

## **EL FERROCARRIL COSTARRICENSE AL PACÍFICO: BALUARTE DE LA ECONOMÍA NACIONAL (1897-1935)**

Herberth Ulloa Hidalgo

### **RESUMEN**

*El presente artículo se propone dar respuesta a algunas de las interrogantes relativas tanto a la razón de ser como al funcionamiento del Ferrocarril al Pacífico, cuyo centenario se acaba de cumplir. ¿Por qué se construye el Ferrocarril al Pacífico, si el país cuenta ya con un ferrocarril que comunica más rápida y económicamente con los mercados externos?*

La construcción del Ferrocarril al Atlántico, iniciada en el año 1871, no significa —en momento alguno— el abandono del proyecto de la vía férrea interoceánica. Con esa mira es que se emprenden, precisamente, los trabajos de construcción del ferrocarril entre Puntarenas y la capital, simultáneos (1880) a los del Atlántico.

Sin embargo, las rentas fiscales desmejoran rápidamente y esto imposibilita proseguir la obra más allá de la ciudad de Esparza<sup>1</sup>. La situación es tal que el Gobierno con-

### **ABSTRACT**

*The author intends to answer the questions regarding the creation and operation of this railroad a hundred years ago (anniversary recently celebrated). ¿Why - according to some important scientists - was it built if the country had already a faster and more economic railroad to the Atlantic Ocean to communicate with foreign markets?*

viene en negociar el arreglo de la deuda exterior y la finalización del Ferrocarril al Atlántico. Las condiciones en que se lleva a cabo el contrato (1884) revierten, de plano, la idea original de una empresa ferroviaria nacional,

---

1 Llamada Esparza casi desde su inicio, cambia de nombre por Acuerdo Ejecutivo nº LVI de 1879. Desde 1974, reasume el nombre de Esparza por decreto del Ejecutivo nº 3752; Cfr. *Colección de Leyes y Decretos*, 1974: 964-965.

“única manera de que ella no se convirtiese de un gran beneficio [...] en un mal de inmensas trascendencias”<sup>2</sup>.

Apenas concluido el ferrocarril en 1891<sup>3</sup>, éste es puesto al servicio bajo la administración y propiedad de una compañía inglesa, la Costa Rica Railway Company. De ese modo, el crecimiento económico del país queda sujeto a los criterios de eficiencia manejados por dicha compañía extranjera, que consisten en el logro de un estado constante de “sobrecapitalización”.

La explotación de la empresa ferroviaria al Atlántico, dada la anterior concepción del beneficio y su desempeño monopolístico, produce grandes perjuicios a los sectores económicos y consumidores nacionales, a partir de la última década del siglo pasado. Al respecto un editorial de aquel entonces exclama con pesar:

“Allí donde el sol nace, ya no tenemos alborada; nos han entregado maniata-dos á los ingleses y les debemos un siglo de vida tributaria.

Ese ferrocarril al Atlántico se absorve todo el producto de nuestros esfuerzos; es un carcelero desaterrado que no nos dará un minuto de tregua”<sup>4</sup>.

La reacción costarricense no espera; prontamente la Costa Rica Railway Company es objeto de airadas denuncias en torno a la deficiencia del servicio ferroviario y las tarifas injustas.

Año con año, el transporte sufre interrupciones por derrumbes en la línea y, a veces, por la destrucción de la misma debido a

los fuertes temporales<sup>5</sup>. Ciertamente que esos derrumbes son ocasionados por la naturaleza y, por tanto, inevitables; sin embargo, los cafetaleros y comerciantes critican la falta de voluntad de la compañía para refaccionar la vía en el menor tiempo posible<sup>6</sup>. Este hecho los lleva a cuestionar el procedimiento que se sigue ante las interrupciones: según piensan, el Gobierno es quien debe valorar la magnitud de los daños y el mínimo de trabajadores requerido para la rápida composición de la línea, y no como sucede, que simplemente se limita a tomar nota del tiempo que demanda dejar expedito el tráfico —según los reportes del Administrador de la Empresa—<sup>7</sup>.

Las elevadas tarifas constituyen la otra fuente básica de denuncias y perjuicio permanente. Estas se tildan de excesivas tanto en lo que respecta a pasajes como al transporte de carga. A través de la prensa nacional se arguye, incluso, que existen casos en los que el valor del flete sobrepasa el del objeto transportado y que el cobro de los pasajes es injusto por cuanto la empresa practica un mismo cobro para puntos donde la distancia es menor<sup>8</sup>.

