

TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA EN COSTA RICA (SIGLO XIX): LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO Y EL TRABAJO CHINO

Herbert Ulloa Hidalgo

RESUMEN

Este estudio analiza la transformación que experimenta la economía nacional, a partir de los años 1830, con motivo del advenimiento y expansión de la producción cafetalera. Enfatiza, luego, el papel del Estado en el mejoramiento de la infraestructura vial y del transporte. Y, por último, plantea cómo la expansión de la economía primario-exportadora, en un contexto de oferta crítica de mano de obra y frontera agrícola abierta, se constituye en el condicionante histórico de la presencia de los primeros grupos inmigratorios chinos.

ABSTRACT

An analysis of the changes experienced by the national economy starting from the eighteen thirties due to the arrival and expansion of coffee production. The author further underlines the roll of the Government in the building and improvement of roads and transportation infrastructure. Finally he describes how the expansion of the primary-exporting economy—within a critical labor force and open agricultural frontier context—becomes the historic conditioner responsible for the arrival of the first immigration chinese groups.

A. ECONOMÍA DE AGROEXPORTACIÓN Y SU EXPANSIÓN

En Costa Rica desde el período colonial, la principal fuente de riqueza nacional se sustenta en actividades primarias, fundamentalmente agrícolas. En ese período, por ejemplo, el trigo, el cacao y el tabaco, gozan de su momento de auge y predominio; configurando cada cual todo un ciclo en la vida económica y social del país.

No obstante, Costa Rica abraza la Independencia (1821) sin haber encontrado un cultivo de exportación establecido de manera sólida. De ahí la búsqueda de una activi-

dad productiva capaz de dinamizar la débil economía nacional.

La minería, cuyo máximo esplendor se produce a comienzos de los años 1820, y la explotación de palos de brasil, constituida ésta en una de las principales actividades económicas desde los mismos años 1820 y hasta mediados de la década siguiente¹, tampoco logran la incorporación estable del país

1 La otra es el tabaco, pero con la diferencia de que la explotación maderera se desempeña libremente y sin exigir gastos previos de siembra; Obregón Quesada, 1982: 61.

al mercado capitalista mundial comandado por Inglaterra.

Pero no hay que subestimar mucho las anteriores actividades, tanto las coloniales (cacao, tabaco) como las republicanas (minería, palos de brasil), pues posibilitan la formación de capitales líquidos que aunque modestos son vitales para el "despegue" del negocio cafetalero en la década de 1830.

La incorporación al mercado mundial se logra definitivamente con la producción cafetalera, paralelo a lo cual da arranque el proceso de tránsito a una economía y sociedad de tipo capitalista.

En América Latina, el Estado se desenvuelve como un agente activo de primera línea en la reestructuración de la actividad productiva del país y su inserción en el mercado internacional². En Costa Rica, dicha entidad cumple ese rol desde fecha muy temprana, a través de su política territorial, fiscal y de mejoramiento vial, principalmente.

A partir de 1821, el Gobierno costarricense asume una participación decisiva en el fomento del cultivo del café, que se vislumbra como la opción económica del país. En ese año y subsiguientes, resoluciones gubernamentales otorgan terrenos baldíos y almácgos a los josefinos pobres; imponen la siembra obligada de cafetos en los huertos de Cartago y La Unión³; eximen al café del pago del diezmo y premian a quienes hayan cultivado café por cinco años en terrenos estatales⁴.

En breve tiempo los resultados se palpan. Del insignificante embarque de café realizado, en 1820, al vecino país de Panamá⁵, se evoluciona a un tráfico regular indirecto con Inglaterra desde el año 1832: el café es enviado a Chile, donde después lo reexportan a Europa⁶.

El volumen de la cosecha comercial de 1832 y su constante incremento en los años siguientes es lo que determina la apertura de ese particular tráfico internacional. A su vez, la existencia de un mercado mundial seguro y abierto a cantidades crecientes del grano estimula el desarrollo de la agroexportación cafetalera.

CUADRO 1
COSTA RICA: EXPORTACIONES DE CAFÉ

AÑO	CANTIDADES EN QUINTALES
1832	500
1833	978
1843	25276
1844	50000
1845	66808
1846	83074
1847	110000
1848	150000
1849	150000

Fuente: González Villalobos, 1976: 45.

Los otros elementos fundamentales en la expansión de esta actividad son: el papel del estado —parcialmente visto—, la disponibilidad de un capital previo, la tecnificación de la producción y el financiamiento británico⁷.

Lograda la primera exportación respetable de café a Inglaterra (1832), vía Chile, el Estado costarricense lleva adelante la llamada "reforma liberal" (1833-1841), proceso que ocurre también en los demás países latinoamericanos, pero hasta en la segunda mitad del siglo XIX.

Dicha reforma se traduce —en Costa Rica— en una legislación que tiende a crear un mercado de tierras para la especialización en la agricultura del café, cuya demanda por las economías metropolitanas se torna ilimitada.

2 Sunkel y Paz, 1976: 68.

3 Seligson, 1980: 40.

4 Facio, 1975: 39.

5 Seligson, 1980: 41.

6 Cardoso y Pérez, 1983: 252. Vega Carballo demuestra la existencia de una exportación directa

en fecha temprana (año 1833); véase Vega Carballo, 1973: 87. Sin embargo, la falta de documentación desacredita hablar de una relación directa regular, al menos antes de 1842.

7 Ramírez y Solís, 1979 (Tomo I): 6.

La reforma liberal constituye, a la vez, el mecanismo de mayor presencia en el tránsito de la economía nacional al capitalismo.

En la década de 1830, la especialización en la producción cafetalera plantea como necesidad la transformación de la estructura de la propiedad territorial. A esta altura, los terrenos baldíos aptos para el cultivo en la meseta central —zona inicial de expansión— han sido prácticamente apropiados.

Por eso, a partir de 1833, se desencadena el asalto formal a las tierras comunales, paralelo a la expansión del cultivo. En ese año, José Rafael de Gallegos en su calidad de Jefe de Estado acuerda la “reducción de las tierras comunales a dominio particular y la desintegración de las cofradías y bienes píos”⁸. El decreto da cabida para que buena cantidad de comuneros sea expropiada al no poder cumplir con los términos del mismo⁹.

