari a GW Green. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de diciembre de 1942.

¹⁰² Carta de Modesto Solari a GW Green. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de diciembre de 1942.

¹⁰³ Carta de Modesto Solari a G.W. Green. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 2 de diciembre de 1942.

Miguel Araya, Secretario General; Fernando Dallas, Secretario de Actas; Napoleón Flores, Secretario de Finanzas; Manuel Aguilar, Fiscal General; Ruperto Arguedas, Primer Prosecretario y Gilberto González, Segundo Prosecretario, en calidad de miembros del Comité Central del Sindicato de Trabajadores de la Northern y el Ferrocarril de Costa Rica, quienes se anunciaron “con el respeto debido y en nombre de todos los trabajadores de la empresa”.¹⁰⁴

Allí, los trabajadores organizados hicieron referencia al impacto que tuvo la guerra sobre sus condiciones de existencia, dado que la misma resultó en “un desmedido encarecimiento de la vida, encarecimiento que se agudiza cada día más y que ya, en el presente momento, ha reducido el poder adquisitivo de los salarios en más de un 50%”. No sólo se incrementó “escandalosamente el precio de los artículos manufacturados importados del extranjero debido a la escasez provocada por las dificultades y peligros en los transportes marítimos” sino que también aumentó “en no menos de un 50%, los precios de las subsistencias de producción nacional, se han elevado los alquileres”. Esto quiere decir, en palabras de los trabajadores, que el salario real se ha reducido a la mitad, aunque se mantuvieron intactos los salarios nominales. La empresa tomó medidas destinadas a “elevar la tarifa de fletes del ferrocarril. En consecuencia, es justo y necesario que dicha empresa también proceda inmediatamente, a mejorar las condiciones de trabajo y los salarios de sus trabajadores”.¹⁰⁵

Las demandas de los trabajadores ferroviarios fueron las siguientes: aumento general de los salarios en un 30%, reconocimiento de la jornada legal de las 8 horas de trabajo para los guardas y “pago de tiempo y medio, tal y como lo ordena la ley, para las horas extra que debe trabajar”. Esto pues aunque en las planillas sólo se les reconocían diez horas de jornada, los “*watchmen*” trabajaban doce horas diarias, por un salario de 5.18, del que les rebajaban el 2% de hospital. Otra solicitud, fue el reconocimiento de mínimo medio salario, para “todos aquellos trabajadores que, no gozando de sueldo mensual, quedarán cesantes, por disposición de la empresa, desde el 23 del corriente mes hasta el 4 de enero del próximo año”, como parte

¹⁰⁴ “Carta del Sindicato de la NRCO al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 15 de diciembre de 1942.

¹⁰⁵ “Carta del Sindicato de la NRCO al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 15 de diciembre de 1942.

de las políticas de reducción de gastos en tiempos de guerra, cuando además, las vacaciones no eran de paga obligatoria. Se planteaba que de seguir esa medida, la Northern Railway Co., contribuiría a aliviar la situación económica de sus trabajadores, además de adelantarse a la ley general, que regiría a partir del mes de mayo de 1943, misma que obligaría a todos los patronos y empresas del país a reconocerle a sus empleados y trabajadores, vacaciones anuales con goce de sueldo. También se solicitó gasolina y estopa por cuenta de la empresa “para todos aquellos trabajadores que lo necesitan para su uso personal a la hora de retirarse del trabajo, tal y como se acostumbra en todos los talleres y empresas similares del país”.¹⁰⁶

Sin embargo, el Maestro Mecánico Manuel Flores les respondió a los empleados de los talleres que, pese a que conocía la situación difícil por la que atravesaban, especialmente los peones de los ayudantes, era imposible para la empresa subir los salarios, pues también se había encarecido el petróleo en un 200%, pero que se había mantenido los salarios fijados en setiembre de 1941, por una jornada de 8 horas.¹⁰⁷

En diciembre de 1942, los trabajadores ferroviarios participaron en la Asamblea Sindical Nacional celebrada en San José y con su voto, “los trabajadores organizados de Costa Rica acordaron, para, mientras dure la guerra, hacer toda clase de sacrificios, inclusive el de la renuncia a su legítimo derecho de huelga como medio de solucionar sus conflictos con la clase patronal”, en búsqueda de la “Unidad Nacional, de la Defensa Continental y como un aporte nuestro, modesto pero honrado, en la lucha a muerte que hoy libran nuestros pueblos libres del mundo contra la bestia del nazi-facismo”. La negociación con el gobierno, se hizo a cambio que se creara de inmediato un Tribunal de Arbitraje que resolviera con “justicia y rapidez” todos los conflictos obrero patronales, condición que fue acogida favorablemente por el Gobierno de la República; y además, “en el bien entendido de que las empresas y patronos, por su parte, contribuyeran también, haciendo los sacrificios necesarios, mantener esa unidad y colaboración tan necesarias ahora, frente al enemigo común”.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 12 de diciembre de 1942.

¹⁰⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 18 de diciembre de 1942.

¹⁰⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 12 de diciembre de 1942.

Pero el llamado a esta unidad tenía sus límites. Cuando se conformó el Sindicato de Trabajadores Ferroviarios en julio de 1942, una de las denuncias que le dirigieron al Presidente de la República, fue que había trabajadores “negros” traspasando los límites de Turrialba. Ante esta acusación, el Gerente Green sostuvo que se trató de un equipo de trenes para quemar zacate en la línea, el cual trabajaba a una velocidad muy reducida. Anteriormente, ese equipo salía únicamente cuando el ingeniero ordenaba quemar alguna parte y se le asignaba la tripulación que estuviera disponible, pero después se decidió que habría mejores resultado si asignaban un equipo permanente dedicado a esas labores.¹⁰⁹ En este caso, Green más que defender a los trabajadores afrocaribe que laboraban en el equipo del tren quemador de zacate, estaba justificando que ningún nativo “blanco” quería hacerse cargo de esas labores, por lo que era necesario contratar trabajadores “negros”. Esta cita evidencia que los trabajadores mestizos internalizaron La división étnica del trabajo operante desde el legado de la UFCO.

De manera que el expediente relativo a la creación de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, pone sobre la mesa, un conflicto racial que forma parte de la memoria histórica en Costa Rica, respecto a cómo opera la segregación étnica, a escala geográfica. La creencia que se transmite, es que los trabajadores negros no podían traspasar los límites de Turrialba, y así, se les exigía a los conductores y a los demás miembros del equipo de tránsito del ferrocarril, bajar del mismo antes de llegar al cantón de Jiménez, ubicado en la provincia de Cartago. Durante la conformación del Sindicato, el Gerente reaccionó al hecho de que en los periódicos y en la radio, habían informado que la comitiva que acudiría al Presidente, denunciaría a los trabajadores afrocaribe, porque estos debían continuar en sus labores en el ferrocarril, después de cierto punto de la línea y a la Gerencia por permitirlo. Y eso se explicó de la siguiente manera:

Tenemos un aparato para quemar zacate en la línea, que trabaja a una velocidad muy reducida, jalado por una máquina. Anteriormente, este equipo salía únicamente cuando el Ingeniero ordenaba quemar alguna parte y se le asignaba

¹⁰⁹ G.W. Green. “Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

la tripulación cualquiera que estuviera disponible. Hace poco, se decidió que esto daría mejor resultado, si se le asignaba un equipo permanente, que trabajara constantemente. Como no es un tren que lleva carga ni pasajeros, ni hace ningún trabajo para el departamento de tráfico, sino, solamente, para el Departamento de Vías y Obras, se dispuso a suprimir al conductor regular, haciendo responsable al maquinista para la recepción de órdenes de los despachadores, que regulan sus movimientos. No hay nada en un reglamento que obligue a un tren a llevar conductor, aunque los trenes de tráfico tienen que llevar uno para atender a los pasajeros, la carga, etc. El equipo quemador llevaba dos brequeros y eso se consideraba suficiente, pero el día 20 de los corrientes supe que un maquinista había rehusado salir, alegando que la responsabilidad era demasiada.¹¹⁰

Las respuesta de Green a ello, da cuenta de que el Sindicato defendió los intereses de los trabajadores mestizos, en detrimento de los empleados afrodescendientes:

En creencia de que el maquinista había adoptado esa actitud de buena fe, di instrucciones al Maestro Mecánico de no tomar medida disciplinaria en su contra, por haber rehusado sus órdenes, y al mismo tiempo, al jefe de los despachadores, para que, en el futuro, nombre a uno de los brequeros que estuviera autorizado para recibir órdenes (como hay varios) para actuar como conductor y asumiera una parte de la responsabilidad como deber, aliviando así al maquinista. Esto se arregló el mismo día 21 y el día 22 se puso en efecto. Ahora, por lo que se puede ver, según la actitud de los dirigentes de la Asociación, se conoce que al maquinista no lo movía la buena fe, sino que actuó inclinado por esos señores, quienes tratan ahora de probar que la compañía arriesga la vida de sus empleados, para ahorrar el sueldo de un conductor.¹¹¹

¹¹⁰ G.W. Green. "Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica". Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

¹¹¹ G.W. Green. "Memorándum sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica". Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

Ahora que se arregló el asunto, entiendo que van a hacer hincapié en que todos los que trabajan en el equipo quemador son negros y como este aparato tiene que llegar a veces hasta Alajuela, eso es ilegal pues los negros no deben trabajar en los trenes al oeste de Turrialba. En primer lugar **no hay hombre blanco que** quiera trabajar en eso por naturaleza y en segundo lugar no es un “tren” en el sentido corriente de la palabra, pues no lleva ni carga ni pasajeros; es parte del equipo del departamento de Vías y Obras y no queda en la Meseta Central de Limón, donde tienen sus hogares y familias.¹¹²

Así que la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, cosa común con lo que reseña buena parte de la bibliografía internacional sobre los sindicatos en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, tenía un fuerte componente mestizo, machista y xenófobo. Esto lo demuestra la exclusión del mismo, practicada contra Winston Alexander, quien el día 23 de setiembre de 1942, le comunicó a Green su preocupación, porque su solicitud de ingreso a la Asociación Nacional de Ferrocarrileros fue rechazada. La respuesta de G.W. Green fue que: “es mi opinión que usted es afortunado de estar fuera de eso, por todo lo que oigo que no está funcionando para los objetos que profesa públicamente, ni siquiera por miembros activos de la compañía”.¹¹³ De manera definitivamente, el Gerente no estaba amigado con la organización de trabajadores naciente. Pero su respuesta era insuficiente para aliviar el sufrimiento de Winston Alexander, pues por un lado, le dijo que no habría represalias para él, pero por el otro, y esto en el contexto de la II Guerra Mundial, le advirtió que la empresa estaba realizando recortes de personal por el contexto de ese entonces: “es de esperar que esos problemas puedan mejorar en algún momento y en esa instancia puede estar seguro que no olvidaremos a aquellos que trabajaron leal y destacadamente a nuestro lado en estos

¹¹² G.W. Green. “Memorándum. Sobre la Asociación Ferrocarrilera de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 24 de julio de 1942.

¹¹³ “*It is my opinion that you are lucky to be out of it for form all I hear it is not being run for the objects it professes publicly nor even entirely by active members of the Company*”. Comunicación del Gerente GW Green a Winston Alexander. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 23 de setiembre de 1942.

tiempos difíciles”.¹¹⁴ O sea, iban a despedir a Winston Alexander. El asunto es que Winston Alexander era un migrante afrocaribe.

Este tipo de dinámicas no es exclusiva de Costa Rica. Los trabajadores de los sindicatos de los ferrocarriles en Canadá, presionaron hasta la década de 1960, para mantener una estructura ocupacional racializada y limitar el acceso de los hombres afrodescendientes, a las ocupaciones de switchero, brequero y fogonero. Fue hasta en esa década, que los trabajadores de ascendencia africana pudieron ocupar los trabajos mejor pagados, fundamentalmente como maquinistas y conductores. Por el contrario, antes los trabajadores afrodescendientes eran contratados para realizar tareas de servicio durante el transporte y sometidos a jornadas laborales de hasta 400 horas al mes, trabajando día y noche, con salarios de menos de 70 dólares al mes.¹¹⁵

El impacto temprano del Código de Trabajo de 1943

Los inicios de la década de 1940 fueron años muy importantes en términos de discusión de reformas laborales en América Latina.¹¹⁶ Al mismo tiempo que se preparaba para enfrentar al nazismo, el fascismo y el falangismo, Costa Rica participaba en la Conferencia Interamericana de Seguro Social en Chile en el año de 1942. En dicha conferencia, se discutía la aplicación del seguro a los trabajadores agrícolas, trabajadores independientes y personal doméstico, que hasta ese momento estaban excluidos de ese derecho. Y se revisó el tema de las pensiones de invalidez y la prestación de servicios médicos.¹¹⁷

El 1º de mayo de 1943, las y los trabajadores salieron a marchar en defensa del Código de Trabajo. Empresas como la Northern Railway Company se oponían a que el mismo entrara

¹¹⁴ “*It is to be hoped that matters will improve some time and then be sure we shall not forget those who have worked loyally and stood by us in these difficult times*”. Comunicación del Gerente GW Green a Winston Alexander. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 23 de setiembre de 1942.

¹¹⁵ Jenny Carson, “Riding the Rails: Black Railroad Workers in Canada and the United States”, Review Article in *Labour*, Vol. 50 (Fall, 2002).

¹¹⁶ Iván Molina. *Los pasados de la memoria. El origen de la reforma social en la Costa Rica de la década de 1940*. (San José: EUNED, 2008).

¹¹⁷ *La Razón*, “Conferencia Interamericana de Seguro Social en Chile”, 20 de julio de 1942.

en vigencia y pugnaba por un prórroga hasta que terminara la Segunda Guerra Mundial. Lo cual argumentaban con base en que ese mismo año, el país afrontó diversas crisis. El faltante de gasolina afectó tanto al Tren del Norte como al Tren del Pacífico, que se vieron obligados a disminuir la frecuencia diaria de viajes programados. Del mismo modo, La Gran Flota Blanca desaceleró el tráfico marítimo internacional, porque sus buques y capitanes les sirvieron a los Estados Unidos en la Guerra, al igual que Centroamérica estaban colaborando con las “Naciones Unidas, para obtener la victoria”. Lo cual, obligó a suspender el tráfico comercial para la protección del Hemisferio Occidental, dado que se trataba de “una guerra que tiene que ser ganada, no importa cuán grandes sean los sacrificios o lo difícil que sea el rompimiento de las normas económicas en tiempos de paz”.¹¹⁸

De manera que las transnacionales alegaban en contra del Reglamento de Salarios Mínimos. Sin embargo, según la historia oficial de la Costa Rica y la Northern Railway Company, la promulgación del Código de Trabajo el 15 de setiembre de 1943, trajo a la empresa “innumerables problemas que fue necesario resolver sin dilatorias”. Ya se discutirán los enfrentamientos que hubo en relación con el Reglamento de Salarios Mínimos. Pero la construcción histórica que se presenta fue que la Northern Railway Company “deseosa de acatar la nueva legislación, se anticipó a la emisión de esos reglamentos e inició la ardua tarea de amoldarse al nuevo orden de las cosas”. Además, “para cumplir con ello, creó de inmediato un Departamento de Personal.”¹¹⁹

Uno de los puntos más álgidos de hecho, fue el derecho a huelga. Cuando los trabajadores del ferrocarril ejecutan esta medida de presión, se produce un impacto muy importante en la economía, pues se paralizan las exportaciones y el transporte de bienes y de personas, especialmente en contextos en los que no está tan desarrollado el transporte terrestre. Por esto, ellos son considerados un gremio estratégico.¹²⁰ Sin embargo, cuando se emitió el Código de Trabajo en Costa Rica (1943), se excluyó el derecho a participar en huelga para

¹¹⁸ *Diario de Costa Rica*, «La Gran Flota Blanca», 6 de julio de 1943.

¹¹⁹ Staff Administrativo de la Northern Railway Company, *The Costa Rican and the Northern Railway Company* (San José: Administración de la Northern Railway Company, 1954). p. 31

¹²⁰ Esa es la tesis de John Womack, *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros* (México: Fondo de Cultura Económica, 2007).

el sector transporte. Así lo establece el Artículo No. 375 del mismo: “no se permitirá la huelga en los servicios públicos” y el inciso c) del Artículo 376 que define entre los servicios públicos:

Los que desempeñen los trabajadores de empresas de transporte ferroviario, marítimo y aéreo y los que desempeñen las labores de carga y descarga en el muelle y atracaderos y los que desempeñen los trabajadores de viaje de cualquier otra empresa de transporte, mientras esto no termine.¹²¹

Respecto a la jornada laboral, en la última etapa del gobierno de Calderón Guardia, el 20 de junio de 1943, los trabajadores lamentaron que mientras el obrerismo del Norte (de América) había conseguido una jornada de 8 horas para los trabajadores del ferrocarril, en Costa Rica eso era casi un mito. Los obreros manifestaron comprender la imposibilidad de jornadas de 8 horas para el equipo de trenes por los tiempos de traslado, pero entonces exigieron que se les reconociera el pago de horas extra o bien, se aumentara la flotilla, para cubrirse unos a otros en los ratos de descanso. Además, los empleados del Ferrocarril del Norte se quejaron de que mientras en el Pacífico podían acumular mejores salarios, dedicándose a segundos empleos después de sus jornadas, eso era irrealizable para los del Atlántico, porque le dedicaban más horas a su trabajo.¹²² Para ese momento, se habían debilitado las expectativas de cambio, por más deseos de transformar el escenario laboral, que tuviera el Presidente de la República:

Esa situación viene a transformar en una utopía los deseos que sustentó el Señor Presidente de la República al crear y apoyar las Garantías Sociales, que vendrá a ser la solución más indicada a los males que por largos años han venido azotando al obrerismo nacional, entre los que descuella el abuso antinatural de absorber

¹²¹ Costa Rica, *Código de Trabajo*, 1943.

¹²² “Carta de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 20 de junio de 1943.

todas las horas del día y parte de las de la noche de las eternas víctimas de tantos empleadores nacionales y extranjeros.¹²³

Sin embargo, con la llegada del Código de Trabajo, el cual entró en vigencia el 7 de julio de 1943, hubo modificaciones a la jornada laboral de los trabajadores. Estas fueron dándose paulatinamente y de manera desigual. Es posible comparar el caso de los guardas y los transportistas de la NRCO. Tras una reunión celebrada entre el Gerente Green y los representantes del gremio de trabajadores del ferrocarril, se acordó “desaparecer de la empresa el trabajo ordinario de más de 8 horas diarias”. La excepción vendría dada para el personal de los trenes, con el cual, se haría una computación de un máximo de 270 horas mensuales, con una jornada diaria de 8 horas más 2 horas de sobre tiempo (10 horas laborales), pagadas como 11 horas a sueldo corriente. La jornada mensual de los trabajadores de transportes era de 26 días, para un total de 286 horas y se estimó que cualquier exceso sobre las 260 horas sería pagada a un 50% más. A lo interno, se estimó que le correspondía al Despachador de Trenes regular lo antes dicho. Años más tarde, hubo otras transformaciones en la jornada que se detallan más adelante.

Las demandas de aumento de salario se mantuvieron durante toda la guerra por el encarecimiento en los precios de los productos nacionales e importados. El 20 de junio de 1943, los trabajadores manifestaron que “nuestra tropical paciencia se ha agotado”. Esto sobre todo, porque el gobierno y las empresas privadas habían ajustado los salarios de los trabajadores ese mismo año, pero la Northern no lo hizo. El principal punto de comparación, eran los laboradores del ferrocarril al Pacífico, quienes lograron incrementos salariales de un 25%, mientras que los gastos de alimentación pasaron de 2,50 al día a 4 colones al día. Representando esto un encarecimiento del 62,5%. Para ese momento, los gastos diarios en el sustento para los empleados de la Northern pasaron de 4 a 7 colones. Es decir, un 75% más.¹²⁴

¹²³ “Carta de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43 (20 de junio de 1943).

¹²⁴ “Carta de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 20 de junio de 1943.

De manera que el Poder Ejecutivo, le encargó al Congreso Constitucional, por parte del Secretario de Hacienda y de Educación Pública, Luis Demetrio Tinoco Castro, 7 proyectos para controlar los precios, dado que las estadísticas efectuadas por el Banco Nacional de Costa Rica desde 1936, demostraban que los precios de algunos de los artículos que se utilizaban para crear el índice del costo de la vida, aumentaron un 300%, mostrando un encarecimiento del 44,7%, en relación con el año anterior.¹²⁵

Un año más tarde, el 5 de julio de 1944, el país afrontaba una situación convulsa. Geopolíticamente hablando, toda Centroamérica, pues para ese momento, el General Jorge Ubico huía de Guatemala, tras décadas de dictadura militar y Federico Ponce llegaba al poder como Presidente Provisional. Era inminente la salida de Tiburcio Carías Andino de Honduras. Y los estudiantes universitarios de León y Granada, protestaban en contra de Anastasio Somoza García. Este defendía que iba a hacer elecciones justas y a respetar las libertades. En esas elecciones, resultaría vencedor Juan José Arévalo. En medio de eso, el Partido Comunista de Costa Rica acusó al *Diario de Costa Rica*, dirigido por Otilio Ulate Blanco, de ser Ubiquista.¹²⁶

Mientras tanto, se discutía el tema de los salarios mínimos. En el mes de julio se iban a fijar salarios para todos los sectores, incluidos los trabajadores del campo. Hubo imputaciones de que la medida se estaba haciendo sin los estudios y cuidados necesarios, de manera que los cafetaleros se negaron a reunirse en la fecha acordada con el Presidente Teodoro Picado, argumentando que no había revisado los libros de cuentas de sus empresas y añadieron que era imposible pretender subir los costos de producción.¹²⁷ Un grupo de cafetaleros publicó en *La Tribuna* una carta dirigida al Presidente.¹²⁸ Allí, un arrocero de nombre Mauricio Ramos, vecino de Atenas, amenazaba con que el país se llenaría de “vagos y parásitos” si el

¹²⁵ *La Tribuna*, “El Poder Ejecutivo considera indispensable resolver a la mayor brevedad el problema de la elevación de precios”, 6 de julio de 1943.

¹²⁶ *Diario de Costa Rica*, 5 de julio de 1942 y *La Semana Cómica*, 5 de julio de 1942.

¹²⁷ *Diario de Costa Rica*, “Los cafetaleros no concurrirán hoy a discutir con el gobierno el problema de los salarios”, 5 de julio de 1944.

¹²⁸ Eunice Aguilar, M. Malavassi, Aniceto Sanabria, Teófilo Moneste, José Camacho, Jesús Boza, Evaudilio Sanabria, Agapito Montoya, Carlos Solano, Apolinario Cantillo, Hernán Molina, Oliva Hernández, Arturo Fernández, Marcelino Campos, Amadeo Monge, Humberto Monge, Juan Leiva, Francisco González y 502 firmas más. “Salario justo que corresponda a nuestro caso”, en: *La Tribuna*, 5 de julio de 1944.

gobierno continuaba con la política de comprar a bajos precios e imponer precios mayores en la Junta de Abastos, para los productos de consumo interno.¹²⁹

Ahora bien, una discordancia entre la empresa y los trabajadores venía dada por el punto de vista de la prevención. El Departamento de Transportes tenía una demanda de trabajo muy fuerte, dadas las responsabilidades que cargaban los motoristas sobre sus espaldas.¹³⁰ Entre más horas más se afectan sus funciones de concentración y de bienestar. Respecto al mantenimiento de las vías, los sindicalistas ironizaron con que mientras en “San José había jardines que gozan de la atención de una cuadrilla entera” sólo para servir de “solaz y entretenimiento para un magnate y su familia”, pues la Gerencia se trasladó a San José en 1941, “esto nos hace pensar que es muy doloroso que no haya una mano caritativa que en la vía ajuste la línea, conga una mancuerna baja o cambie una traviesa, defectos de los cuales puede depender la vida de muchas personas”. El argumento en relación con las vías era que había sectores donde la mayoría de los durmientes estaban malos y que los conductores tenían que adivinar donde estaban los rieles, perdidos en medio de la maleza.¹³¹

Otro intercambio se dio entre el Sindicato y el Departamento de Transportes, en los meses de junio y julio de 1944. Esto con motivo de que el Jefe de Transportes, Francisco Salgado publicó un boletín del 26 de junio, en el que se anunciaron las sanciones contra el personal de trenes.¹³² En el mismo, se les responsabilizó a los trabajadores por los descarrilamientos. Pero la respuesta de los asociados no se hizo esperar y en una carta dirigida a Salgado, con copia al Presidente de la República, Héctor Fernández (Secretario) y Luis de Abate (Presidente de la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica) enumeraron todos los desperfectos en la maquinaria y en las vías, causantes de la producción de los accidentes. En

¹²⁹ *Diario de Costa Rica*, “En vez de agricultores lo que va en camino de hacer el país es un número cada día maor de vagos y parásitos”, 5 de julio de 1944.

¹³⁰ “Carta de W.N. Green a la Asociación de Ferrocarrileros de Costa Rica”, Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 19 de noviembre de 1943.

¹³¹ “Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹³² José Francisco Salgado fue primero Despachador en Limón y luego se le transfirió a San José en agosto de 1935 con el fin de que combinara labores con Agente de Estación. En esa época, se le mantuvo el salario de 180 dólares por mes. En ese momento, Robert Eustace tomó su lugar como Despachador en Limón. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 791, 5 de agosto de 1935.

dicha misiva, firmada por el Secretario del Sindicato, se hizo referencia al caso concreto de un vuelco acaecido en Zent, del conductor Luis de Abate y un maquinista de apellido Vega, en los carros que arrastraba la Máquina Extra n.º 57 W. Dicho caso fue evaluado por Mario Marino, Maestro Mecánico de Limón, quien lo atribuyó al exceso de velocidad. Pero el Sindicato alegó que después de “levantado el equipo volcado, observamos la trocha y nos encontramos con durmientes del año 1926”.¹³³ Es decir, que los rieles fueron cambiados después del accidente del Virilla, ocurrido dos décadas antes, y que desde ese momento, no se le había dado mantenimiento a las vías.¹³⁴

Además, el Boletín publicado por Salgado atribuyó los descarrilamientos al imperfecto manejo de los cambiavías, y por el contrario, el Sindicato se pronunció por exculpar a los brequeros cuando el siniestro se debiera a la insuficiente lubricación de las vías, que en tan mal estado estaban, que ocupaban de dos individuos (brequeros) para su manejo.¹³⁵ Luego, en una comunicación realizada entre Salgado y Green, el Jefe de Transportes le admitió al Gerente, que en relación a unos brequeros que viajaban sin las lámparas necesarias para su trabajo, el caso se debió a que había escasez de instrumentos porque los estaban reparando en Limón y no se podía comprar otras. Aún y así, se amonestó al conductor y al brequero porque no las andaban. Al conductor, porque era el hombre al mando de cada tren. Al brequero, no se comprende porqué, si los mismos Jefes admitieron carecer de estos instrumentos.¹³⁶

Aunado a ello, había conflictos entre el personal de trenes, porque a veces los conductores obligaban a los brequeros a no aplicar los breques “en un descenso considerable, después de un altercado baladí con el maquinista”.¹³⁷ El caso en cuestión se dio entre un conductor de

¹³³ “Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹³⁴ En la carta se alegó que a los conductores se les exigía una velocidad de 18 millas por hora, por lo que el Despachador de Trenes reclamaba los “atrasos” en el caso de que las máquinas corrieran a una velocidad menor.

¹³⁵ “Carta de Salgado, Jefe de Transportes, a GW Green, Gerente General de la Northern Railway Company”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 3 de julio de 1944.

¹³⁶ Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹³⁷ Esto en referencia a los insultos en español. “Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

apellido Pérez y un maquinista de apellido Astorga, quien “iba muy despacio”, por lo que el conductor les ordenó a los brequeros no aplicar retenes, sino sólo freno de mano.¹³⁸ Por otra parte, se señaló que el equipo rodante era “inmejorable en todos sus aspectos”. Eso sí, con ironía, se metaforizó respecto a las condiciones de su funcionamiento al afirmar que existen “locomotoras que ya solo corren por el punto de honor, mientras que los carros las siguen por pudor, a pesar de que tienen que verificar inverosímiles piruetas para sostenerse una y otros sobre los rieles con sus cejas filosas”.¹³⁹ Por eso mismo, se decía que un viaje en tren podía resultar ruinoso para los pasajeros, cuando “cada pacífico ciudadano sufre un largo baño de aspersión, prolongado hasta lo insoportable, en una región donde la lluvia es el plato del día”. En la carta se mofaban de las reacciones de la gente: “creemos que en su interior maldecirá a los culpables inmediatos, en el remoto caso de que su cultura no le permitiera acordarse de sus progenitores”.¹⁴⁰

La carta del Sindicato, antes comentada, fue publicada el 5 de julio en el *Diario de Costa Rica*.¹⁴¹ En el epílogo, los trabajadores advirtieron que los mismos llevarían a cabo investigaciones sobre los sucesos que ocurrieran, e incluso, llevaría los casos a la opinión pública para que “las ofrecidas sanciones recaigan sobre los verdaderos culpables”.¹⁴² Tras leer la publicación en el medio de prensa, Green le pidió a Salgado que se encargara de que los trenes y los equipos fueran con todo el arsenal necesario para no darles motivos a los empleados para quejarse y demandar frente a la opinión pública.¹⁴³

En defensa del Código de Trabajo y en otro periódico, una agrupación más amplia, la Federación de Trabajadores de Limón, adscrita a la Confederación General de Trabajadores de Costa Rica, publicó un comunicado con “un enérgico llamamiento a todos los

¹³⁸ Carta de Salgado, Jefe de Transportes, a GW Green, Gerente General de la Northern Railway Company. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 3 de julio de 1944).

¹³⁹ “Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹⁴⁰ “Carta de Héctor Fernández a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹⁴¹ *Diario de Costa Rica*, «Campo pagado. Carta abierta», 5 de julio de 1944, p. 5.

¹⁴² “Carta de Héctor Fernández, Secretario de la Asociación Nacional de Ferrocarrileros a José Francisco Salgado, Jefe de Transportes, Northern Railway Co.” Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 1º de julio de 1944.

¹⁴³ “Carga de Green a Salgado”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 5 de julio de 1944.

trabajadores”. Se hizo un llamado a huelga, pues los patronos estaban presionando al Gobierno para que suspendiera el Código de Trabajo, durante la guerra y dos años después del cese de la Segunda Guerra Mundial:

Es necesario, compañeros, despertar del sueño pasivo en que vivimos y ponerse a la expectativa para defender nuestros derechos que quieren ser arrebatados; las pretensiones de la clase capitalista organizada, intenciones anti-patriotas, mezquinas y cobardes, es plantear al Congreso la suspensión del CÓDIGO DE TRABAJO [Sic] hasta dos años después de la guerra. Ante nefastos propósitos de esta clase reaccionaria y retrógrada, les pedimos estar alerta a los trabajadores, porque iremos a la HUELGA GENERAL [Sic], si tal ofensiva contra nuestros derechos legalmente constituidos se lleva.¹⁴⁴

La Central Sindical Rerum Novarum, se comunicó el día 16 de diciembre de 1944, con el Gerente de la Northern Railway Co., a raíz de que Rudolph Morris, un fogonero al servicio de esa entidad, le hizo saber al Presidente de la República acerca de “algunos de los atropellos que esa Compañía hace de los derechos de sus trabajadores”. El máximo jerarca del Ejecutivo, envió en respuesta el caso, a la Inspección de Trabajo “para que esta verificara los hechos”. Por la empresa, su abogado trató “de desmentir, sin fuerza alguna, los hechos denunciados”, además que argumentó que Morris había dado “motivo para sufrir una destitución de su puesto”. Así que la respuesta de la Central Sindical fue que esta amenaza era “contraria a lo estipulado por el Artículo No. 12 del Código de Trabajo (1943), haciéndose la Compañía, acreedora de las correspondientes sanciones legales”. Con base en que “el Sr. Morris es miembro activo de la Asociación de Ferrocarrileros, por lo que esta Asociación, así como esta Central, tienen mucho interés en que, mientras no dé ocasión para despido, en su trabajo, apoyarlo con todas las demandas”.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Las mayúsculas son del original. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1944.

¹⁴⁵ El Artículo No. 12 del Código de Trabajo de 1943 dice: “Queda prohibido a los patronos despedir a sus trabajadores o tomar cualquier otra clase de represalias contra ellos, con el propósito de impedirles demandar el auxilio de las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento y aplicación del presente Código, de sus Reglamentos y de sus leyes conexas. La carta iba con copia al Secretario de Trabajo y a la AFRC “Comunicación de Danilo Jiménez Veiga, Director, Rerum Novarum al Gerente Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 16 de diciembre de 1944.

El 26 de diciembre de 1944, la Gerencia le respondió a la Central de Sindicatos Costarricenses Rerum Novarum, con una disculpa por la demora (de 10 días) que fue atribuida a los derrumbes sufridos en las vías. A esto agregaron lo siguiente:

Su asociado, Sr. Morris, presentó un largo escrito de quejas al Sr. Presidente. Este escrito, aparte de tener algunos cargos injustos y otros incongruentes, tuvo apreciaciones de parte del Sr. Morris que lo hace incurrir dentro de lo estipulado en el inciso c) del Artículo No. 81 del Código de Trabajo y el abogado de la empresa al contestar las quejas de dicho señor pidió únicamente a la Inspección de Trabajo se pronunciara al respecto sin que se haya tenido en mente destituir, como bien se podía haber hecho, al Sr. Morris.¹⁴⁶

Uno de los momentos más importante de los conflictos laborales con la NRCO, surge a partir de una serie de peticiones y demandas que se dieron a la empresa durante el primer semestre de 1945, las cuales se reunieron en un pliego de peticiones presentado el 1° de junio de 1945, presentadas el Sindicato de Trabajadores de la Northern Railway Company. Esta coyuntura antecede a la huelga de trabajadores de la Northern de diciembre de 1945, que culminó con una intervención militar por parte del gobierno de Teodoro Picado Michalsky, en los primeros meses de 1946. Es necesario referirse al pliego completo de demandas, que se compone de 19 puntos:¹⁴⁷

1. El capataz de la cuadrilla coarta el ejercicio de la organización sindical de los trabajadores.

¹⁴⁶ El Artículo No. 81 del Código de Trabajo plantea las causas de despido justificado. Entre ellas: a) cuando el trabajador se conduzca durante sus labores en forma abiertamente inmoral, o acuda a la injuria, a la calumnia o las vías de hecho contra su patrono; b) cuando el trabajador cometa alguno de los actos enumerados en el inciso anterior contra algún compañero, durante el tiempo que se ejecutan los trabajos, siempre que como consecuencia de ello se altere gravemente la disciplina y se interrumpan las labores; c) cuando el trabajador, fuera del lugar donde se ejecutan las faenas y en horas que no sean de trabajo, acuda a la injuria, a la calumnia o a las vías de hecho contra su patrono o contra los representantes de éste en la dirección de las labores, siempre que dichos actos no hayan sido provocados y que como consecuencia de ellos se haga imposible la convivencia y armonía para la realización del trabajo. Costa Rica, Código de Trabajo, 1943.

¹⁴⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

2. La compañía tiene establecidas cocinas en ciertas cuadrillas, bajo la responsabilidad de los capataces. Se les cobra a los trabajadores la suma de 2,50 colones, coman o no coman.
3. A los vigilantes se les obliga a trabajar 12 horas ininterrumpidas. Se solicita que se les reconozca la hora de almuerzo.
4. Los vigilantes deben marcar relojes, por ejemplo, en quince minutos tienen que llenar siete marcas, alguna de ellas colocadas a mucha distancia entre sí. Se les solicita que se les proporcione capas para las épocas de lluvia.
5. Todo el personal de tráfico está sometido al Artículo No. 143 del Código, sobre la jornada de trabajo. Solicitamos que se regule la jornada de trabajo, ya que se ejerce vigilancia sobre ellos.
6. Problemas de salarios. El año pasado el Sindicato presentó a la Comisión Mixta Especial una demanda de revisión de salarios, que no fue atendida por la Comisión. Este año, la Comisión no ha hecho más que recomendar que se mantengan los mismos salarios. Se solicita un reajuste de salarios en forma general, por lo menos aumentando en un 15% los actuales.
7. Se solicita que la empresa dé viviendas a los trabajadores de las cuadrillas.
8. Se solicita que la empresa ordene que los *motorcars* lleven los almuerzos de los trabajadores a los mismos lugares de trabajo, para permitir que estén calientes.
9. Revisión del Reglamento de Trabajo.
10. Buen trato y reconocimiento de los personeros de los sindicatos por parte de Mario Garino (Maestro Mecánico) en el taller de Limón y de los jefes y capataces.
11. Instalación de una plataforma en Jesús María, para que el ferrocarril recoja los artículos de los pequeños productores en esa zona.
12. Firma de un contrato colectivo de trabajo con los trabajadores del Muelle.
13. Instalación de una pizarra en los muelles para comunicar a los trabajadores, cual cuadrilla entra a trabajar. Lo mismo que los tiquetes para entrar al trabajo, sean distribuidos por la Oficina del Jefe del Muelle.
14. Marcar las horas de llegada y salida en las estaciones terminales para los maquinistas, con una hora de tiempo anticipado, para que se puedan realizar todas las tareas del maquinista.

15. Conceder también una hora y media de tiempo a los conductores.
16. Integración de un Comité mixto-industrial para que realice las labores de conciliación.
17. Integración de una Comisión Técnica para la clasificación de los Operarios y trabajadores y definir sus categorías. Esta Comisión debiera estar integrada por elementos ajenos a la empresa, por ambas partes.
18. Establecer seguro familiar, pagando los trabajadores 3% y a la empresa 3%.
19. Que se dé a los trabajadores copia del contrato de trabajo.¹⁴⁸

Como se ve, todos los puntos son completamente justificados y cada uno merece un capítulo de discusión aparte. Sin embargo, habrá que concentrarse en tres de ellos: salarios, jornada laboral y seguro social, pues estos conforman las reformas más importantes, sobre las que existe mayor documentación. Antes de ello, para ilustrar algunos otros, se procederá a explicar las réplicas de la empresa para cada uno de los anteriores.¹⁴⁹ La misma vino contenida en el “Memorándum de la Northern Railway Company en respuesta a las demandas planteadas por el Sindicato Afiliado a la CTCR”. El cual fue introducido de la siguiente forma:

La Gerencia de la NRCO le dio todo el estudio debido al pliego de peticiones del sindicato afiliado a la CTCR a la compañía, hecho en nombre de todos los trabajadores de la empresa. Se sostiene que en aras de brindar el mejor servicio, ha hecho varios sacrificios en detrimento de sus propios intereses. Se estimó necesario que el Secretario de Estado y los dirigentes de las clases obreras analicen la situación de la empresa, en relación con el Código de Trabajo.¹⁵⁰

La compañía se defendió aduciendo todas las reorganizaciones efectuadas en función de las reformas a la legislación laboral, cuando: “desde antes del 15 de setiembre de 1943, la Compañía ha venido esforzándose por encajar todas sus actividades dentro del Código de

¹⁴⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁴⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

Trabajo”. Se crearon relaciones de “cooperación continua” con la Oficina Técnica del Trabajo, con la Secretaría del Trabajo y con todas sus dependencias. El Gerente agregó el hecho de que entregaron a tiempo el Reglamento de Trabajo, a la recién instituida, Inspección General del Trabajo, por la cual fue debidamente aprobado. Según la Gerencia de la Northern, el problema con todo eso era que las formas que asume la organización del trabajo en una ferrocarrilera, no fueron tomadas en cuenta al redactar el Código. Tanto así, que el Artículo No. 146 del Código de Trabajo, creó la posibilidad de que las empresas de transportes, se ajustaran a sus peticiones.¹⁵¹

Otro motivo establecido para negar los aumentos salariales, fue que la NRCO se había desligado de la UFCO y por ende, de las agroexportaciones bananeras. De todos modos, aún y cuando el funcionamiento del ferrocarril estaba vinculado con la UFCO, se necesitó buscar actividades complementarias, para cumplir con todo lo estipulado en las concesiones. Lo que se plantea es que desde el boom bananero, hasta la década de 1920, fue posible hacer toda clase de otorgamientos salariales e incluso, “tolerar el desperdicio de materiales”. Pero “hoy, la industria bananera en la región está liquidada y no podrá resurgir hasta tanto, no se encuentren medios eficaces para combatir las enfermedades del terreno”. De manera que, en palabras del Gerente Green, para ejecutar sus funciones, el ferrocarril debió trabajar con la máxima economía, especialmente dado que las inclemencias del tiempo agravaban las condiciones de funcionamiento de la ferrocarrilera.¹⁵²

Después se hizo el peritaje de la Secretaría de la Comisión de Salarios sobre de la situación económica de la Northern Railway Company. El mismo se realizó con base en los libros y demás documentación de la NRCO entre el 30 de junio de 1943 y la misma fecha en 1944. El examen de la cuestión financiera en la Northern estuvo a cargo de Alberto Durán Rocha,

¹⁵¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵² Por ejemplo, el año de 1943 fue particularmente difícil, dado que hubo una serie de lavados en el Puente de Reventazón, ubicado en la Junta. Las reparaciones significaron un desembolso de 400 000 colones, a lo que se suma que en 1944, en 48 ½ millas, debieron construir un puente debajo del Reventazón para mantener el tráfico entre Limón y el exterior, paralelo a la construcción de un túnel cuyo costo fue de 1 000 000 de colones. A esto se añade la compra de una pala de vapor, cuyo costo fue de 25 000 colones, la cual quedó atrapada en un accidente, en el que perdieron la vida Jorge Furtado y otros trabajadores. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

jefe de la Oficina General del Trabajo. Allí se resolvió que las hojas de balance presentadas por la NRCO correspondían con la “verdadera situación de la compañía”. Durante este periodo, hubo entradas brutas por 7 711 884 colones, gastos de operación estimados en 8 601 358 colones y una pérdida neta de 589 474 colones. Por motivos no especificados, el balance sólo se refiere a las operaciones de la NRCO, originadas en las concesiones Vargas Sütt y Pacheco Hoadley mediante las cuales, se autorizó la construcción del Ferrocarril a la Estrella y del Ramal de Castro. Mientras tanto, fue excluida la CRRC, originada en el contrato Soto Keith y poseedora de la línea Limón-Alajuela y del ramal Línea Vieja y sus anexos. Interesa particularmente el estudio de planillas, en las que se determinó que la empresa gastaba 3 977 440, de los 5 519 830 de los gastos totales de operación, es decir, el 72% de los mismos.¹⁵³

El tema es que este informe fue utilizado en las negociaciones a su favor por parte de la Gerencia de la Northern, cuando la empresa se refirió a los 19 puntos planteados por los dirigentes de la CTCR, en la reunión celebrada el miércoles 23 de mayo de 1945.¹⁵⁴ Es necesario retornar a las demandas planteadas por el Sindicato y a la respuesta que dio la empresa. Debe recordarse que el primer aspecto señalado, era que el Capataz de la Cuadrilla Ambulante impedía la organización sindical de los trabajadores, ante lo cual, la Gerencia de la NRCO argumentó que “siempre estaba buscando el mejoramiento de sus trabajadores”. Se sostuvo que todos le tenían aprecio, lo que se demuestra con base en que ese era el capataz con mayor facilidad para conseguir trabajadores. Sin embargo, como se evidencia en el Capítulo III, las cuadrillas de peones estacionales se componen de personas desocupadas, sin mayor cualificación. Y en tiempos de guerra, el desempleo es un factor importante y un mal mayor.¹⁵⁵

Segundo, respecto a que la compañía tenía establecidas cocinas para ciertas cuadrillas a cargo de los capataces, ese problema se extiende a todas las compañías de capital transnacional estadounidense. Pasa con los mineros del Teniente en Chile, en las plantaciones bananeras y

¹⁵³ Estas planillas se analizan más extensamente, en un libro que se está preparando a partir de esta investigación, por medio del proyecto n.º C0746, del Instituto de Investigaciones Sociales, inscrito en la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

sucede también con el ferrocarril de Costa Rica. El tema es que, tal y como se evidencia en el Capítulo II, la compañía instauró esta medida para rebajar los costos de alimentación en la década de 1920, y así mantener los salarios por debajo de los que había durante la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, la gerencia adujo que el precio de la alimentación, de 2 colones por plato, era inferior al precio real, así como, que el motivo por el cual se les obligó a los trabajadores a pagar todas las comidas, era porque algunos elegían hacer sólo una de ellas para ahorrar, y se estimaba que aquello era incompatible con el buen desempeño laboral. Nótese que para la década de 1940, la entidad controlaba los tiempos de alimentación de los trabajadores contratados como peones. También se sostuvo que la ferrocarrilera invertía en la compra de los granos y las demás provisiones, el sueldo del cocinero, la leña, los utensilios, etc. Sobre ese punto se resolvió que era posible reproducir la práctica de otras cuadrillas, que les permitiría a los trabajadores decidir dónde comer, lo que la empresa deducía de sus salarios. Es decir, que esta continuaba con el control del número de comidas.¹⁵⁶

Tercero, relativo a la jornada de los guardas, según el Artículo No. 143 del Código de Trabajo, esta era de 12 horas. Así que se aceptó que se les diera una hora de almuerzo a medio día para los de la jornada diurna, lo que se encontró injustificado para aquellos que desempeñaban un rol nocturno. En relación con los relojes que se pusieron para que ellos marcaran, un elemento nuevo de control de su tiempo de trabajo, se arregló para que estos no caminaran durante más del 50% del tiempo de su jornada ordinaria, es decir, 6 horas por día. Entonces las soluciones golpeaban a los vigilantes que llevan las jornadas más duras.¹⁵⁷

Cabe ahora indicar como un cuarto punto, el tema de la jornada de los equipos de trenes. Según el Artículo n.º 143 del Código de Trabajo, estos tenían la obligación de trabajar 72 horas por semana, es decir, 312 horas, en un mes de 26 días y 12 horas diarias de labores. Sin embargo, la Northern se aperturó a una disposición de la Oficina Técnica de Trabajo,

¹⁵⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵⁷ Valga resaltar que hasta la fecha, los guardas en Costa Rica son sometidos a jornadas de 12 horas, con el menor salario posible y muchos de ellos son obligados a permanecer de pie durante estas extensas horas de trabajo. En general, ellos carecen del acceso a servicios públicos. La compañía se opuso a brindarles capas para su trabajo, pues lo consideraban parte de la vestimenta diaria, pero se valoró que si se les prestaban esos implementos, debían garantizar su cuidado y devolverlos en perfecto estado. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 1592, 1945.

aceptada en nombre del sindicato por Carlos Luis Fallas, que acordó que el personal de trenes laborara 260 horas mensuales, en virtud de lo cual “la compañía estuvo anuente a perder 52 horas mensuales por cada maquinista y conductor, conforme a lo prescrito por el artículo n.º 143 del Código de Trabajo”. Para los brequeros y fogoneros, el sindicato y la empresa acordaron la ejecución de una jornada de 8 horas, con 2 horas extra y un salario de 10 y 10,5 colones diarios, respectivamente, además de pagarles los días no laborados. Sin embargo, la NRCO insistió en exigirles a los trabajadores presentarse en sus días de descanso siempre que las circunstancias lo ameritasen, dando en ocasiones, un acumulado de tres o cuatro días de descanso a fin de mes.¹⁵⁸

Quinto, respecto a las viviendas, se admitió construir barracas para los trabajadores que no tuvieran vivienda o familia, toda vez que la Municipalidad de Limón lo aprobara.¹⁵⁹ También a los trabajadores se les brindaba servicio de hotel. De hecho, el 22 de junio de 1945, Charles Averre, en función de Asistente del Gerente para Operaciones, se preocupó por el funcionamiento del Hotel Siquirres, en el sentido que usualmente, los equipos de trenes llegaban en la noche y apenas si consumían un café en el restaurante de Sartoressi. Según su contemplación, esto les dejaba pérdidas, porque les tenía todos los alimentos preparados. Así que se acordó que se contratara al hombre nocturno, que ya laboraba para Sartoressi, y que “sólo costaba 75 colones al mes”, como un empleado de la compañía, con vacaciones, seguridad social y todas las condiciones del caso, con el intermedio de Sartoressi, dándole a este el monto de su paga.¹⁶⁰

El 20 de julio de 1945, Teodoro Picado Michalsky, en calidad de Presidente y Miguel Brenes como Secretario de Estado en el Despacho de Trabajo y Previsión Social, aprobaron el Reglamento de Duración de Trabajo de las Empresas de Ferrocarriles. El mismo se compuso de 16 Artículos y 1 Transitorio. Los más importantes eran: Artículo n.º 1): que establece que la duración de la jornada de trabajo efectivo de los trabajadores del ferrocarril sea de 48 horas, Artículo n.º 2) que sostiene que la jornada ordinaria para los trabajadores del tráfico, las

¹⁵⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁵⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁶⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 1945.

estaciones y el personal de trenes de carga, mixto y pasajeros sean de 240 horas mensuales, Artículo n.º 4) el tiempo que el trabajador ocupe en trasladarse de ida y de regreso, al punto donde normalmente tiene que presentarse a trabajar, será tomado en cuenta como parte de su jornada, Artículo n.º 6) se tomará como parte del tiempo de trabajo, el que el trabajador permanezca inactivo por causas ajenas a su voluntad, Artículo n.º 7) podrá excederse la jornada de trabajo en casos de accidentes o de reparaciones de urgencia, necesarias para el funcionamiento del ferrocarril.¹⁶¹

Un ejemplo de cómo se organizan las jornadas de los trabajadores, con base en este Reglamento, lo brinda una circular enviada a todos los empleados de la casa de locomotoras en Limón. La siguiente tabla reúne la información respecto a las jornadas que le corresponden a cada ocupación, que comprende: llamador de día, despachador de lubricantes, alistador de locomotoras de día, capataz nocturno de la casa, alistadores nocturnos de locomotoras, llamador nocturno y encargado de caldera estacionaria en la casa (ver Tabla n.º 5.1).