Pese a todas las críticas, la compañía inglesa no solo continúa con su proceder arbitrario, sino que, apoyada en el monopolio ferrocarrilero y el virtual control portuario, comete nuevos abusos. El grupo de los comerciantes es el primer afectado y, poco después, el de los exportadores cafetaleros también.

2 Carlos Meléndez Chaverri. *Mensajes Presidenciales*. San José: Editorial Texto, Tomo II, 1981, p. 76.

3 El primer ensayo se hizo el 6 de diciembre de 1890, pero al faltar todavía ciertos trabajos la compañía inglesa posterga el recibimiento de la línea férrea hasta el 1 de julio de 1891. Cfr. Watt Stewart. *Keith y Costa Rica*. 2 ed. San José: Editorial Costa Rica, 1976, p. 119.

4 *La Prensa Libre*, 9 de agosto de 1895, p. 2. El artículo corresponde al editorial del periódico.

5 *La Prensa Libre*, 4 de enero de 1896, p. 2; Carolyn Hall. *El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica*. San José. Edit. Costa Rica. 1978, p. 68.

6 *La Prensa Libre*, 15 de enero de 1896, p. 2; *La Prensa Libre*, 1 de mayo de 1896, p. 2. La demora prolongada en el despacho del café desfavorece la cotización del producto.

7 *La Prensa Libre*, 29 de abril de 1896, p. 3.

8 *La Correspondencia*, 30 de abril de 1896, p. 2; *La Prensa Libre*, 1 de mayo de 1896, p. 2. Serrano habla de tropelías cometidas por el monopolio ferrocarrilero “en menoscabo de los intereses bananeros nacionales”, véase Luis A. Serrano Rodríguez, “El Ferrocarril al Pacífico y los contratos Ulloa-Casement y Soto-Keith”. En *Repertorio Americano*. San José: Universidad Nacional (IDELA), Número Especial, octubre 1976/setiembre 1977, p. 109. Pero en verdad que la expropiación es general.

En 1896, la compañía implanta el servicio de flete directo para las importaciones por el Atlántico (descargo directo)<sup>9</sup>; con lo que asume, además, funciones de casa consignataria. Al operar dicho sistema, los comerciantes comisionistas se ven desplazados de buena parte de sus transacciones comerciales, aún cuando las concesiones hechas a la empresa, por la construcción de la vía férrea, jamás le autorizan a incursionar en esa actividad:

“el país ha hecho á la Empresa concesiones bastantes para que ésta realice utilidades no despreciables; pero [...] estas utilidades las debe realizar sin traspasar el límite de las citadas concesiones, las cuales no dan derecho al Ferrocarril para hacer el monopolio (ya sea directo ó indirecto) de las transacciones de comercio de que ahora se ocupa”<sup>10</sup>

Poco después, en setiembre de 1898, se determina que los cafetaleros exportadores, a partir de ese momento, no pueden manifestar en modo alguno “preferencias por los barcos en los cuales [desean] que se les transportara su producto, el cual se cargaría en el primer buque disponible”<sup>11</sup>.

A mediados de 1895, el Congreso resucita la vieja idea del Ferrocarril al Pacífico, delegando en el Ejecutivo la iniciativa conducente a la ulterior aprobación de la obra.

Con ese motivo y dada la ingrata experiencia vivida con la explotación del Ferrocarril a Limón por capitalistas foráneos, la prensa, haciendo eco de los intereses económicos del país, libra una campaña intensa en favor del proyecto nacional. Según ésta, el Ferrocarril al Pacífico es de imperiosa necesidad, para poder liberar a la agricultura y al comercio

costarricenses del monopolio ferroviario extranjero.

“Creemos interpretar el sentimiento público si decimos que lo que Costa Rica aspira con su proyecto de ferrocarril al Pacífico es hacer suya propia la empresa y nada más que suya, no entregarse al tutelaje de los americanos, ni de los ingleses, ni de los franceses, ni de nadie, sino por el contrario, contrarrestar en parte siquiera el dominio absolutista que la Compañía del Ferrocarril Central ejerce sobre todo Costa Rica”<sup>12</sup>.