Entre 1840 y 1841, otro gobernante, Braulio Carrillo Colina, destina varios terrenos de San José, Cartago y Pavas, para la producción de café. Estas tierras antes que baldías, constituyen propiedad comunal¹⁰. Carrillo también otorga en propiedad los terrenos baldíos que se cultiven a la vera de los caminos de Matina, Térraba y Sarapiquí, con siembras de café, preferentemente¹¹.

Así pues, los decretos reseñados permiten la aparición de un mercado de tierras: la tierra se privatiza y, por tanto, se convierte en mercancía. Pero engendran, además, un mercado de trabajo que aunque limitado es indispensable para la economía agroexportadora nacional.

Durante la expansión inicial cafetalera y como consecuencia de la reforma liberal, se produce una concentración del factor tierra, aún cuando proliferan las fincas pequeñas. Si bien la mayoría de la población de la meseta central dispone de tierra, los lotes son reducidos. La cuestión reside en que la concentración fundiaria se presenta sin que aumente necesariamente la dimensión de las fincas: la gran propiedad, por lo general, se encuentra fragmentada¹².

Lo anterior afecta la disponibilidad de mano de obra sobre todo para las grandes haciendas. En ese sentido, el mercado de trabajo que se conforma es limitado.

La pérdida de la parcela campesina conforme se intensifica la comercialización de la tierra es otra vía de proletarianización. Esto por cuanto, en la meseta central, los precios por la tierra se cotizan alto y el campesino se inclina por la venta¹³.

Más adelante, a partir de los años 1850, muchos campesinos pierden sus terrenos al no poder pagar sus hipotecas, con lo cual los exportadores beneficiadores amplían sus propiedades. La monetización de la economía origina la necesidad de dinero por parte de los campesinos, éstos acuden al beneficio, especie de banco rural, y por esa vía se proletarianizan.

Aún así, el número de los trabajadores proletarios continúa siendo reducido. Desde mediados del siglo XIX, campesinos y peones agrícolas emigran de la zona cafetalera en busca de tierras de labranza. Fuera de esta zona los baldíos son abundantes y de acceso fácil¹⁴.

8 González García, 1983: 331.

9 A saber: pago inmediato del valor de la tenencia y poseer la tierra debidamente sembrada.

10 González García, 1983: 332-333.

11 Ávila, 1972: 29.

12 Ramírez y Solís, 1979 (Tomo D): 25; Seligson, 1980: 54; Cotton, (s.f.): 187-188.

13 Seligson, 1980: 54. Este hecho es alentado aún más por la valorización de la mano de obra dada la apremiante necesidad de trabajadores en las grandes haciendas.

14 Cardoso y Pérez, 1983: 224.

El capital disponible acumulado en función de efímeras actividades primario-exportadoras y las acciones del Estado para estimular la producción, traducidas éstas en disposiciones territoriales y fiscales, explican en mucho la importante expansión cafetalera durante los años de 1830 y 1840 (véase Cuadro 1).

Con la vinculación directa al mercado mundial, a partir de 1842¹⁵, el café costarricense se vuelve conocido y apreciado en el mercado inglés. De esa manera, en los años postrimeros de 1840, empieza a llegar capital británico, bajo una modalidad muy peculiar: casas comerciales radicadas en Londres y Liverpool adelantan a los caficultores exportadores el pago de la cosecha futura. La presencia de este capital —financiamiento comercial— no hay duda, vigoriza la expansión de la producción y, a su vez, el proceso de tránsito al capitalismo agrario nacional.

La difusión de un nuevo sistema de beneficiado es un elemento más que coadyuva en el aumento de la producción del grano, desde los años de 1840. La instalación de este beneficio llamado “húmedo” está fuera del alcance económico de la mayoría de los campesinos cafetaleros del país. Esto motiva el control de la etapa última del proceso productivo por un grupo bastante selecto: la clase política y de poder económico proveniente de la colonia¹⁶.

A mediados del siglo XIX, el financiamiento comercial inglés viene a garantizar y consolidar la estructura productiva de agroexportación. El capital recibido por los comerciantes cafetaleros permite a éstos desempeñarse “como distribuidores de créditos a los productores que les [entregan] su producción”¹⁷.

Con la expansión de la actividad cafetalera se va a implantar, pues, el capitalismo costarricense. Un capitalismo agrario y que se apoya en una relación social *sui generis* en tanto que el capital se valoriza predominantemente a través de la explotación del campesinado cafetalero por el beneficio¹⁸.

B. INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL TRANSPORTE

Un obstáculo que enfrenta la expansión de la agricultura de exportación, derivado del aislamiento relativo y el atraso de la Costa Rica colonial, lo conforma la deficiente infraestructura vial del país. En este campo del desarrollo vial, la participación estatal también desempeña un papel determinante.

Desde la independencia, el Estado se esfuerza por robustecer el endeble aparato productivo exportador; en ese sentido, el mejoramiento de las vías de comunicación y de los medios de transporte es indispensable. Se trata, entonces, de una infraestructura orientada hacia el exterior, cuya función es la racionalización de la actividad productiva exportadora y comercial.

Sin embargo, el desarrollo vial del país se realiza en forma bastante lenta como consecuencia de la escasez de recursos financieros.

Entre los años de 1820 y 1830, los diferentes gobiernos, dada su estrechez financiera, recurren al expediente de estimular el descubrimiento y la apertura de nuevas vías de comunicación. Se premia a los individuos que construyan veredas o caminos, pero con dirección al río Sarapiquí o la ensenada del río San Juan¹⁹. Con esto, eviden-

15 En ese año, se exportan directamente a Inglaterra 7 438 quintales de café; Obregón, 1982: 63-64.

16 A partir de 1840, algunos inmigrantes europeos se dedican al beneficio y comercialización del producto, integrándose a la élite cafetalera; cfr. González García, 1983: 355-356.