Tabla n.º 5.1:

Jornadas de los trabajadores de la Casa Redonda de Locomotoras de Limón (1945)

Ocupación	Jornada (horas de trabajo)
Llamador de día	7:30 a 12:30 de 14:00 a 19:00 horas diarias ¹⁶²
Despachador de lubricantes	7:30 a 12:30 de 14:00 a 19:00 horas diarias
Alistador de locomotoras de día	7:30 a 12:30 de 13:00 a 19:00 horas diarias
Capataz nocturno de la Casa Redonda de Locomotoras	19:00 a 5:00 horas diarias
Alistador nocturno de locomotoras	19:00 a 23:00 horas y de 0:30 a 6:30 horas diarias
Llamador nocturno	19:00 a 23:00 horas y de 0:30 a 6:30 horas diarias
Encargado de la Caldera estacionaria en la Casa Redonda de Locomotoras	6:00 a 16:00 horas diarias

Fuente: elaboración propia con base en ANCR, Northern, No. 756, 1945

¹⁶¹ Teodoro Picado, “Reglamento de duración de trabajo de las empresas de ferrocarriles”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 20 de julio de 1945.

¹⁶² “Y atenderá las llamadas telefónicas de la Casa Redonda de Locomotoras”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 17 de agosto de 1945.

Como puede observarse, en todos los casos no se estipulan recesos para comidas. Un ejemplo, es el encargado de la Caldera, quien labora 10 horas seguidas. Tampoco el capataz nocturno tiene estipulados turnos de descanso. Por el contrario, parece ser que a los demás trabajadores se les descuenta de la jornada el tiempo de comida. Puesto que el alistorador de locomotoras comienza su jornada diaria a las 7:30 de la mañana y culmina 12 horas después, a las 19:00 horas. Así se lo hizo saber el Maestro Mecánico Mario Garino, a Manuel Flores, con base en el Artículo n.º 3 del Reglamento de Duración del Trabajo de las Empresas Ferrocarrileras.

Respecto al equipo de trenes, Charles Averre, Ayudante del Gerente de Operaciones le comunicó a Baltazar Salazar, que la fórmula que se usaría para los brequeros, fogoneros y otros empleados que estuvieran comprendidos dentro del límite de las 240 horas semanales, según la cláusula del Decreto n.º 22 sería la siguiente:

El sueldo de 300 citado, comprende 240 horas de trabajo efectivo al mes, de las cuales, 208 horas de trabajo ordinario y las 32 restantes, extraordinario; todo de acuerdo con el artículo n.º 2 del Reglamento sobre la jornada en ferrocarriles, de julio de 1945.¹⁶³

Distinta era la situación de los vigilantes. El 27 de agosto de 1945 se le hizo saber a Luis Arias, Jefe de Guardas de Limón, la jornada que se establecería para los mismos. Por ejemplo, Rafael González, vigilante de día en el Garage, trabajaría desde las 6:00 hasta las 16:00 horas; R. Shend, lo haría entre las 16:00 y las 20:00 horas, así como, en los talleres, durante la noche, desde las 24 horas hasta las 6 horas.¹⁶⁴

Respecto al tema de los salarios, en agosto de 1945 se creó una Comisión Técnica y de Conciliación de la Northern Railway Company con el Sindicato de la Northern y el Ferrocarril de Costa Rica. Para dicha organización, se eligió a las siguientes personas como representantes de los trabajadores: José Joaquín Araya Murillo, del Departamento de Carpintería; Vivian Jones de Mecánica, Hernán Vega de Tráfico (maquinista) y Gonzalo

¹⁶³ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 756, 17 de agosto de 1945.

¹⁶⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 756, 27 de agosto de 1945.

Facio (conductor), ambos de Tráfico, así como, Octavio Thompson Forbes por Muelles y Aduanas. Mientras tanto, los representantes de la Federación de Trabajadores de Limón eran:

Federico Picado Sáenz, Secretario General
 Antonio Alvarado Portugués, Sub Secretario General
 Neftalí Mora Chacón, Secretario de Finanzas (NRCO)
 Bolívar Araya Rojas, Secretario de Actas
 Miguel Fonseca, Secretario de Correspondencia
 Domingo González Bonilla, Secretario de Organización
 Rogelio Núñez, Secretario de Propaganda y Prensa (NRCO)
 Rafael Aguilar Rojas, Secretario de Legislación Social (NRCO)
 Lucio Ibarra Aburto, Secretario de Acción Campesina
 Isaías Marchena Moraga, Secretario de Educación y Cultura
 Federico Mora Chinchilla, Fiscal General (NRCO)¹⁶⁵

Entre los trabajadores de la Northern Railway Company con puestos en la Junta Directiva de la Federación de Trabajadores de Limón, estaban Rogelio Núñez que era conductor, del Departamento de Transportes; Rafael Aguilar, un reparador de coches, perteneciente al Departamento de Mecánica, así como; Neftalí Mora Chacón y Federico Mora Chinchilla eran jornaleros, del Departamento de Marina.¹⁶⁶ Debe resaltarse la presencia de Federico Picado Sáenz, Secretario General y Lucio Ibarra Aburto, Secretario de Acción Campesina, pues ambos fueron víctimas del Crimen del Codo del Diablo, crimen político acaecido después de la Guerra Civil, en 1949. En todo caso, las negociaciones fueron infructíferas y el 20 de diciembre de 1945 se dio la huelga de los trabajadores del ferrocarril al Atlántico.

¹⁶⁵ Se trata de una carta del Agente de Muelles al Gerente Green que tiene la intención de afirmar que, tal y como se creía, Joaquín Hernández Poveda fue sacado del Sindicato. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

¹⁶⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1592, 1945.

“Por motivo de guerra no podremos subir salarios”. La huelga de 1945 de los trabajadores de la NRCO

El principal motivo de la huelga de trabajadores del ferrocarril efectuada en diciembre de 1945, fue que los trabajadores estaban disconformes con que la empresa se negaba a subir los salarios, de acuerdo a lo establecido por el Código de Trabajo y el Reglamento de Salarios Mínimos. El argumento de la empresa era que por motivo de la Segunda Guerra Mundial, la empresa estaba en números rojos. Se hizo una auditoría analizando los libros de cuentas de la CRRC, la NRCO y los testimonios de los trabajadores acerca de sus condiciones de vida. Este apartado se refiere a las características de la huelga, hasta donde es posible llegar con las fuentes disponibles y a las represalias que hubo en contra de los organizadores, a sabiendas de que, tal y como lo manifestaría Federico Picado en 1946, los trabajadores salieron triunfantes respecto a ese derecho del que antes carecían.

La convocatoria a huelga la hizo el Comité de Huelga a inicios de diciembre, el cual acusó al Gerente de la Northern, W. N. Green y al abogado de la empresa, Lic. Mariano Anderson Montealegre, de una posición intransigente que provocó el fracaso de todo intento de la delegación obrera, por llegar a un arreglo de sus problemas ante la Secretaría de Trabajo. Se alegó que el Gerente y el abogado de la Northern se negaron a “hacer una contrapropuesta a ninguna de las peticiones obreras”. Así que, los trabajadores se sintieron en la obligación y el deber de:

Responder a esa temeraria actitud patronal, actuando como un solo hombre y proceder sin demora a declarar la huelga, único medio que nos queda para hacer respetar nuestros derechos, frente a la actitud de tacañería e insolencia de los personeros de la empresa.¹⁶⁷

Los agitadores alegaron que era necesario hacer comprender a “esa empresa imperialista que no podrá, de hoy en adelante seguir llenando su caja de caudales a costa de hambre y la

¹⁶⁷ Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 43, diciembre de 1945.

miseria de los trabajadores”.¹⁶⁸ Lo harían reivindicando acciones de protesta laboral que les eran negadas, porque habían notado como el propio Mr. Green, se sentía confiado frente al Secretario de Estado en el Despacho de Trabajo y Previsión Social, dado que de acuerdo a la ley, los trabajadores de la compañía tenían negado el derecho de huelga. “Pero olvida Mr. Green, que en Costa Rica no está en un país de esclavos, sino de hombres libres, de trabajadores conscientes que no estamos dispuestos a dejarnos explotar un día más”.¹⁶⁹ Nótese el llamado a la libertad, por parte de los trabajadores organizados, en contraposición con la práctica empresarial, de enriquecerse a costas del sudor y del hambre de los trabajadores. Así que el manifiesto cierra con las siguientes palabras: “De pie, compañeros! Vamos todos a la huelga. Que no haya entre nosotros ni un solo rompe huelgas; ni un solo traidor a sus compañeros de trabajo”.¹⁷⁰

Los objetivos de este movimiento eran:

POR UN AUMENTO EQUITATIVO DE NUESTROS SALARIOS.
 POR LA JORNADA DE OCHO HORAS PARA TODOS LOS
 TRABAJADORES DE LA EMPRESA.
 POR LA INMEDIATA MODIFICACIÓN DE LAS CATEGORÍAS, QUE
 PARA EFECTOS DEL SALARIO, MANTIENE LA COMPAÑÍA.
 POR LA ABOLICIÓN DEL INHUMANO TRABAJO NOCTURNO PARA
 LOS DEL TRAFICO.¹⁷¹

Finalmente, Comité de Huelga de Trabajadores de la Northern les recordó a sus colegas el deber de atentos, compañero y proceder disciplinadamente, a iniciar la huelga en la fecha que se indicara.¹⁷² La respuesta del Gerente no se hizo esperar. El mismo respondió con un memorandum presentado el 13 de diciembre de 1945, tratando de mostrar datos para cada

¹⁶⁸ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, diciembre de 1945.

¹⁶⁹ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, diciembre de 1945.

¹⁷⁰ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, diciembre de 1945.

¹⁷¹ Las mayúsculas son del original. Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, diciembre de 1945.

¹⁷² Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, diciembre de 1945.

uno de los puntos que eran objeto de reclamo por parte de los trabajadores.¹⁷³ Según Green, desde 1943 hasta 1945 los salarios anuales medios pagados por la empresa habían crecido en un 22% y el número de empleados en un 46% lo que significaba que, a grandes rasgos, los trabajadores recibían más dinero por menos trabajo. Agregó que el monto de la planilla para 1945 fue un 79% mayor que en 1943. El único departamento donde se había producido una rebaja en los sueldos anuales medios, fue –Teléfonos y Telégrafos-, debido a que, además del reducido tamaño del personal de planta, había crecido la contratación de peones para hacer reparaciones generales, “mientras que el número de capataces y técnicos no varió; eso hizo que el sueldo medio no bajara pero el monto de las planillas aumentó en un 18% comparado con 1943”.¹⁷⁴

Para el 13 de diciembre de 1945, la NRCO empleaba aproximadamente a 1980 trabajadores, de los cuales unos 1 600 ganaban menos de ₡300 por mes y el salario de 380 trabajadores superaba esa suma. El Gerente especificó las cifras de dichos salarios:

Los sueldos mensuales medios menores de ₡300 son aproximadamente de ₡162 y los mayores de ₡300, de ₡430. Aumentando estos en un 20% y un 15% da un aumento mensual de ₡76,350 o sean ₡916,200 al año. A esa cifra hay que agregar aproximadamente el 5% para seguro contra accidentes y Seguros Social, resultando un aumento total anual de ₡962,010.¹⁷⁵

Como se ve, en realidad, sólo el 25% de la planilla tenía ganancias superiores a los 380 colones al mes. El 75% ganaba menos de 300 colones al mes, pero 162 era la media de dichos

¹⁷³ “Memorandum sobre el memorial presentado por los miembros dirigentes de los sindicatos de la Northern Railway Company y de los Muelles y Aduana de Limón al señor Secretario de Estado en el despacho de trabajo del 5 de diciembre de 1945”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 43, 13 de diciembre de 1945.

¹⁷⁴ Green agregó: “los sueldos mínimos para esta Empresa fueron fijados por decreto No. 26 publicado en *La Gaceta* No. 206 del 19 de Setiembre de 1945 (hace apenas tres meses) y creemos que no estamos pagando menos en ningún caso pero sí sabemos que en algunos casos pagamos más”. “Memorandum sobre el memorial presentado por los miembros dirigentes de los sindicatos de la Northern Railway Company y de los Muelles y Aduana de Limón al señor Secretario de Estado en el despacho de trabajo del 5 de diciembre de 1945”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 43, 13 de diciembre de 1945.

¹⁷⁵ “Memorandum sobre el memorial presentado por los miembros dirigentes de los sindicatos de la Northern Railway Company y de los Muelles y Aduana de Limón al señor Secretario de Estado en el despacho de trabajo del 5 de diciembre de 1945”. Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 43, 13 de diciembre de 1945.

valores. El Gerente planteó con base en el Artículo n.º 184, inciso a) del Código de Trabajo, que si una Empresa trabajaba con pérdidas, los sueldos “no deben aumentar a más de lo que pueda soportar y esta Compañía (no puede ser obligada a lo imposible)”.¹⁷⁶ En el documento se tachó las palabras originales que decían: esta empresa “resistirá hasta donde sea posible cualquier aumento de salarios, ya sea individual o general, que no crea justificado”.¹⁷⁷

Así que el objeto central de las demandas, era que la Northern Railway Company era la única compañía que se resistía a incrementar los salarios, con base en el Reglamento de Salario Mínimo: “desde 1943 los trabajadores de la Northern piden aumento de salarios inútilmente. Mientras tanto, todos los trabajadores del país han logrado de sus patronos un aumento de salarios. La Northern es la excepción”.¹⁷⁸ Según Green, la compañía pagaba salarios mayores, lo cual de ser cierto, sólo aplicaba para el 25% que más ganaba, mientras que a los peones, los carpinteros, los ayudantes y los vigilantes apenas si les alcanzaba su salario para vivir.

Y así fue, que se anunció la huelga para la madrugada del viernes 21 de diciembre, al ser las 4:00 a.m. El movimiento huelguístico implicó a todos los trabajadores de los muelles, los talleres mecánicos y a casi todo el personal de transportes, es decir, que hubo hombres que se resistieron a la huelga en esta sección. En un artículo publicado en el periódico, la CTCR manifestó su solidaridad con los trabajadores. El diario *La Tribuna*, simpatizante con el oficialista Partido Republicano Nacional, se posicionó del lado de los trabajadores, argumentando que los mismos sufrían porque la NRCO les violentaba sus derechos, y se comparó su situación con la de los trabajadores ferroviarios estadounidenses, a quienes sí se les permitía ir a huelga sin ninguna limitación.¹⁷⁹

¹⁷⁶ “Memorandum sobre el memorial presentado por los miembros dirigentes de los sindicatos de la Northern Railway Company y de los Muelles y Aduana de Limón al señor Secretario de Estado en el despacho de trabajo del 5 de diciembre de 1945”. Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 13 de diciembre de 1945.

¹⁷⁷ “Memorandum sobre el memorial presentado por los miembros dirigentes de los sindicatos de la Northern Railway Company y de los Muelles y Aduana de Limón al señor Secretario de Estado en el despacho de trabajo del 5 de diciembre de 1945”. Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 13 de diciembre de 1945.

¹⁷⁸ *La Ultima Hora*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁷⁹ *La Tribuna*, 21 de diciembre de 1945.

Sin embargo, en *La Tribuna* de ese mismo día se publicó un artículo sobre la situación de la clase obrera en los Estados Unidos. Allí, en el contexto de la posguerra, hubo un aumento en la frecuencia de los conflictos laborales. Truman se dirigió a los trabajadores en la Conferencia del Trabajo en Washington, llamando a los patronos y a los trabajadores a negociar, en lugar de frenar labores. Se planteaba que el sindicalismo obrero se había organizado en los Estados Unidos desde 1868, y que terminada la Guerra de Secesión, hubo una cantidad considerable de huelgas, que, en el caso del paro de los ferrocarriles, implicaron muchas situaciones de violencia. El artículo planteaba que los trabajadores abusaban del recurso a la huelga y que debía frenarse porque los patronos no tenían como “defenderse”.¹⁸⁰

En el mismo ejemplar, el Gerente de la Northern publicó una nota en la que demostró su disconformidad, e informaba haber encontrado un pliego de hoja suelta, donde se llamaba a una huelga “ilegal” y pidió el apoyo de las autoridades para que impidieran el movimiento, posición que fue secundada por el *Diario de Costa Rica*, que bajo la tutela de Otilio Ulate se opuso al paro de labores. La reacción del Presidente Calderón Guardia, fue que se mantendría neutral ante el conflicto.¹⁸¹

El día 21 de diciembre, los trabajadores en huelga emprendieron acciones tales como impedir la carga y descarga en los muelles. entre lo que quedó varado, había un hato de ganado de raza, que estaba destinado a la secretaría de agricultura y al instituto de ciencias agrícolas, que se estaba tratando que no sufriera. mientras tanto, se les tomaron las declaraciones a Manuel Mora Valverde, líder del partido Vanguardia Popular y a la directiva de la CTER, quienes concordaron con la ilegalidad de la huelga, no obstante, la misma se justificó en tanto los trabajadores estaban disconformes con los artículos no. 368 y 369 del código de trabajo. de hecho, la edición de *la prensa libre* del 22 de diciembre de 1945, tenía una serie de publicaciones del comité de huelga, en las que se quejaban de que la Northern Railway Company no les había querido mejorar los salarios a sus trabajadores.¹⁸²

¹⁸⁰ Ramón Piedra, “Condición obrera de la Post Guerra”. *La Tribuna*, 22 de diciembre de 1945

¹⁸¹ *La Tribuna* y *El Diario de Costa Rica*, 21 de diciembre de 1945.

¹⁸² *La Prensa Libre*, 22 de diciembre de 1945.

En palabras de Mora, la huelga se originó en la avaricia de la empresa y si bien según el Código de Trabajo (1943) los trabajadores de transportes carecían del derecho a huelga y la decisión de recurrir a ese recurso se había tomado de manera contraria al criterio emitido por las centrales sindicales. Una vez que los trabajadores entablaron el movimiento, todas las organizaciones debían solidarizarse y tomar posición ante la misma. Mora sostuvo que el partido estaba con los huelguistas porque a la compañía le iba sumamente bien con el transporte, dado que le cobran 2000 colones a un azucararero para transportar sus productos, y que era el pueblo de Costa Rica: sus agricultores, sus comerciantes, sus consumidores, quienes sufragaban las tarifas desmedidas de la empresa. Además, Mora aplaudió la actitud del Presidente de la República, y dijo que se comportó “como un verdadero democrata y como un hombre comprensivo de los intereses de las dos fuerzas en pugna”. También Mora valoró positivamente que los trabajadores se habían organizado para evitar daños a la infraestructura. Siendo que el conflicto se desarrolló de manera pacífica, en ausencia de rompe huelgas.¹⁸³

El Comité de Huelgas publicó un campo pagado en el que respondieron a la pregunta de: “¿por qué están en huelga los trabajadores de la Northern?”:

- 1) Porque desde 1943 la Compañía se niega a mejorar los salarios de sus trabajadores mientras los trabajadores al servicio de los patronos grandes y pequeños, han elevado los salarios.¹⁸⁴
- 2) Porque los aumentos en las planillas de la Empresa, se debe a aumento de personal, lo que indica que la empresa aumenta sus actividades, y no a aumento de salarios.

¹⁸³ *La Prensa Libre*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁸⁴ Se cuestionaba la calidad de vida que tenían los estadounidenses radicados en Costa Rica, en contraste con las condiciones de vida de los nacionales, frente al encarecimiento del costo de la vida, los bajos salarios y demás, aspectos que favorecieron el germen de ideas socialistas. Para un diplomático estadounidense, participaron del crecimiento en la participación sindical, tanto la habilidad política de Manuel Mora como la venia de Rafael Angel Calderón. Leslie Reed, encargado de negocios de la embajada de los Estados Unidos en San José, citado por David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

- 3) Porque la Compañía no quiere aceptar que los trabajadores del tráfico (maquinistas y conductores) tienen derecho a la jornada máxima de ocho horas diurnas y seis nocturnas.
- 4) Porque pretende seguir obligando a los trabajadores del tráfico a jornadas nocturnas excesivas.
- 5) Porque todos los intentos realizados por llegar a un arreglo conciliatorio han fracasado frente a la actitud intransigente de la Northern.¹⁸⁵

El comunicado cerraba diciendo, que el movimiento contaba con la solidaridad de toda la clase trabajadora costarricense, así como, con el apoyo de toda la provincia de Limón y la simpatía de todos los nacionales, que debían resistir a las pretenciones de una compañía inglesa, de establecer procedimientos injustos en contra de los trabajadores.¹⁸⁶ Y de hecho, hubo multiplicidad de demostraciones de complicidad. Una de las más importantes fue un paro de diez minutos, del 22 de diciembre, por parte de todos los talleres y fábricas de San José, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, los Telégrafos, las imprentas, el crematorio, las carpinterías, los talleres mecánicos, las sastrerías, etc. La Federación de Trabajadores de San José planeó el movimiento para que se diera en todos los talleres de la capital.¹⁸⁷

También el Sindicato de Trabajadores de la Harina publicó una carta en *La Última Hora*, en la que expresaba su apoyo a la continuidad de la huelga que se estaba realizando en contra de esta “compañía imperialista”.¹⁸⁸ Por la *Rerum Novarum*, el Presbítero Benjamín Núñez planteó que las demandas de los trabajadores de la Northern eran justas.¹⁸⁹ Pero las muestras de solidaridad venían también de los patronos, pues numerosos comerciantes y agricultores de Limón se pronunciaron en contra de la compañía ferrocarrilera por su carácter extractivista y a favor de los trabajadores.¹⁹⁰ El apoyo a la huelga trascendió las fronteras nacionales, pues

¹⁸⁵ *La Prensa Libre*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁸⁶ *La Prensa Libre*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁸⁷ *La Tribuna* y *La Última Hora*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁸⁸ Sindicato de Trabajadores de la Harina, «Compañeros de la Northern: mantengan la huelga», *La Última Hora*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁸⁹ Benjamín Núñez, «Las demandas de los trabajadores de la Northern son justas», *La Última Hora*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁹⁰ Este artículo se basa en un telegrama enviado por algunos comerciantes y agricultores de Limón. *La Última Hora*, «La Northern se lleva nuestras ganancias», 22 de diciembre de 1945.

Rodolfo Guzmán, representante de la CTCR, le dirigió una comunicación a la Federación Obrera Mundial de Londres, para que dicha federación presionara al gobierno en contra de las empresas inglesas que incumplieran los derechos laborales.¹⁹¹

La huelga se desarrolló por medio de una serie de piquetes. Se pararon las funciones en los talleres de Limón y San José. Sin embargo, varios grupos de trabajadores estaban encargados de resguardar la infraestructura de la Northern. Un grupo de trabajadores rindió declaraciones a *La Tribuna*:

Estamos firmemente resueltos a hacer nuestra causa justa. Todos los patronos de Costa Rica, desde los más prósperos hasta los más humildes, han aumentado los salarios de sus trabajadores de 1943 a esta parte. Todos, con una sola excepción: la Northern. Sin embargo, la compañía -esta sola excepción en Costa Rica- elevó en forma considerable sus tarifas de tal manera que al comercio y a la agricultura de Limón los agota inmisericordemente. Esa compañía, no contenta con explotar a los trabajadores, explota de esta manera a los agricultores y a los comerciantes.¹⁹²

Problemáticamente, los trabajadores agregaron en sus declaraciones: “no somos bandoleros, sino trabajadores ticos”.¹⁹³ Lo cual evidencia el carácter nacionalista del movimiento. *La Tribuna* resaltó el orden y disciplina con la que se habían desarrollado las protestas, y el hecho que se habían comunicado con Sir Walter Citrina, Presidente de la Federación Obrera Mundial de Londres. En su comunicado los obreros dijeron:

Como integrantes CTAL, pedimos apoyo Federación Obrera Mundial, frente a las arbitrariedades de la compañía ferrocarrilera inglesa, Northern Railway Company, que mantiene salarios de hambre y condiciones inhumanas de trabajo. Trabajadores de esta empresa están en huelga y creemos que el gobierno inglés

¹⁹¹ *La Tribuna*, 22 de diciembre de 1945.

¹⁹² *La Tribuna*, “Prosigue en pie la huelga de la Northern” 22 de diciembre de 1945.

¹⁹³ *La Tribuna*, “Prosigue en pie la huelga de la Northern” 22 de diciembre de 1945.

debiera negar su apoyo a las compañías de ese país que atropellan a los pueblos que luchan por mejorar sus condiciones de vida.¹⁹⁴

Cumplidas las primeras 24 horas desde que arrancaron las protestas, el *Diario de Costa Rica* hizo énfasis en el hecho que la empresa envió un motorcar a arreglar un derrumbe que hubo en Milla 48, pero que el mismo fue detenido por los hombres en protesta. A su vez, Benjamín Núñez criticó que el recurso a la huelga se hizo por los intereses de ciertos dirigentes, cuando en la *Rerum Novarum* nunca hubieran optado por esta opción, dado que se apegaban a la legalidad. Sin embargo, sostuvo que, contrario a las informaciones de algunos medios, la Central Sindical que él representaba, sí tenía influencia en el ferrocarril y que había 300 trabajadores simpatizantes de su movimiento. El *Diario de Costa Rica* publicó que a estos no se les permitió trabajar.¹⁹⁵

La Prensa Libre manifestaba ser imparcial. Tras el primer día, se hizo énfasis en que con la parálisis de labores, se impidió la descarga de gran cantidad de frutas, e hicieron un llamado a la intervención militar, para detener un movimiento que era ilegal, de acuerdo al Código de Trabajo. Además, se publicó un artículo amenazante, escrito por el Gerente Green, donde manifestó que los contratos de trabajo de todos los huelguistas quedaron “automáticamente cancelados” y que ellos perderían todos los derechos adquiridos hasta entonces.¹⁹⁶

La Secretaría de Trabajo estableció que la huelga era ilegal. Sin embargo, durante todo el fin de semana del 22 y 23 de diciembre, los trabajadores mantuvieron el control de las instalaciones ferroviarias e impidieron el paso a las autoridades.¹⁹⁷ La Editorial del 24 de diciembre se tituló “Huelga Ilegal”. Allí compararon la actitud del Presidente Picado con la del Presidente de Colombia, Lleras Camargo, quien impidió una huelga del sector transportes, principalmente del río, e impuso su regreso a las labores. Si bien se consideraba

¹⁹⁴ Rodolfo Guzman, Secretario General de la CTCR, “Mensaje enviado a Sir. Walter Citrine”, *La Tribuna*, 23 de diciembre de 1943.

¹⁹⁵ *Diario de Costa Rica*, “Sin perspectivas de una solución inmediata, se cumplen 24 horas de la huelga del Atlántico” y “La *Rerum Novarum* fija su posición en el conflicto de la Northern”, 22 de diciembre de 1945.

¹⁹⁶ *La Prensa Libre*, 21 de diciembre de 1945.

¹⁹⁷ *Diario de Costa Rica*, “Mantiene la Secretaría de Trabajo la tesis de que la huelga del Atlántico está fuera de la Ley.” 23 de diciembre de 1945.

que los trabajadores estaban en su derecho, la prensa y algunos limonenses se opusieron al extenso cese de labores.¹⁹⁸

El Herald del 25 de diciembre, solamente publicó un encabezado que decía “Continúa la huelga del ferrocarril al Atlántico, y se pidió al Poder Ejecutivo que la declarara ilegal, para así terminar con ella al igual que en Colombia y otros países suramericanos.”¹⁹⁹*El Diario de Costa Rica* numeró algunas consecuencias fundamentales: 1) Teodoro Picado abogaba porque se subieran los salarios a los trabajadores a cambio de subir las tarifas. Green respondió que si la Northern subía sus precios, el Pacífico también debía hacerlo. 2) Además, se estimó que el alza de salarios les costaría un millón de colones, pero no se especificó por periodo. 3) En ese momento el país estaba por agotar sus reservas de petróleo. 4) La venida de barcos internacionales y los vuelos estaban por suspenderse, lo que contra los intereses de los cafetaleros. 5) También se empezaba a sentir la carestía de alimentos en Limón, especialmente de leche.²⁰⁰ 6) Los cafetaleros tenían 5 000 quintales de café listos para destinarse a Suiza, que quedaron en las bodegas en Limón.²⁰¹ Y 7) La FANAL requería un pedido de alcohol proveniente de Cuba, pero esto se solucionó enviando un avión a recoger el cargamento.

Los grupos opositores a la huelga acusaron Federico Picado de ser el principal instigador del movimiento y se solicitaba al Presidente que declarara la huelga ilegal. Sin embargo, Teodoro Picado estaba en desacuerdo con el Secretario de Trabajo, y se negó a declarar la huelga ilegal. La salida que proponía el Gerente era que los trabajadores retornaran a sus labores y en ese momento, él decidiría a quienes contrataría de nuevo. Green planteó que la UFCO dejó el contrato con el ferrocarril tras 35 años de pérdidas, por 4 000 000 de dólares, así que, era insolvente, máxime que todos los años había que invertir mucho dinero en arreglos,

¹⁹⁸ *La Prensa Libre*, Editorial. «Huelga ilegal», 24 de diciembre de 1945.

¹⁹⁹ *El Herald*, «Continúa la huelga del ferrocarril al Atlántico, y se pide al Ejecutivo la declare ilegal a como es, para así terminar con ella al igual que en Colombia y otros países suramericanos», 25 de diciembre de 1945.

²⁰⁰ *Diario de Costa Rica*, «Para solucionar la huelga del Atlántico no hay otro camino que declarar la huelga ilegal», 25 de diciembre de 1945.

²⁰¹ *La Prensa Libre*, «La Northern solicita garantías al gobierno», 26 de diciembre de 1945.

debido a deslizamientos y factores del clima.²⁰² El Presidente Picado trasladó a los líderes huelguísticos a la capital en un avión expreso y estuvo negociando con ellos todo el 25 de diciembre.²⁰³

También se dijo que algunos ex empleados del Ferrocarril al Pacífico se ofrecieron a ocupar los puestos del equipo de trenes de la Northern.²⁰⁴ Pero el 26 de diciembre el Sindicato de Ferrocarrileros se dirigió con una carta a la *Última Hora*, en la que los felicitaron por ser “el periódico que más se había destacado en la lucha por las demandas justas de la clase trabajadora”. Acusaron al periódico *La Hora*, de calumnia y difamación:²⁰⁵

Es el caso, señor Director, que por casualidad tuve a mi vista un número del mal llamado periódico *La Hora* del 24 de diciembre... este pasquín, como siempre ha sabido hacerlo, tergiversando lo justo de esa huelga... llega su atrevimiento hasta decir que conductores, maquinistas y peones de la vía, con gusto cambiarían el Pacífico por la Northern. Ignora el redactor que si bien es cierto que en algunos casos los salarios de la Northern son más elevados que los del Pacífico, también es cierto que el trato que el Ferrocarril al Pacífico da a sus trabajadores, es sin punto de comparación, superior al que la Northern da a sus empleados.²⁰⁶

Algunos vecinos de Limón le exigieron una indemnización por pérdidas al Presidente. Alegaban que el mismo debió incidir para hacer cumplir la Ley. “No acertamos a comprender cómo, no obstante la ley a pesar del criterio acorde con la misma, sustentado por el Poder Ejecutivo, subsiste aún la huelga”. Firmaban José Rossi, Ricardo Gutiérrez, Alberto Piza, Jesús Clachar, Leandro Seco, Hernán Rossi, Hernán Echeverri, Alvaro Rossi, Lisímaco

²⁰² *Diario de Costa Rica*, «Para solucionar la huelga del Atlántico no hay otro camino que declarar la huelga ilegal», 25 de diciembre de 1945.

²⁰³ *La Última Hora*, «Fórmula de arreglo a la huelga de la Northern», 26 de diciembre de 1945.

²⁰⁴ *Diario de Costa Rica*, «Para solucionar la huelga del Atlántico no hay otro camino que declarar la huelga ilegal», 25 de diciembre de 1945.

²⁰⁵ Fernando Alvarado y otros, «Postal», *La Última Hora*, 27 de diciembre de 1946..

²⁰⁶ Humberto Porras y otros, «Es falso que los trabajadores del Pacífico servirán como rompehuelgas», *La Última Hora*, 26 de diciembre de 1946.

Azofeifa, Alfredo Chaverri, Mundoro Corporation, Williamsbury y la Empresa Ganadera de Saborío.²⁰⁷

El 27 de diciembre se dio por acabada la huelga, pero el tren siguió dos días más varado, puesto que debían arreglar los problemas en Milla 48. El 27 de diciembre de 1945, *La Prensa Libre* publicó que “esa huelga nació renca” y la presentó como una derrota de los trabajadores. Además, se planteó la creación de una Comisión con representantes del gobierno, la empresa y los trabajadores, compuesta respectivamente por Ricardo Acosta, José Manuel Sáenz y Horacio Laporte.²⁰⁸

El periódico *Trabajo* del sábado 29 de diciembre de 1945 estipuló el éxito del movimiento obrero y se distanció de *La Prensa Libre*, *La Hora* y *El Diario de Costa Rica*, a quienes acusó de aliarse con el enemigo.²⁰⁹ Mientras tanto, *La Tribuna* subrayaba detalles positivos del movimiento, como que permitieron pasar a un motor car que llevaba un caso de emergencia y a otro para el pago de los jornales. El *Diario de Costa Rica*, se declaró en contra del movimiento, y subrayó la afectación que se había causado a otros trabajadores, pues una compañía extractora de balsa suspendió los contratos laborales durante el conflicto, además de que se cuestionaban la inactividad del gobierno para frenar la huelga por la fuerza.²¹⁰ *Trabajo* ratificó que el sindicato pugnaba por aumentos salariales escalonados, de entre el 15% y el 20%, en beneficio de quienes más trabajaban, especificando que lo principal, fue la decisión de la intervención militar del gobierno sobre la compañía, a cargo de Próspero Guardia Mora, quien era el Director del Ferrocarril al Pacífico.²¹¹

²⁰⁷ José Rossi y otros, «Nuestra Declaración», *La Prensa Libre*, 26 de diciembre de 1945.

²⁰⁸ *La Prensa Libre*, «Terminó la huelga perdida por los trabajadores», 27 de diciembre de 1945.

²⁰⁹ El titular lleva fecha del 22 de diciembre pero es imposible, porque la huelga comenzó el 21 de diciembre y se postergó por seis días. Así que es probable que se trate de un error de imprenta. *Trabajo*, 29 de diciembre de 1943.

²¹⁰ *La Tribuna*, 23 de diciembre de 1945 y *Diario de Costa Rica*, 24 de diciembre de 1945.

²¹¹ *Trabajo*, 29 de diciembre de 1943.

La intervención militar de Próspero Guardia (1945-1946)

“A las cuatro de la mañana echo a caminar la Northern”. La solución a la huelga, fue una intervención militar. Próspero Guardia asumiría la administración de la Northern Railway Company por el tiempo que fuera necesario, hasta normalizar sus laborales. Esto a raíz de un Decreto Ejecutivo de Teodoro Picado, el cual se basó en el Artículo n.º 381 del Código de Trabajo. Los trabajadores victorearon la decisión del Presidente.²¹²

Un artículo rezaba: “dos Próspero Guardia no ha tenido hasta el momento, dificultad alguna con los trabajadores. Todos ellos acatan sus órdenes con disciplina y matemáticamente”. Se dijo que la empresa estaba caminando como mucho tiempo atrás no lo hizo. “Así pues, la huelga terminó esta mañana, gracias a la energía y la justicia con que actuó el Presidente de la República.”²¹³ Sin embargo, los trabajadores reanudaron labores por órdenes de la CTCR.²¹⁴

Ese día, los trabajadores del Ferrocarril al Pacífico firmaron un comunicado avisando que ninguna manera servirían de rompe huelgas. Entre ellos estaban Fernando Alvarado Vázquez, Humberto Porras Sánchez, Antonio Morales Mora, Alfonso Rodríguez Moreno y Ricardo Núñez Barquero.²¹⁵ Varios gremios de trabajadores publicaron sus muestras de apoyo al Presidente. José Antonio Barrera, Secretario del Sindicato de Zapateros lo felicitó por su actitud en el conflicto de la Northern y le prometió que “estaremos siempre con usted”.²¹⁶

La resolución del Presidente Picado, también fue celebrada por *La Tribuna*, que la calificó de “sensacional resolución en defensa de la economía nacional”. Frank Sheehy, quien por mucho tiempo fuera el Superintendente en la Northern, pero que en ese momento fungía en

²¹² *La Última Hora*, «A las cuatro de la mañana echo a caminar la Northern», 27 de diciembre de 1945.

²¹³ *La Última Hora*, «A las cuatro de la mañana echo a caminar la Northern», 27 de diciembre de 1945.

²¹⁴ *La Última Hora*, «A las cuatro de la mañana echo a caminar la Northern», 27 de diciembre de 1945.

²¹⁵ Fernando Alvarado y otros, «Postal», *La Última Hora*, 27 de diciembre de 1946.

²¹⁶ José Antonio Barrera, «Señor Presidente de la República», *La Última Hora*, 27 de diciembre de 1946.

las altas esferas de la UFCO, fue designado asesor técnico, lo que demuestra cómo se valoraban sus habilidades.²¹⁷

Sin embargo, el Secretario del Estado en el Departamento de Trabajo, Miguel Brenes amenazó con renunciar a su puesto. De hecho, él y el Gerente Green, publicaron en la prensa las cartas que se intercambiaron a ese propósito. Este último le escribió a Brenes el 24 de diciembre de 1945, que, basado en la reunión celebrada en su despacho el día 17 de diciembre, en que participaron los trabajadores del Sindicato de la NRCO, y la CTCR, y que, y dado que se decretó el día 21 de diciembre la huelga, contestara con urgencia la consulta realizada en relación con la suspensión de los contratos de trabajo, con motivo del conflicto.²¹⁸ Brenes respondió que “de acuerdo con los preceptos de la ley, la huelga en la empresa, por violar disposiciones prohibitivas del Código de Trabajo, era absolutamente ilegal y por tanto, las consecuencias de ese estado anormal recaen en quienes voluntariamente contribuyeron a su realización”.²¹⁹

El 26 de diciembre de 1945, el Juzgado Primero de Trabajo, resolvió la causa de William Green en la que solicitó que, dado que algunos trabajadores de la Northern interrumpieron sus labores e impidieron a otros trabajar, con base en el artículo n.º 369 la huelga se declarara ilegal y con base en el artículo n.º 381 se ordenara, con apoyo de las autoridades de policía, la reanudación de las funciones. Además, se solicitó que se castigara a los instigadores del movimiento, con base en los artículos n.ºs 383 y 384. El Considerando decía que, dado que según la reforma del inciso decretado por la ley n.º 25, del 17 de noviembre de 1944, que prohibía la huelga en las empresas de transporte ferroviario:

Por tanto, y de conformidad con lo expuesto y las leyes citadas, se declara ilegal la huelga promovida en la empresa ferroviaria Northern Railway Company, y, por consiguiente, rotos los contratos de trabajo sin responsabilidad para la

²¹⁷ *La Tribuna*, «Control temporal de la Northern asume el Estado», 27 de diciembre de 1947.

²¹⁸ W.N. Green, «Comunicación a Miguel Brenes», en: «Declarada ilegal la huelga de los trabajadores del ferrocarril», *La Tribuna*, 27 de diciembre de 1927.

²¹⁹ Miguel Brenes, «Comunicación a W.N. Green», en: «Declarada ilegal la huelga de los trabajadores del ferrocarril», *La Tribuna*, 27 de diciembre de 1927.

empresa, de los trabajadores alzados, de acuerdo con lo que al respecto se compruebe ulteriormente en juicio. Se ordena a la Dirección General de Policía que por todos los medios a su alcance, garantice la continuación de los trabajo en la citada compañía. No a lugar imponer multa alguna por instigación a la huelga en referencia, por no costar de autos quienes sean los instigadores de la misma.²²⁰

De inmediato, Green publicó un artículo en el que se quejaba que la empresa no podía actuar al margen del Código de Trabajo. Manifestó que, para subir las taridas de su ferrocarril, también debía hacerlo el Pacífico, pues de lo contrario, sería una competencia intolerable. Este sostuvo que como “buen inglés”, era respetuoso de la ley.²²¹

Los trabajadores también publicaron las razones por las que aceptaron volver a sus labores. Manifestaron confiar en que con el intermedio del gobierno, podrían resolver sus asuntos, como no fue posible hacerlo con los personeros de la empresa. Además, creían que el representante de gobierno mejoraría el tema de las jornadas y las condiciones laborales. Agregaron que se dirigirían a la Comisión Mixta de Salarios de Empresa y que se respetaría la continuidad de sus contratos de trabajo. Para ellos, no era inválido que los Tribunales de San José fallaran sobre el asunto, porque la huelga había comenzado en Limón y allí funcionaba el Comité de Huelga.²²²

Un año más tarde aún, la Gerencia se mantuvo en la misma posición con respecto a los salarios. Green continuó con el argumento de que los sueldos que la NRCO pagaba a sus empleados eran mayores que los de otras empresas. Además, inculparon a la Comisión Mixta de Salarios Mínimos, por la situación en la que se encontraban, dado que, el año anterior:

²²⁰ Juzgado Primero de Trabajo citado por *Diario de Costa Rica* y *La Tribuna*: “Campo pagado. Declarada ilegal la huelga de los trabajadores del ferrocarril”, 27 de diciembre de 1927.

²²¹ William Green, “La Northern no puede aceptar ningún arreglo que no sea cubierto por el Código de Trabajo”, *Diario de Costa Rica*, 27 de diciembre de 1945.

²²² Comité Nacional Ejecutivo de la CTCR, “Porqué aceptaron los representantes de los trabajadores la fórmula de arreglo de la Northern mediante la intervención del Poder Ejecutivo”, *La Tribuna*, 28 de diciembre de 1945.

Cuando por primera vez, se fijaron sueldos mínimos de acuerdo con las disposiciones del Código de Trabajo, la Empresa pidió la integración de una Comisión Especial que fijara los de sus empleados, pues el territorio que sirve abarca varias provincias y se creyó que una Comisión Especial se evitarían complicaciones.²²³

Sin embargo, según se alegó, la Comisión Mixta de Salarios Mínimos, en vez de fijar los mismos sueldos mínimos para los oficios que regían en otras empresas, estableció unos específicos para la Northern, que en muchos casos, eran significativamente mayores “que los que regían en las zonas que el ferrocarril sirve, para oficios que no eran exclusivamente ferrocarrileros (como carpinteros, mecánicos, etc.)”.²²⁴

Debe recordarse que la NRCO tenía una política diferenciada de salarios por distrito, antes de la aparición del Código de Trabajo, con diferencias sumamente importantes entre un lugar y otro, por ejemplo, entre Turrialba y Limón. Además, el Gerente reclamó que en los oficios” puramente ferrocarrileros, como maquinistas, conductores, etc.”, la Comisión Mixta de Salarios Mínimos los afectó gravemente, en tanto se dio la atribución de fijar salarios bastante mayores que los que rigen en el ferrocarril al Pacífico:

En la mayoría de los casos, cogieron los sueldos que en ese entonces se pagaban en este ferrocarril y los fijaron como mínimos sin tomar en cuenta que muchos de los sueldos entonces vigentes se pagaban a viejos empleados cuyos sueldos habían sido aumentados a través de los años. Así se obliga al ferrocarril, al tomar personal nuevo, a pagarles lo que se pagaba a empleados viejos y con experiencia. Como era natural, los empleados viejos vieron con desagrado que los nuevos entraran con el mismo sueldo que ellos ganaban después de tantos años.²²⁵

²²³ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²²⁴ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²²⁵ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

Ante ello, el Gerente optó por evadir los criterios de la Comisión Mixta Especial, al considerar injusto que se estableciera “una escala de sueldos mínimos mayor que aquella fijada para otras empresas”, con insistencia respecto a que había sido la costumbre en la Northern, pagar sueldos mayores que otros. A propósito planteaba que “cosa que se le escapó a la Comisión Mixta del año 1943, se trataba de fijar sueldos mínimos y no máximos”. Añadió como prueba de que la empresa pagaba bien, que recibía constantes solicitudes de trabajo para todos los oficios, “pues a pesar de la legislación y las exigencias de los agitadores, la prueba final e incontestable es la ley natural de la oferta y demanda”.²²⁶

Es interesante resaltar, que para William Green, los salarios mínimos para oficios no especializados de ferrocarriles, como carpinteros, mecánicos, albañiles, peones, etc., debían ser fijados para todos en el país por igual. Es decir, que el Gerente se oponía a que, dado que su trabajo “es igual si trabaja para una fábrica, para un constructor o para el ferrocarril, se pretendiera fijar una escala especial para este último”.²²⁷

Comparando entre las dos compañías del ferrocarril, Green añadió, que al tratarse de oficios meramente ferrocarrileros, de los que solo existen en el Pacífico y el Atlántico, era menester fijar “la misma escala mínima para todos los ferrocarriles y no una para cada uno”.²²⁸

Esta Empresa paga sueldos mucho mayores que el Ferrocarril la Pacífico, para los grados más altos en el tráfico, como maquinistas y conductores, pero eso no quiere decir que sería lógico o legal fijar un mínimo para la primera mayor que la que rige en la segunda.²²⁹

Incluso, y esto es fundamental, pues el Gerente estaba creando jurisprudencia, era su parecer que debía existir una escala única de salarios mínimos para todos. Respecto a las demandas de los sindicatos para que estos fueran aumentados, las condiciones en las que sería de derecho imponer a una empresa realizar un aumento general en los sueldos era:

²²⁶ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²²⁷ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²²⁸ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²²⁹ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

- a) Que estuviera pagando menos que el mínimo fijado por la ley, y
- b) Que aunque pagara sueldos iguales o mayores que ese mínimo, pero menores que aquellos pagados por otras empresas, tuviera ganancias líquidas después de atender todas sus obligaciones.²³⁰

Según el Gerente, la Northern Railway Company no reunía ninguna de estas condiciones.