Tal razón de ser implica, por supuesto, que la obra ostente un carácter netamente nacional. Para asegurar esa condición, es que al principio se clama porque la construcción y la administración del ferrocarril corra por cuenta del Estado, aunque después, con una actitud más realista y práctica, se considera la posibilidad de construirlo mediante licitación pública (contrato), siempre y cuando ésta tenga

“como único objeto la sola construcción de la mencionada vía, es decir, que el empresario ó empresarios no gocen del privilegio de explotarla, sino que se limiten á darla concluida por determinada suma”<sup>13</sup>.

El Gobierno está convencido de la función redentora del ferrocarril en proyecto y si bien la construcción es llevada a cabo por contrato es consciente de los enormes perjuicios derivados de las irreflexiones del pasado. De esa manera, el contrato de construcción firmado con John S. Casement y aprobado por el Congreso en agosto de 1897, mantiene incólume la dignidad nacional, contra-

9 Rodrigo Quesada Monge, “Ferrocarriles y crecimiento económico: El caso de la Costa Rica Railway Company, 1871-1905”. En *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica, Vol. 9, 1983, p. 105. El flete directo para las exportaciones se establece desde 1892.

10 *La Prensa Libre*, 8 de mayo de 1896, p. 2.

11 Hall, 1978: p. 68.

12 *El Pabellón Liberal*, 16 de noviembre de 1896, p. 3.

13 *La Prensa Libre*, 6 de noviembre de 1896, p. 2. Cabe decir que el señor William H. Lynn, a la postre representante de la firma J. S. Casement, ya en mayo de 1896 llega a Costa Rica y entabla conversaciones con el Gobierno respecto a la eventual construcción ferroviaria. Cfr. *La Prensa Libre*, 19 de mayo de 1896, p. 2.

rio a lo acontecido con la leonina negociación "Soto-Keith" de 1884.

Un resumen de los aspectos medulares del contrato "Ulloa-Casement" (1897) y su contraste con el "Soto-Keith", confirma, sin la menor duda, los beneficios que ofrece el primero a la Nación:

- el Gobierno adquiere el compromiso de entregar una suma mensual al contratista, aparte de la emisión de bonos con sus propios bienes como garantía; el contrato con Keith da entrada franca a la inversión directa extranjera.

- el Gobierno conserva la propiedad y el usufructo de la obra ferroviaria; el contrato Soto-Keith no solo entrega la vía férrea al empresario, sino también un vasto territorio.

- Se exime a la empresa del pago de derechos, pero solo para los materiales y equipos importados a efectos de la obra, en caso de abuso el contratista se obliga a pagar el doble del gravamen; este aspecto no es restringido en el otro contrato, en detrimento del Tesoro Público.

- El contratista renuncia a la intervención diplomática, además, cualquier traspaso del contrato debe ser sometido a los supremos poderes, aunque no se admite la gestión a favor de un gobierno extranjero; excepto el no traspaso a otro gobierno, a Keith no se le exige consulta previa para transferir el contrato y tampoco se alude a la intervención diplomática, con lo cual se le deja abierto el camino<sup>14</sup>.

El carácter nacional es consustancial a la empresa ferroviaria, concebida ésta como baluarte de los intereses económicos del país. Por ello, el Presidente Rafael Iglesias Castro (1894-1902) iniciador de la construcción, con ocasión de la transacción política de setiembre de 1901<sup>15</sup>, plantea la necesidad de un candidato que salvaguarde las obras funda-

mentales de su administración, a saber: la reforma monetaria y la línea férrea al Pacífico,

"en el sentido de que ésta última sea siempre de propiedad nacional, pudiendo terminarse como a bien se tenga, sin que para ello se traspase por tiempo alguno a una compañía extranjera, y explotarla en la forma que mejor convenga a los intereses públicos"<sup>16</sup>.

A comienzos de 1903, entra en funcionamiento el tramo construido entre la capital y Santo Domingo de San Mateo (Orotina), lugar que se constituye en terminal provisional del ferrocarril, al suspenderse los trabajos por dificultades, básicamente económicas. Dicho tramo es conectado con el ramal férreo de Esparta mediante un camino carretero.