17 Carcanholo, 1981: 137.

18 Acuña y Molina, 1986: 83-84. En la región oriental del Valle Central, a la que se extiende, fines del siglo pasado, la producción cafetalera, la acumulación capitalista se fundamenta en la relación clásica (trabajo asalariado).

19 Ávila, 1972: 45.

temente se pretende una salida más directa al Atlántico que facilite la vinculación económica del país al mercado internacional, especialmente Europa.

Con motivo de la expansión del café, años 1830, los esfuerzos se centran en la reapertura del camino a Matina (Moín). Si bien el camino de alguna manera se habilita, con el derrocamiento de Carrillo Colina entra en descuido y de nuevo se pierde.

En esos años, la única vía importante hacia las costas es el camino a Puntarenas. Dicha vía, al iniciar la década de 1840, no se encuentra en buenas condiciones. El importante incremento de la producción cafetalera demanda el acondicionamiento del camino con miras a facilitar y abaratar el transporte desde el interior hacia el puerto²⁰. En 1846, la Sociedad Económica Itineraria —organismo creado en 1843 e integrado por cafetaleros prominentes— culmina con éxito un camino carretero entre la capital y el puerto de Puntarenas, en el litoral Pacífico, conocido con el nombre de "Carretera Nacional". Este camino estimula, a su vez, el movimiento colonizador que acontece fuera de la meseta central, en las décadas intermedias del siglo XIX.

Desde 1846, la Sociedad Económica se interesa seriamente por el camino al Atlántico. Luego de intentar la opción del camino a Matina²¹ para conectar con el puerto de Moín, a partir de 1847, su principal actividad canaliza la construcción del camino carretero hacia el río Sarapiquí, para lo que cuenta con el decidido respaldo del Gobierno.

El tramo que se abre es relativamente pequeño debido al agotamiento de los fondos disponibles. Años después, a finales de 1851, el Gobierno contrata con una compa-

ña privada del país el reinicio de la construcción. Pese al entusiasmo con que se realizan los trabajos, sólo una parte del camino se construye realmente: tramo San José-El Desengaño²². No obstante, la empresa cumple bien con la otra obligación colateral de la contrata, cual es la apertura de una vereda para mulas. Esto permite la utilización de la vía Sarapiquí, aún cuando sus condiciones son pésimas. Condiciones éstas que casualmente explican la poca importancia del transporte practicado a través de la vía en mención.

En la década de 1850, el Estado centra su política vial en el mejoramiento de la comunicación con el puerto del Pacífico, principal —sino única— arteria del tráfico comercial internacional de Costa Rica. La acción más importante es la celebración de un contrato con el británico Ricardo Farrer y Asociados para construir un camino de hierro de la capital al puerto de Puntarenas²³, pero sólo se construyen las nueve millas del trayecto Puntarenas-Barranca. Este ferrocarril, el primero de Centroamérica, resulta un total fracaso debido sobre todo a su extrema lentitud y los fletes altísimos²⁴.

En cuanto a la comunicación con la costa Atlántica, un nuevo intento se produce en la década de 1860. Se trata ahora de la apertura de una carretera al puerto de Limón. En 1861, el Gobierno firma un contrato con el belga Edmond Pougin para la construcción de la obra, pero ésta no se realiza. Durante la administración de Jesús Jiménez Zamora (1863-1866), los trabajos se ejecutan directamente por la Dirección de Obras Públicas. Sin embargo, los trabajos empiezan por el Reventazón y no Cartago, lo cual da al traste con el proyecto. Ante esto, la aspiración máxima de los gobernantes

20 Documento 20939-Serie Congreso del Archivo Nacional de Costa Rica (a partir de aquí, su abreviatura es: Doc. ...-Congreso), 1843: f. 1.

21 De la cual desiste por su alto costo y difíciles condiciones de la vereda existente desde la colonia.

22 González Villalobos, 1976: 70-71. Ese camino es prácticamente el que existe hoy día.

23 Doc. n° 7503-Congreso, 1854: f. 2.

24 Seligson, 1980: 39; Hall, 1976: 61.

pasa a ser la construcción de un ferrocarril interoceánico²⁵.

En consonancia con el ideal interoceánico, son aprobados básicamente tres proyectos con inversionistas extranjeros estadounidenses, a saber: contrata con Thomas Francis Meagher para construir una línea ferroviaria entre Bocas del Toro y Golfo Dulce, julio de 1860²⁶; contrata con el neoyorkino John C. Fremont y asociados, para la construcción de un ferrocarril de Limón a Caldera, enero de 1867²⁷; contrata con Eduardo Reilly y otros estadounidenses *para construir una línea ferroviaria desde Limón hasta el puerto de Nicoya*, mayo de 1869²⁸. Pese a lo perjudicial para la economía nacional, estos contratos no se llevan a cabo por el simple incumplimiento de los empresarios extranjeros, quienes ni siquiera logran iniciar la empresa de construcción.

C. TRANSPORTE FERROVIARIO E IMPERIALISMO

La llegada del General Tomás Guardia Gutiérrez (1870-1882) al poder inyecta nuevos bríos a la política liberal del Estado costarricense, particularmente en lo que se refiere a la infraestructura del transporte.

Por cuenta propia y sin vacilaciones, el Gobierno de Guardia lleva adelante la construcción de la línea férrea al Atlántico como meta primera de un plan más vasto: el del ferrocarril interoceánico.

Aunque la vía al Atlántico es concluida, al final, por capitalistas extranjeros, lo significativo es que el transporte ferroviario para la Costa Rica de fines del siglo XIX, resulta toda una realidad.

La coyuntura internacional actúa como sobredeterminante del proyecto nacional de obra ferroviaria. Es decir, las transformaciones operadas en la estructura productiva de los países metropolitanos favorecen y explican en mucho la modernización efectiva del transporte en Costa Rica durante el último tercio del siglo pasado.

En la Europa Industrial, el desarrollo del sistema capitalista sobre la base de la libre competencia provoca el desplazamiento de las empresas pequeñas por otras de gran magnitud. La gran concentración de la producción y, por tanto, la centralización del capital pasa a configurar el rasgo esencial de la nueva fase del capitalismo europeo que inicia en la década de 1870. A esta fase monopolista se le denomina "imperialismo".