Respecto a la acusación de haber obviado hacer aumento de salarios desde 1943, este Gerente interpretó, con base las disposiciones del Código de Trabajo, que a una empresa que trabajaba con pérdidas no se la podía obligar a aumentarlos mismos:

Esta Empresa ha trabajado con pérdidas durante toda su historia, con excepción de dos o tres años, y máximo durante los últimos cinco, debido a la casi total desaparición de la exportación de bananos vía Limón. Sin embargo, entre 1943 y 1945, mientras el número de empleados aumentó en un 146% (debido a la rendición reducida de cada individuo, pues el trabajo ha sido el mismo) el monto de las planillas aumentó en un 179% y la remuneración media de cada individuo aumentó en un 22%.²³¹

En relación con el control militar del ferrocarril, Green emitió un comunicado, planteando la ilegalidad de las huelgas de transportes, según lo estipulaba la sección c) del Artículo n.º 369 del Código de Trabajo. Argumentó con que, ante una huelga ilegal, la penalidad era el despido, tras dos días consecutivos sin trabajar, porque se daba por cancelado el contrato de trabajo. Sin embargo, añadió que, tras la intervención militar, se volvió a contratar a casi todo el personal, excepto a “un par de desleales líderes”, “revalidando sus contratos, a pesar de que no era necesario hacerlo por ley”. Además, con ironía, Green manifestó que en realidad, “la compañía no despidió a nadie por la huelga, simplemente se rehusó a reemplazar varios notorios creadores de problemas”. Negó la existencia de represalias, pero defendió la instauración de medidas de disciplina, “en el interés de la seguridad pública”.²³²

²³⁰ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²³¹ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 43, 6 de marzo de 1946.

²³² Costa Rica, ANRC, Northern, No. 3128, 1946.

Sin embargo, hay registro de que sí hubo represalias. Por ejemplo, a inicios de 1946, José Araya Murillo, Secretario General del Sindicato de la Northern y del Ferrocarril, se comunicó con Charles Hayling, Asistente del Jefe de Transportes, apelando por la restitución de las relaciones de armonía y cordialidad entre los trabajadores y la empresa. En su comunicación, Araya defendió haber “rogado” a los trabajadores que, a pesar de la “actitud rebelde” de la NRCO frente a las demandas que los “obligó a ir a la huelga”, estos dieran todo de sí, en el desempeño de sus funciones. El secretario sindical denunció que en contraposición, algunos jefes de departamento, estaban tomando represalias, a pesar de que el movimiento, basado en la “cultura, educación y buenos sentimientos” de los trabajadores, terminó sin que se causara daño alguno a la infraestructura ferroviaria. Por ejemplo, se citó el caso de Uriach Byfield, un suichero con 15 años de experiencia en la NRCO, a quien se le descontó el día de salario el 27 de diciembre, cuando se retomaron las faenas en la empresa, tras seis días de huelga. El fue acusado de desobedecer el llamado de retorno a las labores, denuncia que fue emitida con copia a Próspero Guardia Mora, quien se encargó del control militar del ferrocarril ejercido por el gobierno.²³³

Más grave aún fue la situación para los trabajadores de muelles y aduanas. Esto pues, según el Comité Central Ejecutivo del Sindicato de la Northern y el Ferrocarril, la empresa actuó contra ellos, reduciendo sus jornadas, eliminando las horas extra y contratando en sustitución a otros peones, que no estuvieron vinculados con el movimiento huelguístico. De manera que, tal y como suele suceder, a pesar que buena parte de la fuerza constitutiva del movimiento sindical le fue atribuida a la participación de los trabajadores del equipo de transportes, las principales represalias vinieron en contra de los obreros, quienes apenas si ganaban 0,70 céntimos de colón la hora, y que, dados los incrementos en los costos de los artículos para la supervivencia básica, resultaba insuficiente para la vida de un solo trabajador, y de manera especial, para sus familias. El reclamo de los peones fue que antes de diciembre, todos los días se les “permitía hacer dos horas extra, pero que pasado el conflicto, se les eliminó esa disposición, al extremo que les era imposible vivir, menos aún a los que tenían familia. Como demostración de que se trataba de una medida de castigo, sostuvieron que todos los días quedaba mercadería sin descargar en la bodega, con el

²³³ Costa Rica, ANRC, Northern, No. 3128, 1946.

agravante que se estaban contratando a terceros, al menos 3 o 4 días por semana, para que ejecutaran sus labores. Y con ello:

Ni es posible que viva el trabajador extra con cuatro días por semana, con la suma de 21,60 colones, ni se nos deja a nosotros los trabajadores fijos y viejos de servirle a la empresa, hacer un salario que nos permita, por lo menos, vivir mientras tanto.²³⁴

Para colmo de males, a las cuadrillas extra de trabajadores de la Aduana de Limón, se les pagaba 0,96 la hora, es decir, 0,20 centavos más que a los trabajadores que fueron a la huelga para luchar por mejores salarios, lo cual buscaba debilitar al movimiento.²³⁵ Y así fue, que el 5 de noviembre de 1946, Federico Picado Sáenz, les escribió a los trabajadores del ferrocarril, con muestras de suma preocupación, por la disminución de su participación en la lucha y en la organización sindical. Esto lo hizo en calidad de Secretario General de la Federación de Trabajadores de Limón, adscrita a la Confederación de Trabajadores de Costa Rica, la cual fue inaugurada el 1° de octubre de 1944. En su carta, Sáenz llamó a la cordura y a recordar que fue gracias a las luchas que la CTCR dio con ellos, que los trabajadores ferroviarios lograron el derecho a huelga, así como los aumentos salariales y que se reconociera a los trabajadores de muelles y marina como trabajadores de planilla, en lugar de trabajadores ocasionales, como antes lo eran. Para ese momento, había tres sindicatos en la NRCO: el Sindicato de Trabajadores de la Northern, la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril así como, el Sindicato de Trabajadores de Muelles y Aduana.²³⁶

El informe financiero de la Northern, realizado en 1946, respecto a la situación económica en la empresa en 1945, manifestó que hubo un incremento de 19 000 colones en salarios, causado por un “inalcanzable tiempo extra, porque las horas de trabajo de los equipos de trenes fueron reducidas por ley”.²³⁷ El costo de 15 000 por aumentos en operaciones de los

²³⁴ Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 3128, 8 de marzo de 1946.

²³⁵ Costa Rica, ANRC, Northern, n.º 3128, 8 de marzo de 1946.

²³⁶ “Carta de Federico Picado Sáenz (Secretario General de la CTCR a los trabajadores de las dependencias de la NRCO)”. Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 43, 5 de noviembre de 1946.

²³⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, n.º 591, 1946.

motorcar, fue cubierto mediante transferencia del Departamento de Ingeniería y de Mantenimiento de Caminos a Transportes, cuyas obras disminuyeron para hacer posible el funcionamiento de los trenes, que sería siempre la principal tarea. En términos generales, los gastos totales se incrementaron en un 13,4%, pero, en comparación con el año anterior, las ganancias fueron 15,4% mayores por un incremento en las importaciones, así que el total de las pérdidas, “aunque suficientemente serio, fue de 59 282 o 20% menos que el año pasado”.²³⁸

Acerca de las relaciones con los trabajadores, Green sostuvo que desde que fue removido el control militar:

Hubo notables mejoras entre los empleados, pues nos rehusamos a recontratar a 12 de los agitadores. Sin embargo, los comunistas no nos han olvidado y han hecho compañías de sabotaje, lo que se ha incrementado en las últimas semanas. Perdimos mucho dinero durante la huelga en una semana de diciembre.²³⁹

De manera que, a punta de represión y castigo a los líderes del movimiento, Green pretendió “restablecer la paz en la empresa”.²⁴⁰ Principalmente se persiguió a los “comunistas” y a los líderes sindicales, que fueron tildados como tales. Si bien los trabajadores lograron que se satisficieran sus demandas, después disminuyó su participación sindical, lo que se evidencia en el llamado de atención por parte de Federico Picado, líder de la CTCR. Este perecería tres años después en el crimen del Codo del Diablo, el cual perpetrado con la infraestructura de la Northern.

Con la Guerra Civil de Costa Rica de 1948 y la ilegalización de la CTCR, así como del Partido Vanguardia Popular, se fortalecería el sindicalismo vinculado a la Central Sindical Rerum Novarum. La década siguiente se caracterizaría por el internacionalismo del movimiento obrero en Limón, y se realizaron congresos sindicales vinculados al movimiento

²³⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 591, 1946.

²³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 591, 1946.

²⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 591, 1946.

obrero estadounidense, de corte anticomunista.²⁴¹ Desdichadamente, como en muchas otras páginas del movimiento obrero institucionalizado en esas épocas, la participación de las mujeres ha sido invisibilizada en la mayoría de las fuentes.

Conclusiones

La organización de los trabajadores ferrocarrileros, en países como los Estados Unidos, fue mucho más temprana que en Centroamérica. En general, la historiografía plantea que en los espacios donde lograron organizarse, los trabajadores del ferrocarril gozaban de condiciones ventajosas, gracias a lo estratégico del ramo, a que formaron gremios y a que estaban organizados. Por ejemplo, en Argentina, los ferrocarrileros conformaron tan temprano como en 1887 la Fraternidad y consiguieron mejoras salariales y otras condiciones. Después de la Primera Guerra Mundial, se creó en 1922, la Unión Ferroviaria y juntas pudieron detener las operaciones del ferrocarril para ejercer presión al gobierno. Ubicados en territorios mucho más extensos que América Central, debido a sus horarios cambiantes y a un fuerte sentido de identidad, los trabajadores calificados del ferrocarril tendieron a vivir próximamente en comunidades específicas y las mantuvieron aún y cuando otros sectores industrializados vieron precarizadas sus condiciones de trabajo y perdieron en sus luchas, después de la Segunda Guerra Mundial, en un contexto de creciente represión. Aunque sus salarios no eran tan altos, con su sentido de comunidad se logró un sistema de seguridad social que les aseguró pensiones desde 1930, protección contra despidos y un buen clima laboral.²⁴²

²⁴¹ Mercedes Muñoz. «La Asamblea Nacional Constituyente de 1949: el discurso anticomunista y la inconstitucionalización del Partido Vanguardia Popular». *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, Vol. 9, (1) (2008).

²⁴² Mientras tanto, los trabajadores de otros gremios, al verse imposibilitados de sufragar los gastos de transporte, se veían obligados a trabajar cerca de donde vivían, en casas abandonadas por las élites, que fueron separadas en cuarterías, los conventillos o *cortiços* en Brasil. A finales del S. XIX, estos modelos fueron desarticulados por medio de reformas estatales que dieron el paso a la conformación de favelas y suburbios, en una estrategia de “modernización urbana” dirigida al objetivo de apartar a los sectores empobrecidos de la ciudad, y someterlos a circuitos de transporte que permitan potenciar el control del Estado sobre ellos. En 1915, en Argentina, los anarco sindicalistas tomaron el control de la mayor organización de trabajadores, la Confederación General de Trabajadores y el Partido Unión Radical, encabezado por los trabajadores del puerto (que tenían más vínculos con diferentes tipos de proletarios, que otros miembros del gremio del transporte) ganó las elecciones presidenciales con Hipólito Yrigoyen, en 1916. Esto en el contexto de la aprobación del voto universal para los hombres en 1912. Sin embargo, la Revolución Rusa avivó la represión en contra de los trabajadores en América Latina, y al final de la Primera Guerra Mundial, el desempleo y la depresión económica

En Costa Rica, las élites empresariales estaban vinculadas a la American Railway Association que les brindaba garantías tales como una capacitación continua, pensiones y un sistema de protección contra el desempleo, pero el fuerte de la planilla no tuvo derecho a organizarse sino hasta tiempos de la Segunda Guerra Mundial, la cual marcó todos los aspectos de la lucha obrera. Por un lado, la unidad entre soviéticos, ingleses y norteamericanos en la lucha en contra del nacionalsocialismo, favorecieron la multiplicación de las organizaciones, algunas de ellas emparentadas con el comunismo, otras con el cristianismo y varias con el reformismo, sin agotar cuestiones.

El surgimiento del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios de la Northern en 1942, fue posible amparado el Código de Trabajo y la reforma constitucional por medio de la adición del capítulo sobre las Garantías Sociales, que garantizaba el derecho a las uniones obreras. Si se le compara con la aparición de los sindicatos ferroviarios en varias otras partes de América del Sur, su aparición es tardía. Lo cual es atribuible a que se trata de un ferrocarril, que estuvo manipulado por las transnacionales fruteras. Por eso se dio la división entre la UFCO y la NRCO en 1941, antes de que el país aprobara el derecho de sindicalización y a raíz del impacto económico de la Guerra Mundial.

Respecto a la UFCO, los sindicatos y las organizaciones de los trabajadores, los Estados producen diferencias, pues así como en 1928 se dio la masacre de 2000 trabajadores en Magdalena, Colombia, en 1934 fue la Gran Huelga Bananera de Costa Rica, que dejó como saldo el fortalecimiento de las organizaciones obreras. Lo que sí es generalizable, es que los trabajadores bananeros estaban sometidos a pésimas condiciones, sin acceso a servicios de salud, hacinados, a interminables jornadas, explotados de todas las formas posibles.²⁴³

El primer sindicato de trabajadores ferrocarrileros era inclusivo de la Northern y el Pacífico, se afilió a la CTRC, al igual que el propio Sindicato de Trabajadores de la Northern. Fueron

se juntaron y se vivió la dura jornada represiva en la Semana Trágica de 1919. David McCreery, *The Sweat of Their Brow. A History of Work in Latin America* (New York: ME Sharpe, 1984).

²⁴³ Víctor H. Acuña Ortega. *La huelga bananera de 1934* (Costa Rica, CENAP, 1984) y Jaime Cerdas Mora. “La huelga bananera de 1934. anécdotas y enseñanzas de uno de sus principales dirigentes”, en: *Revista ABRA*, Vol. 3, n.º 2 (1984).

los muelleros quienes se involucraron con la CTRN. Es menester recordar con Marielos Aguilar, que las décadas de 1930 y los 1940 fueron clave en la expansión de los sindicatos, por el surgimiento del Partido Comunista en 1931 y la promulgación del Código de Trabajo de 1943, momento para el cual, se duplicaron en número, en cuestión de un año, hasta llegar a constituir 200 organizaciones.²⁴⁴ Ambas confederaciones se disputaban la captación de los trabajadores, hasta que en el marco de la Guerra de 1948, con la prohibición del Partido Comunista, hubo persecución en contra de las uniones vinculadas a la CTCR.²⁴⁵

El ataque al buque San Pablo, en julio de 1942, movilizó las fuerzas obreras en contra de las empresas privadas, principalmente de capital alemán e italiano, pero también, se acusó a algunas de las más altas esferas de la NRCO, de origen estadounidense, de simpatizar con el nacionalsocialismo. Estas incriminaciones golpearon a las dos principales direcciones empresariales, en la década siguiente: Charles Averre y R.C Johnson. Uno de ellos ascendió a Gerente General y el otro a Primer Oficial. En ese momento, todas las organizaciones de trabajadores se solidarizaron con los trabajadores víctimas del suceso, que fueron 22 estibadores, muchos de ellos de origen afrodescendientes y afrolimonenses, por lo que esta tragedia es, además de una manifestación de la violencia política, un crimen étnico y de clase.

Otra consecuencia importante del suceso del San Pablo, fue que, debido a la destrucción de la infraestructura causada por el ataque, en 1945, durante el gobierno de Teodoro Picado Michalsky se violaron las normativas que prohibían ceder el control del Muelle Nacional a la Northern Railway Company. Lo irónico del caso, es que los informes oficiales decían que el daño a la infraestructura del muelle fue mínimo. ²⁴⁶ No fue sino hasta dos décadas más

²⁴⁴ Marielos Aguilar, *Carlos Luis Fallas, su época y sus luchas* (San José: Porvenir, 1983) y Marielos Aguilar, *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica 1943-1971* (San José: ICES, Porvenir y CLACSO, 1989).

²⁴⁵ Del mismo modo, la Iglesia mantuvo una confrontación con el Partido Comunista desde su creación en 1931, frente a lo cual, Monseñor Sanabria sostuvo la importancia de las encíclicas *Rerum Novarum* (1891) y *Quadragesimo Anno* (1931) las cuales perseguían una reforma gradual de la sociedad por la comunión de intereses entre el Estado, la Iglesia y otros grupos sociales, como empresarios y obreros. David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

²⁴⁶ Iván Molina Jiménez se refiere a las críticas efectuadas por Ricardo Jiménez Oreamuno, en sus discursos antiimperialistas, al acuerdo Zúñiga Guardia (1904) que según él facultó a la Northern para la construcción de un muelle en Limón, lo que le hizo perder el monopolio a la Costa Rica Railway Company. Según Molina, la

tarde, en 1962, que se resolvió que la empresa estaba obligada a reconstruirlo de acuerdo a los planos originales, y, con esas bases legales. inició el proceso de recuperación del muelle por parte del Estado, en el contexto de la fundación de la Junta de Administradora Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente del Caribe (1963), tema que se elabora en el próximo capítulo.

Tras la fundación de la Asociación de Trabajadores del Ferrocarril, el 18 de julio de 1942, la Gerencia de la Northern rechazó las solicitudes de los miembros del sindicato de reunirse con ellos. Al contrario, hubo investigaciones internas en la empresa, pues se hacía pesquisas con los Jefes de Departamento para ver cuales trabajadores estaban adscritos a la unión obrera. Hubo persecución contra los líderes sindicales, mientras las bases negaban pertenecer a la organización, por temor a represalias.

Otro mecanismo de coacción fue que la empresa se negó a hacer las deducciones salariales, para que se pagaran las cuotas del Sindicato, aduciendo que sólo lo harían cuando los trabajadores firmaran una petición por escrito. Y ante la incertidumbre que se vivía en ese momento, ningún trabajador admitiría pertenecer al sindicato. Pero la organización sindical ferrocarrilera asumió una postura de discriminación étnica. Se rechazaron las solicitudes de trabajadores afrodescendientes para pertenecer a la entidad, especialmente si estos eran de nacionalidad jamaicana. Se aplicó exclusión en contra de los trabajadores afrodescendientes y los trabajadores esperaban encontrar apoyo en el Presidente de la República, al acusar a la empresa de que había trabajadores “negros” en el equipo de trenes, contratados como maquinistas, traspassando el Distrito de Turrialba. En la década siguiente hubo cambios en este sentido, pues varios trabajadores afroamericanos estaban contratados como maquinistas. Las mujeres ni siquiera son mencionadas en los intercambios entre el Sindicato y la Gerencia que se han revisado hasta ahora.

falacia radica en que el consentimiento para la construcción del muelle para la NRCO, se basa en el contrato Pacheco Pacheco, firmado cuando Jiménez Oreamuno fungía como abogado de la CRRC, en 1902. Mientras que el Acuerdo, lo que hizo, fue facultar a la empresa a construir líneas de tren que conectaran con dicho muelle. Iván Molina Jiménez, *Ricardo Jiménez* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2008)..

Durante todo el año de 1942 y hasta 1945, el principal tema que marcó los conflictos laborales, fue la discusión sobre los salarios mínimos. Las luchas que emprendieron los sindicatos, tuvieron como máxima expresión, la huelga de seis días, acaecida entre el 21 y el 26 de diciembre de 1945, con importantes consecuencias, no todas inmediatas. Entre estas está la disminución en la jornada laboral para los equipos de trenes y el derecho a huelga para los trabajadores de transportes, quienes lo tenían legalmente impedido por el Código de Trabajo de 1943. El tema de los salarios mínimos se postergó, porque la misma Secretaría de Trabajo le dio un espaldarazo a la empresa con sus informes financieros. Mientras la Northern fue objeto de una auditoría, la Costa Rica Railway Company estaba obligada a publicarlos anualmente. Por la resistencia empresarial a subir los salarios, los guardas y los peones siguieron sometidos a tremendas condiciones de explotación laboral, con muy bajas retribuciones.

Además del impacto económico de la Segunda Guerra Mundial, sobre la economía agroexportadora, el encarecimiento en el precio de los productos supuso un golpe terrible en las condiciones de vida de los trabajadores, especialmente, del 75% que menos ganaba y ni qué decir, de los desempleados. Todas las discusiones que se dieron entre el gobierno y la NRCO respecto al tema de los salarios mínimos, evidencian que, aunque se diera un aumento del 19% en los salarios nominales, el poder adquisitivo se había reducido a la mitad o menos, por lo que se pasa de lado el tema de los salarios reales. En sus informes, la NRCO manipuló los datos de los salarios, al sacar promedios generales de toda la planilla, para así hacer ver que pagaba más que otras empresas, cuando lo cierto era que eso era cierto para el 25% que más ganaba, pero existían muchas estrategias para golpear a los más desfavorecidos. Por ejemplo, a los peones de bodega, se les redujo el número de horas de trabajo, les eliminaron las horas extra y, aprovechando la situación de desempleo generalizado, se favoreció la contratación de otros trabajadores para el desempeño de sus mismas funciones, a quienes se les pagaba más. Otra medida de represalia tras la huelga.

Entonces, claramente tenían asidero todos los reclamos de los Sindicatos de Trabajadores de la Northern (CTCR) y de los trabajadores de Muelles y Aduanas (Confederación de Trabajadores Rerum Novarum). El Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril estaba adscrito

a la Federación de Trabajadores de Limón, fundada el 1° de octubre de 1944, bajo el liderazgo de Federico Picado Sáenz. El papel de estas organizaciones consistió en vehicular los reclamos de los trabajadores, sectorizados por ocupación: guardas, equipos de trenes, empleados de muelles y bodegas, peones de caminos, etc., con la Gerencia. La huelga fue una lucha relativamente larga, tratándose del paro de las operaciones de un ferrocarril, la cual afectó gravemente la economía y las operaciones en Limón. Particularmente, había café por ser destinado a Suiza. Sin embargo, los trabajadores se caracterizaron por la organización y el cuidado de la infraestructura durante el conflicto y se puede decir que resultaron vencedores, hasta el punto de que el gobierno de Teodoro Picado intervino militarmente la empresa en diciembre de 1945 hasta 1946. Sin embargo, este discrepaba con el Secretario de Trabajo, en cuanto a las auditorias y al declarar la huelga ilegal, se puso del lado de la compañía.

Tras la huelga, en 1946 Federico Picado se mostró preocupado por la desmovilización que se había dado en el movimiento obrero. Mas estos problemas no eran exclusivos de Costa Rica. La Unión de Trabajadores del Ferrocarril Mexicano, se rompió en 1944, año en el cual se estableció la Hermandad de Personal de Operaciones y Ayudantes (conductores, maquinistas, fogoneros, freneros) conocidos como trenistas, que albergaba a 9000 trabajadores y la Hermandad de Boilmakers and Helpers. Es interesante que por esos mismos años, también surgió la Hermandad de Trabajadores de la Northern, la cual tiene una connotación religiosa y constituye más bien un fondo de ayuda mutua. Pero las principales demandas de ambas agrupaciones, concernieron a las negociaciones salariales. Esto pues el costo de la vida se duplicó entre 1939 y 1944.

Ahora bien, entre 1948 y 1970, solamente funcionaba a nivel del gremio obrero, la Confederación de Trabajadores Rerum Novarum, menos dispuesta a realizar protestas como huelgas. Además, hubo un proceso de precarización de los salarios en la NRCO, debido a que los incrementos salariales durante estas décadas fueron mínimos. Así que los acuerdos de la huelga, a la larga, fueron desoídos. Esto guardia cierta similitud con lo que ocurre en Brasil, donde la popular legislación aprobada por el régimen de Getulio Vargas (1930-1945), la Consolidación de las Leyes de Trabajo (1943), que corresponde en el tiempo con la

aprobación del Código de Trabajo en Costa Rica, vio deteriorada su aplicación en la década de 1950, debido a la ausencia de una institucionalidad que la acuerpara.²⁴⁷

El siguiente capítulo analiza el surgimiento de la Caja Costarricense del Seguro Social, a partir del estudio de caso de la fuerza laboral de la Northern Railway Company, los cambios en la composición de la fuerza de trabajo y los conflictos laborales que a la larga conllevaron a la nacionalización de la empresa.

²⁴⁷ John French, *Drowning in Laws. Labor Law and Brazilian Political Culture*. (USA: University of North Carolina Press, 2004).

Capítulo V

El tren del hielo: la institucionalización de la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), la Guerra Fría y la nacionalización del puerto y el ferrocarril al Atlántico Caribe (1945-1970)

Introducción

Este capítulo tiene como objetivo el de analizar los cambios en el funcionamiento del mercado laboral y en las condiciones de trabajo, en relación con las reformas laborales y de seguridad social, a partir del estudio de caso de la Northern Railway Company, para atender a la participación del gremio ferrocarrilero en las luchas laborales en las regiones Caribe y Central de Costa Rica, en tiempos de Guerra Fría (1945-1970). Se discute el periodo durante el cual se desarrollan los gobiernos de Teodoro Picado (1944-1948), la administración de la Junta Fundadora de la Segunda República (1948-1949), de Otilio Ulate Blanco (1949-1953), de José Figueres Ferrer (1953-1958), de Mario Echandi Jiménez (1958-1962), de Francisco José Orlich (1962-1966) y de José Joaquín Trejos (1966-1970).

Analizar el impacto pos inmediato del Código de Trabajo, permite abordar algunas preguntas por ejemplo, ¿cuáles son los conflictos laborales en relación con el tema de salarios?, ¿cómo son las intervenciones de la Secretaría de Trabajo y de los Presidentes en dichos conflictos? ¿cómo se dirimen los conflictos entre trabajadores y patronos en la NRCO CRRC? así como, ¿qué beneficios y exclusiones introdujeron las reformas laborales? Respecto a las condiciones de trabajo, resulta central prestar atención a la institucionalización de la Caja Costarricense del Seguro Social y se analizan los primeros años de aplicación del Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social (1947) en pro de la seguridad social y la atención de la salud pública, con base en el estudio de caso de la Northern Railway Company. Así, es posible leer las transformaciones en la calidad de vida de los trabajadores a la luz de los cambios que promovió la legislación laboral y la materialización de las garantías sociales.

Los primeros apartados de este capítulo se dedican a elaborar la ejecución la Ley Constitutiva de la CCSS, su impacto en las planillas y las directrices concernientes a mujeres, las

especialmente surgen por concepto de maternidad. Además, se da cuenta de la creciente feminización de la fuerza de trabajo durante la década de 1950 en la NRCO. Dicha década sobresale por los conflictos en el marco de la guerra fría, cuando el Departamento de Estado y la Embajada de los Estados Unidos estrecharon sus vínculos con las empresas transnacionales de capital americano. En esta vía, se basaron en una serie de estrategias: por un lado, compartieron informes sobre los avances del comunismo en la región centroamericana. Por el otro estuvieron las giras presidenciales, por ejemplo, en 1955 se realizó una cena en el Country Club de Costa Rica con el Vicepresidente Richard Nixon, que fue organizada por una comisión de empresarios estadounidenses, entre ellos, el Gerente General de la Northern Railway Company, Charles Averre. Dos de los apartados de este capítulo se dedican a estudiar esta década, a partir de las múltiples manifestaciones políticas, económicas y sociales de la Guerra Fría, entre ellos, el surgimiento del Massachusetts Institute of Technology (MIT) como una institución académica vinculada por la Northern, que becó a algunos estudiantes costarricenses para que realizaran sus estudios universitarios en los Estados Unidos. Hacia la década de 1960, solo había dos estadounidenses en los puestos de dirección de la Northern y las demás jefaturas de departamento estaban ocupadas por costarricenses: siete hombres y una mujer.

Desde finales de la década de 1950 y durante toda la de 1960, hubo una importante manifestación de conflictos laborales en el Atlántico. Es interesante que estos propiciaron un proceso de nacionalización de empresas privadas estratégicas de capital transnacional. En el último apartado de este capítulo se desarrollan cuatro momentos históricos: 1) las luchas obreras de 1958 y 1959, y la huelga de los trabajadores de la UFCO, cuando en este último año, se dio la aprobación de la Ley del treceavo mes (aguinaldo) 2) el proceso de la nacionalización de los muelles y la creación de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en 1963, como un motor para el desarrollo de la Vertiente Atlántico Norte. Esta entidad surge después que un conglomerado de organizaciones se sentaron a discutir por meses estrategias para la mejora de las condiciones de producción en la región. 3) La huelga de los estibadores de 1968 y 4) la huelga de 1969, que a la larga derivó en la nacionalización del ferrocarril al Atlántico en 1972, el cual

constituye el último episodio de la historia empresarial transnacional de la Northern Railway Company, en Costa Rica.

La formación de la Caja Costarricense del Seguro Social (1943-1958)

El 27 de enero de 1948, John Blake le escribió a W.N. Green, Gerente de la NRCO. En la misiva, este le agradeció al Gerente que tomara de su “precioso tiempo” para leer sus líneas. Blake emigró a Costa Rica, proveniente desde la Isla de Jamaica en 1902, convivió en un ambiente afectado por enfermedades y padecimientos cuando fue reclutado como trabajador de la compañía, donde, según sus palabras, desempeñaba cualquier ocupación que se le impusiera, bajo el más inclemente sol o la tropical lluvia. Él vivió “los 46 años de inmigración, desde la experiencia del empleo con la Northern Railway Company”.¹ En algún momento, Blake ascendió a fogonero de locomotora y después a maquinista. A su edad, que traspasaba los 60 años, Blake rogaba ser recontratado para poder subsistir. Adjuntó una carta de recomendación de Frank Sheehy, quien fuera el Superintendente por décadas en la entidad. Es importante subrayar que pese a que Blake trabajó toda su vida en el equipo de trenes, una de las secciones más prestigiosas de la compañía, este tuvo que seguir esforzándose en su vejez, a falta de un sistema de pensiones que lo acuerpara, luchando por sobrevivir entre la enfermedad y la ancianidad.²

Lo anterior da cuenta de la situación de vida de los trabajadores previo al proceso de construcción de la Seguridad Social en Costa Rica, el cual tiene como núcleo central, el proceso de edificación de la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS). En 1943 se aprobó la Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social, a la que se le adicionaron varios artículos en 1945 y 1946 y el Reglamento que corresponde a la institucionalización de sus servicios data de 1947, implementado sobre todo a partir de 1948. Este apartado, discute las disposiciones que permiten analizar, desde la perspectiva de la historia del trabajo, los

¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 27 de enero de 1948.

² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 27 de enero de 1948.

alcances y las limitaciones iniciales en la institución, en lo que corresponde a la cobertura, la salud pública y la justicia social.³

El Artículo No. 1 de la Ley dice que se nombra como Caja Costarricense del Seguro Social a la institución creada para ejecutar el seguro social obligatorio, así como, de incrementar el voluntario. El Artículo No. 2 dicta que el seguro social obligatorio comprende: “los riesgos de enfermedad, maternidad, invalidez vejez y desempleo involuntario”, así como, “una participación en las cargas de maternidad, familia, viudedad y orfandad”, además de “el suministro de una cuota para entierro de acuerdo con una escala que fije la Caja”, siempre que el caso no esté cubierto por el Seguro de Riesgos de Trabajo.⁴ Inicialmente, el seguro cubría principalmente a obreros, intelectuales y oficinistas, y dejaba por fuera a amplios sectores de personas ocupadas en las artesanías, la agricultura y el servicio doméstico. Lo anterior, en vista que el Artículo No. 3 establecía como objeto del seguro obligatorio a “todos los trabajadores manuales e intelectuales que ganaban sueldo o salario”. En cada caso, el monto de las cuotas se establecería de acuerdo a sus ingresos y sería financiado por el Estado, el patrono y sus propios ingresos. El salario máximo era de 4 800 colones anuales. Estaban excluidas del derecho de ingresar al sistema, las personas mayores de 75 años, y si esto se diera, la institución establecía los límites.⁵

Quienes no estaban determinados a participar del seguro obligatorio, eran las personas provenientes del exterior, cuyos contratos de trabajo no excedieran los seis meses; las personas de la familia dependientes del ingreso familiar, y que trabajasen con el asegurado, sin percibir un salario a cambio; los sujetos pensionados por el estado, las municipalidades y sus tributarias, exceptuando aquellos que devengaran menos de 100 colones mensuales, así como, las y los trabajadores que la Junta Directiva decidiera excluir del Seguro Social, porque

³ Ana María Botey, Antonio Jara, Carmela Velázquez, David Díaz Arias, Lisette Navas, Ronny Viales y Juan José Marín Hernández. *Unión Médica Nacional. 70 años de historia* (San José: Unión Médica Nacional, 2014).

⁴ Costa Rica, Artículos Nos. 1 y 2, “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

⁵ “Costa Rica, Artículo No. 3. “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

ganaban menos de 90 jornadas anuales, al ser representantes patronales o porque así lo definieran otras circunstancias especiales.⁶

Cabe subrayar que la Sección III de la Ley en cuestión, establecía que los ingresos de la CCSS, se basaban en las cuotas forzosas de las y los asegurados, el Estado y los patronos particulares, debiendo ser las contribuciones de los primeros inferiores a las de los últimos, exceptuando los casos en los que les resultara beneficioso a los trabajadores y a las trabajadoras. Asimismo, se instauró la obligatoriedad que las y los asalariados portaran el carnet o libreta de la CCSS. Los montos del aseguramiento los cubrían patronos y trabajadores con un 2,5% y el Estado con 1%. El riesgo de enfermedad contenía asistencia médica general, especial y quirúrgica, asistencia hospitalaria, servicio de farmacia, subsidios de dinero y sepelio. Pero estaban excluidos del subsidio en dinero los asegurados que se enfermaran debido a intoxicaciones por alcohol, drogas estupefacientes, tentativa de suicidio, riñas provocadas por el interesado y quien falsificare ocumentos de la seguridad social.⁷

Además, la cuota del Estado se nutriría de una serie de aumentos tributarios: a) un 20% sobre todos los derechos y recargos de importación de vinos, licores, cervezas, perfumería, bebidas gaseosas, agua mineral y artículos de lujo; b) el 15% del valor de los productos fabricados por la Fábrica Nacional de Licores (FANAL); c) un 15% del consumo a la cerveza nacional; d) el aumento de un valor de un millar respecto a los bienes inmuebles inscritos en Tributación Directa; e) un impuesto de consumo de medio céntimo por cada envase de refresco gaseoso y agua, fabricado en Costa Rica y f) el 2% sobre los pagos de cualquiera de los poderes del Estado y las Municipalidades, exceptuando beneficencia y seguro social.⁸

Hay varios aspectos prácticos que conviene señalar, respecto a la Sección IV, referida a Sanciones y Resolución de Conflictos, principalmente porque la CCSS obligaba a los

⁶ Costa Rica, Artículo No. 4, “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

⁷ Costa Rica, Artículo No. 4, “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

⁸ “Costa Rica, Sección III, De los Ingresos del Seguro Social. “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

asegurados a someterse a exámenes y el control de las enfermedades infecto-contagiosas, so pena de multa, de prisión y de perder sus derechos. De manera que la entidad cumplía una función de control sobre las epidemias y ciertos problemas de salud pública y podía imponerse de distintas maneras sobre las personas aseguradas.⁹ La Sección VII es relevante para el estudio de la institucionalización del Seguro Social, con base en el estudio su aplicación. Esta contiene disposiciones respecto la extensión territorial de sus servicios y sus alcances. El Artículo No. 57 establecía que:

Mientras no se hayan establecido de modo definitivo los servicios de la Caja, esta gozará de una amplia libertad de acción en cuanto al orden y época en que deba asumir los riesgos, y queda autorizada para limitar la prestación o prestaciones a las zonas de territorio y categorías de trabajadores que estime convenientes, en atención a los recursos con que cuente, facilidades para el establecimiento de los servicios, población que gozará de ellos, desarrollo económico de cada región, medios de comunicación y cualesquiera otras circunstancias que puedan influir en el buen resultado del implantamiento de los seguros sociales.¹⁰

Respecto al Reglamento de funcionamiento de la CCSS,¹¹ el Artículo No. 62 determinaba que las Juntas de Protección Social, eran las encargadas de brindar los servicios a los que estaba obligada la CCSS, en materia de servicios hospitalarios, médicos y quirúrgicos, los cuales serían financiados por la entidad y fijados por común acuerdo, que, en caso de que no

⁹ Costa Rica, Artículo No. 53, “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

¹⁰ Costa Rica, Artículo No. 57, “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943.. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

¹¹ El Artículo No. 58, le concede los siguientes beneficios fiscales: a) exoneración de derechos de importación sobre las mercaderías y objetos que la CCSS requiera para su funcionamiento, b) exoneración del uso de papel sellado, timbre y derechos de registro, c) exención de prestar fianzas de costas y para hacer embargos, d) todos sus bienes y sus rentas son inembargables, e) franquicia postal y telegráfica exclusiva para su uso, f) libertad de transporte en las empresas estatales para miembros de la directiva, gerencia, subgerencia y personal en general, g) mismas facilidades que las otorgadas a los bancos del Estado para que cancele sus créditos hipotecarios. Costa Rica, Artículo No. 8 “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1943. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

existiera, sería la Secretaría de Seguridad Pública la que los establecería.¹² Esto se ilustra con un caso del 14 de octubre de 1958, cuando Claudio Chinchilla le escribió a Robert Johnson, Oficial Mayor de la NRCO, para informar de los gastos en los que incurrieron en relación con la enfermedad de su padre. El remitente pertenecía a la Oficina de Vapores de la Compañía Bananera de Costa Rica. A su progenitor, quien era empleado de la Northern no lo cubría el seguro por lo avanzado de su edad (el Reglamento imponía un límite de edad de 75 años), de manera que la opción era o que la empresa cubriera voluntariamente sus gastos o que se recurriera a la Junta de Protección Social (JPS) para que los sufragara. Sin embargo, Robert Johnson negó haberse ofrecido a colaborar con los gastos médicos de este ex trabajador ferroviario y le recomendó a Claudio Chinchilla, apegarse a la idea original de solicitar ayuda a la JPS. Es posible, por el rumbo que tomaron los acontecimientos, que la JPS se negara a brindar la ayuda y por eso, Chinchilla volviera a tocar las puertas de la NRCO.¹³

En la esfera pública, estaban obligados a cotizar para la CCSS, las y los trabajadores del Poder Judicial, de la Secretaría de Educación Pública, las Juntas Municipalidades, los Telégrafos, Correos y Radios Nacionales, el Ferrocarril al Pacífico, el Registro Público, la Imprenta Nacional y las Bandas Militares, que fueran nombrados después del 14 de noviembre de 1941, fecha de la creación de la institución. Quienes habían sido contratados con anterioridad a esa fecha y cotizaban para otros regímenes, podían adscribirse voluntariamente, o bien, renunciar a los originales de forma irrevocable, por medio del traslado al seguro obligatorio.¹⁴ Quedaban excluidos momentáneamente del Seguro Social, dos extremos de la escala social: las personas que laboraban temporalmente en la recolección del café y quienes prestaban abores de servicio doméstico. Lo mismo que los trabajadores que percibieran más de 400 colones mensuales de salario, excepto en los cantones de Turrialba y Jiménez, que sí pasaban a pertenecer al sistema. No obstante, en los casos antes

¹² “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1943), Artículo No. 62. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

¹³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 1958.

¹⁴ “Ley Constitutiva de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1943), Artículo No. 65. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

señalados, quien ya perteneciendo al régimen obligatorio, llegara a percibir más de esa cantidad de dinero por concepto de estipendio mensual, continuaría en el sistema.¹⁵

El Artículo No. 1 del Reglamento de la Ley de la CCSS, limitaba el ámbito espacial de acción de la institución. Se indicaba que, hasta el tanto, la Junta Directiva no ampliara la cobertura territorial, estaban obligados los trabajadores y las trabajadoras de las ciudades de: San José, Heredia, Cartago, Alajuela, Puntarenas y Limón, así como, de los cantones de Turrialba y Jiménez, tal y como los de otros lugares donde existiera suficiente desarrollo industrial, además de los trabajadores del Ferrocarril al Pacífico que no estaban cubiertos por el régimen especial de jubilaciones de dicha empresa y los de la Northern Railway Company. Es decir, que la única empresa privada que es citada expresamente en el Reglamento, es la compañía ferroviaria, objeto de esta disertación.¹⁶ El siguiente apartado se refiere a las relaciones entre la CCSS y la Northern Railway Company.

La institucionalización de la CCSS a partir del estudio de caso de la NRCO (1947-1953)

A los pocos años de la creación de la CCSS, hubo dos procesos importantes de negociación con la NRCO: primero, en relación con los exámenes médicos de chequeo para los empleados de transportes y mecánica. Al respecto, se dio una serie de intercambios entre representantes de ambas instancias, problematizando si se debía cobrar o no por esos exámenes, máxime que a título personal, algunos médicos de la Caja hicieron diagnósticos muy detallados, por los cuales le facturaron a la ferroviaria. Segundo, con la creación de los Dispensarios de las Juntas de Salud de la CCSS, progresivamente desapareció el Hospital de la United Fruit Company, e inicialmente, hubo muchas quejas por parte de los funcionarios ferroviarios respecto al modelo de atención en salud, pues ellos planteaban asuntos como el tiempo de espera, la calidad de la atención y la sistematización de procesos, al comparar uno y otro. Resulta difícil tomar un juicio valorativo respecto a la calidad de la atención con base en la lectura de las fuentes, porque, por un lado, apenas se estaba edificando el servicio público de

¹⁵ “Ley Constitutiva y Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1947). En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

¹⁶ “Reglamento de la Ley Anterior”. “Ley Constitutiva y Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1947). En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

atención a la salud de la CCSS, y es de esperar que este fuera un proceso largo y complejo, que conllevara a muchas operaciones de ensayo y error. Pero a la vez, es necesario desconfiar de los contenidos de las fuentes empresariales, pues es de suponer que la Northern reaccionara defensivamente contra la Caja, en relación con lo conocido, que era el Hospital de la Compañía Bananera de Costa Rica, de manera que todas las críticas al modelo de atención de la CCSS se deben leer con lupa. De hecho que cuando empezaron a funcionar los dispensarios médicos, continuó por un tiempo también, el Hospital de la Compañía Bananera de Costa Rica.

¿Por qué se debió examinar a todos los empleados de trenes del Departamento de Tráfico? Dado que estos tenían la responsabilidad de la conducción de los trenes, y debían estar siempre atentos a señales, sonidos y tener un adecuado estado de salud, que les permitiera soportar largas jornadas, trabajar bajo presión y responder a situaciones traumáticas, laborar en condiciones estresantes, así como, tomar decisiones de última hora. Uno de los asuntos a resolver entre la CCSS y la NRCO, fue en relación con la examinación de los aspirantes. El Doctor Escalante Padilla, primer Director de las Unidades Sanitarias, planteó, en 1949, que era su deber realizar exámenes médicos gratuitos para conocer el estado de salud de los trabajadores de la Northern.¹⁷ Pero, ¿cuál era el caso de los aspirantes a formar parte del equipo de trenes? En 1948, las Unidades Sanitarias dispusieron que se les cobraría por la realización de dichas pruebas. Entonces, en la empresa planearon una estrategia para burlar el pago: en noviembre de 1948 se acordó que los capataces contrataran por un tiempo corto a los aspirantes para que la Unidad Sanitaria les practicara el diagnóstico de manera gratuita, y así, corrieran los gastos a cargo de la institución pública.¹⁸

Un ejemplo de cómo se efectuaban esas contrataciones lo manifiesta el caso de Manuel Iglesias, de Golfito, quien fue aceptado el 28 de febrero de 1945, como maquinista de primera categoría de la Northern. Los términos eran: un contrato por tiempo indefinido, un salario mensual de 900 colones, una jornada de trabajo de 10 horas (8 ordinarias y 2 extraordinarias),

¹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 1949.

¹⁸ Esta fue una estrategia planeada entre el Jefe de Oficina de Limón, L. Greenwood y Charles Averre. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 23 de noviembre de 1948.

así como, 4 días de descanso al mes, con una paga de tiempo y medio (4,73 colones por hora), por cada hora que excediera las 260 horas reglamentarias. Eso sí, se le pidió que cumpliera con los exámenes reglamentarios (de tráfico y mecánica).¹⁹

El 24 de marzo de 1949, Manuel Zamora, médico de la Unidad Sanitaria de Limón, se comunicó con el Maestro Mecánico Mario Garino, para que pagara por los servicios médicos prestados, a razón de cinco colones por procedimiento, al tiempo que le solicitó que no le enviara más casos, hasta el tanto no saldara la cuenta, que, a su criterio, tenía pendiente. De inmediato, el Maestro Mecánico Mario Garino, se comunicó con Baltazar Salazar, Jefe de Personal, para darle el detalle de todos los casos que fueron atendidos por Zamora y Leiva. Así como, por los pacientes examinados en San José, para los que no se detallan los nombres. La siguiente tabla resume el detalle de los casos (ver Tabla No. 6.1).

Tabla No. 6.1:

Número de empleados de la NRCO atendidos en los dispensarios CCSS y pendientes (1949)

Lugar	Médico	Departamento	No. de trabajadores
Limón	Dr. Zamora	Mantenimiento de Vías	8
		Mecánica	14
Limón	Dr. Leiva	Mantenimiento de Vías	0
		Mecánica	45
San José	N.E.	Mantenimiento de Vías	0
		Mecánica	29
Faltan de examinar		Mantenimiento de Vías	34
		Mecánica	10

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 1949

Una vez hecho esto, se realizó el cálculo de los costos de saldar esas cuentas, para los 96 trabajadores que ya habían sido atendidos, más los 34 restantes y 5 que se añadieron, dando

¹⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 28 de febrero de 1945.

como resultado un monto que ascendió a la suma de 700 colones. De manera que se preparó una respuesta a Fernando Escalante Padilla, en forma de queja por parte de Baltazar Salazar, donde este expresó que, respecto a la práctica de realizar exámenes médicos por parte de las Juntas Sanitarias a los trabajadores de la empresa, se había acordado que los mismos se ejecutarían de forma gratuita, por lo cual, el pasado Jefe de la Unidad Médica de Limón, el Dr. Leiva, veló porque se cumpliera de la mejor manera. Así que, fue motivo de sorpresa la nota recibida por el Dr. Zamora, que se le adjuntó.²⁰ El Director de las Juntas de Salud admitió que se hicieran los certificados de salud de manera gratuita, en fórmulas especiales acordes a las exigencias de la entidad. Sin embargo, una semana más tarde, el 8 de abril de 1949, se aclaró que los mismos se harían para el caso de las enfermedades infecto contagiosas y no, en relación con el estado o la capacidad física de los trabajadores.²¹ La respuesta de la empresa, esta vez a cargo del Gerente en persona, no se hizo esperar:

Me refiero a la carta de la Caja Costarricense del Seguro Social del 7 de los corrientes, en la cual nos informan que no pueden seguir efectuando los exámenes especializados, que recomiendan los médicos que hacen los exámenes generales del personal de trenes. Creo que todos ellos han interpretado mal el fin que nosotros perseguimos con esos exámenes y los hacen demasiado detallados. Lo que interesa a la compañía es saber si la vista, el oído y el corazón de un hombre están en condiciones que le permiten trabajar en los trenes sin peligro de no ver señales, distinguir colores, oír señales de pito o ser víctima de un ataque al corazón en cualquier momento. Desde luego, no podemos permitir que un hombre que tenga cualquier de esos defectos trabaje en los trenes, pero para observarlos, no se necesita un especialista.²²

²⁰ La carta del Dr. Zamora a Mario Garino decía que “de acuerdo con el Ministro de Salubridad y el Jefe de las Unidades Sanitarias, los dictámenes en la forma por su departamento pedidos, deben ser remunerados, a mi criterio. Por lo que le ruego no enviarme más hasta que los hasta ahora hechos, me sean retribuidos en la suma de 5 colones cada uno. Suma que regirá para las solicitudes de hoy en adelante”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 24 de marzo de 1949.