El proceso de concentración en las metrópolis genera un "excedente de capital" debido a que las cuotas de ganancia sufren una disminución tanto en la inversión industrial como en las tasas de interés. La búsqueda de una colocación más rentable del capital motiva su exportación a los países de la llamada periferia.

En Costa Rica, a partir de 1870, el capital extranjero penetra principalmente bajo la forma de préstamo público para la modernización de la infraestructura económica, pero también invade directamente la actividad productiva. La explotación bananera, minera y después el transporte ferroviario, al quedar bajo el dominio directo de empresas extranjeras, se desempeñan como economías de enclave.

En cuanto a la infraestructura del transporte, el movimiento del capital se produce a través del financiamiento del Estado costarricense, pero, finalmente, los intereses británicos se quedan con el control del Ferrocarril al

25 Cuyos antecedentes principales datan de 1850: a) contrato con George Tyler y Cía, b) contrato con Gabriel Lafond; cfr. Doc. n° 5328-Congreso, 1850: ff. 1-5, y Doc. n° 5316-Congreso, 1850: f. 1. Huelga decir que, en ambos casos, los concesionarios incumplen con la contratación respectiva.

26 Doc. N° 6958-Congreso, 1860: f. 16. Al año siguiente, el mismo Congreso desaprueba el contrato; Doc. N° 5863-Congreso, 1861: f.3.

27 Soley, 1947 (Tomo I): 268; González Víquez, 1966 (Tomo II): 92. En 1868, el contrato se declara caduco.

28 Soley, 1947 (Tomo I): 269. En enero de 1870, también se declara caduco.

Atlántico y de las instalaciones conexas. Ya para los años 1880, "el control [externo] de la economía costarricense [es] visible en varias áreas, incluyendo todas las obras públicas del tipo de desarrollo infraestructural"²⁹.

En el año 1871, el Gobierno logra contratar con el estadounidense Enrique Meiggs la construcción de un ferrocarril de Alajuela a Limón, en el litoral Atlántico, por la suma de £ 1 600 000. Sin embargo, los compromisos en Perú del famoso constructor motivan el traspaso del contrato a su sobrino Enrique Meiggs Keith. La transferencia es aprobada por el Gobierno de Guardia, pero bajo la condición de secreto para ambas partes, en lo fundamental para evitar problemas con el financiamiento de la obra. Esto último es vital porque los fondos públicos sólo permiten sufragar en forma directa una parte de su costo inicial (£ 600 000). El resto debe ser financiado con capital europeo³⁰.

Los empréstitos para la construcción del ferrocarril van a representar la penetración original del capital imperialista y, por tanto, la consolidación definitiva de los lazos financieros de Costa Rica con Inglaterra.

El contrato con Meiggs Keith establece un plazo de tres años para la conclusión de la obra. Los trabajos inician a finales de 1871, pero la conclusión de la obra sufre un enorme retraso y su costo aumenta en forma extraordinaria. Entre los principales factores que explican esta situación, se pueden señalar: el producto tan disminuido de los empréstitos ingleses debido a los fraudes cometidos por los banqueros contratantes; la improvisación técnica, sobre todo en cuanto al trazado de la línea³¹; la poca disponibilidad de mano de obra, lo que obliga a la importación de trabajadores, empero, el abastecimiento se torna difícil y ello atenta contra el ritmo de los trabajos; la naturaleza selvática de la región.

A finales de 1873, el dinero de los empréstitos se acaba y el contrato de construcción es cancelado. Esto no obsta para que el Gobierno prosiga los trabajos con recursos propios. Luego, en 1875, se contrata con Myers, Douglas y Compañía la ejecución del tramo ferroviario Matina-Pacuare, pero tres años después la empresa se declara incompetente para dar término al compromiso contraído. La conclusión le corresponde a Minor Cooper Keith, negociador de los recursos destinados a tal efecto por la compañía desertante³².

En 1879, Minor C. Keith toma un contrato para extender la línea férrea hasta Río Sucio (Carrillo). Logrado esto, el Gobierno le concede (1882) en arriendo el ferrocarril construido hasta entonces, por un lapso de cinco años, y la primera opción para construir la sección restante cuando así se dispusiere³³.

Entre 1870 y 1882, el capital invertido en la construcción del ferrocarril asciende a los \$ 15 000 000 (pesos costarricenses). El grueso de esa suma es aportado por las rentas del Estado, pues de los empréstitos ingleses el dinero líquido recibido y aplicado a los trabajos si acaso representa la tercera parte³⁴.

No obstante, a comienzos de los años 1880, el agotamiento de los fondos públicos para proseguir la obra y, por otro lado, la gran deuda exterior que pesa sobre el país, originan el llamado "Contrato Soto-Keith". Mediante éste, Keith procede a negociar la deuda externa, así como el financiamiento y terminación del tramo restante de construcción ferroviaria. El Gobierno, por su parte, le otorga en arriendo la obra completa por 99 años y una vasta extensión de tierras baldías, aproximada al 8% del territorio nacional.

32 Quesada, 1983: 95.

33 A cambio, Keith asume el compromiso de edificar un muelle de madera en Limón y mantener bien cuidado el camino carretero existente entre Río Sucio y la capital.

34 Soley, 1947 (Tomo I): 296. Más exactamente, \$5.140.555 (que equivale a £ 950.000).

29 Hernández Alarcón, 1977: 235.

30 Casey, 1976: 292.

31 Rodríguez y Borge, 1979: 91.

La compañía encargada de terminar y administrar la línea férrea se establece en la ciudad de Londres hasta el año 1886, bajo el nombre de Costa Rica Railway Company.

A mediados de 1891, el Ferrocarril al Atlántico es concluido y puesto en servicio, pero éste, debido a la contratación del 84, antes que obedecer a la política vial del Estado responde a los intereses bananeros de Keith y de capitalización de la compañía ferroviaria extranjera.