²¹ La comunicación interna sobre este asunto en la empresa, se dio entre el Maestro Mecánico, Mario Garino y el Jefe de Personal, Baltazar Salazar, con copia al Gerente Green, al Asistente de Gerencia, Charles Averre a Riggs y Karpinski. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 1949.

²² Es bastante curioso que a la observación de esos detalles, se resume la actual prueba de médica para obtener la licencia de conducir en Costa Rica, lo cual realizan médicos privados a un monto ínfimo y en condiciones un

Así que Green redujo estos exámenes a que los médicos verificaran que el trabajador era capaz de distinguir colores, observar señales a una distancia de 500 metros y que su corazón estaba en perfecto estado, lo cuál sería requisito para que el mismo conservara su puesto, el que tendría que dejar hasta el tanto se pusiera bajo tratamiento en la CCSS, a fin de corregir el defecto, si eso fuera necesario. Al volver, este debía traer consigo un “certificado médico haciendo constar que su salud le permite trabajar y nosotros haremos otra prueba de vista y oídos”.²³ Argumentó haberse sentido sorprendido al recibir la nota por parte de Zamora, porque “no sólo nos cobra por los exámenes sino que nos hace saber de una manera terminante que no los seguirá efectuando hasta tanto no sean remunerados los primeros”.²⁴ Y añadió que lo que más le extrañaba era que Zamora decía operar acuerpado por el Ministro y por Escalante Padilla.

Y, ¿cómo operaba la empresa, una vez realizados los exámenes médicos a los trabajadores? El Jefe de Oficina, L. Greenwood le enviaba los resultados al Jefe del Departamento de Personal, Baltazar Salazar. Estos le eran dirigidos, por el médico responsable de practicarlos. Así por ejemplo, el 14 de febrero de 1949, el Doctor Lisímaco Leiva Cubillo, le informó de los exámenes realizados a 33 fogoneros y maquinistas de la empresa. Entre los fogoneros estaban: Alberto Ruddock Hall, Rafael León Masís, Carlos Gamboa Valverde, David Weeks Clarke y Frederick Clarke Collins, quien además era maquinista extra. Mientras tanto, como maquinistas figuraban: Ernest Richards Brown, Carlos Flores Flores, Emilio Azofeifa Bolaños, Edward Brady, Arthur McFarlane McEwan y Jabez Bailey Car. Entre la nómina de examinados hay 17 hombres con apellidos en inglés, 2 de ellos estadounidenses, y probablemente el resto sean afrodescendientes de las Antillas Británicas y afrolimonenses. Mientras tanto, entre los examinados del Departamento de Transportes estaban: Juan de Dios Salgado, Alfredo Jones, Eliseo Leitón, Jaime Brenes Coto, Mario Zeledón, Federico Loaiza, Rodolfo Jones, José Vargas, Jorge Villalta, Modesto Solari, Roberto Vega, Thomas Edwards, Modesto Solari y Carlos Trejos. Todos los exámenes fueron satisfactorios, pero se determinó

tanto irregulares, en las inmediaciones del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI). “Comunicación de GW Green al Dr. Escalante Padilla”, Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 11 de abril de 1949.

²³ “Comunicación de GW Green al Dr. Escalante Padilla”, Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 11 de abril de 1949.

²⁴ “Comunicación de GW Green al Dr. Escalante Padilla”, Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 11 de abril de 1949.

que este último necesitaba anteojos, por lo que debía ser remitido a un especialista del Seguro Social en San José.²⁵

A su vez, el 16 de marzo de 1949, el Jefe de Personal, Baltazar Salazar se comunicó con Mario Garino, Maestro Mecánico, para expresar que hubo distintos resultados con los trabajadores Filiberto Quirós Alvarado, José Luis Saborío y Cyril Hunter. Esto pues, aunque el médico manifestó que estos estaban capacitados para trabajar, se determinó que Filiberto confundía el verde y el café, José Luis tenía visión cromática defectuosa y agudeza visual disminuida, mientras que Hunter también presentaba este último síntoma. De manera que por el cargo que desempeñaban estos trabajadores, se hacía necesario que los mismos viajaran a San José, para ser examinados por un especialista de la Caja Costarricense del Seguro Social.²⁶ Hubo otros casos más graves que los anteriores. El 21 de marzo de 1949, se le comunicó al Jefe de Oficina de Limón, L. Greenwood, que los exámenes médicos realizados por el Dr. Manuel Zamora, a algunos miembros del equipo de tráfico, evidenciaron que estos requerían de controles:

1. Claudio Ramos Oconitrillo (fogonero): debe someterse por fluoroscopia los campos pulmonares, pues tiene algo ilegible.
2. Manuel Boshan Fonseca (fogonero): requiere de control radioscópico mensual.
3. Carlos Luis Navarro Quesada (fogonero): requiere control de cardiarterial por especialista.
4. Rodolfo Toques Wright (fogonero): debe controlarse mensualmente los campos pulmonares.
5. Charles Francis Wilson (operador de quemadora): requiere control mensual de la presión arterial.²⁷

De manera que con la llegada de las Juntas de Sanidad, se puso en evidencia la prevalencia de enfermedades laborales de suma importancia. Evidentemente, la profesión de los

²⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 28 de febrero de 1945.

²⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 16 de febrero de 1949.

²⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 21 de marzo de 1949.

miembros del equipo de transportes más propensa a sufrir enfermedades ocupacionales y de mayor gravedad, eran los fogoneros.

En 1951, Alfred Carrington fue diagnosticado por el Dr. Chaves, de una hernia inguino escrotal del lado derecho, incapacitante para el trabajo, por lo cual, este fue enviado donde el Dr. Telémaco Espinach, en calidad de empleado fogonero del Departamento de Transportes.²⁸ En la empresa se decidió que una vez que este fuera sometido a una cirugía, se reinsertara al servicio en la compañía. Al margen de su caso, pero en relación con los riesgos para la salud que representa la ocupación de fogonero, se resolvió que se exigiera a los candidatos a ocupar ese puesto, que el certificado médico fuera más amplio, con indicaciones expresas acerca del estado del corazón, los ojos y los oídos, como se hacía corrientemente con los empleados regulares, por cuenta del interesado.²⁹ Esto a raíz del informe médico sobre el fogonero extra Vincent Williams Allen, cuyo certificado de salud fue remitido por el Dr. Espinach. Menos afortunado fue José Arias Retana, porque en su caso, el certificado médico indicó que “dicho asegurado, no podría continuar trabajando en la empresa, dadas sus condiciones de salud”. En esa época, no estaba institucionalizado el sistema de pensiones, así que a pesar de su largo servicio con la compañía, lo que se estimó fue hacer “una excepción en su caso y pagarle una cesantía”.³⁰ Lo anterior, con fecha del 25 de mayo de 1951.

Al final, sí se le hizo el cobro a la empresa por la realización de chequeos médicos preventivos a los empleados. Así, el 8 de noviembre de 1951, el Director de la Unidad Sanitaria le envió la factura a Mario Garrido, Jefe del Departamento de Mecánica de Limón por 30 colones, en razón de los exámenes practicados a cinco empleados. Como era de esperar, fueron los trabajadores quienes asumieron las cargas por las complicaciones detectadas. Así fue, para Arnold Robinson Disney, quien fue remitido a un oculista por tener Ferigion [Sic] en el ojo

²⁸ “Comunicación de Mario Garino, Maestro Mecánico al Dr. Telémaco Espinach”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 10 de enero de 1951.

²⁹ “Comunicación de Baltazar Salazar, Jefe de Personal, a Mario Garino, Jefe de Transportes”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 16 de julio de 1951.

³⁰ “Comunicación de W.N. Green, Gerente a Miguel Urarte, Maestro Mecánico”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 25 de mayo de 1951.

izquierdo. Lo mismo que Leopold Tomlinson Douglas, a quien se le encontró un soplo cardíaco y se le recomendó practicarse un examen de sangre R.E. A ambos la empresa les exigió ponerse bajo la atención del Seguro Social, por cuenta propia.³¹

El apartado anterior se refería a la cobertura territorial de la CCSS, de acuerdo al Reglamento de 1947, el cual establecía que todos los trabajadores de la NRCO estaban amparados por el régimen de servicios de la nóvel institución. Esto conlleva a un vacío o a problemas en la práctica, teniendo en cuenta que Siquirres no estaba cubierto por el régimen, pero era una de las localidades donde la NRCO tenía un contingente importante de su fuerza de trabajo. De manera que hubo una serie de intercambios entre las Gerencias de la institución y la corporación, debido a las grandes dificultades habidas para organizar el servicio en Siquirres. El 11 de octubre de 1953, se nombró a un médico para que brindara los servicios de atención a las personas lesionadas por concepto de riesgos profesionales, pero el 22 de octubre de 1953, el Gerente de la CCSS le indicó al de la NRCO, que les ordenara a los capataces que enviaran a las y los trabajadores que así lo requirieran, a Limón y a Turrialba. Por este concepto, el 17 de noviembre de ese mismo año, la Gerencia de la Northern le hizo un reclamo a la Caja, porque cada vez que un trabajador de Siquirres necesitaba atención médica, su transporte hacia Limón era facilitado por la empresa, pero este se veía obligada a pagar el hospedaje en la capital de la provincia y el funcionamiento habitual de la entidad se veía afectado, puesto que se suspendían las labores de la persona afectada, de dos a tres días.³²

En la misiva, Charles Averre alegó que la NRCO tenía 200 trabajadores en Siquirres, concepto por el cual, se pagaban 4000 colones mensuales, siendo que además allí, habitaban 8000 habitantes y por tanto, era necesario que se nombrara al Dr. Ruiz Sotela como médico en la localidad.³³ La respuesta del Gerente de la Caja, Cipriano Güell, fue llevar el asunto a discusión en la Junta Directiva de la entidad, con el fin de que se cubriera a esta localidad, por concepto de Seguro de Enfermedad, para así, resolver el problema.³⁴ Con este fin, en noviembre de 1953, se hizo el empadronamiento total de la población y de las fincas

³¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 30 de mayo de 1949.

³² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1953.

³³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1953.

³⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1953.

adyacentes a Siquirres, para mejorar los servicios del dispensario de la población, que según Güell era disímil con la calidad del trato, que quería brindar la CCSS como institución. Así que hay estadísticas del número de personas atendidas por el Dispensario de Siquirres, que incluye a los trabajadores de los Ministerios de Educación y Hacienda. La consulta de Cypriano Güell se hizo con la creencia de que Siquirres se encontraba cubierto por el Seguro de Enfermedad, cosa que luego se determinó que no era así. Sin embargo, más adelante se hizo la compra de un lote para construir un centro de salud (ver Tabla No. 6.2)

De acuerdo a la información contenida en la Tabla No. 6.2, el mes con más consultas en Siquirres es el de marzo, seguido de enero, mayo y febrero y los meses con menos consulta son junio y julio. Pero era insostenible para la CCSS sostener un dispensario o clínica para un total de 1 a 3 consultas por días.

En todo caso, es fundamental subrayar que hubo un largo proceso para que la CCSS llegara a ser una institución de atención universal. El tema es que no necesariamente, el seguro de todos los trabajadores cubría a sus familias. Así que el 23 de marzo de 1949 se determinó que se atendiera a la Sra. Hilda de Sartoressi por cuenta del Sr. Luciano Sartoressi, sin que fuera necesario el depósito de 500 colones, pues había una relación de confianza con el empleado, sino que se le enviaría la cuenta a la Auditoría, pues la compañía era garante del pago. Esto lo firma Charles Averre, en condición de ayudante del Gerente. Es digno de destacar que estos trabajadores estaban pasando de un sistema en el que se les deducía el 2% de su salario para ser atendidos en los hospitales de la CBCR, a tener que pagar en efectivo algunos de los tratamientos que les brindaba la CCSS.³⁵

³⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 3368, 23 de marzo de 1949.

Tabla No. 6.2:
Consultas efectuadas en el Dispensario de Siquirres
(enero-julio, 1953)

Meses	Asegurados atendidos	Al mes	Al día
Enero	Casos nuevos Consultas siguientes	77	3
Febrero	Casos nuevos Consultas siguientes	71	2,7
Marzo	Casos nuevos Consultas siguientes	99	3,8
Abril	Casos nuevos Consultas siguientes	76	3
Mayo	Casos nuevos Consultas siguientes	72	2,7
Junio	Casos nuevos Consultas siguientes	48	1,84
Julio	Casos nuevos Consultas siguientes	54	2

Fuente: elaboración propia con base en ANCR; Northern, No. 2655, 1953

El proceso de cobertura cuasi total se constituyó sobre todo entre la década de 1960 y 1980, cuando una reforma constitucional en 1961 estableció la meta de dicha universalización de cobertura. Los familiares dependientes del asegurado son cubiertos a partir del año de 1955.³⁶

³⁶ Los antecedentes de la CCSS datan de 1922, con la creación de la Secretaría de Higiene y Salud Pública y la promulgación de la Ley de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de 1925. En 1941 se creó la Ley de seguro social obligatorio, que le dio origen a la CCSS. Carmelo Mesa-Lago, "Atención de salud en Costa Rica: auge y crisis", en: *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, Vol. 102 (1) (enero de 1987).

Ahora bien, la empresa y la institución, también debían coordinar para coordinar cómo operar en casos de la enfermedad de alguno de los trabajadores de la compañía ferroviaria. Así, hicieron averiguaciones sobre el estado de salud de Víctor R. quien fue internado en el Hospital Central del día 12 de marzo al 8 de abril de 1949, y luego fue trasladado al Asilo Chapuí (Hospital Psiquiátrico) del 8 de abril hasta el 12 de julio. Así que se trata de un internamiento relativamente prolongado, de tres meses. Sin embargo, tras ser dado de alta del nosocomio, Víctor no regresó a presentarse a sus labores, así que se consideró el caso como abandono de trabajo y se rechazó la posibilidad de pagarle prestaciones.³⁷ Este caso es relevante pues expresa la continuidad entre padecimientos que son objeto de tratamiento hospitalario general, con consecuencias a nivel de la salud mental, que deben ser tratados en centros especializados. Posiblemente, Víctor R. no salió tan “bueno” como lo establecía el reporte médico, puesto que nunca volvió a reportarse a sus labores.

Por otra parte, en un caso de riesgo profesional, Rafael Barrantes Jiménez fue atendido en Oftalmología de la CCSS, por un diagnóstico de Queratitis Fotoeléctrica. Según el examen médico, dicho padecimiento tenía una relación causal con su trabajo de soldadura autógena y eléctrica. El inspector de la Caja, R. Kerfer le advirtió a la empresa que debía cumplir oportunamente con la notificación o de lo contrario, sería expuesta a acusaciones y multas. Sin embargo, la respuesta de la empresa era que no reconocerían esa cuenta, pues, si este padecimiento no estaba cubierto por el seguro social, lo estaba por el Instituto Nacional de Seguros, dado que se trataba de un caso de riesgo laboral.³⁸

El 1º de agosto de 1953, se hizo un cobro por 35 colones en contra de Ramón Molina, de oficio brequero, quien salió con permiso del trabajo, con una orden de la Oficina de Transportes para obtener atención médica, pues adujo estar enfermo, pero al llegar a la Policlínica, reportó que su dolencia era ocasional, por un golpe que había recibido mientras trabajaba. Se estableció por parte de la empresa, particularmente por el Jefe de Transportes, E. Moya, que no había más opción que cancelar la cuota, pero que el monto debía ser

³⁷ La consulta a la CCSS se hizo por el intermedio del Dr. Mariano Durán Escalante, Subdirector de Servicios Médicos. “Comunicación entre Baltazar Salazar, Jefe del Departamento de Personal y C.A. Gerchow, Agente de Muelles de Limón”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 7 de diciembre de 1949.

³⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, julio de 1953.

deducido del salario de Molina, porque este mintió al decir que se encontraba indispuerto, además que era obligación de todos los trabajadores, reportar el menor incidente de manera inmediata.³⁹ Lo cual evidencia que las y los trabajadores, dependían del visto bueno de los patronos, para asistir a los hospitales de la CCSS.

En ocasiones los procedimientos médicos se complicaban. Por ello, el 20 de noviembre de 1953, Diego Povedano, representante de la Caja Costarricense del Seguro Social en Limón, fue urgido por el almacenista de nombre Jaime Rojas, para que hiciera una recomendación o certificado respecto a Constantino Chivi, Libreta del Seguro Social No. 20410, quien tuvo una cirugía por parte de un médico de la CCSS, posterior a lo cual, se vio obligado a acudir al Seguro Social a diario, pues alegaba que la herida se le había infectado (el original dice “le sale pus de la herida”). Por tal motivo, la empresa requería un informe médico para salvarse de cualquier responsabilidad. Un caso aledaño era el de Manuel Díaz quien tenía una hernia, así que se le recomendó que realizara solamente tareas livianas, para quien también se solicitó un certificado de que debía acudir al seguro diariamente.⁴⁰

Finalmente, los médicos de la Caja, tenían derecho al transporte entre su casa y el sitio de trabajo. De esta forma, el 20 de octubre de 1953 se emitió una orden para que se creara una tarjeta a favor de Pedro Ruíz Sotela, por cuenta del Ministerio y válida para viajar entre Siquirres, Línea Vieja y Limón. La gestión se hizo por parte del Director de Unidades Sanitarias, de apellidos Vargas Méndez, quien hizo la orden a su favor.⁴¹ El siguiente apartado analiza cómo se relaciona la jornada laboral fijada en el Código de Trabajo de 1943 con la inscripción de los asegurados en el régimen de la Caja Costarricense del Seguro Social.

³⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1 de agosto de 1953.

⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 20 de noviembre de 1953.

⁴¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 20 de octubre de 1953.

Entre el Código de Trabajo y la CCSS: La definición de la jornada laboral de los trabajadores de la NRCO (1943-1950)

Una de las dificultades más grandes que existieron en la Northern Railway Company, para adaptarse al Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social, se dio en relación con la fijación de la jornada laboral. ¿Qué es lo que pasaba? A pesar de que los trabajadores de muelles y puertos consiguieron ser contratados como trabajadores permanentes, gracias a las luchas sindicales que sucedieron a la aprobación del Código de Trabajo (1943), la variabilidad de su jornada, dependiente de la llegada de barcos y buques al puerto, que a menudo se concentraban en dos o tres días de la semana, hizo que la Northern los contratara por jornadas de, por ejemplo, medio tiempo, siendo las demás horas laboradas, computadas por los planilleros como “horas extra”. El problema es que la CCSS pretendía que sólo se tuviera en cuenta para la determinación de las jornadas laborales, aquellas horas laboradas de manera regular. De esta forma, el Agente de Muelles C.A. Gerchow hizo la consulta al Jefe de Departamento, Baltazar Salazar, respecto a cómo proceder con estos nombramientos de marina. Esto pues:

Los empleados asegurados que trabajan en los muelles día y noche, completan 192 horas de trabajo, que son equivalentes a 24 días a razón de 8 horas diarias en menos de los 24 días, no teniendo por ese motivo derecho a atención médica o a percibir pagos por incapacidad.⁴²

Hasta el 2 de diciembre de 1949, la usanza de la compañía, consistía en calcular las horas laboradas para convertirlas a días, por el sistema establecido por la Caja, de dividir entre 8 horas la cantidad de horas laboradas, incluidas las horas extra, pues la entidad nada había establecido en concreto a este respecto. Pero, posteriormente, se reclamó que en ningún sentido debían tomarse en cuenta las horas extra para realizar la división, pues estas no podían formar parte del plazo de espera. Esto creaba un problema en departamentos como el de Marina, donde “por la índole del trabajo, se trabaja en algunos casos bastantes horas extras,

⁴² “Comunicación personal de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a C.A. Gerchow, Agente de Muelles”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 2 de diciembre de 1949.

y, por lo tanto, se trabaja plazos importantes de horas extra” en las que “los trabajadores no pueden completar el tiempo de espera, sino al transcurso de un lapso bastante largo”.⁴³

Para evitar problemas legales con la Caja Costarricense del Seguro Social, la decisión del Jefe del Departamento de Personal de la Northern Railway Company, consistió en permitir que la Gerencia de la institución de la salud, determinara cómo debía proceder la empresa ferrocarrilera con este asunto:

El plazo de espera para tener derecho a las prestaciones de enfermedad, lo fija el Artículo No. 8 del Reglamento respectivo en cuatro semanas. Por interpretación, y con el objeto de favorecer al trabajador acortando ese plazo dentro de un criterio de lógica compatible con la indicada disposición, la Caja ha admitido 24 días como cómputo de 6 días laborables por cada semana. Se trata pues, de jornadas diarias, independientemente de que en el día se trabaje más o menos de las 8 horas estimadas como jornada ordinaria.⁴⁴

Entonces se estableció que sólo serían beneficiarios de la CCSS, los trabajadores que completaran la jornada de 192 horas, en periodos regulares, de la jornada diurna (8 horas), mixta (7 horas) y nocturna (6 horas), quedando excluidos del sistema los obreros que completaran este número de horas por medio de tiempos extra. De manera que la opción que se barajó para no perjudicar a estos, fue que se computaran, en lugar del número de horas trabajadas, el número de días laborados, por jornada regular.⁴⁵ Al respecto, se pidió una aclaración a la Gerencia de la CCSS, que argumentó que dado que según el Artículo No. 8 del Reglamento de la Caja, el plazo para tener derecho a las prestaciones de enfermedad era de cuatro semanas, lo que se trataba era de computar 6 días laborables por semana, para un total de 24 días, “independientemente de que en el día se trabaje más o menos de las horas

⁴³ “Comunicación personal de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a C.A. Gerchow, Agente de Muelles”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 2 de diciembre de 1949.

⁴⁴ “Comunicación personal de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a C.A. Gerchow, Agente de Muelles”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 2 de diciembre de 1949.

⁴⁵ “Comunicación personal de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a C.A. Gerchow, Agente de Muelles”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 2 de diciembre de 1949.

estimadas como jornada ordinaria”.⁴⁶ Prosigue diciendo la comunicación de la CCSS, que se computa el número de días, independientemente de que se trabajen más o menos horas. Sin embargo, esto era un problema para los planilleros, que lo hacían indistintamente, sin diferenciar la jornada extra de la jornada regular. El dilema en la compañía era que a los planilleros les era muy difícil diferenciar los tipos de horas (ordinarias y extraordinarias), pero también temían que los Inspectores de la Caja notaran alguna irregularidad y los culpara de actuar en perjuicio de la institución.⁴⁷

El Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social, es el origen de las planillas, pero, de acuerdo con el Reglamento de trabajo del ferrocarril instaurado por Teodoro Picado en el año de 1945, los brequeros debían laborar 240 horas semanales. Mas pasados los reclamos de los sindicatos, cuya máxima expresión fue la huelga de diciembre de ese mismo año, su jornada se redujo a 208 horas mensuales. El sobretiempo se les pagaba como horas extra. La siguiente tabla indica el número de horas trabajadas por los brequeros del Departamento de Transportes de la Northern Railway Company en el mes de junio de 1948 (ver Tabla No. 6.3).⁴⁸

La cuestión de las planillas en la empresa ferroviaria era sumamente compleja, porque como se observa en la Tabla No. 6.3, algunos trabajadores en el equipo de trenes variaban sus puestos, por ejemplo, Daley fue brequero y capitán de patio, a la vez que este fungió como conductor extra, lo cual se especificaba en la planilla de transportes, es decir, que esta no computaba el total de horas trabajadas por él durante el mes de junio. Por otra parte, Chaverri laboró 247 horas regulares (siendo la jornada de 240 horas) además de 39 horas extra, con solamente 4 días de descanso durante el mes, mientras que James trabajó 95 horas, porque este estuvo de vacaciones por proximadamente dos semanas, entre el 11 y el 24 de junio.

⁴⁶ “Comunicación personal de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a W.N. Green”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 9 de enero de 1950.

⁴⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 9 de enero de 1950.

⁴⁸ “Total de horas trabajadas por los brequeros (208 horas mensuales) durante el mes de junio de 1948”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 7 de junio de 1948.

empresa.⁴⁹

Tabla No. 6.3:

Total de horas trabajadas por los brequeros durante el mes de junio de 1948

Nombre	Brequero	Capitán de patio	2do. Capitán de patio	Total	Horas extra	Días de descanso	Vacaciones
Clayton	29			29		6	
Lindsay	137			137		4	
Daley	8	72		80		6	
Walter	151			151		9	11-24
Stewart		119		119	8	5	
Connell		227		227	19	9	
Richards		175		175		9	
Barnes		215		215	7	10	
Mata		212		212	4	4	
Cameron		195		195		8	
Arthurs			214	214	6	10	
Ellis		115		102		5	11-24
Warren		54		199		8	
Francis		211		211	3	9	
McQueen		115		192		11	
Scott		54		181		10	
Graham	94			177		10	
Alvarado	231			231	23	7	
Blackwood	127			127	16	3	4-17
Bonilla	135			135	24	4	
Badilla	255			255	47	8	
Barrantes	226			226	18	4	
Brenes	221			221	13	9	
Castillo	221			221	13	4	

⁴⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 12 de diciembre de 1948.

Chaverri	247			247	39	4	
Castillo	112			112	8	2	
Campbell	238			238	30	8	
Calderón	253			253	45	7	
Cervantes	249			249	41	6	
Cascante	221			221	13	4	
Chinchilla	251			251	43	5	
Chaves	225	27		252	44	5	
Gamboa	165			165		5	
González	224			224	16	5	
Fernández	110	78		188		7	
Jiménez	119			119	8	1	4-17
James		95		95		2	11-24
López	147			147	36	4	11-24
Loaiza	218			218	10	4	
Mora	221			221	13	5	
Maykall	80			80		3	
Ocampo	227			227	19	11	
Quesada	220			220	12	4	
Quirós	233			233	53	5	
Soto	250			250	42	6	
Solano	248			248	40	6	
Solano	251			251	43	5	
Segura	185			185	12	4	
Total	6529	2053	544	9126	768	NA	NA

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, No. 726, 1948

De un total de 48 brequeros, 8 estuvieron en vacaciones durante el mes de junio y todos ellos disfrutaron de 13 días por tal concepto. La razón por la que se acumulan vacaciones en junio, es porque el Código de Trabajo entró en vigencia en julio de 1943, y todos los trabajadores que estaban al servicio antes de esa fecha, tenían derecho a sus vacaciones anuales el 23 de junio de cada año. La estrategia esbozada por Taylor, era ascender a brequeros de 150 horas, a peones de trenes (antes llamados peones de las cuadrillas), con el fin de ponerlos a trabajar

en tareas de mayor responsabilidad, en el caso de que fuera necesario, sin hacerlo regular. Nótese que estos son contratados por 150 horas en lugar de las 208 habituales, también para pagarles menos, lo cual reduce las posibilidades de movilidad laboral ascendente, para quienes se ubican más abajo en la escala social del Departamento de Transportes en la

Fuera de la tabla, por motivos de espacio, están las suspensiones y los permisos por enfermedad. Richards fue suspendido entre el 7 y el 10 de junio, mientras que Quirós estuvo en la misma situación entre el 20 y el 23 de junio, sin que se especifica el motivo. Permisos de enfermedad los tuvieron Gamboa y Solano, por cuatro y tres días, respectivamente, mientras que Maykell fue renovado el día 14 de junio. Por otra parte, situaciones extremas que se dieron son: la de Chinchilla, que trabajó 308 horas ordinarias y 100 extra, y el de McQueen, que estuvo suspendido por ocho días y luego con permiso de enfermedad por 16 días, por lo que no laboró más que 41 horas como capitán de patio.⁵⁰

Cabe hacer un par de puntualizaciones más respecto a la jornada de los brequeros, para continuar con algunas cuestiones sobre los conductores. Respecto a los primeros, Clayton solamente trabajó 8 horas en julio como brequero, lo cual significa que este completó su jornada como conductor extra, lo mismo que Lindsay y James. La planilla tiene un orden jerárquico que implica que Clayton era el primer brequero en prioridad, para ascender a conductor, de los tres. El conductor gana mejor que el brequero y es el responsable del equipo de trenes. Mientras tanto, los siguientes puestos eran el capitán de patio y el segundo capitán de patio.⁵¹

Segundo, en relación con los conductores, en febrero de 1949, hubo una reflexión respecto a la idoneidad de tener el número de conductores exactos para cumplir las 208 horas mensuales, en relación con el pago de horas extra para conductores de planta, versus la contratación de conductores extra. Se dio un intercambio de correspondencias entre Moya (Jefe de Transportes) y Taylor (Asistente de Operaciones) durante el mes de octubre de 1948. Ante

⁵⁰ “Total de horas trabajadas por los brequeros (208 horas mensuales) durante el mes de junio de 1948”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 7 de julio de 1948.

⁵¹ “Total de horas trabajadas por los brequeros (208 horas mensuales) durante el mes de julio de 1948”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 13 de agosto de 1948.

lo cual, el Gerente Green se comunicó con el Jefe de Operaciones, C.W. Averre. Este, parafraseando, consideraba que era más asequible recuperar el “tiempo perdido” en vacaciones, feriados, etc., mediante el pago de sobre tiempo a aquellos que ya estaban en la jornada, que crear más nombramientos:

Este argumento se sostendría si el total de paga en sobre tiempo fuera menos que el salario de un hombre extra, pero ese no parece ser el caso, dado que en los meses “normales” de enero, mayo, junio, julio y agosto, un total de 3001 horas de sobretiempo fueron trabajadas por los conductores. Esto da un porcentaje de 601 horas por mes, y, como este tiempo tiene que ser pagado con un 50% extra, es equivalente a 900 horas de hombres extra, que pagamos por cuatro de ellos.⁵²

El Gerente utilizaba el término “meses normales”, pues en el mes de abril, se vieron interrumpidas o transformadas las operaciones del ferrocarril a raíz del conflicto armado de la Guerra de 1948. A propósito, Green subrayó la imposibilidad de eliminar todas las horas de sobretiempo, si bien consideraba que con dos conductores extra plenamente empleados, (416 horas en el último caso) podrían ahorrar la paga de 208 horas a tiempo y medio.⁵³ La respuesta de Averre fue afirmativa. Este adujo ser el responsable de las políticas de contratación, las cuales se basaban en los siguientes dos principios: 1) mantener el total de conductores permanentes al mínimo posible, para que existiera la garantía de que no había que pagar por horas extra, 2) que las horas de sobre tiempo fueran confinadas a un precio más bajo, porque además de ser más barato, incrementaba las ganancias de aquellos hombres más necesitados. Por eso se prefería utilizar brequeros como conductores que pagarle horas extra a los conductores.⁵⁴

Lo anterior, da cuenta de las políticas en la empresa ferrocarrilera, dirigidas a estar acordes con la ley, y a la vez, reducir al mínimo los costos de operación en materia de salarios. Unas semanas más tarde, Averre les llamó la atención a Moya y a Garino, para que se detuviera de

⁵² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 2 de febrero de 1949.

⁵³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 2 de febrero de 1949.

⁵⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 10 de febrero de 1949.

inmediato la acción de llamar a los equipos de trenes a funciones, antes de que pasaran las 9 horas de descanso previstas por ley.⁵⁵ Es decir, que los efectos del Código de Trabajo de 1943 en términos de regulación de la jornada laboral se potenciaron una vez que se puso en ejecución el Reglamento de la CCSS de 1947, pues hay una fiscalización más aguda del manejo de las planillas por parte de la NRCO. Y hubo un impacto importante para los trabajadores del equipo de trenes, que son los que tienen jornadas más largas, puesto que ellos pasaron de laborar entre 272 y 306 horas al mes, a 208 horas. Pero, a su vez, la empresa creó mecanismos para disminuir al mínimo las horas extra de los trabajadores e incluso, creó un puesto para brequeros extra que solo contiene 150 horas, para pagarles menos a estos.

En el equipo de trenes de la Northern Railway Company no había ninguna mujer contratada. Ellas ocuparon distintos puestos dentro de la empresa, como operadoras de teléfonos, cocineras, oficinistas, secretarias, contadoras y agentes. El siguiente apartado se refiere a la situación de las mujeres en relación con el Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social y también, a la ascendencia en importancia dentro la fuerza laboral de la Northern que ellas lograron en la década de 1950.

Las mujeres trabajadoras de la Northern Railway Company

El sábado 22 de diciembre de 1945, la Escuela Gregg publicó en *La Tribuna* un anuncio publicitario de una página, en la que se cita al Delegado de la Secretaría de Educación, Manuel Monge, quien quedó maravillado por los resultados de la prueba de tipografía, que fue presentada el 15 de diciembre en la Escuela, en la cual, Mayra Chavez Quesada resultó ganadora de la medalla de oro, tras lograr mecanografiar 150 palabras en un minuto. De manera que el político escribió:

Realmente es sorprendente su trabajo y no creo que haya en Costa Rica una muchacha que escriba en el corto tiempo de un minuto ese número de palabras.

⁵⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 4 de marzo de 1949.

Yo pienso que su porvenir está asegurado porque una taquígrafa de sus cniciones tendrán que peleársela todas las empresas.⁵⁶

La entidad formaba principalmente a mujeres como mecanógrafas y como contadoras mercantiles. Existen fotografías del personal de la Northern en las oficinas centrales, ubicadas en San José, Costa Rica (ver Imagen No. 6.1). En la década de 1950, la mayoría de las mujeres fungieron en labores administrativas y de servicios, las cuales superaban en número a los hombres. Entre ellas estaban Nazareth Unckles, Maritza Delcore, Roxana Quirós, Margarita Reyes, Mary Jane Herrera, Velma Field, Olga de la Cruz, Aida González y Hilda Mendoza. En el Departamento de Contabilidad figuraban: Flory Salazar, Cecilia Carranza, Margarita Raven, Magda Gallegos, Carmen Mora, Betty Castro, Mitzi Grau y Clara Salgado.

Imagen No. 6.1:

Las mujeres trabajadoras de las oficinas centrales de la Northern Railway Company en San José (1953)



Fuente: Costa Rica y Northern Railway Company, 1953, p. 23

En los informes empresariales, la gerencia de la compañía valoraba positivamente el aumento en el número de mujeres empleadas en la entidad, de quienes se rescataban sus habilidades en contabilidad y manejo de dinero. De hecho, desde la era de Keith había mujeres en puestos

⁵⁶ Escuela Gregg, “Una sólida preparación es la que se imparte en la Escuela Gregg”. *La Tribuna*, 22 de diciembre de 1945.

de dirección. En Costa Rica, María Montealegre fue la primera mujer en llegar a ser Jefa de Departamento de Teléfonos y Telégrafos.⁵⁷

Cuando se emitió el Reglamento del Ferrocarril de 1945, se ordenaron las jornadas de todos los trabajadores y las trabajadoras de los distintos departamentos. Sin embargo nunca se permitió a ninguna mujer formar parte del equipo de trenes, y, hasta la fecha, distintas compañías ferroviarias mantienen esa prohibición. Casi todos los oficios que estaban planteados en femenino, tales como lavanderas, cocineras y aplanchadoras, se regían por el Artículo No. 104 del Código de Trabajo de 1943. El Capítulo VIII del Código se refiere a las servidoras domésticas. Así se definía a quienes se dedicaban a labores de aseo, cocina, asistencia y demás propias de un hogar, residencia o habitación particular, que no generaran lucro o negocio para el patrono. El problema es que es falso que la Northern carecía de afán de lucro, y que no capitalizara a partir del trabajo de las mujeres. La ventaja que obtenía la Northern con esto, era que podía disponer de más horas de esta fuerza de trabajo, porque el Código prohibía jornadas mayores a las 7 horas diarias y 40 horas semanales. Las disposiciones contenidas en el Artículo 104 era que los servidores domésticas se registrarían por las siguientes disposiciones especiales:

- a) estarán obligadas a trabajar con esmero y solicitud, según las necesidades e intereses del patrono, y a cumplir sus instrucciones, así como a observar discreción, especialmente en lo que se refiere a la vida familiar;

- c) estarán sujetas a una jornada ordinaria máxima de doce horas, teniendo derecho dentro de ésta a un descanso mínimo de una hora, que podrá coincidir con los tiempos destinados a alimentación. En caso de jornadas inferiores a doce horas pero mayores de cinco, el descanso será proporcional a las mismas. La jornada podrá dividirse en dos o tres fracciones, distribuidas dentro de un lapso de quince horas contadas a partir de la iniciación de labores. Eventualmente podrá ocupárseles en jornada extraordinaria hasta por cuatro horas, y se les remunerará

⁵⁷ Ahyara de León, Sofia Silva, Romina Sum, Melissa Teixeira, Evelyn Vila y Freddy Sponton, “Estudio descriptivo de los factores de riesgo y condiciones de trabajo de los maquinistas de trenes de la AFE: 2015”, en: *AfaMedc* (3) (2016).

este tiempo adicional en los términos del párrafo primero del artículo 139 de este Código. Las servidoras mayores de doce años pero menores de dieciocho, podrán ejecutar únicamente jornadas hasta de doce horas.⁵⁸

En el Departamento Motive Power, tenían jornadas de entre 7 y 10 horas, Venita y Hazel Mc. Calla, cocinera y “sirvienta”. En el Departamento de Ingeniería y Construcción las supervisoras de telefonistas tenían una jornada de 260 horas. Y las telefonistas se regían por el Artículo N. 54 del Reglamento General. En Teléfonos y Telégrafos había cocineras que viajaban con la cuadrilla flotante. Mientras tanto, Mantenimiento de Vías tenía cocinera, lavanderas, lavanderas y aplanchadoras, así como, mecanógrafas.⁵⁹

El primer apartado del Reglamento de la CCSS de 1947, hacía referencia a que las mujeres que trabajaban en el servicio doméstico estaban desamparadas por el seguro social, pero el 5 de diciembre de 1949, el Jefe Personal de la Northern, Baltazar Salazar, le escribió al Secretario General de la Caja Costarricense del Seguro Social, Joaquín Fernández, para remitirle una lista de las mujeres que realizaban actividades domésticas para la empresa y que figuran en la planilla de personal.

Se trata de trece mujeres, que fueron contratadas entre el 1° de enero de 1943, la más antigua, llamada Lois Eunice Dehaney Williams, de oficio lavandera, y del 1° de octubre de 1949, la más reciente, de nombre Jennie Beecher Hall, quien se ocupaba en las mismas labores. La primera laboraba en la casa del Gerente y la segunda en las casas de la compañía. Ambas mujeres eran afrodescendientes y contaban con las libretas Nos. 45879 y 121179 de la seguridad social. La empresa tenía contratadas a tres lavanderas para los empleados administrativos. La tercera se llamaba Beatriz Bustos Guido, y era la única de las tres que trabajaba en San José, en la oficina del Asistente de Gerencia. Sus dos colegas laboraban en Limón.⁶⁰ Además de lavandera, al Gerente se le pagaban los servicios de dos empleadas domésticas, cuyas ocupaciones eran denominadas como “sirvientas” en esa época. Las

⁵⁸ Costa Rica, Código de Trabajo, 1943.

⁵⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 1945.

⁶⁰ “Empleadas incluidas en la planilla que realizan trabajos domésticos”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 5 de diciembre de 1949.

mismas se llamaban Carmen Calvo Sánchez y Virginia Sossa Segura. Ambas residían en San José, contrario a la lavandera que habitaba en Limón, lo cual demuestra que el Gerente tenía dos casas, cerca de cada uno de los planteles centrales de la Northern. Siempre en el Departamento de Gerencia, tanto al Asistente del Gerente como al Contador, se les pagaban los servicios de una cocinera y una lavandera. La cocinera que trabajaba con el Asistente se llamaba Gladys Lara Bustos. Luz María Díaz Villalobos realizaba labores de limpieza en la casa del Contador, mientras que su hermana María Emilia, se encargaba de la cocina, un hecho relevante, porque ambas compartían la cualidad de realizar labores domésticas como una forma de trabajo asalariado para subsistir. Ellas estaban afianzadas en San José.

Alexandreta Cash McDonald, habitante de Limón, laboraba como cocinera en la casa del Asistente del Jefe de Ingeniería. Con el Jefe del Departamento de Materiales trabajaban dos empleadas domésticas: Bertha Williams Mowatt y Victoria Haya Dickinson. Las dos eran residentes de la ciudad del puerto del Caribe. En el mismo sitio, Rachel Douglas Gorden tenía un gran peso sobre sus hombros como encargada de casas. Jenny Beecher Hall era la lavandera de las viviendas que estaban bajo el amparo de Douglas Gorden y Gregoria Mendrano Espinoza trabajaba con el Maestro Mecánico, desde el 15 de julio de 1948. Desafortunadamente, el 2 de enero de 1950 se notificó que por el sensible fallecimiento de la trabajadora María Cristina Drexler, se iba a nombrar a Aida González Rojas, quien quedó autorizada para firmar las órdenes patronales de asistencia médica. Esto es indicativo de que era una mujer la persona encargada de esta fundamental tarea.⁶¹

Cabe abordar las especificaciones que impone el Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social, donde se encuentran las disposiciones pertinentes a las trabajadoras, en casos de gestación, parto y puerperio. Según el instrumento legal, las mujeres se beneficiarían de las siguientes prestaciones de servicios: a) “asistencia obstétrica en la casa de la asegurada, o en maternidades, cuando así lo ordenen los médicos funcionarios de la Caja”, b) subsidio en dinero y c) asistencia láctea. Dicho servicio incluye a las mujeres que hubieran trabajado

⁶¹ “Comunicación de Baltazar Salazar, Jefe de Departamento de Personal a Miguel Ángel Dávila, Gerente de la Caja Costarricense del Seguro Social”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 2 de enero de 1950.

asalariadamente, al menos por seis de los doce meses anteriores.⁶² Además, la reglamentación concede un subsidio del 50% del promedio del salario devengado en los últimos tres meses, 30 días antes y 30 días después del parto. Lo anterior, siempre que la mujer no estuviera trabajando de manera asalariada en dicho plazo y que no estuviera recibiendo el salario completo.⁶³

Esto es importante en dos sentidos: primero, porque brinda asistencia a las mujeres trabajadoras asalariadas, que, por alguna razón, dejaran de percibir su salario antes y después del parto.⁶⁴ Segundo, porque establece un reposo posparto de treinta días, que en el Código de Trabajo es de noventa días.⁶⁵ Pero el Reglamento también contiene tácticas de control social.⁶⁶ Esto pues, se somete a la mujer madre al control médico, y, en caso de que ella contraríe sus indicaciones, la misma podía perder sus derechos. Así lo establecía el Artículo No. 28 que planteaba que los subsidios se interrumpen en caso de que la madre desatendiera las indicaciones médicas brindadas por los médicos de la CCSS. Mientras que el Artículo No. 29 introduce una medida muy importante de justicia social, al asegurar que no se haría distinción entre las mujeres casadas y las mujeres solteras, una política muy importante, en términos de equidad, a pesar de que, en ese momento, la ley reconocía a los hijos de las mujeres solteras como “naturales”. En términos de familia, estaban amparados por el Seguro Social los hijos de los trabajadores que habitasen en una misma casa, sean o no, hijos comunes, pero solo el esposo podía asegurar a su esposa y el hijo a su madre, en sentido contrario no se podía.⁶⁷ A inicios de la década de 1960, en Costa Rica hubo una tasa de

⁶² “Ley Constitutiva y Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1947). En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

⁶³ “Ley Constitutiva y Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social” (1947). En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2655, 1947.

⁶⁴ Actualmente, es ilegal despedir a una mujer por su embarazo. Sin embargo, las mujeres que trabajan por horas, a menudo, migrantes nicaragüenses, están desprotegidas.

⁶⁵ Costa Rica, Código de Trabajo, 1943.

⁶⁶ Las maternidades científicas son el resultado de un proceso implementado por los gobiernos liberales tardíos en Costa Rica, los cuales modificaron el concepto, las prácticas y los roles de género, en torno a la maternidad y fomentaron la educación de la mujer. Rodríguez apunta a que a las madres de los sectores más pudientes se les preparaba para que brindaran a sus hijos, una educación moral y profesional, mientras que a las madres provenientes de los sectores populares sobre todo se les inculcaban hábitos de higiene y salud. Eugenia Rodríguez, “Inventando el día de la madre en Costa Rica: 1890-1932”: en: *Revista Reflexiones*, vol. 75, (1), 1998.

⁶⁷ Costa Rica, Código de Trabajo, 1943.

fecundidad de 7,3 hijos por cada mujer en edad fértil. Veinte años después, en 1979 la misma disminuyó a 3,8. Con las políticas en salud pública, se logró reducir la mortalidad infantil y mejorar la expectativa de vida de las personas.⁶⁸

Para el año de 1954, había mujeres en los principales puestos gerenciales. La administración de ambas compañías ferroviarias correspondía a los accionistas y a los tenedores de bonos en New York y Londres. La administración de la CRRC recaía en Robert Adeane, Presidente de la Junta Directiva; TCB Williams, Gerente Director; DC Holmes y WN Green, Directores; así como José Manuel Sáenz Witting, Agente General en Costa Rica. Mientras tanto, la Administración de la Northern Railway Company estaba a cargo de Phyllis Pollack, Presidenta; John MacGregor Vicepresidente; Alice Warner Nielson, Secretaria; Harold Drayton, TCB Williams, Donald van Hart y Robert Adeane (que también formaba parte de la otra compañía), Directores; así como, Charles Averre, Director y Gerente General en Costa Rica.⁶⁹

“Esta empresa por ser extranjera debe tener una neutralidad absoluta”. Participación del gremio en la Guerra Civil de 1948

Antes de que se diera la Guerra Civil de 1948, hubo distintas acusaciones en contra de trabajadores de la ferrocarrilera de ser comunistas.⁷⁰ Algunos líderes políticos se comunicaron con el Gerente William Green, para denunciar casos en los que se utilizaba la infraestructura de la Northern con fines proselitistas. Con Rafael Angel Calderón Guardia, las reformas sociales y, su proyecto de reforma electoral, hubo muchas divisiones políticas, además que los comunistas se posicionaron como la segunda fuerza electoral, cuya cercanía

⁶⁸ Héctor Pérez Brignoli, *La población de Costa Rica, 1750-2000. Una historia experimental* (San José, Costa Rica: Editorial UCR, Colección Historia de Costa Rica, 2010).

⁶⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

⁷⁰ David Díaz divide en cuatro episodios la “Guerra de Liberación Nacional” (1948): 1) del 12 al 23 de marzo fue la lucha armada con las tropas del gobierno, 2) del 24 de marzo al 6 de abril, hubo intentos de negociación en medio de la violencia política, 3) del 7 al 13 de abril, las tropas revolucionarias intentaron tomar Cartago y Limón y 4) del 14 al 20 de abril, fueron las negociaciones de paz, cuya máxima expresión fue la salida de Tinoco y la entrada de una Junta Gubernativa de la Segunda República. David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

con el gobierno respecto a ciertos temas, dio pie a la construcción de enemigos políticos. En este periodo se forjó un creciente anti comunismo, que se exacerbó con la administración de Teodoro Picado, quien sucedió en el poder a Calderón Guardia en 1944.⁷¹ Por otra parte, José Figueres Ferrer, quien fuera exiliado político, regresó ese año al país a disputar el poder y a posicionarse como una figura de oposición. No solo la violencia de la Segunda Guerra Mundial, sino además, el inicio de la Guerra Fría, fueron el escenario que permitió que distintas expresiones de violencia se radicalizaran. León Cortés, que parecía estar en la ruina político electoral a inicios de la década de 1940, enfrentó a Teodoro Picado en esas elecciones.⁷²

La violencia política y social se extendió por años en la posguerra: hubo tribunales especiales creados para perseguir a los vencidos, quienes a su vez fueron expulsados de la administración pública, en 1949 se disolvió la CTCR, por presiones del padre Núñez, entonces a la cabeza del Ministerio de Trabajo, aduciendo que ellos violaron el Artículo No. 280 del Código de Trabajo, que prohibía la participación de los sindicatos en la política y hubo un desfile por parte de representantes de la Universidad de Costa Rica en San José, para “exhibir” a los “traidores”.⁷³ Las fuentes escritas del archivo empresarial de la Northern Railway Company, establecen que la empresa mantuvo una posición “neutral”, tanto en las elecciones como durante el conflicto armado de la Guerra de 1948. Pero hubo 19 trabajadores de la Northern directamente involucrados en la Guerra Civil. Así lo dicta el Informe de días no pagados a ciertos empleados, durante el Capítulo de Revolución, según la planilla de abril de 1948 y motivos.⁷⁴

Según los documentos empresariales, hubo trabajadores que desaparecieron, es decir, que no se presentaron a trabajar durante o después de la guerra, hay quienes fueron detenidos y otros

⁷¹ Edgar Hoover, Director del *Federal Boureau d'Investigation* (FBI), dio cuenta al Secretario de Estado de la existencia de una agrupación anti comunista en Costa Rica. David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

⁷² David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

⁷³ David Díaz Arias, *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2015).

⁷⁴ “Informe de días no pagados a ciertos empleados durante el Capítulo de Revolución, según la planilla de abril de 1948 y motivos.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 8 de mayo de 1948.

que pasaron al Servicio Militar.⁷⁵ Así lo estima el reporte efectuado por el planillero, B.A. Lewis. Este manifiesta que Eligio Santamaría trabajó hasta el 16 de abril, momento a partir del cual, aparece como ausente. Por ese motivo, este fue despedido el día 13 de abril. Por el contrario, Arthur Smith no se presentó a trabajar desde el 11 hasta el 19 de abril, pero a él sí se le pagó su salario, pues se determinó que el mismo gozó de 4 días de descanso después de los cuales, no le fue posible trasladarse al servicio “debido a la anormalidad existente en Limón durante esos días”.⁷⁶

Antonio Corbett fue reportado por el Agente de Bataan como ausente sin justificación entre el 12 y el 19 de abril. José M. Cordero, trabajador casual, iba a iniciar su trabajo como Chequeador de Peralta el 12 de abril, pero como la Revolución causó anormalidades, su nombramiento inició el 20 de abril, momento a partir del cual se le empezó a pagar. Entre los detenidos figuraban: Ibo Chaverri (12 a 15 de abril), Hugo Chaverri (11 al 15 de abril), Emilio Vega (12 al 29 de abril). Quienes prestaron Servicio Militar son: Guido Marochi (del 12 de abril en adelante), Lorenzo Chaverri (desde el 19 de abril), Eduardo García (únicamente el 19 y el 20 de abril). Es interesante el caso de Juan Hernández, pues él reúne ambas condiciones. Estuvo detenido entre el 12 y el 18 de abril y prestó servicio militar a partir del 19 del mismo mes.⁷⁷

Una vez en el poder, la Junta de Gobierno Civil Provisional pretendía que los empleados de la NRCO cedieran “voluntariamente” un día de salario al mes para “ayudar” al Gobierno de la Segunda República. Sin embargo, el Gerente respondió que si esto se hacía, sería a título personal, pues la empresa se oponía a que la autorización se hiciera colectivamente, por cuanto argumentó tener “el gusto de manifestarle que no había inconveniente de nuestra parte siempre que los empleados deseosos de contribuir nos autoricen mediante documento

⁷⁵ “Informe de días no pagados a ciertos empleados durante el Capítulo de Revolución, según la planilla de abril de 1948 y motivos.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 8 de mayo de 1948.

⁷⁶ “Informe de días no pagados a ciertos empleados durante el Capítulo de Revolución, según la planilla de abril de 1948 y motivos.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 8 de mayo de 1948.

⁷⁷ “Informe de días no pagados a ciertos empleados durante el Capítulo de Revolución, según la planilla de abril de 1948 y motivos.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 8 de mayo de 1948.

individual... a que se les retenga parte del salario devengado para tal fin”.⁷⁸ Su alegato se basaba en la respuesta de la Inspección General de Trabajo a su consulta al respecto. Es decir que la Junta no pudo controlar del todo las decisiones de esta institución del derecho laboral.⁷⁹

A su vez, la infraestructura de la NRCO fue utilizada para el crimen político del Codo del Diablo.⁸⁰ El conductor de este fatídico vehículo, fue Clarencio Auld, quien estuvo empleado como fogonero en la compañía y que como tal, participó en la catástrofe del Virilla (ver el Capítulo IV). Los empleados de la Northern que estuvieron directamente implicados, mas no como perpetradores fueron: Mario Garino, Maestro Mecánico; Víctor Hayling, Jefe de Despachadores; Fernando Moya, Despachador de Limón; Guillermo Miranda, Despachador de San José; William Stewart, conductor; Mario Badilla y Antonio Solano, brequeros; Cecil Thomas, maquinista y otro brequero.⁸¹

Todos ellos alegaron ser inocentes y haber actuado por órdenes del Comandante de la Plaza de Limón, Mayor José Rafael Pacheco, quien le exigió a la compañía ferrocarrilera el servicio de un carro motor y de un tren, sin indicarles el objetivo del trayecto. Al iniciar la travesía, el equipo de trenes de la empresa fue sustituido por Clarence Auld, quien, para ese momento, había dejado de laborar en la Northern.⁸² Se trata de una historia que deja lugar a muchas dudas, porque Federico Picado lideró a los trabajadores de la Northern en la huelga de 1945 y pereció en un tren de la misma empresa. Además, después de la guerra hubo cambios importantes en la organización empresarial. Todos los altos cargos variaron y fueron los principales blancos de críticas de los sindicatos en la década de 1940, que incluso fueron acusados de ser pro nazis, quienes obtuvieron los máximos puestos de dirección. El siguiente apartado da cuenta de algunas transformaciones que se dieron con los ganadores de la guerra en el poder, en tiempos de Guerra fría y la intervención de la Embajada Norteamericana.

⁷⁸ “Carta de W.N. Green, Gerente de la NRCO, a Vicente Desanti, Secretario de la Junta de Gobierno Civil Provisional”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 24 de mayo de 1948.

⁷⁹ “Carta de W.N. Green, Gerente de la NRCO, a Vicente Desanti, Secretario de la Junta de Gobierno Civil Provisional”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 756, 24 de mayo de 1948.

⁸⁰ Antonio Jara y Ernesto Jara, *El Codo del Diablo* (San José: Producciones La Pecera, 2015).

⁸¹ “Testimonios del Crimen del Codo del Diablo brindados por los empleados de la empresa al Jefe de Transportes”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 9 de enero de 1949.

⁸² “Testimonios del Crimen del Codo del Diablo brindados por los empleados de la empresa al Jefe de Transportes”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 9 de enero de 1949.

Informes de la Embajada, empresas transnacionales y Guerra Fría (1950-1960)

Desde 1948 Costa Rica emprendió algunas transformaciones esenciales en el sistema bancario, el sector servicios y la promoción de la industrialización, con el establecimiento de exenciones tributarias a las industrias, principalmente para el consumo interno, con la nacionalización eléctrica, basada en la creación del Instituto Costarricense de Electricidad en 1949, seguida en los 1950s.⁸³ Posterior a la Segunda Guerra Mundial, América Latina vio sus economías dinamizadas. Hubo un crecimiento económico del 5,4% anual entre 1945 y 1954. Además, se expandieron los procesos de industrialización y de urbanización. Si bien, entre 1948 y 1960 la región transcurrió hacia la promoción de las industrias, sus relaciones comerciales se vieron caracterizadas por un deterioro en la balanza de pagos y a nivel de la integración regional. Mientras tanto, en la década de 1960 se emprendieron proyectos de reforma agraria y políticas de redistribución del ingreso, en aras de promover el “desarrollo”. Los organismos internacionales crediticios, jugaron un papel importante en todo esto. Incluso, el Banco Mundial simpatizó con este modelo del desarrollo hasta finales de la década de 1970, cuando la administración de Chenery fue sustituida por Anne Krueger, en la dirección de consultoría económica.⁸⁴

Durante todo el periodo de Guerra Fría, que se extiende desde el fin de la Conferencia de Yalta (1945) hasta la disolución de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (1991), los Estados Unidos incrementaron su influencia en la región centroamericana en particular y en Latinoamérica en general. Después de la Segunda Guerra Mundial, asumieron la tarea de combatir los regímenes comunistas del mundo, procurando desvincularse de una connotación imperial, creando la idea de un tercer lugar, distinto. Sin embargo, se apoyaron y financiaron golpes de Estado en Guatemala, Brasil, Chile, Uruguay y Argentina, además de financiar la guerra en Nicaragua. Se instituyó en palabras de Geir Ludestad, más allá de la política del buen vecino de Roosevelt, “un imperio por invitación”.⁸⁵

⁸³ Jorge Rovira, *Estado y política económica en Costa Rica (1948-1970)* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2000).

⁸⁴ Ricardo Bielschowsky, Raúl Prebisch y Celso Furtado, *Cincuenta años de pensamiento en la CEPAL* (Santiago: Fondo de Cultura Económica y CEPAL, 1998).

⁸⁵ Geir Lundestad citado por Greg Granding, *Empire's workshop: Latin America, the United States, and the rise of the new imperialism* (New York: Metropolitan Books, 2006). p. 4.

No sólo en el plano político, sino también, en el plano económico, desde el final del conflicto armado, el comercio exterior costarricense se inclinó cada vez más hacia los Estados Unidos, que era el origen del 66% de las importaciones y el destino del 77% de las exportaciones, siendo el país del norte, el único socio comercial con el que la balanza era positiva, con el inconveniente de que la mayoría de las exportaciones eran de bananos, con los que el estado costarricense lograba un ínfimo margen de ganancia.⁸⁶ Entre 1920 y 1940 las exportaciones de banano por el Atlántico pasaron de 8 652 racimos a 3 295 racimos. Entre 1950 y 1985 el negocio se recuperó, especialmente en los últimos años, y en 1950 la United Fruit Company producía alrededor del 90% del banano de exportación. Hasta 1964 Estados Unidos compraron alrededor del 80% al 100% de la producción de banano, pero entre ese año y 1985 Europa desplazó en algunos años a los Estados Unidos en importancia como mercado de destino.⁸⁷

El año de 1952, fue próspero para Costa Rica. En agricultura hubo buenos resultados, no solo con los cultivos tradicionales de café, banano, cacao y abacá, sino también con cultivos para el consumo doméstico. Las exportaciones e importaciones fueron mayores que en los años anteriores y debido al incremento en las relaciones comerciales, el ferrocarril logró incrementos en sus ganancias. En materia de transportes otros avances fueron la construcción de la carretera interamericana y que esta se acercara a Nicaragua. El gobierno dejó libre el precio del intercambio del dólar por el colón y este se había mantenido en 6,63 colones contra 6,98 el año de 1952 y 5,60 que era la política intervencionista del Estado.⁸⁸

A inicios de 1950, como se infectaron las tierras cultivadas con banano en el Pacífico por motivo de la Enfermedad de Panamá, la Compañía Bananera de Costa Rica evaluó trasladar

⁸⁶ El segundo era Canadá, origen del 4,5% de las importaciones y destino del 4,3% de las exportaciones. Las relaciones más desiguales se daban entre Costa Rica y Alemania, que representa un 7,4% de las importaciones y el 0,7% de las exportaciones. Similar situación ocurre con Gran Bretaña, de donde proviene el 5,6% de las importaciones y hacia donde se envía el 0,3% de las exportaciones. Los demás países europeos del oeste suman el 6,9% de las importaciones y el 6% de las exportaciones, mientras que el resto del mundo el 9,5% de las importaciones y el 10,8% de las exportaciones. “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208, junio de 1953.

⁸⁷ Jorge León, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural* (Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas y Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2012)

⁸⁸ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

los cultivos hacia el Caribe, con una inversión de millones de dólares. Esta era considerada la inversión más importante que ocurriría en los siguientes años en Costa Rica y una esperanza para la reactivación económica de Limón, con ventajas geográficas porque el Puerto de Limón era de más simple acceso para realizar las exportaciones hacia los Estados Unidos. Para eso se propusieron invertir en un muelle en Limón y extender la línea de Parismina a Barra del Colorado, cerca del extremo noreste del país. Todo esto se decidió así porque Otilio Ulate se opuso a que ellos construyeran otro puerto cerca de sus plantaciones en Parismina y sólo aceptó que usaran la transportación terrestre y que se exportara desde Limón, lo que la compañía tuvo que aceptar, aunque le fuera más costoso.⁸⁹

En ese momento, la Compañía Bananera de Costa Rica producía banano, cacao y estaba introduciendo los aceites vegetales en la zona sur, para sustituir las plantaciones bananeras enfermas del mal de Panamá, por palma africana. Los Estados Unidos estaban promoviendo una serie de proyectos ligados a la agricultura, disminuyendo al mínimo las inversiones en salud y sanidad. Operaban 30 compañías estadounidenses en Costa Rica. Paralelamente, se estaban conformando los Clubes 4S que funcionaban de manera similar a los 4H en los Estados Unidos. Para finales de 1952 operaban más de 150 de esos grupos con 3000 miembros, que tenían como objetivo trabajar con la juventud rural. El Punto IV de la guía de trabajo impulsada por el gobierno consistía en implementar mejoras en los métodos de cultivo y crear nuevas variedades de funguicidas, plaguicidas y fertilizantes, impulsar la importación de herramientas para las granjas. Este punto del plan era llevado a cabo por medio del Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola (STICA) y el Servicio Cooperativo Interamericano de Salud Pública (SCISP). Casi todo el personal que trabajaba en ambas entidades, eran costarricenses supervisados por estadounidenses. Se inauguraba la era en la que se promovía la tecnificación y preparación de la mano de obra local, aunque siempre bajo el liderazgo del país de las barras y las estrellas, que podía incentivar políticas productivas de su conveniencia y ejercer su influencia de esa manera.⁹⁰

⁸⁹ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

⁹⁰ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

Entre 1951 y 1952 el crecimiento más grande en la producción de granos lo experimentó el maíz. En ese lapso, su producción pasó de 57 000 a 87 000 toneladas. Los frijoles tuvieron un leve crecimiento de 11 500 a 13 000 toneladas. Y el arroz de 18 700 a 23 000 toneladas. Aunque hasta ese momento Costa Rica se había visto obligada a importar esos granos, había alcanzado la autosuficiencia productiva para el consumo humano. Recordemos que las misiones estadounidenses propiciaron el consumo de arroz y frijoles en el país, que poco a poco fueron sustituyendo al maíz como el principal carbohidrato en la dieta tricolor. El país solo perdió con el maíz porque el Consejo Nacional de Producción recibió un permiso para liquidar la mayor parte de sus reservas para el exterior a un bajo precio. A su vez se produjo azúcar, tabaco y algodón, pero lo otro que resaltan son 110 000 cabezas de cerdo y 680 000 cabezas de ganado que también daban para la autonomía alimentaria.⁹¹

Es un tanto contradictoria la interpretación que se hace sobre el café, pues en el informe se dice que el mismo está sobrevalorado en el país, pero sobre el mismo se describe que ha rendido grandes cosechas, con bajo costo y excelentes precios en el mercado, siendo la principal fuente de trabajo en la Costa Rica de inicios de la década de 1950. En ese año se exportaron 295 591 sacos o un 84% de la producción, sin problemas para colocarlo en el mercado. Los Estados Unidos compraban el 62% de la producción nacional, seguidos de Holanda con el 11%, Italia y Suiza, ambas con un 7%. Los Estados Unidos a su vez exportaban el 16% a Europa del Este. Respecto al banano, se exportaron casi 11 000 000 de racimos o 900 000 000 de libras. El mayor incremento en los productos “tradicionales” lo experimentaron el cacao, que se duplicó de 3 200 toneladas a 6 500 toneladas de las cuales, 150 eran consumidas en el país (aunque se dice que las exportaciones eran más riesgosas que las de café y había mayor especulación en este mercado) y la abacá, que logró superar una enfermedad y también se duplicó de 2 074 toneladas a 5 450 toneladas ese mismo periodo que va de 1951 a 1952. Las exportaciones de abacá representaron 6 000 000 dólares. Esta se producía en las fincas de la Compañía Bananera en un convenio con United States Reconstruction Finance Corporation y se programó ampliar la producción para el año siguiente de 1953.⁹²

⁹¹ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

⁹² “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

En ese momento el sector industrial amasaba un valor de 500 000 000 de colones y empleaba a 60 000 trabajadores. En este sector había medidas proteccionistas del gobierno que se consideraban infructíferas por la alta dependencia de los bienes importados para la producción, además que la mayoría de las fábricas eran pequeñas, aunque hubo algunos incrementos en goma, gelatina y cerámicas. Mientras tanto, respecto a las exploraciones mineras y petroleras, las ganancias representaron el 15% del costo de la exploración en el segundo caso. En el sector pesquero ya se sentían las consecuencias de la sobreexplotación y en el caso del atún desaparecieron en el Golfo de Nicoya las reservas de anchovetas.⁹³

Aún y así, el balance de las exportaciones y las importaciones era negativo, aunque el Departamento de Estado corrigió las estadísticas pues se consideraba que estaban mal valorados los datos de banano. De ser así, hubo importaciones por 55 740 000 de dólares, 39 287 000 en exportaciones y 62 318 000 con los ajustes estimados. Se dice que dados “los procedimientos especiales que seguía la Compañía Bananera” ni con los ajustes ni sin ellos se reflejaba el valor real de dicho intercambio. De hecho se asume que aunque hubo más exportaciones de banano, el café era más beneficioso para el país, pues producía mayores ingresos y dotaba de más empleos (ver Tabla No. 6.4).⁹⁴

⁹³ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

⁹⁴ “Business Information Service. World Trade Series”. Costa Rica, ANCR, No. 2208 (junio de 1953).

Tabla No. 6.4:
Principales exportaciones de Costa Rica (1951)
(en miles de dólares)⁹⁵

Item	Valor	Porcentaje del total
Bananos	33 527	54
Café	22 176	36
Cacao	1 941	3
Abacá	2 508	4
Otros	2 166	3
Total	62 318	100

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2208 (1953)

El 22 de marzo de 1955, Charles Averre le escribió a Joseph D' Antoni, Presidente de la Standard Fruit and Steamship Co. con oficinas en New Orleans, para invitarlo a invertir en Limón, Costa Rica, misma que presentó como el territorio donde se forjó la empresa de Keith y Preston. Agregó que, desde Limón, la UFCO se extendió hacia Almirante, Colombia, Guatemala, Honduras y a las costas oeste de las divisiones centroamericanas.⁹⁶ Averre se presentó como un conocedor en la materia, dado que este empezó su carrera como Ingeniero de Irrigación para la Cuyamel en Honduras, desde 1923 hasta 1941. Agregó que la única razón para abandonar “la zona” fue la enfermedad de Panamá por parte de la especie *Gross Michel*, pero que ya para ese momento, gracias al uso de agroquímicos y con la especie Cavendish, era posible combatir la enfermedad. Mantuvo que posiblemente sólo Almirante se comparaba o superaba la ubicación geográfica de Limón, con las siguientes ventajas por parte de la costa costarricense en cuestión:

1. Está localizado en la costa este.
2. Cuenta con un promedio de 50 millas de líneas de ferrocarril.

⁹⁵ El informe estima que se carece de datos al momento de su elaboración sobre importaciones, pero las principales eran: maquinaria, textiles, flúor, químicos, grasas, aceites, electrodomésticos, productos manufacturados y metales.

⁹⁶ “Comunicación de Charles Averre a Joseph S. D Antoni, Presidente, Standard Fruit Co. 944 St. Charles Avenue”. Costa Rica, ANCR, Northern, 2011, 1955.

3. No hay necesidad de irrigar.
4. Carece temperaturas bajas en invierno.
5. No existen tormentas de viento.
6. No se dan condiciones desastrosas de inundaciones.
7. Hay una alta humedad.
8. Existen condiciones políticas y de trabajo satisfactorias.
9. Son prácticamente ilimitadas las tierras para el cultivo de banano.

Agregó que en los tiempos dorados del cultivo de banano se exportaron 500 millones de contenedores desde Limón y hubo hasta 100 000 acres cultivados. El gobierno de Costa Rica hizo un contrato por 28 millones que no se materializó porque en ese momento sólo existían consideraciones políticas para la UFCO. Según Charles Averre, Limón presentaba las mejores oportunidades de inversión que jamás han existido para la industria bananera y el ferrocarril ofrecía las mejores condiciones para el transporte y posibilidades de cooperación en el área. Otra posibilidad era la *Giant Cavendish*. En todo caso, este se ofreció a realizarle una visita al Presidente de la compañía, cuando fuera a visitar los Estados Unidos en mayo.⁹⁷

La importancia de esa carta es que demuestra las intenciones de la Northern Railway Company para atraer inversión de multinacionales bananeras distintas a la United Fruit Company y en la apertura de relaciones estaba el hecho de que el mismo Averre forjó la primera mitad de su carrera trabajando en los campos de irrigación de la Cuyamel en Honduras. Esto es relevante pues evidencia la existencia de una generación de élites gerenciales que no fue formada en la UFCO.⁹⁸

La Northern Railway Company albergaba en sus archivos los informes que elaboraba la Embajada de los Estados Unidos sobre la situación económica, política y social en Costa Rica a lo largo de esta década. Se promovieron intercambios con los representantes diplomáticos, políticos, mediáticos y los grupos empresariales, que tienen relaciones con la

⁹⁷ El motivo de la carta, es que Vernon estaba visitando Limón, pero se declaró imposibilitado de tomar decisiones por la Standard. La misiva se hizo con copia a Smith, Vicepresidente de la Standard; Chute, representante de la Standard en La Ceiba y Bill Vernon.

⁹⁸ El apoyo de la NRCO a la llegada de la Standard Fruit Company ya ha sido retratado con anterioridad. Ronald Soto-Quirós, “Desarrollo, etnia y marginalización: imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967)”, *Études caribéennes*, (21) (2013).

lucha en contra del comunismo y las políticas de contención contra la organización sindical. El 6 de abril de 1953, el Primer Secretario de la Embajada de Estados Unidos en Costa Rica, Philip P. Williams, se comunicó con Charles Averre, Gerente General de la Northern Railway Company, para enviarle el Manual de Combate al Comunismo. Sus palabras fueron concretas: “probablemente, usted encontrará el panfleto adjunto interesante”.⁹⁹ El documento en cuestión, había sido elaborado por el Comité en Socialismo y Comunismo (1946-1947). Dicho organismo estaba conformado por los siguientes hombres: Francis Matthews, *Chairman* (Securities Acceptance Corp., Omaha, Nebraska); Thomas Boushall, Presidente (Bank of Virginia); Fred Conklin, Presidente (Provident Life Insurance Company, North Dakota); Carlyle Fraser, Presidente (Genuine Parts Company, Atlanta, Georgia); Richard Lane, Presidente y miembro de la Compañía de Servicio Público de Oklahoma, así como, Emerson Schmith, Secretario y Director del Departamento de Investigación Económica de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos, Washington D.C.¹⁰⁰

En el interior del Manual de combate al comunismo, se invita a quien lo reciba, a referir su existencia a todos los posibles interesados. El mismo tenía un precio unitario de 25 centavos, en la versión de bolsillo y de 50 centavos de dólar, la versión de lujo. No deja de ser irónico que exista una edición de lujo de un documento dirigido a combatir el comunismo. Además, si se compran en mayor cantidad, el precio disminuye notablemente. Había rangos de precios para grupos de entre 2 y 5, 6 y 10, 11 y 25, 26 y 50, 51 a 100 y más de 100 unidades, estas últimas salían a 7 y 15 cada edición, así que se buscaba que su consumo fuera masivo.¹⁰¹ El texto iba dirigido a los directores de transnacionales, políticos y otros angloparlantes interesados, que pudieran distribuirlo a gran escala.¹⁰²

⁹⁹ “*You may find the enclosed pamphlet interesting*”. “Comunicación de Philip Williams, Primer Secretario de la Embajada de los Estados Unidos en Costa Rica, a Charles Averre, Gerente de la Northern Railway Company”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 6 de abril de 1953.

¹⁰⁰ Chamber of Commerce of the United States. “Communists within the Labor Movement. A Handbook on the Facts and Countermeasures”. ANCR, Northern, No. 2207, 1947.

¹⁰¹ Chamber of Commerce of the United States, “Communists within the Labor Movement. A Handbook on the Facts and Countermeasures”. ANCR, Northern, No. 2207, 1947.

¹⁰² Chamber of Commerce of the United States. “Communists within the Labor Movement. A Handbook on the Facts and Countermeasures”. ANCR, Northern, No. 2207, 1947.

El 19 de noviembre de 1953, David A. de Lima, Commercial Attaché en la Embajada Americana, le pidió a la Northern Railway Company, la siguiente información para sus registros confidenciales: 1) disposición de las ruedas, esfuerzo de tracción, ángulos del eje, 2) cargas de vagones, tiempo para curvar con carga, toneladas promedio por tren, 3) dimensiones internas de los trenes de carga, 4) límites de carga por eje y 5) datos de todos los puentes y las líneas, incluyendo locación, largo, número de vías, tipo de cruce. Una guerra más caliente que fría se preparaba, y el Departamento de Estado estaba recogiendo toda la información posible de todas las empresas de capital estadounidense radicadas en el exterior, con el fin de planear todas las incursiones en el territorio que fueran necesarias.¹⁰³

En el Manual del Combate al Comunismo se plantea que el caso de Guatemala, como el de una guerra de la religión en contra del comunismo: “la cruz versus la hoz”, haciendo referencia “al reino de terror que precedió a la caída del régimen filocomunista de Jacobo Arbenz”. Se le atribuye a la rusa soviética, haber tomado por asalto “las defensas internas del hemisferio occidental mediante su cuasi conquista de Guatemala.”¹⁰⁴ Y el informe del Departamento de Estado de los Estados Unidos, transmitido a los gobiernos de las repúblicas americanas y a otras naciones, es definido como “uno de los estudios más completos sobre el imperialismo comunista que jamás haya recopilado una nación libre en años recientes”.¹⁰⁵ Este tipo de estrategias, dirigidas a las transnacionales en América Latina, son la antesala del golpe de estado que se orquestaría en contra de Jacobo Arbenz, en Guatemala (1954), articulado por la CIA en coordinación con las oligarquías locales y liderado por el Movimiento de Liberación Nacional. Arbenz sucedió a Juan José Arévalo (1944-1950) en el poder, y ambos gobernaron constitucionalmente, al romper con siete décadas de gobiernos autoritarios, en su mayoría, dictatoriales, cuyo poderío se ejerció en beneficio de los grandes latifundistas. Setenta años de gobiernos, que institucionalizaron la explotación laboral de los trabajadores indígenas y mestizos, que combatieron al comunismo, al indigenismo y desposeyeron al pequeño propietario.¹⁰⁶

¹⁰³ Costa Rica, ANCR, No. 2208, 1953.

¹⁰⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

¹⁰⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

¹⁰⁶ Carlos Figueroa Ibarra, *El recurso del miedo* (Guatemala: F&G Editores, 2011).

Sin embargo, la esperanza se extinguió cuando Jacobo Arbenz, hizo eco de las demandas del Congreso de la Central de Trabajadores de Guatemala (1946) que se planteó por primera vez, la necesidad de una reforma agraria en Guatemala, e introdujo el Decreto No. 900 de Reforma Agraria en 1952. Específicamente en el caso del Departamento de Izabal, el 84% de la tierra expropiada se hizo en contra de la UFCO, además de que Arbenz promovió la construcción de una carretera al Atlántico, para romper con el monopolio de International Railways of Central America (IRCA), lo mismo que en materia portuaria.¹⁰⁷

Un año después del golpe en contra de Jacobo Arbenz, y, como parte de las estrategias para combatir el comunismo en la región, en el año de 1955, Richard Nixon, Vicepresidente de los Estados Unidos, visitó Costa Rica y para él se organizó un almuerzo en el Costa Rica Country Club. El Comité Organizador estaba integrado por los presidentes y gerentes estadounidenses de las principales empresas transnacionales radicadas en Costa Rica: Joel Lloyd, Manager, de la Compañía Petrolera de Costa Rica y Presidente del Comité organizador; Charles Eaton, Republic Tobacco; Walter Hamer, Compañía Bananera de Costa Rica (en las comunicaciones entre ellos la llaman UFCO); Charles Averre, Manager de la Northern Railway Company y Herbert Sanborn de la Compañía de Fuerza y Luz.¹⁰⁸ Las fuentes empresariales no hacen referencia a los contenidos de la reunión. Más bien, se explayan en las cuestiones administrativas. Hugo de Pass, quien fungía como Contador de la Northern Railway Company, emitió un cheque por 3 190 colones para contribuir al pago del almuerzo con el Vicepresidente Nixon. Se cobró un monto de 65 colones por persona para ocupar el asiento.¹⁰⁹ Nótese la inversión en licores como whisky, martini y champagne (ver Tabla No. 6.5):

La lista de invitados, que excluye por completo a mujeres, estaba estructurada de la siguiente manera: 1) delegados de la legación de Nixon, 2) miembros de la prensa americana, 3)

¹⁰⁷ La historia política de Guatemala es brutal. Si bien, José María Orellana introdujo el predominio de la tortura como modo de dominación y se exterminó a miembros de los movimientos sociales, acabando con distintas formas de organización obrera y campesina (1921-1926), en realidad, las décadas de dictaduras caracterizadas por Rafael Estrada Cabrera (1898-1920) y Jorge Ubico (1931-1944), son continuaciones del estilo autoritario, inaugurado por Rafael Carrera y Justo Rufino Barrios. Carlos Figueroa Ibarra, *El recurso del miedo* (Guatemala: F&G Editores, 2011).

¹⁰⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

¹⁰⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 28 de febrero de 1955.

representantes del gobierno de Costa Rica, 4) comisionados de la Embajada estadounidense en Panamá, 5) invitados del sector económico costarricense, clasificado según: sector financiero, sector industrial y agrícola por especializaciones (café, cacao, caña, etc.). 6) Profesionales de Costa Rica, principalmente médicos y abogados como Porfirio Góngora, quien fuera por mucho tiempo el apoderado legal de la Northern Railway Company, cuando esta aún era subsidiaria de la UFCO. Entre los invitados también figura el Presidente del Ferrocarril al Pacífico, Guillermo Lara Bustamante.¹¹⁰

Tabla No. 6.5:

Detalle de la factura entregada por la Northern para el almuerzo con Nixon, 1955

Elemento	Costo por unidad	Total
200 puestos	65	13000
20 litros whisky escocés	100	2000
20 litros whisky americano	100	2000
2 litros martini	100	200
2 champagne	90	180
Agua mineral	110	
Total		15690

Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955

Conviene detallar la estructura de los círculos que fueron invitados a la reunión. En primera instancia, por la legación de Nixon estarían Richard Nixon, Vicepresidente de los Estados Unidos; Henry Holland, Asistente de la Secretaría del Estado; Robert Newbegin, Director, Oficina de *Midle American Affairs*, así como, John Thomas Sherwood y Rex Wand Scouten, civiles. Los miembros de la prensa estadounidense incluyen la *United Press*, *Associated Press*, *International News Service*, *Knight newspapers*, *Newsreels* y *New York Daily News*. Por la Embajada de los Estados Unidos irían Robert Woodward, Embajador; Allan Stewart, Primer Secretario; David de Lima, Comercial Attaché; Lee Hunsaker, *Public Affairs Officer*; Alex Cohen, *Attaché* y Samuel McIlhenny, Cónsul. Además, por la Embajada Americana en Panamá vendría Robert Memminger. Los representantes oficiales del gobierno de Costa Rica eran el Presidente, José Figuerres Ferrer; los Vicepresidentes Raúl Blanco Cervantes y

¹¹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

Fernando Esquivel Bonilla. Además, estaban invitados los Ministros de: Relaciones Exteriores, Gobierno, Seguridad Pública (Humberto Pacheco Coto), Trabajos Públicos, Agricultura e Industria, Educación Pública, Trabajo, Tesoro y Economía, Salud Pública, etc.

Otros invitados fueron los Presidentes de las Cámaras de Comercio, Industrias, Agricultura, Ganado, Azucareros y Café. Los círculos empresariales incluyen el grupo del sector económico financiero representado por los directivos de los bancos Central de Costa Rica, Banco Anglo Costarricense, Banco Nacional, Banco Crédito Agrícola de Cartago, Banco de Costa Rica y Banco Lyon. Entre los industriales figuran: Sasso, Pozuelo, Artiñano, Madrigal Nieto, Mendiola y Saprissa. La empresas Tabacalera Costarricense y Numar. Del sector azucarero fue invitado Jiménez de la Guardia, los productores de leche Volio, Iglesias y Rossi; por el cacao, Bowman; los cafetaleros André Challe (francés), Alex Murray y Alberto Dent (británicos), Jerome Clark (estadounidense), así como, los costarricenses Fernando Terán, Florentino Castro, Carlos Manuel Sánchez y Joaquín Tinoco. Por el sector ganadero además, Carlos Manuel Rojas, y David Steward.¹¹¹

De la prensa local, los invitados al agasajo eran los gerentes de *La Nación*, Ricardo Castro Beeche; el *Diario de Costa Rica*, Mariano Sanz y por *La Prensa Libre*, André Borrásé. Entre los “hombres de negocios locales” figuran: Oscar Fischel, Max Koberg Bolandi, Fernando Madrigal, y Julio Esquivel. La lista de profesionales se componía de los abogados Porfirio Góngora, Víctor Vargas, Eladio Trejos, Rodrigo Acosta, Alfredo Zúñiga, Miguel Brenes, y Fabio Fournier; el ingeniero Rodolfo Zúñiga, quien estaba a cargo de la construcción de la carretera Interamericana, así como los médicos Alberto Oreamuno, Roberto Chartier, Carlos Manuel Gutiérrez y Rodrigo Jiménez.¹¹²

Este tipo de encuentros, buscaban fortalecer las relaciones políticas y comerciales entre los Estados Unidos y la Región Centroamericana, en procura del combate a los avances del comunismo. La década de 1950 fue buena en términos económicos como para permitirse invertir en la capacitación de personal, y había perspectivas de que se iba a necesitar de más

¹¹¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

¹¹² Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2011, 1955.

profesionales, pues cada vez más la producción agrícola se volvía más científica. El siguiente apartado da cuenta de ese proceso de formación en el extranjero. También hubo una tendencia a la nacionalización de las jefaturas de departamento de la Northern Railway Company.

Reorganización empresarial, nacionalización de las élites gerenciales y técnicas y el Massachusetts Institute of Technology (MIT) (1950-1960)

A partir de la década de 1950, hubo un proceso de formación en prestigiosas universidades de los Estados Unidos, para los hijos de algunos de los trabajadores de la Northern, que obtuvieran excelentes calificaciones en el colegio. Esto en el contexto de la Guerra Fría, durante la cual, la formación académica y la investigación en las universidades, formaron parte del juego de poder por el dominio ideológico, político y tecnológico. Por el contrario, el convenio oficial entre Costa Rica y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, se dio la década de 1970, cuando José Figueres Ferrer firmó un convenio de cooperación cultural, si bien, por medio del Partido Comunista hubo intercambios previos.¹¹³

Desde inicios de la década de 1950, distintas organizaciones estadounidenses se comunicaron con la Northern Railway Company, al igual que con otras transnacionales radicadas en el país, para solicitar que apoyaran becas de estudio. Sin embargo, la empresa decidió apoyar a sus propios cuadros de manera directa. Así, el 21 de enero de 1957, Charles Averre se comunicó con P.M. Chalmers, *Advisor* de la Oficina de Asuntos Foráneos del MIT, para solicitar un formulario para hacer el registro de inscripción a favor de Francisco Fonseca, con el objetivo de que este cursara sus estudios en el MIT, a partir de setiembre de 1958. El mismo se graduaría ese mismo año de 1957 de la secundaria, y estaba interesado en estudiar ciencias o matemáticas.¹¹⁴ De ser aceptado, Fonseca se sumaría a José Francisco Navarro,

¹¹³ Costa Rica, Convenio de cooperación entre la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República de Costa Rica, 23 de diciembre de 1975.

¹¹⁴ “Carta de Charles Averre, Gerente de la NRCO, a P.M. Chalmers, Advisor de Estudiantes Extranjeros del MIT.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 21 de enero de 1957.

quien ya se encontraba estudiando en el MIT.¹¹⁵ Para buena suerte suya, el 17 de julio de 1958, el Gerente le informó de su aceptación en la prestigiosa institución de educación superior antes mencionada.¹¹⁶

Lo mismo había hecho antes Charles Averre por José Francisco Navarro, quien era hijo de José Navarro, operador de Teléfonos y Telégrafos de la Northern, quien había estado empleado por 15 años en la empresa ferrocarrilera. El Gerente de la NRCO acordó financiar todas las expensas de sus estudios.¹¹⁷ Tiempo antes, el 2 de setiembre de 1955, la Universidad de Harvard había certificado que José Francisco Navarro había asistido a la Escuela de Verano y aprobado el curso de inglés para estudiantes extranjeros.¹¹⁸ Este fue aceptado por el MIT el 16 de febrero de 1955.¹¹⁹ En la carta de aceptación, a Navarro se le comunicó que aunque este había cursado un año de universidad en Costa Rica (en la Universidad de Costa Rica), era preferible que comenzara desde el primer año. Posiblemente fuera de ayuda, según las palabras del Presidente de la institución, la “hermosa carta” que Charles Averre había enviado, anunciando que estaba dispuesto a sufragar los costos de su educación.¹²⁰

El 31 de enero de 1957, José Francisco Navarro le escribió a Charles Averre para contarle sobre su vida en Massachusetts y darle cuenta de su rendimiento académico. Allí le explicaba los motivos de las elecciones de materias, la razón de las calificaciones obtenidas e incluso, le informaba del paseo “maravilloso” que realizó el mes de diciembre del año anterior, a Maryland, a la casa de un amigo suyo, cerca de Hamstead. Luego Navarro se dirigió a New York por un par de días, donde asistió a la ópera, a los museos y a la biblioteca.¹²¹ Navarro, quien fuera egresado del Liceo de Costa Rica, figura en la Lista del Decano del MIT, de los

¹¹⁵ Massachusetts Institute of Technology, “Reporte del Primer Semestre”. En: Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, febrero de 1957. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, Agosto, 1957.

¹¹⁶ “Carta de Charles Averre, Gerente de la NRCO, a Francisco Fonseca”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 17 de julio de 1958.

¹¹⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 13 de agosto de 1956.

¹¹⁸ “Certificado de la Universidad de Harvard”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492,

¹¹⁹ “Carta de P.M. Chalmers, Advisor de Estudiantes Extranjeros del MIT a Charles Averre, Gerente de la NRCO.” Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 16 de febrero de 1955.

¹²⁰ Carta de P.M. Chalmers, Advisor de Estudiantes Extranjeros del MIT a José Navarro”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 16 de febrero de 1955.

¹²¹ “Carta de José Navarro, estudiante del MIT a Charles Averre, Gerente de la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 31 de enero de 1957.

estudiantes de pregrado con calificaciones de honores, en el año de 1959. Y es el único latinoamericano que figura en la misma.¹²² En diciembre de ese mismo año, José Francisco se contaba a Averre, que ya se había convertido en *junior*, dando cuenta del paso del tiempo, tal y como, del grado en el que se habían complejizado sus materias, sobre todo el álgebra, “que requería de mucho tiempo para realmente enterarse de qué se trataba”.¹²³ La Northern cubría los costos del traslado de este estudiante entre Costa Rica y los Estados Unidos.¹²⁴ Su caso, visibiliza las facetas de la vida cotidiana y de las personas comunes, que forman parte de estas estrategias educativas.

No obstante, el MIT estaba íntimamente ligado con la administración del Presidente Dwight Eisenhower (1953-1961). De hecho, en 1958 se decidió que el MIT tuviera a dos líderes a tiempo completo: el *Chairman* de la corporación y un Presidente. El Dr. James Killian fue elegido como Silla Principal, y se permitió que el mismo siguiera asistiendo al Presidente de los Estados Unidos en sus tareas. Mientras tanto, el Presidente designado era Dr. Julius Stratton, quien lideró los laboratorios que durante la Segunda Guerra Mundial, se dieron a la tarea de construir radares de búsqueda, función que permanecería ejecutando en el Departamento de Electrónicos de esa casa de estudios. Claramente, esta institución desempeñaría un papel fundamental en la Guerra Fría.¹²⁵

El 4 de setiembre de 1958, la Unión Ferroviaria Nacional se reunió con el Gerente de la Northern Railway Company demandando la respuesta a 21 puntos que presentaban como queja. Solicitaron con base en el Artículo No. 60 de la Constitución Política y el Artículo No. 70 del Código de Trabajo, que se garantizan la libertad sindical. Averre respondió indignado, que para él, el Código de Trabajo “había sido la mejor solución a las relaciones laborales que hasta el momento haya existido en cualquier parte del mundo”.¹²⁶ Agregó que cuando se

¹²² MIT, “The Dean List. Undergraduate Students of High Scholastic Standing”, Primavera, 1957. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 1957.

¹²³ “Carta de José Navarro, estudiante del MIT a Charles Averre, Gerente de la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 12 de diciembre de 1957.

¹²⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 1º de setiembre de 1958.

¹²⁵ *The MIT Observer*, “A New President”, Vol. 5 (3) Diciembre de 1958. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 492, 1958.

¹²⁶ Northern Railway Company, “Contestación a los 21 puntos e la Unión Ferroviaria Nacional” (San José: Imprenta Borrásé, 1958) p. 2.

constituyó la Caja Costarricense del Seguro Social en 1945, él hizo las negociaciones pertinentes para que toda la planta de la empresa ferrocarrilera, no importa su salario o el lugar de trabajo, estuviera adscrita a la entidad. Lo cual se gestionó con Miguel Brenes, primer Ministro de Trabajo de Costa Rica y Hernán Bejarano Rivera, Primer Subsecretario. Incluso Averre adjuntó una carta de despedida del saliente Ministro Otto Fallas, en 1958, en la que reconoce que las relaciones entre la entidad y la institución pública habían sido en extremo cordiales.¹²⁷

Una de las demandas de la Unión Ferroviaria Nacional era que la compañía elaborara un instrumento de escalafón que definiera el sistema de ascensos de los trabajadores. El Gerente respondió que las promociones en la Northern se habían basado históricamente en méritos individuales. Por ejemplo, Enrique Moya que fue contratado en 1919 como Portero en Cartago, llegó a ser el Jefe del Departamento de Transportes. Daniel Ramos, Jefe del Departamento de Construcción, inició sus labores en 1943, como Capataz de la Cuadrilla de Puentes. Víctor Calvo, Fogonero en 1919, quien estuvo involucrado en la catástrofe del Virilla, se convirtió en Inspector de Maquinistas. Mario Garino, iniciado como aprendiz de mecánica en 1924, fue ascendido a Maestro Mecánico. Carlos Porras, contratado como mensajero en 1945, desempeñaba en ese presente el rol de Oficial Mayor de Contabilidad. Gonzalo Castillo, que fue aguatero en 1933, era para 1958, Supervisor de Vías de Limón a La Estrella.¹²⁸ Como se observa, hay una política de promoción de ascensos y casi todas las jefaturas de departamento son ocupadas por costarricenses, mas no afro limonenses o afrocaribes, así que las oportunidades mantienen hiatos de exclusión.

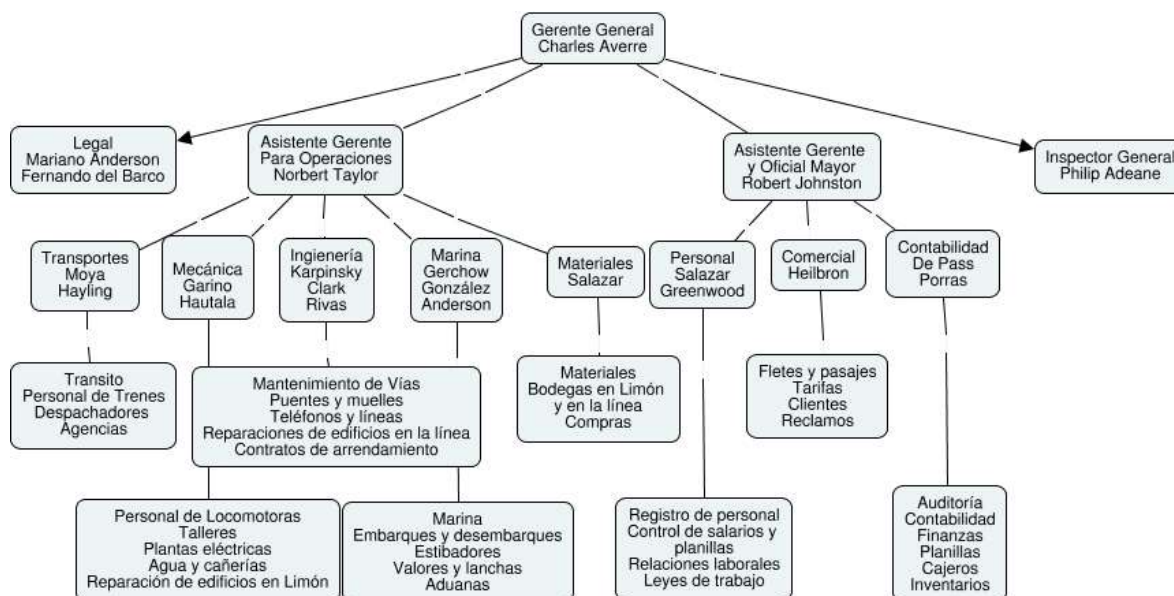
El 1° de enero de 1958, Norbert Taylor fue nombrado Asistente del Gerente para Operaciones de la Northern Railway Company, porque Charles Averre asumió la Gerencia General. En ese momento, Karpinsky, de nacionalidad polaca, era el Jefe del Departamento de Ingeniería, Mario Garino, costarricense, comandaba Mecánica; José Moya, también costarricense, estaba a la cabeza de transportes, Gerchow, estadounidense, estaba al mando del

¹²⁷ Northern Railway Company, "Contestación a los 21 puntos e la Unión Ferroviaria Nacional" (San José: Imprenta Borrásé, 1958).

¹²⁸ Northern Railway Company, "Contestación a los 21 puntos e la Unión Ferroviaria Nacional" (San José: Imprenta Borrásé, 1958).

Departamento de Marina y por el Departamento de Materiales estaba un hombre de apellido Salazar, también costarricense. Todos estos departamentos conformaban las operaciones de la NRCO.¹²⁹ La Figura No. 6.1 ilustra las relaciones jerárquicas entre los departamentos de la Northern Railway Company hacia 1960. La misma, si se compara con la similar demostrada en el Capítulo II, evidencia cambios importantes en las relaciones laborales jerárquicas. En primer lugar, hay una notable presencia de costarricenses en las direcciones. En segunda instancia, departamentos como el legal, que antes eran inferiores, pasan a estar por encima de los departamentos principales, justo debajo de la Gerencia. Tercero, se complejiza el departamento de personal, así como, la contabilidad, en función de las leyes laborales (ver Figura 6.1).

Figura No. 6.1:
Estructura Jerárquica de la Northern Railway Company, 1960



Fuente: elaboración propia con base en Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838

Para la década de 1960, específicamente el 19 de febrero, los empleados estadounidenses laborando en la United Fruit Company, eran apenas cuatro: Charles Averre, Carlos Gerchow,

¹²⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 22 de diciembre de 1958.

Eino Walter Hautala y Wallace Bell Clark. Así lo establece la lista de ciudadanos americanos empleados en la Northern Railway Company al día 19 de febrero de 1960. Estas listas contienen datos sobre las familias de los trabajadores. Charles Wilson Averre estaba casado con Margaret Frazier, también de nacionalidad norteamericana. Pero tanto Carlos Alfred Gerchow como Eino Walter Hautala estaban casados con mujeres costarricenses. El primero convivía con Milena Moya Fernández y sus hijos eran Charles Alfred, George Arthur y James Julian. El segundo había desposado a Fanny Vargas Jiménez con quien procreó a Frank, Johnny y Anna Priscella. Solamente Wallace Bell Clark era divorciado, pero tuvo dos hijos: Dennis y Howard.