D. POLÍTICA INMIGRATORIA Y TRABAJO CHINO

Costa Rica ingresa a la fase de vida independiente con un carácter de zona vacía, de acuerdo al volumen de su población, el cual apenas llega a unos 65 000 habitantes, en el año 1824³⁵. Aunado a esto, las regiones de colonización incipiente, en conjunto, no cubren el 10% del territorio nacional³⁶.

La amplia disponibilidad del factor productivo tierra, combinada con la escasez de mano de obra, van a constituir un serio problema para la expansión de la agroexportación cafetalera. Esta situación determina, en un plazo relativamente breve, una alza del nivel salarial en las fincas cafetaleras, al punto que los salarios se duplican entre 1847 y 1856.

El carácter de área vacía convierte a la colonización en un proceso verdaderamente importante, complementario de la reforma liberal que se libra en el país desde los años 1830, con miras al reordenamiento de la economía nacional para posibilitar el desarrollo de la producción cafetalera, tarea ésta nada grata desde el punto de vista de las "comunidades indígenas" y muchos otros pequeños propietarios asentados en la zona central del país.

El Estado favorece la inmigración desde fecha muy temprana, sin lograr mayores

resultados a lo largo de todo el siglo XIX. En ello inciden tres hechos principales: a) se insiste en la llegada de extranjeros europeos, los cuales antes que peones asalariados, desean constituirse como propietarios, b) la inexistencia de una infraestructura que sirva de apoyo a las eventuales familias colonizadoras y c) la negativa estatal a permitir la presencia de inmigrantes pertenecientes a las etnias china y negra.

La política inmigratoria, además, se plantea de manera un tanto equivocada. Sobre el particular, Carolyn Hall afirma que:

"... ninguno de los gobiernos desarrolló una política bien orientada para conseguir mano de obra mediante la inmigración. Las fincas de café necesitaban peones; los numerosos contratos hechos por los gobiernos, se orientaron hacia la introducción de colonos agrícolas"³⁷.

La colonización agrícola interna, de naturaleza espontánea, es la responsable de la expansión de la frontera agrícola costarricense; su dinamismo va a depender exclusivamente del crecimiento natural de la población nacional, cuyo índice anual positivo es de un 2%, durante la segunda mitad del siglo XIX. Pese a este índice elevado, el frente pionero se expande a un ritmo bastante pausado debido al tamaño reducido de la población inicial y a la apremiante necesidad de trabajadores por parte del sector monoexportador³⁸.

Si bien la construcción del Ferrocarril al Atlántico se emprende, en lo inmediato, como una respuesta a las necesidades de dinamizar y rentabilizar en mayor grado la actividad primario-exportadora, con la obra ferroviaria también se pretende incorporar efectivamente a la vida nacional extensiones territoriales importantes, localizadas en la parte Atlántica del país. Esta es la vertiente colonizadora del ferrocarril.

35 Cardoso y Pérez, 1987 (Tomo II): 82.

36 Hall, 1976: 32.

37 Ibid: 56.

38 Cardoso y Pérez, 1987 (Tomo II): 82- 83.

Aparte de otras adversidades, desde el inicio la construcción de la obra enfrenta el problema de la poca disponibilidad de mano de obra, razón por la cual el nivel salarial de la empresa ferrocarrilera debe competir con el de las haciendas, que por igual resienten la falta de brazos sobre todo en la época de cosecha.

En esta coyuntura, la importación masiva de mano de obra china y negra es inevitable, pese a las valoraciones etnocentristas y racistas de que hace gala la sociedad costarricense (componentes blanco y mestizo).

Las condiciones materiales, severa falta de brazos y despliegue del progreso, visto éste como la evolución hacia una forma de organización social superior (la capitalista), entran en confrontación con dichas valoraciones, y hasta se logran imponer en determinados momentos de la segunda mitad del siglo XIX.

En Costa Rica, durante las décadas de 1850 y 1860, varios hacendados se interesan por la mano de obra china y así lo manifiestan al Gobierno, a quien solicitan la autorización para su introducción. En su mayoría, estos intentos resultan infructuosos fundamentalmente porque la "política oficial" se opone a la presencia de los chinos en la sociedad costarricense, pues los concibe como una "raza inferior" —junto a la africana— y despectivamente los califica de borrachos, ladrones, apostadores y fumadores de opio³⁹.

El Gobierno emite diversos decretos mediante los que prohíbe la entrada de chinos (y negros). Sin embargo, esas leyes no se aplican en todos sus extremos, a lo que el mismo Estado contribuye, particularmente con la Ley de Bases y Colonización, aprobada en 1862. En lo que importa, dicha ley estipula:

"No se permitirá la colonización de las razas africana y china; y en caso de que se considere necesario o se impedirá o limitará la introducción al país de individuos pertenecientes a ellas"⁴⁰.

En ese contexto se pueden establecer casos "excepcionales", en los que el Gobierno acepta la importación de chinos. El primero de ellos se presenta en 1853 y se trata de la importación de braceros chinos para laborar en una cantidad estimable de haciendas cafetaleras⁴¹. Pero el proyecto no logra cristalizar.

La segunda "excepción" se desprende por la vía de los hechos, pues no se dispone de información documental sobre las respectivas autorizaciones. Se suscita en el año 1855, cuando en mayo llegan al país 32 chinos y siete meses después, ingresan 45 chinos más. Ambos grupos proceden de Panamá y son contratados para trabajar como braceros agrícolas⁴². La presencia de estos trabajadores es significativa en la historia del país, pues conforman la primera inmigración de chinos a Costa Rica, caracterizada por los siguientes aspectos: a) es relativamente masiva, b) se realiza con el consentimiento oficial y c) su destino es la actividad agrícola.

El otro antecedente importante, lo representa la autorización dada a Buenaventura Carazo para que introduzca 500 chinos, esto en el año 1866. El proyecto no se realiza debido a la oposición que ejerce sobre el Gobierno la legación diplomática de los Estados Unidos, al considerar ésta que el trabajo de chinos y coolíes reedita la esclavitud⁴³.

Conforme la economía exportadora se desarrolla, la necesidad de brazos para la agricultura del café se torna más crónica. La demanda del factor trabajo es tal que, al dar

39 Hall, 1976: 57.

40 Ley Nº 24 del 3 de noviembre de 1862; República de Costa Rica, 1862.

41 Fonseca, 1979: 12; Fallas, 1983: 208.

42 Fonseca, 1979: 13-15; León, 1989: 42. Dada la guerra de 1856-1857 contra los filibusteros y luego, los tres únicos chinos que registra el Censo de 1864, a modo de parámetro, se deduce que la mayoría de los inmigrantes permanece pocos años en el país.

43 Fonseca, 1979: 18. Presiones al calor de la coyuntura histórica por la que atraviesa los Estados Unidos; en efecto, la Guerra de Secesión (1861-1865) acaba de terminar con el triunfo de los estados antiesclavistas y la abolición de la esclavitud en toda la nación.

comienzo la segunda mitad del siglo XIX, los grupos de poder económico "aminoran" sus prejuicios racistas y gestionan la inmigración china. Oportuno es plantear ¿Por qué precisamente chinos y no negros?, ¿Cuál es la razón del efecto de atracción que, por lo pronto, ejerce la etnia china sobre la clase propietaria de Costa Rica?

Las siguientes variables, en forma concatenada, responden en mucho a las interrogantes planteadas:

- a) La condición de pobreza extrema prevaleciente en su país de origen estimula la afluencia masiva de chinos a los países americanos; lo que es importante porque favorece el acceso a este grupo humano en su condición de mano de obra.
- b) Las fuertes ofensivas comerciales y de conquista que las potencias hegemónicas del mundo lanzan sobre China, desde el siglo XVIII, especialmente Gran Bretaña y Francia, afectan aún más a la población rural de las provincias del sur de China, de donde casualmente proceden las primeras migraciones masivas que llegan a Costa Rica⁴⁴.
- c) Se conoce muy bien su trabajo, pues han participado ya en diferentes países de América, tanto en las haciendas agrícolas, la extracción minera (oro californiano) y las construcciones ferroviarias, sobre todo en esta última actividad. Y lo más importante, el trabajo chino es sumamente barato y resistente.
- d) La esclavitud negra está muy deteriorada y en franco proceso de desaparición; el tráfico negrero se corta, a mediados del siglo XIX, fundamentalmente por la acción británica. Por cierto período, los trabajadores chinos reemplazan a los esclavos negros.

A inicios de los años 1870, el país recibe una segunda afluencia masiva de chinos, un total de 653, como resultado de las negociaciones realizadas por Enrique Meiggs Keith y los comerciantes Hubbe y Grytzell para dotar de mano de obra a la empresa constructora del ferrocarril, así como a los empresarios y hacendados particulares. La importación, además de la autorización oficial, es objeto de una subvención gubernamental de \$ 30 (pesos) por cada inmigrante.

La información disponible sobre esta inmigración revela otra vertiente de las contrataciones de trabajo chino. Estas constituyen un verdadero negocio para los empresarios contratistas. En efecto, la traída de cada chino le cuesta a la empresa \$ 6,43; el salario mensual para el chino es de \$ 4,50, la quinta parte del percibido por los operarios nacionales⁴⁵; y encima de eso, se les "recompensa" con \$ 30 por inmigrante.

Y cuando la empresa los transfiere a terceros, igualmente rentabiliza, pues la venta se hace a \$ 350 y \$ 400, según sea el caso⁴⁶.

La clase propietaria del país también participa del negocio. Pese a la inversión inicial, los beneficios por doble vía no se dejan esperar: por un lado, la vía salarial y, por el otro, la de disponibilidad de más brazos para la producción⁴⁷.

Desde el arribo mismo, febrero de 1873, un total de 150 contratos de servicio pasan a manos de particulares, cantidad que se incrementa con el transcurso de los meses. El ritmo de ventas toma auge en 1874, pero los problemas financieros del Gobierno llevan incluso a la cancelación del contrato de construcción ferroviaria.

45 Casey, 1976: 320.

46 Fonseca, 1979: 48.

47 Cabe indicar, no obstante, que algunos chinos traspadados a particulares se destinan al servicio doméstico.

44 Chen Apuy, 1996: 59-60; además, León, 1989: 42.

Los inmigrantes chinos son sometidos a una esclavitud disfrazada. El contrato de servicio los sujeta a la empresa constructora o al particular, por un lapso de ocho años.

Las condiciones de trabajo son más que adversas, tanto en la obra del ferrocarril como en las haciendas. Así, entre los trabajadores lineros, los chinos se ven sometidos a las condiciones de contratación más desfavorables a nivel de la remuneración, así como en otros aspectos de las relaciones laborales. La empresa ferroviaria no sólo les impuso los más altos niveles de subordinación, sino que los términos de la contratación fueron permanentemente variados⁴⁸.

Las fugas de chinos se producen en ambas actividades; algunos son capturados, pero otros no aparecen más. Hay quienes huyen de las haciendas para regresar a los campamentos, aún cuando ello les depara un castigo violento y la posibilidad de ser devueltos. Sobre el trato inhumano del que son objeto, la instrucción siguiente habla por sí sola: "le envío 4 chinos capturados en Pacuare dele el número necesario de azotes y hierros y hágalos trabajar"⁴⁹.

Al autorizar esta inmigración, el Gobierno establece dos condiciones a favor de los chinos, a saber: la igualdad ante la ley y la administración cabal de justicia por los Tribunales. Pero la realidad es otra. El Estado sanciona con su silencio los vejámenes cometidos contra dichos trabajadores.

La instancia estatal sólo sirve los intereses de la oligarquía nacional (y del imperialismo). El carácter no democrático del Estado costarricense aflora aún más cuando un grupo de chinos paralizan sus labores en el campamento tres, el 5 de enero de 1874. La peligrosidad del terreno por las fuertes lluvias de aquellos días y quizás la crueldad del trato que reciben, son los motivos que originan el paro. Las autoridades de la empresa recurren a la fuerza, por lo que algunos in-

migrantes huyen al campamento cuatro, que alberga a los restantes compatriotas.