Además de la influencia política directa, las directrices para el combate al comunismo y el fortalecimiento de la inversión extranjera, otra medida importante que hubo por parte de los Estados Unidos, fue la creación de becas para los estudiantes latinoamericanos. Esto fue paralelo al proceso de nacionalización de los puestos ocupados por las élites gerenciales y los cuadros técnicos de la Northern Railway Company, lo cual, pudo ser una estrategia frente a los ataques en contra de la ferrocarrilera de capital inglés, por parte de las organizaciones sindicales, los trabajadores en general y la opinión pública.

En 1958 Richard Nixon hizo una gira por América Latina. Al momento de su visita a Venezuela, este fue recibido con protestas tan fuertes, que en algún momento se pensó en evacuarlo por parte del Servicio Secreto. Pesaban sobre sus hombros los ataques a las Filipinas, Corea, Guatemala y Vietnam del Sur. Un año después, vendría la Revolución Cubana (1959), y la Guerra Fría en América Latina y el Caribe se intensificaría tras la crisis de los misiles (1962) que enfrentó a John F. Kennedy y a Nikita Khrushchev. Posteriormente vendrían seguidas de las revueltas en el Canal de Panamá (1964).¹³⁰ Cabe atender a las luchas sindicales y de los trabajadores durante el periodo tardío de la década de 1950 y la década de 1960 en Costa Rica, las cuales fueron centrales para la nacionalización de los puertos y el ferrocarril.

¹³⁰ Greg Granding, *Empire's workshop: Latin America, the United States, and the rise of the new imperialism* (New York: Metropolitan Books, 2006).

La década del desarrollo: conflictos laborales por salarios, la formación de la Junta Administración Portuaria de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la nacionalización del ferrocarril al Atlántico (1958-1970)

A la par de los cuestionamientos de los trabajadores respecto a que el ferrocarril al Atlántico fuera operado por una empresa transnacional, desde 1959 el Presidente del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, Manuel Campos Jiménez presionó para que se nacionalizara la Northern. Esto porque según él, las condiciones para operar por parte del Ferrocarril del Norte y la Costa Rica Railway Company generaban una situación desventajosa para el ferrocarril al Pacífico. Por ejemplo, este último estaba sujeto a la Ley de Licitaciones. Además, los primeros tenían un sistema de contratos por obra en los talleres, que maximizaban el rendimiento laboral. Es interesante, porque a lo que Campos apunta, es a los beneficios de una empresa privada, que no está sujeta al control del Estado, como sí lo está la institución pública, pero la solución que plantea es la nacionalización de su contraparte. También este impulsó que se tasaran las importaciones y exportaciones que se realizaban por Limón, que se equiparara el gasto en el que Puntarenas incurría en el Canal de Panamá, y defendió la construcción de la carretera entre Limón y San José, para disminuir la carga del ferrocarril.¹³¹

En 1938 surgió la Confederación de Trabajadores de América Latina, tras un congreso obrero latinoamericano realizado en México, que aglutinó a 6 000 000 de trabajadores. Esta organización estrechó sus lazos con el movimiento obrero en Chile, Brasil y Centroamérica, pero desde 1946 sufrió la infiltración de miembros de la *American Federation of Labor*, hasta que en 1963 fue bloqueada por el Presidente Harry Truman. A inicios de la década de 1960, tras un acuerdo entre el Presidente John F. Kennedy y el Secretario General de la Federación Americana del Trabajo (AFL por sus siglas en inglés) con el Congreso de Organizaciones Industriales de 1954 (CIO) se creó el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre (AIFLD) en 1961, destinado a enfrentar los efectos de la Revolución Cubana y de la importancia creciente de la Federación Sindical Mundial (FSM) de filiación comunista. Son épocas de cambio, en las que hay fuertes oposiciones a nivel de los sindicatos detrás de las

¹³¹ *La Prensa Libre*, “Fórmula de economía en Ferrocarril al Pacífico”, 29 de octubre de 1959.

luchas laborales, a la vez que se está reorganizando la producción alrededor del sector secundario de la economía, por medio de aprobación de la Ley No. 2426 o Ley de Protección y Desarrollo Industrial¹³², la creación del Mercado Común Centroamericano, con una inversión de 20 millones de dólares y la construcción de plantas maquiladoras (se discute una inversión de 130 000 dólares para este fin).

Adscrita a la Confederación de Trabajadores *Rerum Novarum*, la Unión Ferroviaria Nacional se adjudicó la bandera de la lucha en contra del comunismo, mediante el fortalecimiento de la organización sindical.¹³³ A inicios de 1940, Monseñor Sanabria contactó a Benjamín Núñez, quien estudiaba en la Universidad Católica de América, en Washington D.C. con la asesoría del sacerdote Francis Haas. Este a su vez tenía lazos cercanos con la Federación Americana del Trabajo (AFL) y con el Congreso de Organizaciones Industriales (CIO).¹³⁴ Además, era miembro de la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT), que apoyó el golpe de estado en contra de Jacobo Arbenz en 1954.¹³⁵ En 1957 se celebró un seminario internacional de educación sobre problemas de organización sindical en Limón, que William Doherty, Representante Interamericano de la Internacional de Correos y Telégrafos, así como, Lorenzo Martínez, Representante Internacional de la Organización de Obreros de Transporte, defendieron la actividad, como una medida de contención en el marco del “preocupante” crecimiento del comunismo en Centroamérica.¹³⁶ El congreso en cuestión se realizó entre los días 12 y el 17 de agosto. Los profesores invitados, las organizaciones

¹³² Sus antecedentes son: la Ley de Industrias de 1940, el proyecto de la creación de la Cámara de Industrias en 1943 y 1945. Lorin Weinsfeld, “Ley de Desarrollo y Protección Industrial de 1959”, en: *Revista de Ciencias Jurídicas*, (14) (1969).

¹³³ Según los miembros de la ORIT, su misión consiste en cumplir con los acuerdos de Praga, contra los comunistas del Kremlin “cobardemente” masacraron a los trabajadores en lucha por mejores condiciones de vida. Particularmente, se defendió a Salvador Ayala Ramírez de las acusaciones de ser comunista, cuando, en realidad, lo que él intentaba era “implantar el sindicalismo auténticamente democrático y responsable”. Arturo Jáuregui, Secretario Adjunto de la ORIT, “Carta Abierta a la Prensa de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 914, 15 de agosto de 1957.

¹³⁴ Eugene Miller, “Labour and the War-Time Alliance in Costa Rica 1943-1948”, en: *Journal of Latin American Studies*, Vol. 25 (3) (octubre de 1993).

¹³⁵ Julio Godío y Achim Wachendorfer, “Las internacionales sindicales”, en: *Nueva Sociedad* (83) (mayo-junio, 1986).

¹³⁶ Según los miembros de la ORIT, su misión consiste en cumplir con los acuerdos de Praga, contra los comunistas del Kremlin “cobardemente” masacraron a los trabajadores en lucha por mejores condiciones de vida. Particularmente, se defendió a Salvador Ayala Ramírez de las acusaciones de ser comunista, cuando, en realidad, lo que él intentaba era “implantar el sindicalismo auténticamente democrático y responsable”. Arturo Jáuregui, Secretario Adjunto de la ORIT, “Carta Abierta a la Prensa de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 914, 15 de agosto de 1957.

que representaban y los temas de las conferencias incluyeron a Arturo Jáuregui de Perú, Secretario Adjunto de la ORIT, quien presentaría sobre estructura sindical, métodos de huelga y métodos parlamentarios y el Licenciado Armando Arauz de Costa Rica se referiría a la legislación laboral.¹³⁷

Antes de las huelgas del aguinaldo de 1959, protagonizadas por las y los trabajadores de la UFCO en el Pacífico de Costa Rica, en 1958 hubo un enfrentamiento importante entre la Unión Ferroviaria Nacional y la Gerencia de la Northern Railway Company. Dicha agrupación sindical fue fundada en 1953 y denunció ser objeto de persecución laboral. Al inicio, la agrupación sólo tenía 58 trabajadores inscritos, entre ellos Codrington Dehaney, quien fue cesado, tras laborar por 8 años en la NRCO, con la excusa de que su rendimiento como talador era inaceptable. Lo mismo sucedió con Enrique Solís, despedido tras 10 años de servicio, dejando a su familia que estaba compuesta por 8 hijos y su esposa sin un medio de sostenimiento. Del mismo modo se cesó al Vicepresidente de la naciente unión obrera, Enrique Keane, quien llevaba más de 10 años de trabajar en la compañía. De manera que la Unión optó por denunciar públicamente la actitud asumida por la Northern Railway Company, en aras de debilitar la organización de los trabajadores, favoreciendo “el avance del comunismo internacional”, y se criticó a la empresa “extranjera” por sus “actitudes anti-obreras y anti-democráticas”.¹³⁸

En 1959 se dio la huelga de los trabajadores de la United Fruit Company por la ley del treceavo mes, conocida como la huelga por el aguinaldo. En ese momento, el Embajador de los Estados Unidos en Costa Rica era Whiting Willauer. Antes este fungió como Embajador en Honduras, en el año de 1954, cuando se dio la invasión y el golpe de Estado en contra de Jacobo Arbenz en Guatemala. En sus informes al Departamento de Estado, este era optimista

¹³⁷ En el expediente de la NRCO figura un formulario para realizar convenciones colectivas de trabajo, que contienen explicaciones respecto a salarios, jornadas y el fin de ser de los sindicatos, cuando con la aparición de las fábricas, el fin del artesano y la extinción capitalista de las corporaciones, el empresario tendió a comportarse en función de sus propios intereses, lesionando las condiciones de vida de los trabajadores. Arturo Jáuregui, Secretario Adjunto de la ORIT, “Carta Abierta a la Prensa de Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 914, 15 de agosto de 1957.

¹³⁸ La misiva iba dirigida con copia al Ministerio de Trabajo, el *Diario de Costa Rica*. “Carta de Claudio González Quirós, Presidente de la CCT Rerum Novarum, al Gerente de la Northern Railway Company”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 43, 1953.

respecto a que con la administración de Mario Echandi Jiménez (1958-1962), desaparecería el “paternalismo” vigente desde la aprobación del Código de Trabajo de 1943. De hecho, así lo hizo el informe del 30 de octubre de 1959, cuatro días después de que se aprobara la Ley Bono del Treceavo Mes. En ese momento se estaban efectuando foros entre empresarios y patronos, con el fin de investigar y de discutir respecto a las “concepciones modernas del manejo de las relaciones laborales”. Según el informe, “la mayoría de los principales empleadores, tanto públicos como privados”, tenían representación en estos espacios.¹³⁹

La huelga de los trabajadores de la United Fruit Company, inició el 22 de diciembre de 1959, en la División Bananera de Golfito de la United Fruit Company, donde todas las operaciones, excepto las de emergencia se detuvieron por tres semanas. La compañía mantenía que no estaba obligada a pagar más de una semana de salario y la demanda de los trabajadores era que la UFCO cumpliera con la Ley del Treceavo Mes, del 26 de octubre de 1959, que establecía que los empleadores privados debían pagar una semana extra de salario en diciembre de ese año, cifra que ascendía a un mes completo si sus ganancias fueran superiores a los 300 000 colones. Según la UFCO, ciertas cláusulas de la ley violaban el convenio del gobierno con la internacional frutera, de que iban a tratarla igual que a los demás productores agrícolas del país.¹⁴⁰

Paralelamente, se levantaron en protestas los trabajadores de la Finca Juan Viñas, de Jorge Jiménez de la Guardia, quienes alegaron que con el argumento de que la finca tenía varios dueños, tampoco les pagaron el 13 mes, con el argumento que las ganancias eran menores de 300 000, por dividirlos entre varios.¹⁴¹ Lo mismo aconteció con trabajadores de la finca de Jorge Rossi en La Estrella de Limón, quienes denunciaron violaciones al Código de Trabajo de 1943, porque no se les respetaban ni pagaban los días libres y feriados.¹⁴² Es relevante referirse a la huelga de los autobuseros, pues se trata de servicios de transporte público que suspendieron servicios también en apoyo a la Ley del treceavo mes. Los autobuseros suspendieron servicios porque hubo actos de vandalismo y de violencia en contra de ellos y

¹³⁹ Este es un reporte trimestral. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 30 de octubre de 1959.

¹⁴⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 30 de octubre de 1959.

¹⁴¹ *La República*, “Inconformes trabajadores de Hacienda Juan Viñas”, 24 de diciembre de 1959.

¹⁴² *La República*, “Denuncias por infracciones al Código de Trabajo en el Atlántico”, 24 de diciembre de 1959.

el equipo. Resulta que la huelga se detuvo acorde a las instrucciones del Consejo de Transportes, después que se dio la intervención de la Guardia Civil, la cual tomó el control sobre las operaciones de los autobuses.¹⁴³ Mientras tanto, por parte de los trabajadores de la NRCO, la *Rerum Novarum* publicó una carta pública con fecha del 23 de diciembre de 1959, dirigida al Ministro de Trabajo y Previsión Social, Franklin Solórzano, publicada en el periódico *Diario de Costa Rica* del día siguiente, exigiendo que la Northern les pagara un mes completo.¹⁴⁴ Los trabajadores del Ferrocarril protagonizarían otras manifestaciones de descontento por las condiciones laborales en la década de 1960 que cambiarían el rumbo de la historia de la entidad y del país.

En enero de 1960 el movimiento huelguístico en el Pacífico continuaba fuerte. En *La República* del 5 de enero de 1960 se publicaron fotos de los trabajadores cuidando las instalaciones de la bananera y del ferrocarril, al comité de huelga reunido, hay fotos de los trabajadores haciendo fila para comer y de las mujeres en la cocina. Se aprovecha esta para problematizar la situación de los niños y las niñas en la región, afectados por enfermedades como el raquitismo, la bronconeumonía y los parásitos intestinales. Además, hubo muestras de solidaridad con los huelguistas en San José, en el marco de las fiestas de fin de año que se celebraban en Plaza González Víquez y en la capital.¹⁴⁵

Mientras un partido publicaba campos pagados, proponiendo que la huelga se dirimiera en la Asamblea, el Partido Unión Nacional hacía lo propio en *Diario de Costa Rica*, acusando a sus opositores y al diputado Aguiluz de Liberación Nacional, de estar aliados con los comunistas en la organización huelguística.¹⁴⁶ Fue sumamente controvertido el hecho de que el mismo Estado asumió la paga de las tres semanas restantes que la UFCO se negaba a reconocer, ese fin de año.¹⁴⁷ Según el Embajador, la huelga fue respaldada por “la comunista Federación de Obreros Bananeros y Anexos (FOBA) y por la nominalmente no comunista,

¹⁴³ “Informe del Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 4 de febrero de 1960.

¹⁴⁴ Rafael González Cubero, “La *Rerum Novarum* pide que la Northern pague el mes completo de aguinaldo”, *Diario de Costa Rica*, 24 de diciembre de 1959.

¹⁴⁵ *La República*, “El lema de la huelga: unidos venceremos”, 5 de enero de 1959.

¹⁴⁶ *Diario de Costa Rica*, 5 de enero de 1960.

¹⁴⁷ “Informe del Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 4 de febrero de 1960.

Federación de Trabajadores Bananeros (FETRABA)”. No obstante, había un profundo apoyo a la huelga por parte de costarricenses no comunistas. Según el Embajador, la huelga fue declarada ilegal el 24 de diciembre, por parte de las Cortes de Justicia Laboral de Costa Rica.¹⁴⁸ Antes fue declarada ilegal por el Tribunal Superior de Trabajo y por el Juzgado de Golfito.¹⁴⁹ El informe del Departamento de Estado en Washington dicta que este conflicto fue el hecho más sobresaliente de 1959, por su impacto económico y sobre el desarrollo, durante el último trimestre de ese año.¹⁵⁰

A inicios de 1960, la Comisión Portuaria de Limón hizo un avalúo de la condición de los puertos en la localidad.¹⁵¹ Esta contaba con dos mecanógrafos cuyos salarios eran pagados por la Northern Railway Company, y a esta última, se le obligó a colaborar con 2 500 colones mensuales para los gastos de funcionamiento.¹⁵² El surgimiento de JAPDEVA fue producto del trabajo de esta comisión, conformada por líderes locales, empresarios y asociaciones comunales a partir de cuyo trabajo se creó un proyecto de Ley.¹⁵³

Al inicio, el Plan de Desarrollo de la Vertiente Atlántica planteaba poner en manos de esta administración, la operación de los muelles de Limón. Sin embargo, la comparecencia de la

¹⁴⁸ “Informe del Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 4 de febrero de 1960.

¹⁴⁹ *La República*, “Se inició la huelga bananera”, 23 de diciembre de 1959.

¹⁵⁰ En 1959, las reservas que dejó el intercambio comercial con el exterior, fueron de 18 millones de dólares, en comparación con los 24 millones de 1958. Para colmo, la balanza comercial estaba en números negativos, pues las importaciones superaron las exportaciones en 11 millones de dólares. Era la lectura del Departamento de Estado, que el gobierno de Costa Rica se negaba a reconocer que los problemas eran económicos más que simplemente fiscales. Es interesante denotar que las discusiones sobre la situación económica y el panorama del país a finales de la década de 1950, coincide con el panorama actual, en términos de falta de un proyecto económico y déficit en la balanza comercial. La cuestión opuesta es que esa década resolvió esos problemas mediante la promoción de las industrias, la sustitución de las importaciones y la nacionalización de empresas estratégicas como los muelles y los ferrocarriles. “Informe del Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre Costa Rica”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 2207, 4 de febrero de 1960.

¹⁵¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 1961.

¹⁵² Entre la información recabada figuraban los Muelles Nacional y Metálico: año de construcción, número de atracaderos, longitud de los mismos, datos de su funcionamiento en el primer quinquenio después de su construcción, datos de los últimos cinco años respecto al número de barcos atracados, tonelajes de carga y descarga, así como, estimaciones para 1966 y costos de funcionamiento. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 1962.

¹⁵³ Paralelamente, el Diputado Aráuz Bonilla presentó a la Asamblea Legislativa un proyecto para la creación de su correspondiente en Puntarenas. Así que se trata de proyectos que buscan mejorar las condiciones en ambos puertos. *La Nación*, “Diputado Aráuz Bonilla presentó a la Asamblea Legislativa el proyecto que crea la Corporación Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico y Turístico de Puntarenas”, 14 de marzo de 1963.

Directiva del Ferrocarril al Pacífico, liderada por Guillermo Lara Bustamante hizo que se revirtiera esa disposición, pues los mismos consideraban que esa medida, iba en detrimento del proyecto de fusionar ambos ferrocarriles, “dado que los bancos no aceptarían la garantía requerida para el financiamiento de la operación”.¹⁵⁴

En *La Gaceta* del 23 de febrero de 1963, fue publicada la Ley de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. La misma tenía como objetivo: “el desarrollo económico, rápido y eficiente”, de la Vertiente Atlántica de Costa Rica. Esta institución autónoma del Estado asumiría la construcción y administración de todos los sistemas portuarios del Atlántico, vigilando el cumplimiento de los contratos que el Estado contrajera con terceros, como la Northern Railway Company. Además, JAPDEVA administraría las tierras y los bienes que el Estado le asignara, previa consulta al Instituto de Tierras y Colonización (ITCO). La Junta se compone de los siguientes representantes: Gobernación de la Provincia, delegado de los Bancos del Estado instalado en Limón, un delegado del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y un delegado del ITCO.¹⁵⁵

Paralelamente se realizó el Estudio Económico Financiero de las Empresas de los Ferrocarriles del Norte, en 1962, cuyo objeto era mejorar los sistemas ferroviario y portuario de Costa Rica.¹⁵⁶ Las investigaciones fueron impulsadas por el Ministro de Obras Públicas, Fernando Rojas Brenes, en coordinación con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Su financiamiento provino del Fondo Especial de Naciones Unidas, para los estudios ferrocarrilero y portuario de Puntarenas, San José y Limón.¹⁵⁷ El Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento Financiero puso 245 000 dólares y 45 000 dólares fueron otorgados por el Gobierno de Costa Rica.¹⁵⁸

En 1965 se derogó el Decreto No. 59, del 22 de noviembre de 1945, por medio del cual, el gobierno de Teodoro Picado absolvió a la Northern de ciertas obligaciones contraídas en el

¹⁵⁴ *Diario de Costa Rica*, “Reforma al Plan de Desarrollo de la Vertiente Atlántica”, 23 de enero de 1963.

¹⁵⁵ *La Gaceta*, “Ley de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”, 23 de febrero de 1963.

¹⁵⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 1962.

¹⁵⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 1838, 1962.

¹⁵⁸ *La Prensa Libre*, “245 000 dólares para estudiar puertos y ferrocarriles”, 8 de marzo de 1963.

Contrato Ley de 1902, posterior a los ataques al Buque San Pablo, que dañaron el Muelle Metálico. En respuesta a dicha derogatoria, el 16 de octubre de 1965, Charles Averre se comunicó con D.Z. van Hart, Gerente en los Estados Unidos, y sostuvo que cuatro de los mejores abogados de Costa Rica acompañarían a Mariano Montealegre en el caso.¹⁵⁹ Los participantes en el diferendo fueron: Mariano Anderson y Fernando del Barco, abogados de la Northern; el Ministro Ingeniero Ricardo Echandi; el Ingeniero León Venegas, Director de Obras Portuarias del Ministerio de Transportes; Fernando Espinach, Diputado; Carlos Manuel Coto Albán, Asesor Legal de JAPDEVA y William Reuben, Gerente de la misma entidad.¹⁶⁰

Con la revocatoria del Decreto Ejecutivo No. 59, del 22 de noviembre de 1945, a la Northern se le obligó a:

- 1) Reconstruir el muelle nacional o Muelle de Madera de Limón, rebajar las tarifas, realizar las obras portuarias adicionales que faltaban y dar mantenimiento a esa obra en toda su estructura y en forma permanente bajo el control de Estado, hasta el año de 1993.¹⁶¹
- 2) Al quedar vigente otra vez el Contrato Pacheco Pacheco, debido a la trascendental decisión tomada esta mañana por el Poder Ejecutivo, la Northern tendrá que volver a dar las dimensiones que tenía el Muelle antes del ataque al San Pablo, restituir la armazón superior de hierro y techarlo.¹⁶²

La decisión fue coordinada entre el Ministerio de Transportes y JAPDEVA, con el fin de solucionar la situación de los finqueros independientes y las grandes empresas interesadas en el incremento de la producción bananera. Las deficiencias del manejo del Sistema Portuario operado por la Northern, en palabras del Ministro, provocaron que los técnicos del Banco Mundial, *The Transportation Consultation Inc*, recomendaran la construcción de un nuevo

¹⁵⁹ “Carta del Gerente de la Northern al Chairman de la Northern en New York”. Costa Rica, ANCR, Northern, No. 765, 16 de octubre de 1965.

¹⁶⁰ *La Prensa Libre*, “Gobierno obliga a la Northern a reconstruir muelle nacional”, 15 de octubre de 1965.

¹⁶¹ *La Prensa Libre*, “Gobierno obliga a la Northern a reconstruir muelle nacional”, 15 de octubre de 1965.

¹⁶² *La Prensa Libre*, “Gobierno obliga a la Northern a reconstruir muelle nacional”, 15 de octubre de 1965.

puerto en Bahía de Moín, de preferencia, para el embarque de bananos. Estos organismos estaban operando en función de los intereses de la Standard y la Compañía Bananera de Costa Rica. Los participantes en el diferendo fueron: Mariano Anderson y Fernando del Barco, abogados de la Northern; el Ministro Ingeniero Ricardo Echandi; el Ingeniero León Venegas, Director de Obras Portuarias del Ministerio de Transportes; Fernando Espinach, Diputado; Carlos Manuel Coto Albán, Asesor Legal de JAPDEVA y William Reuben, Gerente de la misma entidad.¹⁶³

Todo este proceso fue paralelo a importantes manifestaciones de descontento laboral entre los trabajadores. Los mismos estaban organizados y habían sido educados en congresos internacionales, que constantemente se realizaban en la región. Por ejemplo, entre el 8 y el 10 de agosto de 1963, se realizó la Conferencia de Organizaciones de Trabajadores Portuarios en Costa Rica. Asistieron los trabajadores de barcos de la Unión, del Canal de Panamá, los Estados Unidos de Norteamérica, Jamaica, Trinidad, Curaçao, El Salvador, Honduras y otros países del Caribe. Costa Rica estaba representada por la Unión Ferroviaria Nacional, de la *Rerum Novarum*, a la cual estaban afiliados los trabajadores del muelle, la cual estaba en proceso de adscribirse a la *National Maritimes Union* de los Estados Unidos. Los temas de la conferencia abordados por Costa Rica se vincularon con el Programa para el Progreso y las tarifas internacionales.¹⁶⁴

Esto es consecuente con que en Costa Rica, a finales de la década de 1960 se registró un incremento de los conflictos laborales y el recurso a la huelga. Además, esta década hubo una recuperación en las uniones, que había disminuido tras la década de 1940. Lo cual obedece a una situación de inadecuadas condiciones de trabajo, salarios insuficientes para cubrir las necesidades mínimas, jornadas extensas e inestabilidad laboral. El Ministro de Trabajo era Danilo Jiménez Vega.¹⁶⁵

¹⁶³ *La Prensa Libre*, “Gobierno obliga a la Northern a reconstruir muelle nacional”, 15 de octubre de 1965.

¹⁶⁴ *La República*, Conferencia Internacional de Trabajadores Portuarios, 18 de febrero de 1963.

¹⁶⁵ Marielos Aguilar, *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica (1943-1971)* (San José: Editorial Porvenir, 1989).

En 1968 fue la huelga de estibadores. Tres semanas antes, el 29 de setiembre, Mariano Zúñiga había despedido a 120 trabajadores, todos ellos obreros estibadores sindicalizados.¹⁶⁶ Cuando la Northern instaló el sistema de contenedores, la empresa Estibadores de Costa Rica cesó a sus trabajadores, a quienes se les liquidó con 1 300 000.¹⁶⁷ El jueves 16 de octubre los estos visitaron la oficina del patrono y lo amenazaron con que, de negárseles lo prometido en términos de cumplimiento de la Convención Colectiva de Trabajo y salarios, destruirían la infraestructura de operación que tenía Zúñiga en el muelle principal. Hubo un enfrentamiento entre los trabajadores y la policía, que llevaba fusiles M-3 y bombas lacrimógenas “para mantener el orden.”¹⁶⁸ La situación se calmó cuando al ser las 5:30 p.m., Zúñiga aceptó pagar la diferencia. Media hora más tarde, el gobernador ordenó que los trabajadores cargaran los 24 000 racimos de banano que estaban pendientes y así se hizo.¹⁶⁹

Sin embargo los conflictos continuaron en la noche y según *The Tico Times*, los trabajadores bananeros quemaron el estadio, trataron de incendiar la casa de un oficial de la empresa y cortaron el suministro eléctrico.¹⁷⁰ La prensa lo atribuyó a los trabajadores bananeros de la empresa de Mariano Zúñiga del puerto del Atlántico: las protestas iniciaron al ser las 10:30 de la mañana, “terminando en un pavoroso incendio que dejó daños materiales estimados en un millón de colones”.¹⁷¹ A la mañana siguiente, el viernes 17 de octubre de 1968, Andrés Pacheco Rodríguez, Secretario General de la Unión de Trabajadores del Atlántico y Julio Méndez Molina, ex Secretario de la misma organización y funcionario de la Confederación Costarricense de Trabajadores Democráticos (antigua *Rerum Novarum*), declararon a la prensa que la causa de las protestas eran bajos salarios que percibían los trabajadores.¹⁷² Ese mismo día, Charles Averre envió un cable oficial urgente a las oficinas de la Standard Fruit Co. en New Orleans, que solamente fue firmado por “Charlie”, quien sostuvo que “cualquier concesión, repito, cualquier concesión que se haga bajo presión y negociación de disturbios, va a provocar que los trabajadores apelen al mismo método para obtener concesiones

¹⁶⁶ *La República*, Violencia en Limón, 17 de octubre de 1968.

¹⁶⁷ Manuel Mata Morales, Harry Arrieta Quesada y Lindberg Quesada Alvarez, “Informe de la Comisión Investigadora de los sucesos de Limón”. *La Gaceta*, 7 de diciembre de 1968.

¹⁶⁸ *La República*, Violencia en Limón, 17 de octubre de 1968.

¹⁶⁹ *La República*, Violencia en Limón, 17 de octubre de 1968.

¹⁷⁰ *The Tico Times*, Banana workers riot at Costa Rica Port, 18 de octubre de 1968.

¹⁷¹ *La República*, Violencia en Limón, 17 de octubre de 1968.

¹⁷² *La República*, Violencia en Limón, 17 de octubre de 1968.

imposibles en las fincas y en el ferrocarril.”¹⁷³ Por el contrario, propuso contratar a un intermediario que privilegiara la ejecución correcta del contrato sobre reducir los costos de operación, cambiando el manejo de la organización empresarial por parte de Mariano Zúñiga.¹⁷⁴

El 28 de octubre de 1968, la Asamblea Legislativa de Costa Rica creó la Comisión Investigadora de los sucesos de Limón, por iniciativa de los diputados Arauz Aguilar, Molina Quesada y Neil Neil. La misma fue conformada por los diputados Manuel Mata Morales, Harry Arrieta Quesada y Lindberg Quesada Alvarez. Ellos establecieron que los trabajadores no fueron los responsables de los incendios, pues adujeron que si bien participaron en las protestas, solo dos o tres de ellos estuvieron involucrados en los disturbios. Las expresiones violencia en Limón fueron atribuidas al consumo de marihuana, el juego, el licor y el ejercicio de la prostitución, que dio pie a la existencia “lacras sociales”. La Comisión responsabilizó a las autoridades locales de lo sucedido, a quienes acusaron de haber actuado de manera pasiva. Llamaron la atención sobre la falta de personal del Ministerio de Trabajo para atender los problemas de la localidad, en tanto únicamente había una persona designada para atender la Inspección Provincial de Limón y declararon estado de emergencia en la provincia para atender a las siguientes necesidades: 1) atención inmediata del Instituto de Vivienda y Urbanismo por el problema de vivienda, especialmente en el cantón central, Roosevelt y Cristóbal Colón, 2) que el Servicio Nacional de Acueductos y Alcantarillados resolviera el problema de faltante de agua en dichas localidades, 3) que el Instituto Costarricense de Electricidad extendiera los servicios a los barrios populosos de Limón, 4) una pronta acción del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) para la formación de obreros y obreras especializadas, 5) que se acelerara la construcción de carreteras que conecten las zonas agro productivas.¹⁷⁵

Un año más tarde, en agosto de 1969, se negoció de la Convención Colectiva entre los trabajadores y la Northern Railway Company, marcada por una serie de conflictos. En ese

¹⁷³ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 18 de octubre de 1968.

¹⁷⁴ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 18 de octubre de 1968.

¹⁷⁵ Manuel Mata Morales, Harry Arrieta Quesada y Lindberg Quesada Alvarez, “Informe de la Comisión Investigadora de los sucesos de Limón”. La Gaceta, 7 de diciembre de 1968.

momento, la Directiva del Sindicato de Trabajadores de la Northern estaba conformada por Carlos Brenes Porras Secretario General, quien era miembro del Departamento de Mecánica; Osvaldo Muñoz Díaz, Secretario Adjunto, del Departamento de Marina; Carlos González Ramírez, Secretario de Finanzas, también de Mecánica; Lloyd Douglas Walters, Secretario de Actas y Correspondencia del Departamento de Marina y Hernán Solano Solano, Secretario de Conflictos, del *Motive Power*.¹⁷⁶ El 8 de agosto de 1969, el Lic. Mariano Anderson, abogado de la entidad, le indicó al Gerente, Donald Z. Van Hart, el resultado de las conversaciones. Tal y como se venía haciendo en las administraciones anteriores, la empresa les proporcionaría a los trabajadores los elementos de seguridad y trabajo que requieran para el cumplimiento de sus faenas. A los empleados que realizaran sus labores a la intemperie, la empresa se les proveería el equipo de protección que las partes convenieran.¹⁷⁷

Sin embargo, no se logró llegar a acuerdos en relación con el aumento de salarios, vacaciones y otros temas que llevaron a que el 20 de agosto de 1969, los empleados de la Northern Railway Company fueran a la huelga. Como parte de las protestas, los trabajadores paralizaron un día completo la empresa ferrocarrilera. Durante el paro, los trabajadores interrumpieron las labores, pero no hicieron abandono de las instalaciones de la compañía, “protegiéndola de cualquier intento de sabotaje que pudiera representar”. Producto de la misma se interrumpió el tráfico de 7 trenes de carga y 3 de pasajeros.¹⁷⁸ La Cámara de Baneros se reunió al momento de la huelga con la Cámara de Ganaderos del Atlántico y emitió un comunicado expresando su preocupación por las constantes huelgas que se estaban dando en la región.¹⁷⁹

La huelga solamente duró un día por la intervención inmediata del gobierno. por el intermedio del Ministerio de Trabajo. Ante lo cual, el Presidente de la República, José Joaquín Trejos expresó: “yo me siento muy satisfecho por la manera en la que se resolvió el conflicto planeado por los trabajadores de la Northern. Yo creo que el país entero tiene que

¹⁷⁶ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 1969.

¹⁷⁷ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 1969.

¹⁷⁸ “Comunicado de Osvaldo Muñoz, Secretario del Sindicato de Trabajadores de la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, No 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁷⁹ *La República*, “Terminó huelga en la Northern. Gobierno impuso fórmula de arreglo”, 21 de agosto de 1969.

sentirse satisfecho también”.¹⁸⁰ Esto dado que los huelguistas no dañaron la infraestructura ferroviaria y que se habían reanudado las funciones. Sin embargo, la huelga de trabajadores de la Northern causó pérdidas valoradas en un millón de colones.¹⁸¹ Al iniciar la misma había 135 000 racimos de bananos listos para ser cargados. Además, en los carros estacionados dentro del muelle había 45 000 racimos de la Standard y 20 000 de Bandeco.¹⁸²

Trejos Fernández propuso que el Estado comprara las dos terceras partes del Ferrocarril al Atlántico y que vendiera a terceros el resto de las acciones.¹⁸³ Eso no llegó a concretarse, pero sí se obligó al Departamento de Personal de la Northern a efectuar un estudio para comparar los salarios de ambas compañías ferroviarias. Se estimó que el aumento de salarios que fue impuesto a la compañía significaba 3 millones de colones al año que la empresa dejaría de ganar. Días más tarde, *La República* del día 30 de agosto de 1969, informaba de la Convención Colectiva de Trabajo entre la NRCO y sus trabajadores que, compuesta de unas sesenta cláusulas, sería finiquitada la semana siguiente. La misma devino de tres semanas “de amplia agresividad” entre las partes, en el salón de gestiones del Ministerio de Trabajo. Para el momento, se había logrado llegar a acuerdos sobre todos los puntos de la Convención, excepto algunos puntos como vacaciones y subsidios. Sin embargo, el principal asunto por resolver era encontrar una fórmula de equiparación de los beneficios económicos de que disfrutaban los trabajadores del ferrocarril al Pacífico respecto a los trabajadores de la Northern. El Ministerio de Trabajo aportó un cuadro de sueldos, que incluía todos los beneficios económicos de que los trabajadores del Pacífico disfrutaban, para establecer la equiparación.¹⁸⁴

Días más tarde, en el contexto de la negociación de la Convención Colectiva de Trabajo con la empresa ferrocarrilera, por medio de Radiográfica Costarricense, le llegó el siguiente cable a Donald van Hart, Gerente de la Northern con sede en San José, Costa Rica:

¹⁸⁰ *La República*, “El imperio de los huelguistas”, 22 de agosto de 1969.

¹⁸¹ Sin embargo, otras estimaciones plantean que la huelga pudo significar la pérdida de dos millones de colones en banano. *La República*, “Imperio de los huelguistas”, 23 de agosto de 1969.

¹⁸² *La República*, “Terminó huelga en la Northern. Gobierno impuso fórmula de arreglo”, 21 de agosto de 1969.

¹⁸³ *La República*, 28 de agosto de 1969.

¹⁸⁴ *La República*, “Casi concluido convenio entre Northern y obreros”, 30 de agosto de 1969.

En representación de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, que agrupa 8 millones en 86 países del mundo libre, expresamos nuestra preocupación por la huelga de trabajadores en esa empresa reclamando mejores salarios. De lo contrario, se irá a huelga, afectando la economía nacional y perturbando la paz social. Dado que los trabajadores luchan por justas demandas, exigimos de la Gerencia de la empresa otorgar aumentos salariales acorde a las necesidades de costo vida, o de lo contrario, seguirá en desarrollo el conflicto. Confiando comprensión empresa se despide, Medardo Gomero. Director regional ITF. Confederación Costarricense de Trabajadores Democráticos.¹⁸⁵

Se trata de muestras de solidaridad del sindicalismo internacionalista. También, el 21 de agosto de 1969, el Sindicato Unión Ferroviaria Nacional, publicó un comunicado en *La República*, en apoyo al movimiento liderado por los trabajadores de la Northern. Ellos manifestaban que en el manifiesto publicado el 8 de agosto, habían dejado claramente establecida su posición, en relación con el problema surgido entre el Sindicato de la NRCO y “esta poderosa empresa extranjera”. Manifestaron identificarse “plenamente con los compañeros Ferroviarios del Atlántico y que compartíamos con ellos las angustias y tragedias de esta lucha, por la reivindicación de sus maltrechos derechos laborales”. De manera que las expresiones de solidaridad se expandieron:

Por eso, en estos momentos en los que la intransigencia del poderoso patrono ha rebasado sus límites, nuestra Organización, conciente de sus deberes para con los hermanos Ferroviarios del Atlántico, que en estos momentos están dando la pelea y que mantienen en alto el bien ganado prestigio del Movimiento Sindical Democrático, no podemos permanecer como simples expectadores ante una situación que afecta directamente los lazos fraternales que nos unen a ellos, y manifestamos públicamente que la Unión Ferroviaria Nacional ordenará paros simbólicos y otras medidas en el momento que lo considere necesario, si la situación planteada no se resuelve favorablemente para los trabajadores.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁸⁶ Unión Ferroviaria Nacional, “Comunicado”, *La República*, 21 de agosto de 1969.

El comunicado firmado por el Secretario Nacional de la Unión Ferroviaria Nacional, Claudio González Madrigal, y por el Secretario de Conflictos, Jorge Salazar Solís, establecía la necesidad de que todos los trabajadores se mantuviesen firmes, pues esa era la necesidad de los compañeros de la Northern, quienes estaban necesitados de respaldo moral. “No los dejemos solos. Hoy por ti, mañana por mí”.¹⁸⁷

Respecto a las comunicaciones empresariales, el día 22 de agosto de 1969, Charles Averre le escribió a T.C.B. Williams, representante de la Costa Rica Railway Co. Ltd., con sede en Londres, Inglaterra. Allí le informó sobre la huelga que había empezado en la media noche del martes y que terminó alrededor de las 7 p.m. del miércoles. Es decir, tan siquiera duró 24 horas. Argumentó que pese a que negoció con la Unión por varias semanas, no lograron llegar a acuerdos en relación con salarios y otros beneficios sociales: “aunque seguimos negociando con ellos parece que prefieren llamar a huelga”.¹⁸⁸ El diferendo, a pesar de los esfuerzos del Ministro de Trabajo, José Francisco Chaverri, se basó en que la Northern se oponía a equiparar salarios y beneficios con los del Ferrocarril al Pacífico. “En el pasado siempre pagamos altos salarios pero el Pacífico nos equiparó y nos sobrepasó en los últimos años. Va a ser difícil defender que una empresa transnacional pague menores salarios que una empresa estatal”.¹⁸⁹ Siguió argumentando Averre: “por supuesto, hay más consideraciones técnicas y no puede compararse los dos ferrocarriles, pero es difícil que la gente las entienda”.¹⁹⁰

En su misiva Averre agregó que carecía de datos sobre “los salarios del Pacífico y otros beneficios, aún no tengo claro cuánto nos va a costar”. Esto en vista que el Ministro de Trabajo ya había impuesto la medida de equiparación de salarios como solución al conflicto laboral. Según van Hart, si bien, “la huelga duró poco”, la situación podría postergarse, a como sabemos que a Limón le gustan “el fuego y los disturbios”. En medio de las protestas: “el sindicato nos impidió entrar a las oficinas, lo que yo preví, así que fui el miércoles a las 2 a.m. para llevarme algunos papeles confidenciales”. Para el Gerente, la carestía de apoyo

¹⁸⁷ Unión Ferroviaria Nacional, “Comunicado”, *La República*, 21 de agosto de 1969.

¹⁸⁸ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁸⁹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁹⁰ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 22 de agosto de 1969.

por parte de la Embajada Americana, se debió a que las cabecillas del movimiento eran “líderes sindicales estadounidenses capacitados”. El mayor temor para Averre, era que si la huelga se postergaba, el gobierno costarricense podría tomar control de las operaciones del ferrocarril. Además, bajo las circunstancias políticas de ese entonces, dudaba si el Congreso vendría con ideas de nacionalizarlo.¹⁹¹

Este último temor explica por qué la NRCO aceptó la fórmula propuesta por el Ministro de Trabajo, que “equivale a una equiparación de los salarios para los trabajadores de la Northern respecto a los trabajadores del Pacífico”. Inicialmente, lo que el sindicato exigía era un aumento del 25% en los salarios.¹⁹² Según *La Nación*, el aumento consistió en un 20%. Sin embargo, ni siquiera la compañía tenía datos sobre los salarios del Pacífico.¹⁹³ Además, el expediente de la Northern contiene datos que evidencian que el aumento no se hizo para todos los trabajadores por igual, sino que fue progresivo.¹⁹⁴

En la década de 1960 el Gerente del Instituto Autónomo del Ferrocarril al Pacífico era Guillermo Lara Bustamante. En su transición a institución autónoma del Estado, se implementaron una serie de mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores. Ellos recibían subsidios de enfermedad de entre el 30% y el 50%, progresivos conforme aumentara el tiempo de su incapacidad. Contaban con más días de vacaciones que las que estipulaba el Código de Trabajo: 15 días hábiles para los trabajadores con entre 1 y 5 años de laborar en la compañía, 20 días para quienes trabajaran desde entre 5 y 10 años y 1 mes a quien tuviera más de 10 años. Además, todos los funcionarios tenían derecho a 6 pases ida y vuelta al año. Se les reconocían salarialmente todos los feriados, aunque no fueran de paga obligatoria. Tenían entradas gratuitas al Balneario de Ojo de Agua sin límite. Se les otorgó el derecho a visitar la CCSS o el INS por dos horas, igual número de veces por semana. Tenían una semana de licencia por matrimonio, tres días ante la defunción de familiares, transporte gratuito para los hijos de los trabajadores y coche fúnebre.¹⁹⁵

¹⁹¹ Costa Rica, ANCR, Northern, No. 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁹² *La Prensa Libre*, “Limón y Turrialba celebran arreglo”, jueves 21 de agosto de 1969.

¹⁹³ *La Nación*, “*Paro general*”, jueves 21 de agosto de 1969.

¹⁹⁴ “Comunicado de Osvaldo Muñoz, Secretario del Sindicato de Trabajadores de la Northern”. Costa Rica, ANCR, Northern, No 446, 22 de agosto de 1969.

¹⁹⁵ Guillermo Lara, 14 años de labor (San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1968).

Además, entre 1954 y 1967 los salarios crecieron entre un 60% y un 251%. Durante su gestión, Guillermo Lara logró reducir los costos de operación a la vez que aumentar los salarios de sus trabajadores. Entre 1954 y 1967, los trabajadores de vía pasaron de recibir un salario de 0,41 la hora a 1, 44, creciendo en un 251% en términos nominales. Los mueleros percibían 1,45 en 1954 y 3 colones la hora en 1967, es decir, un 106% más. Los pintores percibían 1,81 colones y ascendieron a 3,13 colones. Los clavadores pasaron de 0,88 centavos la hora a 2,40. Un maquinista y un conductor percibían en 1967, un salario de 1 300 colones al mes, 500 colones más que en 1954. Los brequeros pasaron de percibir 400 colones a 650 colones, la mitad de un conductor o maquinista. Mientras que los estibadores de aduana solo vieron aumentados sus salarios de 1,50 colones a 2, 04 colones la hora, un 36% más.¹⁹⁶

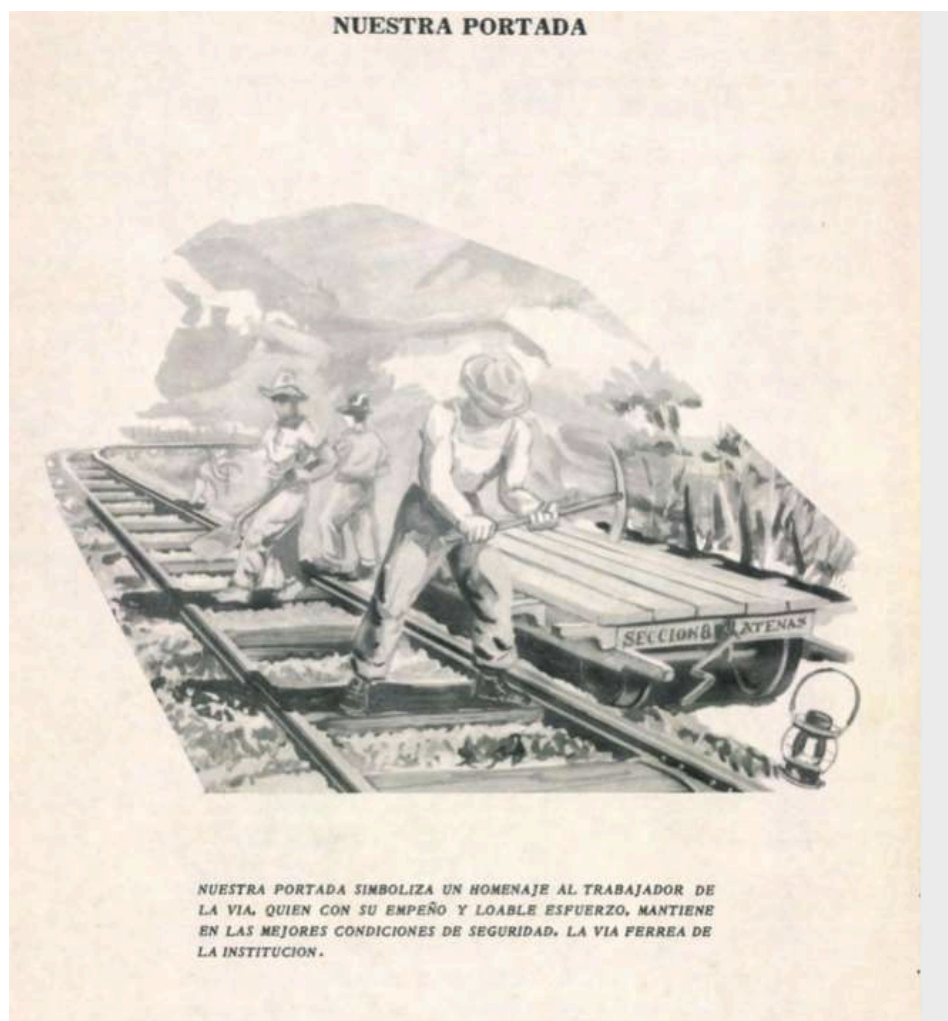
Para 1969 Guillermo Lara Bustamante continuaba como Gerente del Ferrocarril al Pacífico y Stanley Peralta era el Gerente a.i. Julieta Casal era la Secretaria. La Junta Directiva se componía del Presidente, que era el Ministro de Transportes, José Joaquín Rodríguez Calvo, el Vicepresidente era el ingeniero Rodrigo Castro Beeche, los Directores eran Marco Tulio Vargas Garita y Juan Rafael Sotomayor, Gerardo Díaz y Clarencio Barth, quien era delegado del Ministro de Gobierno. Entre 1962 y 1969 el Ferrocarril pasó de tener unas utilidades del 4,4% al 8,7%. Todas las jefaturas estaban en manos de hombres. La compañía no debía tener ánimo de lucro, no era subvencionada y se sostenía por completo con sus propios réditos. Sus ingresos por embarques y desembarques fueron de 1 230 884 colones, 314 781 más que en el año anterior.¹⁹⁷

Además, hubo un proceso de humanización del trabajo, de reconocimiento de sus labores. Por ejemplo, la portada de la Memoria del Ferrocarril al Pacífico de 1960, fue dedicada a los trabajadores peones de caminos. Estos mismos fueron quienes recibieron las mejoras salariales más importantes, porcentualmente hablando (ver Imagen No. 6.2).

¹⁹⁶ Guillermo Lara, *14 años de labor* (San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1968).

¹⁹⁷ Guillermo Lara, *Memoria* (San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1969).

Imagen No. 6.2:
Portada de la Memoria del Ferrocarril al Pacífico de 1960



Fuente: Instituto Autónomo del Ferrocarril al Pacífico, 1960¹⁹⁸

Sin embargo, no fue sino hasta después de la huelga del 4 de enero de 1972, que se procedió con la nacionalización del ferrocarril. Fue José Figueres Ferrer, quien ordenó que el mismo quedara bajo la administración de JAPDEVA. Esta huelga se originó por el incumplimiento de los acuerdos de 1969. Ese mismo año, los trabajadores bananeros de la Standard, que había iniciado operaciones en 1955, protagonizaron su primera huelga también. Se trata de años en los que las huelgas eran una herramienta fundamental de lucha obrera, cuando los políticos

¹⁹⁸ Guillermo Lara, *Memoria* (San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1960).

trataban de buscar soluciones a las demandas de los trabajadores y la provincia limonense estaba a la vanguardia y despertaba las solidaridades del resto de Costa Rica.¹⁹⁹ Es evidente en el caso de la planilla del Ferrocarril de Puntarenas que los aumentos salariales más importantes se dieron para los trabajadores que menos dinero ganaban. Por medio de políticas como estas, se logró reducir entre los años de 1961 y 1977 la proporción de hogares pobres en Costa Rica, de un 50% a un 25%.²⁰⁰

Conclusiones

Este capítulo abordó el proceso previo a la nacionalización del ferrocarril al Atlántico. Durante los gobiernos posteriores a la Guerra de 1948, se promovió la producción industrial para consumo interno o, había subsidios para la agricultura y se implementó el sistema de sustitución de importaciones, además de la creación del Mercado Común Centroamericano (1963). Paralelamente se materializaron algunos aspectos prácticos de la organización de la CCSS y de la aplicación del Código de Trabajo. Si bien la CCSS fue fundada en 1941, tomó años la construcción del sistema que hoy caracteriza su funcionamiento. Inicialmente la cobertura iba enfocada a los trabajadores y las trabajadoras de los sectores industrial y de servicios, exceptuando el caso del trabajo doméstico y agrícola. También había exclusiones territoriales. Desde la creación de la Caja Costarricense del Seguro Social, hubo dificultades para implementar servicios en Siquirres porque el Reglamento de 1947, estableció la creación de hospitales y dispensarios en los centros de provincia y en los centros industriales, estilo de desarrollo que no fue propiciado en la región.

A partir de la creación del Código de Trabajo y de la Caja Costarricense del Seguro Social, creció la cantidad de personal contratado en el Departamento de Personal de la Northern, con el fin de atender lo correspondiente a planillas, seguro social y contratos de trabajo. Obviamente antes de la creación de estas instituciones también había planilleros, pero a partir de este momento crece la función fiscalizadora del Estado sobre las jornadas laborales y el

¹⁹⁹ Ana María Botey, “La huelga bananera en Costa Rica y la nacionalización del ferrocarril en 1972”, en: *Diálogos, Revista de Historia*, Vol. 8 (1) (febrero-setiembre, 2007).

²⁰⁰ Manuel Solís Avendaño y Francisco Esquivel Villegas, *Las perspectivas del reformismo en Costa Rica*, (San José: Departamento Ecuménico de Investigaciones y Editorial Universitaria Centroamericana, 1980).

tipo de contrato laboral. Entre los jefes de la empresa, idearon un sistema para disminuir al mínimo los costos asociados a estos cambios, por medio de la creación de jornadas de 150 horas, que equivalen a $\frac{3}{4}$ de tiempo y la contratación de brequeros extra, para suplir a los conductores cuando esto fuera necesario. Una de las principales dificultades era que las horas extra no computaban como parte de la jornada regular, que debía ascender a cierta cantidad de horas, para ser objeto del servicio de la CCSS. Entonces ese fue un tema con el que hubo que lidiar cuidadosamente, para afectar al mínimo a los trabajadores, a la vez que evitar problemas con la Caja. Por los aumentos de salario realizados en el Ferrocarril Autónomo al Pacífico, sobre todo en la década de 1950, el Ferrocarril al Atlántico, que se caracterizaba por pagar mejores, perdió esta característica. Lo cual dio pie a la multiplicación de organizaciones sindicales y de trabajadores, cuyas luchas y demandas a menudo contaban con apoyo de la opinión pública, que en la prensa criticaba a la empresa de capital inglés por su carácter extractivista y por los altos precios de sus servicios.

En la década de 1950 hubo mayores oportunidades de trabajo para las mujeres en la Northern Railway Company, a quienes se prefería confiarles las tareas de contabilidad y otras labores de oficina. En esa época se formaron institutos para la capacitación en estas áreas, además de la mecanografía. Poco a poco, las mujeres sustituyeron a los hombres en el oficio de secretariado, que hasta la década de 1940 estuvo en manos de hombres. Lo que estuvo vedado para todo el periodo, fue la participación de las mujeres en los equipos de trenes y en las juntas directivas de los sindicatos ferrocarrileros y del Ferrocarril al Pacífico. En la NRRC y la CRRC, sí hubo mujeres que ocuparon cargos en las Juntas Directivas en Londres y New Jersey. Por su parte, María Montealegre fue la Jefa del Departamento de Teléfonos y Telégrafos en Costa Rica.

La década de 1950 fue sombría para Limón. La expectativa del Embajador de los Estados Unidos, respecto a la prosperidad que traería el regreso de la UFCO y la llegada de la Standard a la región, no se tradujo en mejoras en las condiciones de vida de la población. Además, los productores tenían una desventaja comparativa con el resto del país, pues el 70% de las fincas dependían de un sistema de animales de carga o peatonal para transportar sus bienes. Mientras tanto, en el resto del país, solo el 46,6% utilizaba estos medios, pues se

utilizaba principalmente la carreta, que solo era utilizada en el 3% de las fincas limonenses. En ese momento el 18% del país usaba medios de transporte más modernos como tractores, 8,7% en Limón.²⁰¹ Cuando en la década de 1960, los países de Centroamérica transitaron hacia la industrialización, para la provincia de Limón la fórmula que se le impuso fue la producción bananera y la ganadería. Pero hubo mejoras en el transporte: el 57,3% de Limón y el 41,3% del país utilizaban medios tecnológicos.

Mientras tanto, el proceso de nacionalización de la fuerza de trabajo que ocupaba los cargos más calificados, visibles en las jefaturas de departamento en la Northern, se relaciona con las reformas laborales y la creación de sindicatos. Esto coincide con un periodo de Guerra Fría en el cual, se becó a los hijos de algunos funcionarios, que tuvieran excelentes calificaciones en el colegio, para que estos realizaran sus estudios en el MIT, sin que se especifique si ellos estaban comprometidos a trabajar a futuro con la empresa ferroviaria, porque parece ser que tenían cierta libertad para elegir sus carreras, y no necesariamente eran de ingenierías. Eso sí, debían rendir informes de sus calificaciones. Las comunicaciones entre uno de los estudiantes, José Francisco Navarro y el Gerente General, tienen un todo muy cordial y el mismo parece ser el único latinoamericano que obtuvo promedios descatados en el MIT en 1957. Por su parte, el MIT estaba dirigido por asesores del Presidente Dwight Eisenhower, que desarrollaron tecnologías de guerra durante la Segunda Guerra Mundial, lo que se postergó en la Guerra Fría.

La nacionalización de los puertos del Caribe, posteriores a la creación de JAPDEVA en 1963, y la nacionalización del ferrocarril en 1972, fueron un proceso a mediano plazo que impulsaron los directores del Ferrocarril Autónomo al Pacífico y también, las organizaciones locales en Limón y las protestas de los trabajadores, que lucharon por mejoras en los servicios de salud y en sus condiciones de vida.²⁰² Uno de los primeros en proponer la nacionalización de la Northern, fue el Presidente del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, Manuel Campos

²⁰¹ Emanuel Barrantes, "Limón: progreso en el subdesarrollo en la segunda mitad del siglo XX". En: Ronny Viales (ed.). *La conformación histórica de la Región Atlántico/Caribe* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

²⁰² Por el contrario, en las últimas tres décadas, ha habido un proceso contrario, dirigido a la privatización de todos estos servicios y producto del ensanchamiento en las brechas sociales, la opinión pública ha dejado de interesarse por la situación en Limón y los derechos laborales.

Jiménez. Esto porque según él, las libertades del Ferrocarril del Norte y la Costa Rica Railway Company generaban una situación desventajosa para el Ferrocarril Autónomo al Pacífico. Por ejemplo, este último estaba sujeto a la Ley de Licitación Pública. Esto es irónico, pues los accionistas ingleses consideraban en la década de 1940, que la NRCO se veía perjudicada por tener que comprarle a los Estados Unidos sus materiales. Durante esos años, entre las élites empresariales se discutía el temor de que asomara el fantasma de la nacionalización de la compañía ferroviaria, especialmente ante conflictos laborales, pues cuando se daban afloraba este tema.

En 1959 los trabajadores de la UFCO defendieron su derecho al treceavo salario, mientras la compañía trataba de evitar la Ley que decía que si obtenía más de 300 000 colones de ganancias anuales, debía cumplir con esa obligación. En 1968 hubo una serie de protestas laborales, debido a los cambios que se sucedieron en el modo de contratación de los estibadores, uno de los sectores más golpeados por las estrategias de modernización de los puertos. Estos laboraban indirectamente sobre todo para la Standard Fruit Company, y tanto esta entidad y la Northern discreparon con el sistema implementado por Estibadores de Costa Rica, que despidió a todos los trabajadores sindicalizados y buscó irrespetar los contratos de trabajo y la convención colectiva. En ese momento, la mayoría de los trabajadores pertenecían a la Confederación Costarricense de Trabajadores Democráticos que realizaba multiplicidad de congresos sindicales. También en 1969 se dio la huelga de los trabajadores de la Northern, la cuál duró menos de 24 horas, pero también fue efectiva para capitalizar las demandas de los trabajadores en cuanto a aumentos de salarios, mejoras en las infraestructuras de vivienda, agua potable para ciertas comunidades etc. Sin embargo, el irrespeto a estos acuerdos generó en 1972 otra huelga, que finalizó en la nacionalización del ferrocarril por parte de José Figueres Ferrer.

Conclusiones finales

Esta tesis se dedicó a hacer la historia del trabajo del gremio ferrocarrilero entre 1920 y 1970. Esto implica la descripción de los oficios, la segmentación del trabajo por departamentos en la Northern Railway Company, la determinación de las faenas, la coordinación entre procesos productivos, las normas de disciplina impuestas por la empresa y las formas que tomaron los conflictos laborales a lo largo del periodo. Se considera que la historia empresarial va de la mano con la historia del trabajo. Así que se hizo énfasis en las características de la Northern como subsidiaria de la United Fruit Company, para luego observar las transformaciones que devinieron con su división en 1941. Se trata de dos empresas que funcionaron de manera muy distinta, e incluso, existen diferencias a nivel de los expedientes empresariales, de manera que es mucho más rica la historia que se puede construir en el primer periodo que en el segundo, pues la información que contienen es más basta y detallada, especialmente a nivel de las cartas escritas por los propios trabajadores con sus demandas, los expedientes de accidentes y los archivos empresariales confidenciales.¹

Este estudio se basó en el estudio del archivo empresarial de la Northern Railway Company en tanto subsidiaria de la UFCO (1900-1941) y de la CRRC (1941-1971), disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica.² En el primer periodo, las fuentes son más copiosas en información respecto a la historia empresarial. El segundo periodo, hay más material para hacer historia obrera, pero esta labor debe complementarse con el uso de fuentes periodísticas, pues los documentos empresariales son insuficientes para interpretar el contexto, la posición de la opinión pública, el papel de otros sindicatos y la existencia de otras luchas obreras que se vinculan o se diferencian de estas. En todo caso, es posible caer en equivocaciones interpretativas, pues los archivos empresariales pueden maquillar su situación financiera. A su vez, se cuenta con cartas y manifiestos que fueron escritos por las organizaciones sindicales, pero las fuentes fueron organizadas por la misma empresa.

¹ Es posible que antes de que se nacionalizara el ferrocarril, las gerencias Northern Railway Company y la Costa Rica Railway Company se ocuparan de llevarse algunos archivos privados.

² Es importante señalar que aún no se ha acabado las posibilidades de estudio de los expedientes de la Northern ubicados en el Archivo Nacional de Costa Rica. Sería muy interesante que estudiantes de archivística realizaran una investigación sobre el fondo documental mismo.

Obviamente hay vacíos y lagunas en la información y es difícil pretender una explicación continua de las organizaciones y los conflictos que hubo a lo largo del periodo, así que es necesario hacer trabajos de deducción y reconstrucción histórica con base en documentos que ofrecen miradas parciales a los distintos asuntos, y que pueden llevar a magnificar ciertas cosas y a oscurecer otras.³

Se puede plantear la siguiente periodización sobre la historia laboral de los gremios ferrocarrilero y de estibadores: 1) primero se dio el proceso de construcción de la vía férrea (1870-1900), cuya fase final fue ejecutada por Minor Cooper Keith. En ese periodo el grueso de los trabajadores fueron los peones que trabajaron como constructores, provenientes del interior del país, afroantillanos y limonenses, mientras que la mayoría del personal calificado en ingeniería era de origen estadounidense o europeo; 2) el funcionamiento del ferrocarril como una subsidiaria de la UFCO (1901-1941), cuya fuerza laboral estaba basada en mano de obra migrante, en alrededor del 40%, que promovió las trayectorias laborales transnacionales de personal calificado estadounidense y europeo, en los puestos administrativos más altos, limitando las posibilidades de ascenso para nacionales, migrantes latinoamericanos y afroantillanos; 3) la separación de la UFCO y el regreso de las acciones que poseyó a la CRRC, en el marco de las consecuencias económicas de la Segunda Guerra Mundial y la discusión del proyecto de las Garantías Sociales. En este periodo, con la implantación del Código de Trabajo (1943) se da la fijación de salarios mínimos. Además, se institucionalizó el funcionamiento de la Caja Costarricense del Seguro Social (1941 y

³ A futuro se espera triangular con el fondo de la Secretaría de Trabajo, aumentar el peso de la prensa y la discusión historiográfica, a fin de preparar una publicación sobre esta investigación, en forma de libro. Hay además cinco artículos ya elaborados, tres de los cuales han sido publicados o aceptados para publicar y dos que formarán parte de un libro sobre violencia vial, que analizan la aplicación de las leyes sobre accidentes laborales en la Northern (1915-1931), así como, los accidentes ferroviarios que involucran al ganado. Adriana Sánchez Lovell, “Mercado laboral Caribe (1890-1930) Trabajadores calificados de la UFCO y la Northern Railway Company a las puertas de la crisis”, en: *Revista Jangwa Pana*, Vol. 18 (1) (diciembre, 2018); Adriana Sánchez Lovell. “Conflictos en el Caribe costarricense: la Northern Railway Company y su política racial entre manuales de estandarización y la instauración del Código de Trabajo (1920-1942)”. En: Raúl Román y David Díaz, eds. *Los países centroamericanos y Colombia. Historia, relaciones y desencuentros con el Gran Caribe*. Universidad Nacional de Colombia (en prensa) y Adriana Sánchez Lovell. “Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)”. En: Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal (eds). *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (aceptado para ser publicado).

1947) y se creó el sindicato Asociación de Trabajadores del Ferrocarril (1942-1962). En estas décadas hay mejores posibilidades de ascenso para hombres costarricenses mestizos y una creciente participación de las mujeres en el mercado laboral ferrocarrilero. Y 4) el periodo de nacionalización de los puertos y el ferrocarril (1963-1971) producto de una serie de iniciativas de representantes de instituciones autónomas y de representantes de los trabajadores. Cabe ampliar en cada uno de ellos.

Un parteaguas en la historia del Atlántico Caribe costarricense y su la relativa autonomía productiva, social y política, provino del proyecto de construcción del Ferrocarril al Atlántico en 1870. Su edificación está marcada con las vidas de más de 4000 personas que murieron producto de las condiciones de explotación laboral, por el clima y las enfermedades tropicales a las que estuvieron sometidos durante las tres décadas por las cuales se extendió. Buena parte de la línea pasa por la Cordillera de Talamanca, que es la más extensa y ancha del eje montañoso del país, la más compleja en términos geográficos y la más anciana de Centroamérica. En esa época las temperaturas en los trópicos oscilan entre los 18 y los 35 grados Celsius. La vegetación era sumamente densa, el ambiente húmedo y lluvioso, así como, había que dinamitar el eje montañoso y laborar en un terreno caracterizado por la presencia de serpientes, mosquitos transmisores de la malaria y era también común la fiebre amarilla.

La construcción del ferrocarril al Atlántico se inició en el gobierno de Tomás Guardia Alfaro, un General dictador cuya administración se extendió por 12 años. Previo a que la obra fuera concesionada a Minor Cooper Keith, otros constructores abandonaron la misión, por las dificultades sociales, geográficas, climáticas y topográficas. De manera que la edificación de la vía férrea se extendió por cuatro décadas, desde 1870 hasta 1900. Como obreros, laboraron personas procedentes de distintas localidades: originarios de Limón, indígenas miskitos, afrolimonenses, afroantillanos, indígenas del interior y mestizos, además que Keith gestionó contratas compuestas de migraciones forzadas desde New Orleans, de sujetos que estaban aprisionados y que murieron por las condiciones de explotación a las que se les sometió, así como, hubo colonias de italianos procedentes de Luisiana e Italia. A su vez, se trajo mano de obra asiática, especialmente *coolies*, quienes fueron reducidos a campamentos

de donde no se les permitía salir, además de ser sometidos a distintas privaciones y vejaciones corporales. Muchas de las migraciones que asistieron a esta tarea, fueron de obreros afroantillanos y africanos, que provenían de las construcciones en el Canal de Panamá, y viajaron a Costa Rica en búsqueda de mejores condiciones laborales, así que se puede hacer una comparación de la compleja situación que también se vivía en el Canal.⁴

A propósito, el espacio que fue objeto de estudio, se constituye por la Región Atlántico Caribe y se secunda la tesis de Ronny Viales Hurtado, respecto a que esta delimitación geográfica, se compone de las distintas temporalidades, prácticas sociales y subjetivas, que caracterizan a los espacios que la conforman, trascendiendo las fronteras que imponen las divisiones administrativas, sino que se atiende a las dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales en el territorio.⁵ De manera que forman parte de esta región Limón y todos sus cantones, pero también otros espacios como Turrialba y Paraíso, ubicados en la provincia de Cartago. La NRCO funciona en dos regiones: Atlántico Caribe y Región Central. De hecho que es posible encontrar continuidades en los problemas que se atraviesan en las estaciones de Paraíso, Turrialba, Guápiles, Siquirres y Limón, en comparación con las de San José, Heredia y Alajuela. Estas últimas aparecen en mucho menor medida en los expedientes empresariales. Es posible que esto se deba a que la mayoría de los procesos productivos, las tareas más complejas en relación con las agroexportaciones marítimas y las oficinas de gerencia (esto último hasta 1941), se encontraban en Limón.

La UFCO se basaba en un sistema tripartita, que tenía dos cerebros centrales: las oficinas centrales en New York y New Orleans y abajo, en la escala, estaban las Divisiones Sur Sur, que fueron lideradas por G.P. Chittenden, quien antes fuera el Manager en Limón, Costa

⁴ Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo. Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (Costa Rica: Editorial Porvenir: 1995); Lara Putnam, *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960* (North Carolina: University of North Carolina Press, 2002); Aviva Chomsky, *West Indian Workers and the United Fruit Company in Costa Rica, 1870-1940* (Baton Rouge and London, Louisiana State University Press, 1996) y Lucy Cohen, “Emigración de chinos de Macao a Costa Rica 1872-1873”, en: *Revista de Ciencias Sociales* (119) (2008).

⁵ Ronny Viales, “La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense y “Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria”, en: *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense* (S. XVI-S.XXI): *(Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).

Rica. La Northern Railway Company, en tanto subsidiaria de la United Fruit Company, vehiculiza el proyecto empresarial transnacional más extenso que hubo en Costa Rica, el cual, estaba compuesto de capitales estadounidense e inglés. Durante su existencia, de la mano con la UFCO, se promovieron las agroexportaciones de banano, cacao, abacá y la piña, desde inicios del S. XX, así como, la balsa y el caucho fueron sumamente importantes durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los Estados Unidos perdieron su dominio imperial sobre las Filipinas, y se requería de maderas para la construcción de las embarcaciones militares.

En Costa Rica, fueron funcionarios del ferrocarril de la Northern, peones de caminos, cuadrillas de ingeniería y obreros de distinta naturaleza, los encargados de construir la infraestructura de la United Fruit Company. Pero ambas entidades tenían sus propiedades o terrenos por separado y la Northern guardaba autonomía administrativa con respecto a la United Fruit Company. De hecho existían dos Superintendencias separadas: del ferrocarril en la NRCO y la de Agricultura en la UFCO. Ambas entidades debían coordinar funciones, pero a veces tenían desacuerdos entre sí, sobre aspectos como, dónde mantener y movilizar las líneas del tren (pues constantemente las articulaban y las desarticulaban según las zonas de cultivos e intereses comunitarios). Los empelados ferrocarrileros eran más concienzudos respecto a las consecuencias para las comunidades de eliminar algunas de las vías férreas. En la Northern, en tanto subsidiaria de la UFCO, la figura de Superintendencia era fundamental para mediar entre las Jefaturas de Departamentos, los trabajadores, otras organizaciones, empresas y comunidades, pero esta figura desaparece cuando ambas empresas se separan, y se sustituye por un Primer Oficial, con otras funciones.

En las primeras tres décadas del siglo XX, la Northern Railway Company transformó distintas partes de la Región Atlántico Caribe, al tejer una infraestructura de trabajo, residencia y recreación, productora y reproductora de desigualdades sociales. En primera instancia, había políticas de segregación racial, y las élites gerenciales, que eran denominadas “blancos originarios de las zonas templadas”, de origen inglés y estadounidenses, habitaban en Hospital Point, cerca del puerto, y disfrutaban del acceso al club, residían en mansiones y obtenían de la compañía como parte de su sueldo, personal de servicio para sus casas

privadas, o bien, dicho de otro modo, las cocineras, empeladas domésticas, los ayudantes, las planchadoras y las lavanderas en sus casas, pertenecían a la planilla de la Northern.

Además, la empresa cubría todos los costos de su transporte, incluidos los viajes vacacionales al exterior, realizados en la Gran Flota Blanca. Algunas de estas élites y la embarcaciones de la Gran Flota Blanca, tuvieron una participación fundamental en la Primera Guerra Mundial, y en las Divisiones Tropicales se celebraba la memoria de esta hazaña. A estas celebraciones no eran invitados los obreros y otros trabajadores de la empresa que también hubieran participado en el conflicto, solamente los estadounidenses “blancos”. Por los servicios prestados por la UFCO y sus cuadros al gobierno de los Estados Unidos durante el conflicto mundial, se estrecharon sus vínculos y este podría ser un tema interesante de investigación a seguir, especialmente porque estas colaboraciones continúan en la Segunda Guerra Mundial y especialmente, en la Guerra Fría.

Las élites empresariales gozaron de privilegios que posiblemente no hubieran podido encontrar en sus países de origen, y se caracterizan en su mayoría, por que sus trayectorias inician en las primeras dos o tres décadas de existencia de la UFCO, y afianzaron sus conocimientos adquiridos en los trópicos, por medio de las migraciones laborales que les permiten ampliar sus conocimientos sobre distintos contextos, las publicaciones periódicas de la compañía, además de la confección de manuales y conferencias donde compartían sus visiones para crear una en común. La mayor parte de quienes llegaron a ocupar las posiciones de Gerencia, laboraron en cuatro o cinco de las divisiones tropicales. Tomaba unos 16 años de experiencia, llegar a constituirse en la máxima autoridad de una División Tropical. Muchos de ellos crearon ritos para afianzar su sentido de identidad, tal y como, contraer nupcias en los países donde trabajaban y hacían publicaciones al respecto, en la *Revista Unifruitco*. Era necesario explicar las trayectorias laborales de las élites empresariales, a menudo opacadas en la historiografía por las biografías de Minor Keith, George Chittenden y Eli Black.

De otro lado, una amplia mayoría de los trabajadores habitaban en las afueras de la ciudad. Entre 1900-1941, previo al surgimiento del sindicato, hubo multiplicidad de conflictos laborales, pero estos se dirimieron en general, por medio de cartas y reuniones entre los

trabajadores, la gerencia y las jefaturas, en ausencia de movimientos huelguísticos. Limón estuvo a la vanguardia de los movimientos obreros y entre las fuentes de conflicto sobresalen los salarios y las jornadas laborales. Sin embargo, este estudio particularizó el caso del ferrocarril, pues las protestas de los trabajadores bananeros en contra de la UFCO, han sido más estudiadas.⁶

Las huelgas se dan a partir de 1945 y estas devienen de un proceso de recrudescimiento en las condiciones de trabajo, basadas en políticas restrictivas, pues a lo largo de la década de 1920, la Northern y la UFCO mantuvieron los salarios por debajo de los que había antes de la Primera Guerra Mundial, para el 75% de la planilla que ganaba menos. Había diferencias salariales marcadas geográficamente, y en el caso del Distrito de Turrialba, ubicado en Cartago, a los trabajadores de las fincas se les pagaba un 35% menos que a quienes ejecutaban las mismas tareas en Limón. Con este fin, la empresa creó comisariatos que según dicen en los informes empresariales internos, funcionaban sin afán de lucro, más que el objetivo de garantizar la mínima subsistencia de los trabajadores. Las contrataciones para estas fincas, se hacían a través de una agencia radicada en Cartago, con el fin evitar problemas con los productores locales, en relación con la escasez de mano de obra local. Se contrató principalmente a obreros afrolimonenses o afroantillanos, lo que se deduce de un informe donde se hace referencia a que se logró erradicar casi por completo, las utopías de regreso a África, en relación con el movimiento panafricanista. El panafricanismo surge de las condiciones de explotación de la población afroantillana y afrodescendiente, pero también, se vincula con la ampliación de las barreras antiinmigratorias tras la Primera Guerra Mundial, las cuales, afectaron las dinámicas de las redes trans Gran Caribe, por América Latina y los Estados Unidos.

Lo cual lleva a plantear algunas características de las políticas raciales que había en la Northern. A lo largo de la década de 1920, hubo una tendencia hacia la disminución de la

⁶ Especialmente, es importante la Huelga Bananera de 1934, que es posible comparar con la de Magdalena, Colombia en 1928, sólo que, en el caso colombiano, el gobierno respondió masacrando a cerca de 2 000 trabajadores.

población de origen africano.⁷ Un informe empresarial plantea que mientras en 1921, 4 de cada 5 de los trabajadores en las cuadrillas de peones del Departamento de Ingeniería eran afrodescendientes, en 1928 solo 2 de cada 5 lo era, pero el comportamiento de la composición étnica de la fuerza de trabajo no es lineal, sino fluctuante, pues los trabajadores afrodescendientes permanecieron siendo muy importantes en muelles, y en ingenierías, cuando aumentaban los trabajos, producto de derrumbes y otras situaciones. Desde 1932, el gobierno exigió datos sobre el número de trabajadores costarricenses y migrantes que estuvieran trabajando en la empresa, lo que se consolidó con el Contrato Bananero, que propició que se priorizara a los primeros.

Sin embargo, las Cuadrillas de Ingeniería de la UFCO practicaban la división del trabajo con base en atributos étnicos. Así fue, que en 1920 se construyó un Manual de estandarización del trabajo en ingeniería, para ser aplicado en todas las Divisiones Tropicales, el cual estaba dirigido a los ingenieros estadounidenses encargados de liderarlas. Allí, la fuerza obrera era calificada como “nativa” y “de color”, y mientras se le imponían trabajos intensos, rutinarios y repetitivos a los afrolimonenses y a los afroantillanos; se consideraba que los mestizos eran hábiles para aprender nuevas tareas, también en el manejo de los machetes, en la corta de maleza, pero que eran débiles, porque requerían de varios días de descanso a fin de mes. A pesar de que las fuentes empresariales clasifican y segregan a los trabajadores con base en adscripciones raciales entre “color” y “nativos”, en realidad, muchos obreros y muchas empleadas afrodescendientes que laboraban en la Northern, habían nacido en territorio costarricense, o bien era afroantillanos nacionalizados costarricenses.

A su vez, en el decenio de 1920, sucedieron algunos cambios fundamentales en las condiciones de trabajo en el país. Ese fue el resultado de décadas de discusión, respecto a la ley de accidentes laborales. Hasta ese momento, los trabajadores que murieran o sufrieran lesiones y enfermedad en el ejercicio de sus actividades laborales, prácticamente dependían de la filantropía, poco fiable, cuando media la ambición empresarial. De hecho, en los expedientes de la Northern Railway Company, hay cartas escritas por trabajadores

⁷ Lara Putnam, *Género, poder y migración en el Caribe costarricense 1870-1960* (San José: INAMU y UNED, 2013).

discapacitados, con padecimientos ocupacionales o de las familias sobrevivientes a su fallecimiento, en las que le se solicita ayuda a la empresa por los años de dedicación, que usualmente eran respondidas con un sobrio “nada podemos hacer por usted en este asunto”.

Las leyes y los reglamentos de accidentes, aprobados en este periodo, incluyen elementos importantes como la nacionalización del Banco de Seguros (1924-1925) y la creación de un sistema de indemnizaciones para los obreros, limitado, porque se concentraba en la pérdida de la funcionalidad en las extremidades superiores e inferiores, aspecto que evidencia una perspectiva mecanicista sobre el cuerpo, la salud y el trabajo obrero. El otro tema, es que la empresa tenía un sistema de contratos temporales, que dejaba desprotegidos a los peones y a los jornaleros, la fuerza laboral que estaba más expuesta a sufrir accidentes laborales y sus consecuencias. El mercado laboral en la Northern se caracteriza por un patrón, en el que los trabajadores menos calificados son contratados por horas, tienen menos cobertura en términos de la ley de accidentes laborales y son quienes están más expuestos a sufrirlos. Existe una relación entre las profesiones de mayor riesgo de sufrir un accidente y los contratos temporales, que los dejaban desprotegidos. Los mismos eran calificados como peones sin mayor cualificación, y es posible que buena parte de ellos sean migrantes estacionales del interior y el exterior, que trabajan estacionalmente en labores agrícolas.

En materia de prevención de accidentes laborales, la empresa de capital transnacional, se regía paralelamente por disposiciones emitidas en Costa Rica y en los Estados Unidos, especialmente en lo que respecta a organizaciones internacionales de ingenieros y mecánicos en ferrocarriles. En esta época, es objeto del conocimiento científico, el tema de las causas y la prevención de los accidentes laborales y de los accidentes laborales. A finales de la década de 1920, las dirigencias de la Northern pertenecían a instituciones internacionales, como la *American Railway Association*, que les brinda ventajas tales como actualización técnica, procesos formativos, cotización para pensiones, congresos, etc. A su vez, la multinacional bananera y ferrocarrilera realizaba sus propias conferencias, con el fin de estandarizar procesos y aclarar dudas sobre el correcto funcionamiento entre las divisiones departamentales. También, importantes trabajadores de la Compañía como Randall Ferris, quien era Maestro Mecánico y Superintendente Interino cuando Frank Sheehy se ausentaba,

fue Presidente Honorario de la Directiva de la Sociedad Gimnástica Limonense (1929), y a él se le atribuye haber introducido el juego del fútbol.

Un evento central en la historia de las políticas de atención a los accidentes laborales en Costa Rica, fue la catástrofe del Virilla, acaecida el 14 de marzo de 1926. Esta tragedia puso en evidencia los problemas que presentaba la vía férrea, que fue construida de manera que ponía en peligro las vidas de las personas, dado que el accidente sucedió en un puente donde los rieles tenían una curvatura peligrosa. El accidente del Virilla tuvo diversas consecuencias para el país. En primer lugar, se aceleró la aprobación del Reglamento de Seguros (1926), lo cual ocurrió unas semanas después, elemento necesario para la ejecución apropiada de la Ley. Segundo, después del accidente del Virilla, hubo una tendencia a la profesionalización del estudio de las causas de los accidentes ferroviarios, pues se hizo y se publicó una serie de peritajes, en los que distintos grupos de ingenieros discutían las posibles causas del siniestro, y hubo simulaciones experimentales, donde se puso a correr carros de ferrocarril, con las cargas probables que llevaba el “tren de la muerte”, para sacar deducciones sobre la velocidad que llevaba. Tercero, este fue la principal expresión de conflicto entre las y los habitantes de la región Central y la empresa. En la región Atlántico/Caribe eran más frecuentes los problemas de la vida cotidiana y la expresión de conflictos laborales o con clientes que en San José. Cuarto, esta desgracia costó las vidas de más de 400 personas y despobló distintas comunidades de Alajuela y Heredia, principalmente.⁸

La Northern Railway Company extendió por diez años el pago de indemnizaciones por la tragedia del Virilla. Entre los notarios que laboraron para la entidad estuvo Teodoro Picado, futuro Presidente de Costa Rica (1944-1948). El análisis de los montos de las indemnizaciones a las y los accidentados del Virilla, tanto quienes sufrieron lesiones como a los familiares de las víctimas mortales, evidencia que no hubo diferencias por sexo en los pagos, lo cual es sumamente importante pues contradice la idea del hombre proveedor. Por su parte, algunos de los sobrevivientes del equipo de trenes, serían figuras relevantes en el devenir: el conductor fue uno de los líderes de liberación nacional, un brequero fue uno de

⁸ El organizador de la gira fue Monseñor Volio, quien con la actividad buscaba obtener fondos para el Asilo de Cartago. Pero se sobrevendieron los boletos y se calcula que el tren partió con una sobrecarga de más del doble de pasajeros, lo que favoreció que se volcara.

los perpetradores del crimen del Codo del Diablo y el maquinista ascendió a inspector de maquinistas en la empresa.

La década de 1930 fue difícil para la compañía ferroviaria, pues se caracteriza por una disminución en el tráfico de bananos y por la crisis económica. Los informes empresariales refieren una disminución en la fuerza de trabajo, principalmente en los obreros de menor rango, pues lo que se hacía con las dirigencias era movilizarlas a otras Divisiones Tropicales de la UFCO. A inicios de esta década, esta cambia su nombre a Compañía Bananera de Costa Rica, y traslada el cultivo de banano al Pacífico Sur, manteniendo cultivos como el cacao y la piña en Limón.

Respecto a las desigualdades en la exposición a los accidentes laborales, se analizó una planilla de 200 trabajadores que sufrieron siniestros durante la ejecución de sus faenas, desde octubre de 1936, hasta marzo de 1937. Se observa que existen disparidades étnicas en la exposición a los mismos, y que los trabajadores antillanos figuran en las estadísticas de accidentes laborales. De 200 empleados (199 hombres y una mujer) que sufrieron accidentes en dicho periodo, cuyos casos están documentados en los informes al Instituto Nacional de Seguros, se computó que por color de piel “blanco” había 113 casos, clasificados como “negro” eran 73 sujetos, y 11 trabajadores eran denominados “morenos”. El 25% de la fuerza laboral que fue víctima de siniestros era de origen jamaicano. Además, hay varios casos de trabajadores provenientes de Barbados y Colombia. Algunos de estos trabajadores le escribieron cartas al Gerente y al Superintendente para solicitar mejoras en sus condiciones de trabajo, pero las mismas eran respondidas con amenazas de destitución.

En el año de 1941, producto de las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, la Northern se declaró incapacitada para pagar el alquiler de las líneas y deja de ser subsidiaria de la UFCO para regresar a la CRRC, aunque la administración permaneció en manos de la NRCO. Esta fue la década de la aprobación de las Garantías Sociales y del Código de Trabajo (1943), las cuales propiciaron que se conformara el Sindicato de Trabajadores de la Northern Railway Company. El Sindicato de Trabajadores Ferroviarios se institucionalizó en *La Gaceta* del 18 julio de 1942, a pocos días del ataque al Buque San Pablo, el cual formaba parte de la Gran

Flota Blanca, y que acabó con la vida de al menos 22 trabajadores del Departamento de Marina de la Northern. Entre 1942 y 1945 se intensificaron los conflictos laborales en relación con la fijación del salario mínimo y las jornadas de trabajo. En este contexto, y ante la intransigencia de la Gerencia, el Sindicato de Trabajadores de la Northern, afiliado a la Confederación de Trabajadores de Costa Rica, hizo un llamado a la huelga, que se materializó entre el 20 y el 26 de diciembre de 1945, la cual culminó en una intervención militar por parte del gobierno de Teodoro Picado Michalsky, en diciembre y durante los primeros meses de 1946. En algún momento, el Gerente de la entidad se vio obligado a salir de Costa Rica ante las dimensiones que tomó el conflicto.

El resultado de ello fue satisfactorio a los intereses de los obreros, pues el Estado reguló el salario mínimo y disminuyeron las jornadas de manera notable. Por ejemplo, el equipo de trenes estaba obligado a trabajar casi 300 horas al mes, en jornadas de 11 y 12 horas diarias. Después del Código, y tras la aprobación del Reglamento de Trabajo del Ferrocarril, con Teodoro Picado, la misma se redujo a 206 horas. Respecto a qué tanto mejoró la calidad de vida con las regulaciones salariales, se hace difícil juzgar, porque las primeras medidas se tomaron en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, cuando se duplicó el costo de la vida y había distintas carestías. Sin embargo, en las décadas siguientes hubo un proceso de deterioro en los salarios y en las condiciones de trabajo de los trabajadores de la Northern.

Aunque la empresa se declaró neutral durante la Guerra Civil de 1948, es clara su participación en todos los procesos electorales y muchos de sus trabajadores fueron acusados de ser comunistas. Además, este fue el vehículo del crimen del Codo del Diablo, cometido contra algunos de los dirigentes de la Federación de Trabajadores de Limón que lideraron la huelga de 1945. Posteriormente, la empresa modificó su posición con respecto a las reformas laborales. Aunque tras su aprobación presentó una posición negativa, luego variaron de criterio con la llegada al poder de Otilio Ulate. Esto se debe a que lograron contener los efectos de la Ley de Salario Mínimo. Fueron más hostiles a Figueres Ferrer a quien se acusaba de ser comunista y fue precisamente durante su último mandato, que se hizo la nacionalización de la entidad. Así que los gobiernos sí tienen un impacto en la evaluación y ejecución empresarial acerca de las leyes laborales.

Entre 1950 y 1960, hubo un proceso en el que los salarios de la Northern se volvieron menos competitivos que los del Ferrocarril al Pacífico, justo en la época en la que decrece en importancia la presencia de personal estadounidense y aumenta la fuerza de trabajo costarricense en puestos de dirección y de mayor calificación técnica. También, en 1950, hubo una tendencia a la feminización y nacionalización de la fuerza de trabajo, pero también se dieron despidos masivos. En esta década, la Embajada de los Estados Unidos intensificó sus relaciones con los directores de las empresas transnacionales de capital estadounidense e inglés, radicadas en la región Centroamericana en el contexto de Guerra Fría, y la UFCO estaba implicada en los golpes de Estado, como en el caso de Guatemala, donde, un proyecto de reforma agraria que buscaba equidad en el repartimiento de las tierras, le costó la cabeza a Jacobo Arbenz, y a Guatemala la esperanza de lograr la justicia social. En la Northern Railway Company, algunos hombres costarricenses hijos de funcionarios de la empresa, lograron becas al exterior para especializarse en el MIT y las mujeres lograron posiciones de jefatura dado que, aunque había políticas discriminatorias, el mérito personal fue un factor importante en el sistema de movilidad laboral. Inicialmente se creyó que algunas mujeres fueron becadas para realizar estudios universitarios en los EEUU, pero aún no se han encontrado registros de ello (1950-1970).

El siguiente cambio fundamental devino en 1963, con la creación de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, resultado de años de discusión respecto a cómo promover la recuperación económica en la región y la principal promotora de proyectos de desarrollo en la región, en medio de la “indiferencia” del gobierno central. La nacionalización de los puertos del Caribe, posteriores a la creación de JAPDEVA en 1963, y la nacionalización del ferrocarril en 1972, fueron un proceso a mediano plazo que impulsaron los directores del Ferrocarril Autónomo al Pacífico y también, las organizaciones locales en Limón y las protestas de los trabajadores, que lucharon por mejoras en los servicios de salud y en sus condiciones de vida. Sobresalen la huelga de estibadores de 1968, tras el cese de toda la planilla de la empresa Estibadores de Costa Rica, la cual administraba las cargas de banano en el muelle de Limón y la huelga de trabajadores ferroviarios del 20 de agosto de 1969, que fue de menos de 24 horas, pero a la larga significó

una oportunidad para nacionalizar la compañía cuando, al desacatar los acuerdos, hubo una nueva huelga en 1972 y José Figueres Ferrer ordenó la nacionalización del ferrocarril. Por el contrario, en las últimas tres décadas, ha habido un proceso contrario, dirigido a la privatización de todos estos servicios y, producto del ensanchamiento en las brechas sociales, la opinión pública ha dejado de interesarse por la situación en Limón y los derechos laborales.

El proceso de quiebre institucional, vino dado con el Pacto Figueres Calderón de 1995, se ordenó el cierre del ferrocarril, lo cual vino seguido de un incremento desmedido en el parqueo vehicular y que se relaciona con intereses privados de empresarios autobuseros y de carga pesada. La que resistió por más tiempo el proceso privatizador de puertos que caracteriza a la década de 1990 en América Latina fue JAPDEVA. Pero en la década del 2010, se aprobaron una Ley, diez Reglamentos y un Decreto Ejecutivo que afectaron el funcionamiento y la razón de ser de JAPDEVA. En el año 2011, hubo protestas en contra de los intentos del gobierno de privatizar el muelle, que fueron respondidas con represalias para los manifestantes, quienes fueron objeto de procesos judiciales. La defensa comunitaria de JAPDEVA radica en esta interviene en los problemas sociales y comunitarios y ejecuta obras de infraestructura, educación, artes, deportes, etc. En relación con la aprobación del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, y con el discurso de la eficacia, se abrió la competencia a APM Terminals (2015), una empresa transnacional holandesa, que ha dejado dudas en relación con el desempeño de su antecesora que causó problemas de desempleo en la región. Se despidió a 172 personas de la Chiquita, 238 en la Standard, 60 laboradores de otra empresa y 48 trabajadores ocasionales. Se trata de estibadores y empacadores que fueron cesados con motivo de la llegada de la nueva terminal de contenedores. A su vez, el porcentaje de trabajo para JAPDEVA disminuyó un 70%, con lo que se vio obligada a reducir su fuerza de trabajo, de 1500 a 260 empleados.⁹

⁹ APM Terminals, “APM Terminals Moín”, 2020; JAPDEVA, “Japdeva busca un nuevo camino ante la inminente operación de la Terminal de Contenedores de Moín”, www.japdeva.go.prensa.cr, 2019, ”David Gourzong, “El dilema de APM Terminals, JAPDEVA, el Gobierno y el sector exportador”, Elmundocr, 17 de julio de 2019; Annie Vargas-Hernández y Gustavo Barrantes-Castillo, “Impacto de la construcción de la Terminal de Contenedores (APM Terminals) en Playa de Moín, Costa Rica”, en: *Revista Geográfica de América Central*, Vol. 3 (61E) (2018).

De manera que, temas fundamentales por resolver en Limón son el empleo, la salud, los proyectos productivos y los transportes. Por un lado, una proporción importante de limonenses siguen laborando en compañías transnacionales que abusan del uso de agroquímicos, se caracterizan por pagar bajos salarios y esto provoca ya sea, migraciones internas hacia otras regiones en búsqueda de oportunidades, o bien, el germen de ciertos problemas sociales como la violencia y el crimen organizado. Por otro lado, la carretera Braulio Carrillo Colina que es la vía principal, es peligrosa, y constantemente sufre bloqueos causados por deslizamientos y choques. Cuando con el pacto Figueres Calderón en el año de 1995, se hizo el cierre del Instituto Costarricense del Ferrocarril, los camiones de carga pesada sustituyeron el tránsito ferroviario. El problema con el Caribe, es un asunto de conectividad. El gobierno tiene una serie de planes de reactivación del ferrocarril, pero estos se concentran en el centro y dejan las periferias en el último lugar. Respecto a la salud, el Hospital de Limón ha sufrido faltante de especialistas en diversas áreas, debido a estas cuestiones, además que, muchas comunidades carecen de agua potable y hay problemas de salud pública vinculados al uso de agroquímicos.

Además, debe estudiarse las consecuencias inmediatas de la apertura de APM Terminals y la desarticulación contra JAPDEVA, con el fin de generar criterios para incidir antes de que sea demasiado tarde. Costa Rica carece de nexos claros entre la academia y las políticas públicas, pero al menos, la academia puede cumplir un papel de denuncia e información sobre las consecuencias de ciertas medidas, que son justificadas con el discurso en contra de la ineficacia de los empleados y de las empresas públicas. Lo que estas reformas y los políticos que toman decisiones desde la capital para Limón ignoran, es que JAPDEVA cumple un papel no sólo a nivel de la administración de los muelles y puertos, sino que también desarrolla proyectos de bienestar social y comunitario, que se han visto diezmados por la falta de presupuesto y recortes de personal a los que se le sometió.

Ahora bien, quisiera finalizar con una reflexión sobre el quehacer de la historia del trabajo hoy en día. El interés por realizar esta investigación radica en observar distintos aspectos que condicionan las condiciones laborales de las trabajadoras y los trabajadores de distintas procedencias y características. Esto porque hasta la crisis de 1930, cuando el desempleo se

convierte en un problema estructural, fueron muy importantes las leyes coactivas, que obligaban a trabajar y prohibían el ocio y la vagancia. Además, a partir de finales del siglo. XX, las grandes transnacionales transforman el mercado laboral en Costa Rica, marcado por la llegada de migrantes calificados y no calificados de diversas procedencias. Así que su caso es fundacional de la historia obrera ferrocarrilera de Costa Rica. Una tarea importante reconocer los aportes y los saberes que las personas migrantes que se desempeñaron como obreros, vehiculizaron. William Trotter analiza el caso de los afroamericanos en los Estados Unidos, cómo éstos introdujeron técnicas complejas en todas las tareas en las que se desarrollaron: en el trabajo con maderas, en la construcción de infraestructuras férreras, en el manejo de barcos, etc., contrario a la historia de las grandes compañías, que sólo reconoce los conocimientos de los ingenieros europeos y eurodescendientes.¹⁰ Lo mismo aplica para las mujeres, sería fundamental ahondar en el conocimiento de sus aportes como trabajadoras en áreas aun por explorar, para la historia del trabajo de las mujeres en Costa Rica, como servicio doméstico, contaduría, costurería, agricultura y artes.