La empresa solicita ayuda al Gobierno y éste de inmediato envía una tropa, la que, a medianoche de ese mismo día, entra en el campamento cuatro disparando a mansalva contra los chinos. Varios inmigrantes mueren y otros quedan heridos; pero esta masacre no basta. Al siguiente día, trece chinos "instigadores" son azotados, para ser llevados luego a "la cárcel de Paraíso, como trofeo de [la] victoria de medianoche sobre chinos dormidos"⁵⁰.

Los derechos que asisten a los trabajadores chinos en su calidad de seres humanos se "olvidan" una vez más por parte del Gobierno y su silencio resulta más que sepulcral.

A mediados de 1887, el Gobierno autoriza otra inmigración masiva de chinos debido a las dificultades que encuentra Minor C. Keith, encargado de la conclusión de la obra ferroviaria, para obtener trabajadores blancos. La magnitud de la inmigración no se puede precisar, aunque es menor que la anterior⁵¹. La inmigración se destina exclusivamente a los trabajos del ferrocarril, en la sección Cartago-Reventazón. Al año siguiente, los empresarios logran disponer de una oferta de trabajo amplia, en su mayoría negros, motivada por la suspensión de los trabajos del Canal de Panamá; razón por la que desisten de la importación de más chinos.

Los censos del siglo XIX, pese a la advertencia de su imprecisión, permiten incursionar un tanto más en realidades para las cuales el conocimiento se plantea como necesidad y se carece de información documental precisa.

Así, el Censo de 1864 consigna la existencia de tres chinos, los cuales se asientan en Paraíso. Se desprende que esas personas ingresan al suelo nacional con el primer con-

48 Véase Murillo, 1995: 106-107.

49 Instrucción de Ned E. Farrell, Superintendente e Ingeniero; Casey, 1976: 326.

50 Casey, 1976: 325.

51 Hall, 1976: 67.

tingente migratorio de los años 1850; otro dato interesante es que la mayoría de dichos inmigrantes permanece poco tiempo en Costa Rica, máxime que se incorporan a un ambiente bastante convulso⁵². No obstante, la cifra de los que realmente se quedan es algo mayor.

Lo que sucede es que el censo los clasifica de una manera muy relativa y reporta como una agrupación aparte a 21 indostánicos. No hay duda que ese grupo forma parte de la inmigración que se analiza. Su distribución es más que testimonial, a saber:

tres en San José, cinco en Cartago, cuatro en Puntarenas y nueve en la "región del Golfo de Nicoya"⁵³.

Se debe tener en cuenta, además, la condición legal de esas personas por cuanto su permanencia en el país se limita al período indicado en el contrato respectivo. La observación es válida, también, para las otras inmigraciones de carácter oficial. La cuestión de fondo es que los censos no pueden "simpatizar" a quienes osan permanecer más de lo estipulado y ello crea, de alguna manera, distorsiones estadísticas.

CUADRO 2
PRESENCIA OFICIAL CHINA EN COSTA RICA EN EL SIGLO XIX
(POR PROVINCIAS Y CANTONES) (A)

Provincia	Cantón	AÑOS			
		1864	1883	1888	1892
San José	San José		52	43	67
Alajuela	Alajuela		15	19	17
	Grecia		7	4	
	Naranjo		2		
Cartago	Cartago	3	21	17	12
	Paraíso		6	7	5
	La Unión		1	5	
Heredia	Heredia		14	9	8
	Barba			1	
	Santo Domingo		1	2	3
	Santa Bárbara		1	2	2
	San Rafael				1
Guanacaste	Liberia		1	3	5
	Bagaces		1		
Puntarenas	Puntarenas		27	36	21
	Esparta		5	4	5
Limón	Limón		65	47	28
TOTAL POR AÑO		3	219	198	175

(a) Se incluyen sólo cantones que registran oficialmente presencia china. Además, Puntarenas y Limón son comarcas.

Fuente: Elaborado con base en datos tomados de: Dirección General de Estadística y Censos, *Resúmenes estadísticos 1883-1893*. También *Censo de la República de Costa Rica (1864)*.

52 Se trata de los años de la guerra contra los filibusteros.

53 Véase Dirección General de Estadística y Censos, 1864: 64-67.

Los chinos introducidos en 1873, están permitidos solamente por un lapso de ocho años, de acuerdo con lo estipulado en su contrato de trabajo. Supuestamente, su retiro del país se debe consumir en 1881; sin embargo, el censo de 1883 registra la presencia de 219 extranjeros chinos (véase Cuadro 2). Es decir, un tercio del segundo oleaje inmigratorio⁵⁴. Cifra considerable, retomando lo dicho para la inmigración anterior y si se valoran las muertes originadas por la peligrosidad de los trabajos en el trayecto de construcción ferroviaria, el trato cruel (que incluye asesinatos de índole oficial y no oficial) y el llamado "mal de patria" (suicidios).

Por lo demás, destaca el hecho de que, a partir de los años 1880, los chinos ya están presentes en las diferentes provincias y comarcas de Costa Rica.

Con respecto a los inmigrantes de 1887, el Censo de 1888 confirma dos aspectos observados líneas atrás: por un lado, que su volumen es relativamente reducido y por otro, que la compañía constructora, a partir de 1888, se inclina por la contratación de trabajadores cesados en la vecina nación del sur.

D. CONCLUSIÓN

Costa Rica se vincula tempranamente al mercado mundial mediante el cultivo del café, aproximadamente en los años 1830. La creación de las condiciones que permitan el incremento de la producción y su expedita comercialización pasa a ser la tarea de los diferentes gobiernos. Esta labor que se traduce en una modernización que corre pareja definitivamente con la penetración y gradual expansión, al interior de la sociedad costarricense, del modo de producción capitalista.

El mejoramiento del transporte terrestre es indispensable para apuntalar el crecimiento económico que se produce en función del modelo agroexportador. Dicho mejoramiento

responde, pues, a las exigencias de una economía ya en marcha, reforzando con ello la desarticulación del aparato productivo nacional y la dependencia económica.