Es fundamental resaltar que la época de 1920 a 1940, en la que se institucionalizó la normativa sobre accidentes laborales, las empresas encontraron portillos para evadir las normativas con los trabajadores que estaban más expuestos a los accidentes laborales. Tema semejante al que ocurre hoy en día con los trabajadores migrantes indocumentados de la construcción, que pueden morir en el cumplimiento sus faenas, sin derecho a indemnización por “vacíos” legales. Sin embargo, el tema de los accidentes laborales no destaca en las protestas que hicieron los trabajadores desde 1940 hasta 1970. Sobresalen las materias de jornadas y salarios. La historia del trabajo debe desarrollar los temas que son relevantes para las organizaciones de trabajadores, e identificar otros que tal vez no estén en el centro de sus preocupaciones por motivos de género, de liderazgos sindicales, de construcción de subjetividades, para ir contra la normalización de ciertas situaciones de injusticia social.

Por ejemplo, los trabajadores autobuseros en Costa Rica hoy en día, carecen de situaciones adecuadas para trabajar, como acceso a servicios sanitarios, hidratación adecuada, etc., y por este motivo, suelen sufrir cáncer de próstata. Hasta hace poco se abrió este puesto a mujeres.

¹⁰ William Trotter, *Black Labor in the Making of America* (California, University of California Press, 2019).

Lo urgente a veces desvía la mirada de lo importante. La prevención de las enfermedades y los accidentes laborales y la atención de salud pública, deben ser objetos centrales de reflexión, máxime hoy en día, que con la flexibilización laboral se deterioran cada vez más las condiciones de trabajo. El hecho de que en Costa Rica exista una institucionalidad fuerte como la CCSS y el INS, provoca que a veces se de por sentado cuestiones que, ante el creciente debilitamiento de la institucionalidad pública, es necesario fiscalizar.

Por otra parte, algunas preguntas y aspectos por indagar a futuro: es posible ahondar en la participación de la Northern como empresa en la Guerra Civil de Costa Rica de 1948, porque las fuentes dejan muchas dudas, entre ellas, los cambios que hubo en la composición de las élites gerenciales y en la organización empresarial después del conflicto armado. Los funcionarios que más problemas tuvieron con las administraciones del Partido Republicano de la década de 1940 y con las organizaciones de trabajadores, fueron las que ascendieron. También es posible continuar la indagación de las fuentes empresariales en el contexto de Guerra Fría, para comprender mejor la relevancia estratégica de la empresa transnacional en este contexto.

Bibliografía

Abarca, Carlos. *Obreros de la Yunai*. Costa Rica: Foro Emaús, 2005.

Acuña, Víctor Hugo. “Clases sociales y conflicto social en la economía cafetalera costarricense: productores contra beneficiadores (1932-1936)” *Revista de Historia, Número especial: Historias, problemas y perspectivas agrarias en Costa Rica* (1985).

Acuña, Víctor H.. *La huelga bananera de 1934*. Costa Rica, CENAP, 1984.

Acuña, Víctor Hugo. “La ideología de los pequeños y medianos productores cafetaleros costarricenses (1900-1961)”, *Revista de Historia* (16) (julio-diciembre, 1987).

Acuña, Víctor Hugo. *Los orígenes de la clase obrera en Costa Rica: las huelgas de 1920 por la jornada de ocho horas*. San José: Cenap-Cepas, 1986.

Acuña, Víctor Hugo. “Vida cotidiana, condiciones de trabajo y organización sindical: el caso de los zapateros en Costa Rica 1934-1955”, *Revista de Historia, Número Especial* (1988).

Aguilar, Oscar. *La Huelga de los tótiles, 1887-1889: un capítulo de nuestra historia social*. Costa Rica: EUNED, 1989.

Aguilar, Marielos. *Carlos Luis Fallas, su época y sus luchas*. San José: Porvenir, 1983.

Aguilar, Marielos. *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica 1943-1971*. San José: ICES, Porvenir y CLACSO, 1989.

Aizpuru, Mikel. *Manual de historia social del trabajo*. Madrid, S. XXI: 1994.

Andrews, George Reid. *Blacks & Whites in São Paulo, Brazil, 1888-1988*. USA: University of Wisconsin Press, 1991.

Barrantes, Emanuel. "Limón: progreso en el subdesarrollo en la segunda mitad del siglo XX". En: Ronny Viales (ed.). *La conformación histórica de la Región Atlántico/Caribe*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Bazzani, Eduardo. *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Vol. 4 Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991.

Betancourt, Gilberto. "De la historia empresarial a la historia organizacional". *Innovar: Revista de Ciencias Administrativas y Sociales* (22) (julio-diciembre, 2003).

Beyer, David. "Accident Prevention". *The Annals of the American Academy of Political Science*, Vol. 70 (marzo de 1917). pp. 238-243.

Bielschowsky, Ricardo; Prebisch, Raúl y Furtado, Celso. *Cincuenta años de pensamiento en la CEPAL* Santiago: Fondo de Cultura Económica y CEPAL, 1998.

Borrás Llop, José María. "Los límites del intervencionismo estatal en el mercado laboral: la Inspección del Trabajo y la regulación del empleo de las mujeres (Cataluña, 1900-1930)", *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 31 (2009).

Botey, Ana María. *Costa Rica entre guerras: 1914-1940*. Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2005.

Botey, Ana María. "El Muelle Grande de Puntarenas, sus hombres y los procesos de trabajo (1929-1981)", *Intercambio*, Año 3 (4) (2006).

Botey, Ana María. "La huelga ferroviaria en Costa Rica y la nacionalización de la empresa del Ferrocarril al Atlántico", *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, Vol. 8, 1 (2008).

Botey, Ana María; Jara, Antonio; Velázquez, Carmela; Díaz-Arias, David; Navas, Lisette; Viales, Ronny y Marín Hernández, Juan José. *Unión Médica Nacional. 70 años de historia*. San José: Unión Médica Nacional, 2014.

Bourgois, Philippe. *Banano, etnia y lucha social en Centroamérica*. San José: Departamento Ecueménico de Investigaciones DEI, 1994.

Bourgois, Philippe. “One Hundred Years of United Fruit Company Letters”, en: *Banana Wars. Power, Production and History in the Americas*, Steve Striffler y Mark Moberg. (Eds.). England: Duke, 2003.

Bucheli, Marcelo. *Después de la hojarasca: United Fruit Company en Colombia, 1899-2000* (Colombia: Universidad de los Andes, 2013).

Briggs, Asa. *Historia social de Inglaterra*. Madrid: Alianza, 1994.

Carballo, Natalia. “Solteros, casados y miembros de los Hogares en Costa Rica 1927-1984”. En: Mónica Ghirardi y Ana Silvia Volpi Scott (Cords.). *Familias Históricas: Interpelaciones desde perspectivas iberoamericanas a través de los casos de Argentina, Brasil, Costa Rica, España, Paraguay y Uruguay* (Brasil: Oikos, Unisinos, 2015).

Casaús, Marta Elena. “La creación de nuevos espacios públicos a principios del S. XX: la influencia de redes intelectuales teosóficas en la opinión pública centroamericana (1920-1930)”. En: *La redes intelectuales centroamericanas: un siglo de imaginarios nacionales (1820-1920)*. Guatenala: F&G, 2009.

Casaús, Marta Elena. “La pervivencia de las redes familiares en la configuración de la elite de poder centroamericana (El caso de la familia Díaz Durán)”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Vol. 20 (2) (1994).

Cassey, Mathew. *Empire's Guestworkers: Haitian Migrants in Cuba in the Era of U.S. Empire* (Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press, 2017).

Cerdas, Jaime. "La huelga de 1934. Anécdotas y enseñanzas de uno de sus principales dirigentes", en: *ABRA*, Vol. 3, 2 (1984).

Cerdas, José Manuel. "Los obreros en la época de la manufactura: sistemas y condiciones de trabajo en San José: 1930-1960", *Revista de Historia* (31) (enero-junio, 1995).

Cerdas Albertazzi, José Manuel. "Reseña del libro de Marielos Aguilar: *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica 1943-1971*", en: *Revista de Historia*, 21-22 (1990).

Chen-Apuy, Hilda. "La minoría china en Costa Rica", *Reflexiones*, Vol. 5, N° 1 (1992).

Chomsky, Aviva y Lauria Santiago, Aldo. (Eds.), *Identity and Struggle at the Margins of the Nation-State. The Laboring Peoples of Central America and the Hispanic Caribbean*. UK: Duke University Press, 1998.

Chomsky, Aviva. *West Indian Workers and the United Fruit Company en Costa Rica, 1870-1940*. Baton Rouge and London, Louisiana State University Press, 1996.

Chomsky, Aviva y Lauria-Santiago, Aldo (eds.). *Identity and Struggle at the Margins of the Nation State: The Laboring Peoples of Central America and the Hispanic Caribbean*. Durham: Duke U Press, 1998.

Cohen, Lucy. "Emigración de chinos de Macao a Costa Rica 1872-1873". *Revista de Ciencias Sociales* (119) (2008).

Colby, Jason. *The Business of Empire: United Fruit, Race, and US Expansion in Central America*. New York, Estados Unidos: Cornell University Press, 2011.

Cole, G.D.H. *The World of Labour*. London: G. Bell and sons, 1915.

Collins, Edgar. "Discussion on Alcohol as a Beverage and its Relations to Certain Social Problems. Alcohol and Industrial Efficiency (Continued)", en: *The British Medical Journal*, Vol 2., No. 3215 (August, 12, 1922), p. 244-248.

Colozza, Roberto. "The Bird of a Red Nation: Memory of WWII and Patriotic Rhetoric in the Communist Propaganda in Italy and France". *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 5 (10) (2015).

Conejo Luis. "Representaciones socioeconómicas de la naturaleza en el Pacífico Sur costarricense (1938-1962)", en: *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe* (30) (2016).

Cooper, Frederick; Holt, Thomas C. y Scott, Rebecca J. (eds.), *Beyond Slavery: Explorations of Race, Labor, and Citizenship in Postemancipation Societies*. London: Chapel Hill, 2000.

Cordell, Dennis D. *Industrial Labor in the Colonial World: Workers of the Chemin de Fer Dakar-Niger, 1881-1963*. UK: Heinemann Educational Books, 2002.

Correa, Santiago. Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del Ferrocarril de Panamá (1849-1869), en: *Estudios Gerenciales*, Vol. 26 (115) junio 2010.

Davis, Angela. *Mujeres, raza y clase* (España: Ediciones AKAL, 2004-2005).

De León, Ahyara; Silva, Sofía; Sum, Romina; Teixeira, Melissa; Vila, Evelyn y Sponton, Freddy. "Estudio descriptivo de los factores de riesgo y condiciones de trabajo de los maquinistas de trenes de la AFE: 2015", en: *AfaMedc* (3) (2016).

DeFreitas, Gregory y Marshall, Adriana. "Immigration and Wage Growth in US Manufacturing in the 1970s", *Industrial Relations Research Association Proceedings*, Vol. 36 (1983).

Díaz, David. *Crisis social y memorias en lucha: guerra civil en Costa Rica, 1940-1948*. Costa Rica: Editorial UCR, 2015.

Donoghue, Michael. *Borderland on the Isthmus: Race, Culture, and the Struggle for the Canal Zone*. UK: Duke University Press, 2014.

Dosal, Paul. *Doing business with the dictators: a political history of United Fruit in Guatemala, 1899-1944* USA: Wilmington: SR Books, 1993.

Elías-Caro, Jorge Enrique y Vidal Ortega, Antonio. "Multinacionales Bananeras e imperio económico en el Gran Caribe: 1900-1940", en: *Revista Escuela de Historia*, Vol. 12 (2) (2013).

Fairclough, Norman. *Critical Discourse Analysis. The Critical Study of Language*. London, Routledge, 2010.

Fallas, Carlos Luis. *El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902*. San José: EUNED, 1983.

Faulkner, Harold. *Historia económica de los Estados Unidos*. Buenos Aires, Editorial Nova, 1957.

Fernández, Reina. "Identidades de la población de origen jamaiquino en el Caribe costarricense, 1872-1950", en: Ronny Viales, *La conformación histórica de la Región Atlántico Caribe costarricense. Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Figueroa, Carlos. *El recurso del miedo*. Guatemala: F&G Editores, 2011.

Freidin, Betina. *Trayectorias laborales, conceptos y valores sobre el trabajo de mujeres migrantes pobres*. Buenos Aires: Instituto Gino Germani. Ponencia presentada en el 20 Congreso Internacional de *Latin American Studies Association*, Continental Plaza Hotel, Guadalajara, México, 17-19 de abril de 1996.

French, John, *Drowning in Laws. Labor Law and Brazilian Political Culture*. USA: University of North Carolina Press, 2004.

Foucault, Michel. *Seguridad, territorio y población* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2006).

Gamboa, Manuel. “El anticomunismo en Costa Rica y su uso como herramienta política antes y después de la Guerra Civil de 1948”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Vol. 39 (2013).

Garvey, Marcus. “The Negro’s Greats Enemy”, en: Bob Blaisdell (Ed). *Selected Writings and Speeches of Marcus Garvey*. (New York: Dover, 2004) p. 1

Ghigliani, Pablo. “Acerca de los estudios cuantitativos sobre conflictos laborales en Argentina (1973-2009): Reflexiones sobre sus premisas teórico-metodológicas”, *Conflicto Social*, Vol. 2 (2) (2014).

Gleijeses, Piero. *Shattered hope: the Guatemalan revolution and the United States, 1944-1954*. USA: Princeton University Press, 1992.

Godio, Julio y Wachendorfer, Achim. “Las internacionales sindicales”. *Nueva Sociedad* (83) (mayo-junio, 1986).

Gómez, Aurora. "Industrialización, empresas y trabajadores industriales, del Porfiriato a la Revolución: la nueva historiografía". *Historia Mexicana*, Vol. 52 (3) (enero - marzo, 2003).

González, Alfonso. "El discurso oficial de los pequeños y medianos productores cafetaleros (1920-1940, 1950-1961)" *Revista de Historia*, 16 (julio-diciembre, 1987).

Gotkowitz, Laura. *A Revolution for our Rights. Indigenous Struggles for Land and Justice in Bolivia, 1880-1952*. USA: Duke University Press, 2007.

Granding, Greg. *Empire's workshop: Latin America, the United States, and the rise of the new imperialism* New York: Metropolitan Books, 2006.

Green, William. "The Need for Safety from the Worker's Point of View", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 123, Industrial Safety (Jan., 1926) y E. C. Ernst, "Workmen's Compensation Acts in the United States: The Medical Aspect: A Review", *Public Health Reports* (1896-1970), Vol. 39 (12) (Mar. 21, 1924).

Haugen, Brenda. *Marcus Garvey. Black nationalism crusader and entrepreneur*. USA: Compass Point Books, 2008.

Harpelle, Ronald. "Cross currents in the Western Caribbean: Marcus Garvey and the UNIA in Central America", en: *Caribbean Studies*, Vol. 31, N° 1 (enero del 2003).

Hernández, Carlos. "Del espontaneismo a la acción concertada: los trabajadores bananeros de Costa Rica 1900-1955", *Revista de Historia* (31) (enero-junio, 1995).

Herrera, Edgar y Villalobos, Enrique. "Sufragio y principio democrático: consideraciones sobre su existencia y vinculación", en: *Revista de Derecho Electoral* (1) (Primer Semestre, 2006).

Hobsbawm, Eric. “De la historia social a la historia de la sociedad”. *Historia Social* (10) Dos décadas de Historia Social (1991).

Hobsbawm, Eric. *Mundo del trabajo: estudios históricos sobre la formación y evolución de la clase obrera*. Barcelona: Crítica, 1987.

Hobsbawm, Eric. *Worlds of Labour: Further Studies in the History of Labour* (London: Weidenfeld and Nicolson, 1984). Rossana Barragán y Pilar Uriona, Introducción, en: *Mundos de trabajo en transformación: entre lo local y lo global*. Rossana Barragán y Pilar Uriona (coords.). (Bolivia: CIDES-UMSA, 2014).

Hookstadt, Carl. “Workmen's Compensation and Social Insurance. Compensation for occupational diseases in the United States and Foreign Countries”. *Montly Labor Review*, Vol. 8., No. 4 (abril, 1919), p. 201.

Immerman, Richard. *The CIA in Guatemala: The foreign policy of intervention*. USA: University of Texas Press, 2010.

Jara, Ernesto y Jara, Antonio. *El Codo del Diablo*. Costa Rica y Guatemala: La Pecera y Ceibita Films, 2014.

Jelin, Elizabeth “Conflictos laborales en la Argentina, 1973-1976”. *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 40, (2) (1978).

Kessler-Harris, Alice. *Gendering Labor History*. Estados Unidos de América: University of Illinois Press, 2007.

Kuntz Ficker, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880- 1907* México, D.F.: El Colegio de México, 1995.

León, Jorge. Comercio Exterior de Costa Rica en el siglo XX: 1880 a 2000, en: León, J. (Ed). *Historia Económica de Costa Rica en el siglo XX*. Versión digital.

León, Jorge. *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural* (Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas y Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2012)

Lombardo, Manuela y León, Margarita. Políticas de igualdad de género y sociales en España: origen, desarrollo y desmantelamiento en un contexto de crisis económica, *Investigaciones Feministas* (Vol. 5) (2014).

McDonnell, Lawrence. “Sois demasiado sentimentales: problemas y sugerencias para una nueva historia del trabajo”. *Journal of Social History*, Vol. 17 (1984).

Macken Bach, Werner y Grinberg, Valeria. 2006. “Banana novel revis (it) ed: etnia, género y espacio en la novela bananera centroamericana. El caso de Mamita Yunai”. *Iberoamericana*, Nueva época, Año 6 (23) (2001-) (2006).

Marr, Wilhelm. *Viaje a Centroamérica* (Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 2004).

McMahon, Christopher. “The Great White Fleet Sails Today? Twenty-First-Century Logistics Lessons from the 1907-1909 Voyage of the Great White Fleet”. *Naval War College Review*. Vol. 71 (4) (Autumn, 2018).

Marshall, Adriana “Efectos de las regulaciones del trabajo sobre la afiliación sindical: Estudio comparativo de Argentina, Chile y México”, *Cuadernos del IDES* (8) (2006).

Martin, Walter. *Cultures of Business, Work and Leisure in the United Fruit Company's Caribbean, 1880-1940*. USA: University of New Mexico, 2008.

Martin, James. "From Scramblers for Fruit to Banana Empire, 1870-1930", en: *Banana cowboys: The United Fruit Company and the culture of corporate colonialism* (USA: The University of New Mexico Press, 2018), pp. 19-39.

Martin, James. *Cultures of Business, Work and Leisure in the United Fruit Company's Caribbean, 1880-1940*. PhD. Dissertation, The University of Albuquerque, 2008.

McCreery, David. *The sweat of their brow: a history of work in Latin America*. New York: Armonk, 2000.

Mesa-Lago, Carmelo. "Atención de salud en Costa Rica: auge y crisis", en: *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana*, Vol. 102 (1) (enero de 1987).

Miller, Eugene. "Labour and the War-Time Alliance in Costa Rica 1943-1948". *Journal of Latin American Studies*, Vol. 25 (3) (octubre de 1993).

Molina, Iván. "Afrocostarricense y comunista. Harold Nichols y su actividad política en Costa Rica". *Revista de Estudios Latinoamericanos* (46) (2008).

Molina, Iván. *Del legado colonial al modelo agroexportador: Costa Rica (1821-1913)*. Vol. 19. Editorial Universidad de Costa Rica, 2005.

Molina, Iván. *Los pasados de la memoria. El origen de la reforma social en la Costa Rica de la década de 1940*. (San José: EUNED, 2008).

Molina, Iván. *Ricardo Jiménez*. Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2008.

Molina, Iván y Lehoucq, Fabrice. "La competencia política y el fraude electoral: un caso latinoamericano". *Revista Mexicana de Sociología* Vol. 61, (3) (1999).

Molina, Silvia. “El cantón de Jiménez: un espacio de frontera. La construcción inconclusa de una sub región entre Cartago y el Atlántico-Caribe costarricense. Siglos XIX y XX”; en: Ronny Viales (ed.) *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense (S. XVI-S.XXI): (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Moreno Fragnals, Manuel; Moya Pons, Frank y Engerman, Stanley L. (eds.). *Between Slavery and Free Labor: The Spanish-Speaking Caribbean in the Nineteenth Century*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1985.

Moulier-Boutang, Yann. *De la esclavitud al trabajo asalariado*. Vol. 45. Buenos Aires: Ediciones Akal, 2006.

Muñoz, Mercedes. “La Asamblea Nacional Constituyente de 1949: el discurso anticomunista y la inconstitucionalización del Partido Vanguardia Popular”. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, Vol. 9, (1) (2008).

Murillo, Carmen. *Identidades de hierro y humo. Construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890*. Costa Rica: Editorial Porvenir, 1995.

Naranjo, Cristian. “Evolución de salarios reales en Ecuador durante la Gran Depresión (1927-1937)”, *Revista de Historia Económica*, Vol. 36 (2) (2018).

Notten, Frank. *La influencia de la Primera Guerra Mundial sobre las economías centroamericanas 1900-1929: un enfoque desde el comercio exterior*. Universidad de Costa Rica, Centro de Investigaciones Históricas de América Central, 2012.

Oliva, Mario. *Artesanos y obreros costarricenses, 1880-1914*. San José: Editorial Costa Rica, 1985.

Olstein Diego y Harari, Yuval N. *Thinking History Globally*. Londres: Palgrave Macmillan, 2015.

Palmer, Steven. "Getting to Know the Unknown Soldier: Official Nationalism in Liberal Costa Rica, 1880- 1900". *Journal of Latin American Studies*, Vol. 25, No. 1 (febrero de 1993).

Palmer, Steven. "Sociedad anónima, cultura oficial: inventando la nación en Costa Rica, 1848-1900", en: Palmer, Steven y Molina, Iván (eds.). *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900)*. San José: Editorial Universidad Estatal a Distancia, 1992.

Paton, Diana y Forde, Maarit. *Obeah and other powers: The Politics of Caribbean religion and healing*. Duke University Press, 2012.

Peloso, Vicente (ed.) *Work, protest and identity in twentieth-century Latin America*. Delaware: Wilmington, 2003.

Pérez - Brignoli, Héctor. *La población de Costa Rica, 1750-2000. Una historia experimental*. San José, Costa Rica: Editorial UCR, Colección Historia de Costa Rica, 2010.

Pérez-Sáinz, Juan Pablo y Mora, Minor. "De la oportunidad del empleo formal al riesgo de exclusión laboral. Desigualdades estructurales y dinámicas en los mercados latinoamericanos de trabajo", *Alteridades*, Vol. 14 (28) (2014).

Peters, Gertrud y Torres, Margarita. "Las disposiciones legales del gobierno costarricense sobre los bienes de los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial". *Anuario de Estudios Centroamericanos* (28) (2002).

Pflug, Verena. *Everyday forms of resistance on United Fruit Company plantations in Limón, Costa Rica, before 1950*. Alemania: Universität Wien, 2010.

Pinto, Sonia. “Historia de los Ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929)”, *Cuadernos de Historia* (6) (1986).

Piqueras, José A. (ed.) *Trabajo libre y coactivo en sociedades de plantación*. Madrid: S. XXI, 2009.

Pita, Alexandra y Marichal, Carlos (eds.) *Pensar el antiimperialismo. Ensayos de historia intelectual latinoamericana, 1900-1930*. México: El Colegio de Mexico, 2012.

Portillo, Griselda. *Campeñas, campeños y compañeros: Life and work in the banana fincas of the North Coast of Honduras, 1944–1957*. Estados Unidos de América: Cornell, 2011.

Putnam, Lara. *Género, poder y migración en el Caribe costarricense 1870-1960*. San José: INAMU, UNED, 2013.

Putnam, Lara. *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age*. USA: University of North Carolina Press, 2013.

Putnam, Lara. *The Company they Kept: Migrants and the Politics of Gender in Caribbean of Costa Rica, 1870-1960*. North Carolina: University of North Carolina Press, 2002.

Putnam, Lara. “The Transnational and the Text-Searchable: Digitized Sources and the Shadows They Cast”, *The American Historical Review* 121, (2) (2016).

Putnam, Lara. “To study the fragments/whole: Microhistory and the Atlantic World”. In: *Journal of Social History* 39 (3) (2006).

Quesada Monge, Rodrigo. “Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871–1905”, en: *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Vol. 9 (1983).

Quesada, Rodrigo. *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el S. XIX*. Costa Rica: EUNED, 2013.

Quesada Monge, Rodrigo. “Sir Arthur Forwood y la Compañía del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica. 1886-1896. Esbozo histórico de la primera junta directiva”, *Revista de Historia*, N° 9-10 (1980).

Rodríguez, Eugenia. “Inventando el día de la madre en Costa Rica: 1890-1932”: en: *Revista Reflexiones*, vol. 75, (1), 1998.

Rodríguez, Eugenia. “Madres, reformas sociales y sufragismo: el Partido Comunista de Costa Rica y sus discursos de movilización política de las mujeres (1931-1948)”, *Cuadernos Inter.cambio sobre Centroamérica y el Caribe* Vol. 11, (1) (2014).

Rodríguez, Eugenia y Molina, Iván. “La formación de compañías económicas en el Valle Central de Costa Rica (1824-1860). Un avance tecnológico”, en: *Avances de Investigación del Centro de Investigaciones Históricas*, 1987.

Rojas, Francisco. “La cultura política de las clases trabajadoras urbanas de Costa Rica”, en: *Revista de Historia* (42) (2002).

Rovira, Jorge. *Estado y política económica en Costa Rica (1948-1970)* (Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2000).

Samper, Mario. *Café, trabajo y sociedad en Centroamérica, (1870-1930): una historia común y divergente*. En: Víctor Hugo Acuña (ed.). *Historia General de Centroamérica*. Madrid: Quinto Centenario y Flacso, 1993.

Sánchez-Lovell, Adriana. “Conflictos en el Caribe costarricense: la Northern Railway Company y su política racial entre manuales de estandarización y la instauración del Código de Trabajo (1920-1942)”. En: Raúl Román y David Díaz (Eds). *Los países centroamericanos*

y Colombia. *Historia, relaciones y desencuentros con el Gran Caribe*. Universidad Nacional de Colombia (en prensa).

Sánchez-Lovell, Adriana. “Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)”. En: Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal (eds). *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (en prensa).

Sánchez-Lovell, Adriana. “Mercado laboral Caribe (1890-1930) Trabajadores calificados de la UFCO y la Northern Railway Company a las puertas de la crisis”, en: *Revista Jangwa Pana*, Vol. 18 (1) (diciembre, 2018).

Seigel, Michael. “Beyond compare: comparative method after the transnational turn”, *Radical History Review* 2005, (91) (2005).

Senior, Diana. *Ciudadanía afrocostarricense 1927-1963*. San José, EUNED, 2011.

Shragai, Atalia. “Do Bananas Have a Culture? United Fruit Company Colonies in Central America 1900-1960”, *Iberoamericana*, Vol. XI (42) (2011).

Sibaja, Emel. *Ideología y protesta popular. La Huelga bananera de 1934 en Costa Rica*. Universidad Nacional, Tesis no publicada, 1983.

Smith, Richard. “British West Indian Memories of World War One: From Militarized Citizenship to Conscientious Objection”. En: Lara Putnam y Shalini Puri (eds.). *Caribbean Military Encounters*. New York: Palgrave Macmillan, 2017.

Solano, José. “La Hacienda Aragón: relaciones con su entorno. Una aproximación al desarrollo del capitalismo en el agro turrialbeño (1900-1950)”, en: Ronny Viales (ed.) *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense (S. XVI-S.XXI): (Re) interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Soley, Elías. *Compendio de historia económica y hacendaria*. San José: Editorial Costa Rica, 1940.

Solís, Manuel Antonio. *La institucionalidad ajena: los años cuarenta y el fin de siglo*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica, 2006.

Solís, Manuel y Esquivel, Francisco. *Las perspectivas del reformismo en Costa Rica*. San José: Departamento Ecuménico de Investigaciones y Editorial Universitaria Centroamericana, 1980.

Soluri, John. *Banana Culture. Agriculture, Consumption and Environmental Change in Honduras and the United States*. USA: University of Texas Press, 2005.

Soto-Quirós, Ronald. “Desarrollo, etnia y marginalización: imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967)”, *Études caribéennes*, (21) (2013).

Stewart, Watt. *Keith y Costa Rica*. Costa Rica: Editorial Costa Rica, 1967.

Strauss, Anselm; Juliet Corbin y Zimmerman, Eva. *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2002.

Striffler, Steven. “Communists Communists Everywhere!: Forgetting the Past and Living with History in Ecuador”. In: *Culture, Economy, Power: Anthropology as Praxis, Anthropology as Critique*. Winnie Lem and Belinda Leach, (eds.) (2002).

Striffler, Steven. “El fruto del neoliberalismo: Organización laboral transnacional en el contexto de la industria bananera global, y el caso ecuatoriano”, *Clío América*, Vol. 2 (4) (2008).

Striffler, Steven y Mark Moberg (eds.). *Banana Wars*. Duke University Press, 2003.

Tacksan, Lucy. "Like a Bicycle. Forever Teetering between Individualism and Colectivism: Considering Community in Relation to Labour History", *Labour History* (78) (Mayo, 2000).

Tarrow, Sidney. "Bridging the Quantitative-Qualitative Divide". In: *Rethinking the Social Inquiry*. UK: Rowman and Littlefield Publishers, 2010.

Theocarakis, Nicholas. "Metamorphoses: The Concept of Labour in the History of Political Economy, *The Economic and Labour Relations Review*, Vol. 20 (2) (2010).

Thompson, Edward Palmer. *The Making of the English Working Class*. London: Open Road Media, 2016.

Trotter, William. *Black Labor in the Making of America*. California, University of California Press, 2019.

Turner, Mary (ed.) *From Chattel Slaves to Wages Slaves: The Dynamics of Labor Bargaining in the Americas*. Indiana: Bloomington, 1995.

Ugalde, Alexia. "Nicaragua y la invasión de 1955 en los discursos de la prensa costarricense", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Vol. 42 (1) (2016).

Valencia, Arturo. Reseña *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica (1850-1950)*, *América Latina en la Historia Económica*, Vol. 20 (1) (2013, abril).

Van der Linden, Marcel, *Transnational Labour History: Explorations*. London: Routledge, 2017.

Vargas-Hernández, Annie y Barrantes-Castillo, Gustavo. "Impacto de la construcción de la Terminal de Contenedores (APM Terminals) en Playa de Moín, Costa Rica", en: *Revista Geográfica de América Central*, Vol. 3 (61E) (2018).

Vasilachis de Gialdino, Irene. *Estrategias de investigación cualitativa*. Buenos Aires: Gedisa, 2007.

Viales, Ronny. *Después del enclave: un estudio de la Región Atlántica Costarricense*. Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica, 1998.

Viales, Ronny. “La apropiación territorial en la región Atlántico/Caribe costarricense. 1870-1930. Políticas agrarias, actores, modalidades y resultados”, Ronny Viales (ed.) *La conformación histórica de la Región Atlántico Caribe costarricense. Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Viales, Ronny (ed.). *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: (Re)interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Viales, Ronny. “La especialización productiva agropecuaria regional en Costa Rica. 1870-1950. Una propuesta de análisis a partir del caso de la región Atlántica”, *Revista de Historia*, (47) (enero-junio 2003).

Viales, Ronny. “La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense. Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria”, en: Ronny Viales (ed.) *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: (Re)interpretaciones sobre su trayectoria entre el siglo XVI y el siglo XXI*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

Viales, Ronny. *Los Liberales y la colonización de las áreas no cafetaleras: el caso de la región Atlántica (Caribe) costarricense entre 1870 y 1930*. Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona, 2001.

Viales, Ronny. “Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Atlántico Caribe costarricense (1870-1950)”, *Iberoamericana* (2006).

Viales, Ronny y Díaz, David. “Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s”, en: Palacio, Juan Manuel y Fink, León (Eds.) *Labor Justice Across the Americas*. Illinois: The University of Illinois Press, 2017.

Viales, Ronny y Díaz, David. “Costa Rica y los pactos sociales multclasistas. La Reforma al Código Procesal Laboral (2015-2017)”. *Revista Nueva Sociedad* (273) (enero-febrero 2018).

Viales, Ronny y Vargas, Martín. “Los debates recientes sobre la historia de los mercados laborales capitalistas. Aportes para una propuesta de enfoque teórico para su estudio en sociedades periféricas”. *Diálogos Revista de Historia*, Vol. 17 (2016).

Weinsfeld, Lorin. “Ley de Desarrollo y Protección Industrial de 1959”. *Revista de Ciencias Jurídicas*, (14) (1969).

Womack, John. *Posición estratégica y fuerza obrera: hacia una nueva historia de los movimientos obreros* México: Fondo de Cultura Económica, 2016.

Woytinsky, Wladimir. *Labor in the United States; basic statistics for social security*. Washington: Committee of Social Security and Social Science Research Council, 1938.

Zanetti, Oscar y García, Alejandro. *United Fruit Co.: un caso de dominio imperialista en Cuba*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1976.

Zeiger, Robert. *America's Great War. World War I and the American Experience* (Maryland: Rowman & Littlefield Publishing Group, 2000).

Fuentes

Aguilar, Eunice et. al., “Salario justo que corresponda a nuestro caso”, en: *La Tribuna*, 5 de julio de 1944.

Alvarado, Fernando et. al. “Postal”, *La Última Hora*, 27 de diciembre de 1946.

Barrera, José Antonio. “Señor Presidente de la República” *La Última Hora*, 27 de diciembre de 1946.

Carson, Jenny. “Riding the Rails: Black Railroad Workers in Canada and the United States”, Review Article in *Labour*, Vol. 50 (Fall, 2002).

Comité Nacional Ejecutivo de la CTCR, “Porqué aceptaron los representantes de los trabajadores la fórmula de arreglo de la Northern mediante la intervención del Poder Ejecutivo”, *La Tribuna*, 28 de diciembre APM Terminals, “APM Terminals Moín”, 2020.

Costa Rica, ANCR, Northern, Nos. 6, 16, 43, 44, 45, 156, 206, 216, 219, 248, 314, 435, 436, 474, 492, 501, 505, 521, 591, 657, 723, 729, 730, 756, 765, 797, 861, 914, 1001, 1153, 1453, 1592, 1651, 1838, 1919, 1923, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1955, 2207, 2011, 2015, 2123, 2207, 2655, 2970, 3128, 3473, 3368, 4790, 4873, 4959, 5022, 5023, 5024, 5025, 5026, 5028, 5029, 5030, 5031, 5034 y 5035.

Costa Rica, *Código de Trabajo*, 1943.

Costa Rica, “Convenio de cooperación entre la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República de Costa Rica”. 23 de diciembre de 1975.

Costa Rica, “Reglamento de la Caja Costarricense del Seguro Social”, 1947.

Costa Rica, Instituto Nacional de Estadística y Censos, “Censo de 1927”. en: Centro Centroamericano de Población. Base de datos Censo de Población de 1927. En: <http://consultas.ccp.ucr.ac.cr>.

Costa Rica, Instituto Nacional de Estadística y Censos, “Encuesta Continua de Empleo”. (Primer, segundo, tercer y cuarto trimestre de los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019).

Diario de Costa Rica, 5 de enero de 1960.

Diario de Costa Rica, 5 de julio de 1942.

Diario de Costa Rica, 8 de julio de 1942.

Diario de Costa Rica, 21 de diciembre de 1945.

Diario de Costa Rica, 24 de diciembre de 1945.

Diario de Costa Rica, 27 de diciembre de 1945.

Diario de Costa Rica, “Avisos Económicos”, 29 de julio de 1942.

Diario de Costa Rica, “Campo pagado. Carta abierta”, 5 de julio de 1944.

Diario de Costa Rica, “Campo pagado. Declarada ilegal la huelga de los trabajadores del ferrocarril”, 27 de diciembre de 1927.

Diario de Costa Rica, “En vez de agricultores lo que va en camino de hacer el país es un número cada día maor de vagos y parásitos”, 5 de julio de 1944.

Diario de Costa Rica, “Great White Fleet serves the Americas”, 3 de enero de 1920.

Diario de Costa Rica, “La Gran Flota Blanca”, 6 de julio de 1943.

Diario de Costa Rica, “Los cafetaleros no concurrirán hoy a discutir con el gobierno el problema de los salarios”, 5 de julio de 1944.

Diario de Costa Rica, “Mantiene la Secretaría de Trabajo la tesis de que la huelga del Atlántico está fuera de la Ley.” 23 de diciembre de 1945.

Diario de Costa Rica, “Para solucionar la huelga del Atlántico no hay otro camino que declarar la huelga ilegal”, 25 de diciembre de 1945.

Diario de Costa Rica, “Reforma al Plan de Desarrollo de la Vertiente Atlántica”, 23 de enero de 1963.

Diario de Costa Rica, “Sin perspectivas de una solución inmediata, se cumplen 24 horas de la huelga del Atlántico” y “La Rerum Novarum fija su posición en el conflicto de la Northern”, 22 de diciembre de 1945.

El Heraldo, “Continúa la huelga del ferrocarril al Atlántico, y se pide al Ejecutivo la declare ilegal a como es, para así terminar con ella al igual que en Colombia y otros países suramericanos”, 25 de diciembre de 1945.

Escuela Gregg, “Una sólida preparación es la que se imparte en la Escuela Gregg”. *La Tribuna*, 22 de diciembre de 1945.

Fallas, Carlos Luis. “Discurso pronunciado por Carlos Luis Fallas en la Asamblea de Solidaridad con los Huelguistas de Puerto González Víquez, celebrada en San José el 18 de septiembre de 1955”.

Guatemala, Archivo General de Guatemala, Fomento, No. 3361, 1931.

Guzman, Rodolfo. Secretario General de la CTCR, “Mensaje enviado a Sir. Walter Citrine”, *La Tribuna*, 23 de diciembre de 1943.

González, Rafael. “La *Rerum Novarum* pide que la Northern pague el mes completo de aguinaldo”, *Diario de Costa Rica*, 24 de diciembre de 1959.

Gourzong, David. “El dilema de APM Terminals, JAPDEVA, el Gobierno y el sector exportador”, *Elmundocr*, 17 de julio de 2019.

JAPDEVA, “Japdeva busca un nuevo camino ante la inminente operación de la Terminal de Contenedores de Moín, www.japdeva.go.prensa.cr, 2019, *La Gaceta*, “Ley de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”, 23 de febrero de 1963.

La Nación, “Diputado Aráuz Bonilla presentó a la Asamblea Legislativa el proyecto que crea la Corporación Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico y Turístico de Puntarenas”, 14 de marzo de 1963.

La Nación, “*Paro general*”, jueves 21 de agosto de 1969.

La Nueva Prensa, 16 de abril de 1926.

La Prensa Libre, 21 de diciembre de 1945.

La Prensa Libre, 22 de diciembre de 1945.

La Prensa Libre, “14 nuevos comprometidos con el saqueo del sábado”, 8 de julio de 1942.

La Prensa Libre, “23 muertos a bordo del ‘San Pablo’”, 3 de julio de 1942.

La Prensa Libre, “245 000 dólares para estudiar puertos y ferrocarriles”, 8 de marzo de 1963.

La Prensa Libre, Editorial. “Huelga ilegal”, 24 de diciembre de 1945.

La Prensa Libre, “Gobierno obliga a la Northern a reconstruir muelle nacional”, 15 de octubre de 1965.

La Prensa Libre. “Fórmula de economía en Ferrocarril al Pacífico”, 29 de octubre de 1959.

La Prensa Libre, “La Northern solicita garantías al gobierno”, 26 de diciembre de 1945.

La Prensa Libre, “Limón y Turrialba celebran arreglo”, jueves 21 de agosto de 1969.

La Prensa Libre, Terminó la huelga perdida por los trabajadores, 27 de diciembre de 1945.

La Prensa Libre, “Trabajadores del Ferrocarril al Pacífico visitaron al Sr. Presidente de la República”, 18 de julio de 1942.

La Razón, “16 muertos en el torpedeamiento del ‘San Pablo’”, 3 de julio de 1942.

La Razón, “Conferencia Interamericana de Seguro Social en Chile”, 20 de julio de 1942.

La Razón, “Torpedea y hunde al Vapor San Pablo atracado al Muelle de Limón un submarino nazi”, 2 de julio de 1942.

La República, 28 de agosto de 1969.

La República, “Casi concluido convenio entre Northern y obreros”, 30 de agosto de 1969.

La República, Conferencia Internacional de Trabajadores Portuarios, 18 de febrero de 1963.

La República. “Denuncias por infracciones al Código de Trabajo en el Atlántico”, 24 de diciembre de 1959.

La República, “El imperio de los huelguistas”, 22 de agosto de 1969.

La República. “El lema de la huelga: unidos venceremos”, 5 de enero de 1959.

La República. “Inconformes trabajadores de Hacienda Juan Viñas”, 24 de diciembre de 1959.

La República. “Se inició la huelga bananera”, 23 de diciembre de 1959.

La República, “Terminó huelga en la Northern. Gobierno impuso fórmula de arreglo”, 21 de agosto de 1969.

La República, “Violencia en Limón”, 17 de octubre de 1968.

La Semana Cómica, 5 de julio de 1942.

La Semana Cómica, “A la hora del verdadero patriotismo”, 18 de julio de 1942.

La Semana Cómica, “Aviso de la Panadería la Musmanni”, 18 de julio de 1942.

La Semana Cómica, “La ‘Asociación de Ferrocarrileros’ resulta sabotada por un gringo antipático ciento por ciento”, 1º de agosto de 1942.

La Semana Cómica, “Públicamente *La Semana Cómica* le pide perdón al ex Presidente Cortés” y “Tendremos periódico Cortesista”, 18 de julio de 1942.

La Semana Cómica, “Se rumora que el submarino nazi que atacó Puerto Limón eran amigos personales de León Cortés”. 4 de julio de 1942.

La Tribuna, 21 de diciembre de 1945.

La Tribuna, 23 de diciembre de 1945

La Tribuna, 3 de julio de 1942.

La Tribuna, “Avance a La Tribuna No. 1752”, 14 de marzo de 1926.

La Tribuna, “Campo pagado. Declarada ilegal la huelga de los trabajadores del ferrocarril”, 27 de diciembre de 1927.

La Tribuna, “Capturado ayer un arsenal de bombas y dinamita en esta capital”, 1° de octubre de 1944.

La Tribuna, “Comida de anoche en honor del Señor Presidente de la República”, 18 de julio de 1942.

La Tribuna, “Contribuciones recibidas para las víctimas del San Pablo”, 18 de julio de 1942.

La Tribuna, “Control temporal de la Northern asume el Estado”, 27 de diciembre de 1947.

La Tribuna, “El Conductor Facio está en libertad”, 16 de marzo de 1926.

La Tribuna, “El Poder Ejecutivo considera indispensable resolver a la mayor brevedad el problema de la elevación de precios”, 6 de julio de 1943

La Tribuna, “La Compañía del Ferrocarril nos relata por medio de su abogado, los arreglos dque lleva a cabo

La Tribuna, “La Tribuna ofrece la primera lista de las víctimas del torpedeamiento del San Pablo”, “Un minuto de silencio guardó ayer el Congreso por las víctimas del San Pablo”, 4 de julio de 1942.

La Tribuna, “No es asesinando policías costarricenses como se establece la democracia en Nicaragua”, 1° de octubre de 1944.

La Tribuna, “Prosigue en pie la huelga de la Northern” 22 de diciembre de 1945.

La Última Hora, 22 de diciembre de 1945.

La Última Hora“, A las cuatro de la mañana echo a caminar la Northern”, 27 de diciembre de 1945.

La Última Hora, “Fórmula de arreglo a la huelga de la Northern”, 26 de diciembre de 1945.

La Última Hora, “La Northern se lleva nuestras ganancias”, 22 de diciembre de 1945.

Lara, Guillermo. *14 años de labor*. San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1968.

Lara, Guillermo. *Memoria*. San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1960.

Lara, Guillermo. *Memoria*. San José: Instituto Autónomo Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1969.

O’ Keefe, Patrick. “*The Law of Progress*”, en: *Revista Unifruitco* (agosto de 1926).

Madrigal, Jorge. “Oficial de Correos de Alajuela, nos hace un relato de la tragedia después de la catástrofe en la que perdió a su familia”. *La Tribuna*, 18 de marzo de 1926.

Mata, Manuel; Arrieta, Harry y Quesada, Lindberg. "Informe de la Comisión Investigadora de los sucesos de Limón". *La Gaceta*, 7 de diciembre de 1968.

Northern Railway Company, "Contestación a los 21 puntos e la Unión Ferroviaria Nacional" (San José: Imprenta Borrásé, 1958).

Núñez, Benjamín. "Las demandas de los trabajadores de la Northern son justas", *La Última Hora*, 22 de diciembre de 1945.

O'Neill, Thomas. "Some Interesting Data on the Great White Fleet", en: *Unifruitco*, Vol. 1, No. 12, julio de 1926.

Piedra, Ramón. "Condición obrera de la Post Guerra". *La Tribuna*, 22 de diciembre de 1945

Porrás, Humberto, et. al. "Es falso que los trabajadores del Pacífico servirán como rompehuelgas", *La Última Hora*, 26 de diciembre de 1946.

Rossi, José et. al. "Nuestra Declaración", *La Prensa Libre*, 26 de diciembre de 1945.

Review of the US Bureau of Labor Statistics, "Disease as a Compensable Injury", en: Vol. 5, No. 1 (julio de 1919).

Revista Unifruitco, "Brief Histories of Tropical Division Managers No. 6", agosto de 1926.

Revista Unifruitco, "Brief Histories of Tropical Division Managers No. 10", diciembre de 1926.

Revista Unifruitco, "Brief Histories of Tropical Division Managers, No. 11, enero-febrero de 1927.

Revista Unifruitco, "Costa Rica", enero-febrero de 1927.

Revista Unifruitco, “Costa Rica Is Land of Haunting Beauty”, marzo de 1927.

Revista Unifruitco, “Tela”, julio de 1926.

Revista Unifruitco, “Pioneer and Nation Builder Passes in his Eighty-Second Year”, agosto de 1929.

Revista Unifruitco, “La vida en la finca era dura”, junio-julio de 1949.

Revista Unifruitco, “\$ 100 in Prizes. What is the Most Valuable Topic en Samuel Crowther’s book *The Romance and Rise of the American Tropics*”, 1929.

Revista Unifruitco, “Up North. A Guide for the Tropical Men When He Visits His Domestic Cousins”, marzo de 1927.

Revista Unifruitco, “Vida en el Trópico”, junio-julio de 1949.

Sáenz, Efraín. “El tren de la muerte”, *La Tribuna*, 28 de marzo de 1926.

Staff Administrativo de la Northern Railway Company, *The Costa Rican and the Northern Railway Company* (San José:Administración de la Northern Railway Company).

Sindicato de Trabajadores de la Harina, “Compañeros de la Northern: mantengan la huelga”. *La Ultima Hora*, 22 de diciembre de 1945.

The Tico Times, “Banana workers riot at Costa Rica Port”, 18 de octubre de 1968.

Trabajo, 29 de diciembre de 1943.

Trabajo, “En nombre de los marinos puntarenenses, Nicasio García Calero protesta por el asesinato de costarricenses en Puerto Limón. Párrafos de un discurso pronunciado en el Parque Victoria de Puntarenas”, 18 de julio de 1942.

Unión Ferroviaria Nacional, “Comunicado”, *La República*, 21 de agosto de 1969.

United Fruit Historical Society. “Minor Cooper Keith (1848-1929)” (2001).

Wall Street Journal, “United Fruit Tells of Banana Industry”, 7 de junio de 1921.

Whitman, Edmund. “Down South. A Guide for Domestic Employees Inspecting Tropical Divisions”, en: *Revista Unifruitco*, junio de 1927.