Los dos mayores logros en el campo vial y del transporte, lo son la "Carretera Nacional" y el Ferrocarril al Atlántico. La carretera y el ferrocarril se construyen para dinamizar y rentabilizar la economía agroexportadora, e incorpora efectivamente amplias zonas del país. En el caso del ferrocarril, sin embargo, el impacto económico es "mediatizado" por el control imperialista de la empresa.

Costa Rica ingresa a la fase independiente con un carácter de zona vacía. Este carácter convierte a la colonización en un proceso significativo, que complementa la reforma liberal que se libra desde los años 1830.

La política inmigratoria se orienta hacia la introducción de colonos agrícolas europeos cuando el país necesita más bien peones para las haciendas cafetaleras.

En cuanto a la etnia china (y africana), el Estado posterga su presencia como consecuencia de las valoraciones racistas y etnocentristas profundamente enraizadas en la sociedad (y el Estado) costarricense.

No obstante, la severa escasez de brazos para la actividad productiva y la construcción de la obra ferroviaria, hacen imprescindible la importación de trabajadores chinos, en la segunda mitad del siglo XIX.

La etnia china se incorpora al contexto social costarricense y lo hace bajo una relación de naturaleza exclusivamente económica. Los grupos inmigratorios se desempeñan como mano de obra tanto en la actividad agrícola como en la construcción de la obra ferroviaria. En este sentido, los primeros grupos inmigrantes chinos brindan una contribución importante al proceso de modernización económica que se produce en la Costa Rica del siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

Acuña Ortega, Víctor Hugo y Molina Jiménez, Iván. *El desarrollo económico y social de Costa Rica: de la colonia a la*

⁵⁴ Valga destacar que los censos de 1883 y 1888, indican como grupo aparte sólo 5 y 3 indostánicos, respectivamente.

- crisis de 1930*. San José: Editorial Alma Máter, 1986.
- Archivo Nacional de Costa Rica. *Serie Congreso-Documento*: 20939 (año 1843); 5316 (1850); 5328 (1850); 7503 (1854); 6958 (1860); 5863 (1861); 21182 (1867); 8285 (1869).
- Ávila Bolaños, Ólger. *Costa Rica en la primera mitad del siglo XIX*. San José: UCR, Nº 15, 1972.
- Carcanholo Fogaca, Reinaldo. *Desarrollo del capitalismo en Costa Rica*. San José: EDUCA, 1981.
- Cardoso, Ciro y Pérez Brignoli, Héctor. *Centroamérica y la economía occidental (1520-1930)*. San José: EUCR, 1983.
- _____. *Historia económica de América Latina*. 4 ed. España: Editorial Crítica, 1987.
- Casey Gaspar, Jeffrey. "El Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica, 1871-1874". *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: EUCR, Nº 2, 1976.
- Costa Rica, Dirección General de Estadística y Censos. *Censo de la República (1864)*. San José: Tipografía Nacional, 1864.
- _____. *Resúmenes estadísticos 1883-1893*. San José: Imprenta Nacional, 1894.
- Costa Rica, República de. *Colección de Leyes y Decretos*. San José: Imprenta La Paz, 1872.
- Cotton, Lillian. "Costa Rica and the era of Tomás Guardia, 1870/1882." Fotocopia (s.p.i.).
- Chen Apuy, Hilda. "La migración china a Costa Rica". *Cuarto Simposio Interna-*
- cional sobre América Latina en la República de China*. China: Universidad de Tamkang, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1996.
- Facio Brenes, Rodrigo. *Estudio sobre economía costarricense*. 2 ed. San José: Editorial Costa Rica, 1975.
- Fallas Monge, Carlos Luis. *El movimiento obrero en Costa Rica 1830-1902*. San José: EUNED, 1983.
- Fonseca Herrera, Zaida. "Los chinos en Costa Rica en el siglo XIX". San José: UCR, Tesis de grado, 1979.
- González García, Yamileth. "Continuidad y cambio en la historia agraria de Costa Rica (1821-1880)". Bélgica: Université Catholique de Louvain, *Thèse en Histoire*, 1983.
- González Villalobos, Paulino. "Ruta Sarapiquí: historia sociopolítica de un camino". San José: UCR, *Avance de Investigación* Nº 15, 1976.
- González Víquez, Cleto. *Obras históricas*. San José: Editorial Costa Rica, Tomo II, 1966.
- Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica, 1976.
- Hernández Alarcón, Eduardo. "Comercio y dependencia en Costa Rica durante los años de 1880-1890". *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: EUCR, Nº 3, 1977.
- Kurtze, Francisco. *La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica*. San José: Imprenta Alsina, 1918.
- León, Moisés. "Etnia china". *Revista Herencia*. San José: UCR, Vol. 1, Nº 2, 1989.

- Murillo Chaverri, Carmen. *Identidades de hierro y humo: la construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890*. San José: Editorial Porvenir, 1995.
- Obregón Quesada, Clotilde, "Inicio del comercio británico en Costa Rica". *Revista de Ciencias Sociales*. San José: UCR, Nº 24, 1982.
- Quesada Monge, Rodrigo, "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871-1905". *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: EUCR, Vol. 9, 1983.
- Ramírez Boza, Mario y Solís Avendaño, Manuel. "El desarrollo capitalista en la industria costarricense (1850-1930)". San José: UCR, *Tesis de grado*, Tomo I, 1979.
- Rodríguez Bolaños, José A. y Borge Carvajal, Víctor G. "El Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica". San José: UCR, *Tesis de grado*, 1979.
- Seligson, Mitchel A. *El campesino y el capitalismo agrario en Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica, 1980.
- Soley Güell, Tomás. *Historia económica y hacendaria de Costa Rica*. San José: Editorial Universitaria, Tomo I, 1947.
- Sunkel, Osvaldo y Paz, Pedro. *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*. 9 ed. México: Siglo XXI editores, 1976.
- Vega Carballo, José Luis, "El nacimiento de un régimen de burguesía dependiente: el caso de Costa Rica (II)". *Estudios Sociales Centroamericanos*. San José: CSUCA, Nº 6, 1973.

Herberth Ulloa
Sede Regional del Pacífico
Universidad de Costa Rica