La vía conocida como "Vía Mixta", alterna a la del Atlántico, se halla lejos de ser comercial. De esa manera, pese a que los fletes son más baratos que por la ruta ferroviaria de Limón, continúa exportándose por Puntarenas tan solo un porcentaje reducido de la cosecha cafetalera: el 13% en los años 1903 y 1904. La diferencia en el costo de los fletes se percibe en la comparación estadística del cuadro 1.

Sobre este particular, es importante señalar que entre la comunidad de científicos sociales del país se ha venido interiorizando una afirmación sin sustento alguno en la realidad histórica, cuyo exponente clásico parece ser la historiadora Carolina Hall. Hall afirma<sup>17</sup> que los cafetaleros exportadores, en las primeras décadas de este siglo, preferían la ruta ferroviaria del Atlántico para la exportación del "grano de oro", pues esta era la que comunicaba más rápida y económicamente con los mercados externos. La explicación no procede en el tanto que el costo total de los fletes muestra una diferencia importante a favor de la vía Puntarenas.

14 La comparación se sustenta en el artículo de Serrano; Serrano, 1977: p. 110-111.

15 Fiel a su autoritarismo, logra imponer como candidato de la transacción al Lic. Ascensión Esquivel Ibarra; Orlando Salazar Mora, "Sobre la democracia liberal en Costa Rica (1899-1919)". En *Desarrollo Institucional de Costa Rica (1523-1914)*. San José: Servicios Editoriales Centroamericanos S. A., 1983, p. 155.

16 Rafael Obregón Loría. *Hechos militares y políticos*. 2 ed. San José: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 1981, p. 250.

17 Hall, 1978: p. 68 y 69.

CUADRO 1

COSTO DE FLETES DE CAFÉ POR LIMÓN Y PUNTARENAS,  
1903-1904  
(POR CADA 1 000 KILOS)

	POR LIMÓN CUESTA HOY			POR PUNTARENAS			Diferencia favor Puntarenas
	Gastos aquí	Flete mar	Total	Gastos aquí	Flete mar	Total	
Pergamino a Europa.....	£ 4.1.8	£ 2.5.0	£ 6.6.8	£ 2.4.1	£ 4.0.0	£ 6.4.1	¢ 1.32
Beneficiado a Europa .....	4.1.8	1.15.0	5.16.8	2.8.0	3.0.0	5.8.0	4.45
Pergamino a New York .....	19.85	10.50	30.35	11.76	10.87	22.63	16.21
Beneficiado a New York .....	19.85	8.40	28.25	11.76	10.87	26.63	11.80

FUENTE: *Memoria de Hacienda*, 1904: p. XXV.

Aún cuando el flete marítimo es mayor por el lado del Pacífico, la tarifa total del transporte resulta mucho más económica, que por la ruta del Atlántico. A nivel de tarifas ordinarias la situación no cambia durante el período en estudio.

En junio de 1905, la Northern Railway Company, subsidiaria de la United Fruit Company adquiere, en arriendo, las instalaciones y el capital social de la Costa Rica Railway Company<sup>18</sup>. A cuatro meses del traspaso, la Northern eleva el flete del ferrocarril de £ 3.8.6 a £ 3.13.3, y desatiende el despacho de café en Limón<sup>19</sup>, lo cual significa un desembolso adicional de £ 0.4.10 por tonelada para los exportadores del grano<sup>20</sup>. Al mismo tiempo, los barcos fletados por la United Fruit Co., conforme se retira la "Royal Mail", aumentan el costo del flete de café en cinco chelines<sup>21</sup>.

Desde el punto de vista de los cafetaleros, los aumentos obedecen al monopolio del transporte ferroviario y marítimo ejercido, ahora, por una compañía estadounidense.

La opresiva situación, a la vez que conocida deficiencia de la línea férrea al Atlántico, constituyen las motivaciones principales del memorial entregado al Gobierno, el 3 de noviembre de 1905, por un considerable número de importantes cafetaleros. Los firmantes alcanzan casi el centenar y entre ellos figuran, por ejemplo: Walter J. Field, H. Tournon y Co., Ramón Aguilar, Jaime G. Bennett, Santiago Alvarado, Francisco Montealegre, Lyon Hermanos Co.<sup>22</sup>. Como se observa, cafetaleros exportadores extranjeros participan del documento. En este memorial se solicita al Gobierno que emprenda la conclusión del Ferrocarril al Pacífico, pero con capitales del país:

"que conviertan aquella obra en vía nacional de transporte, sin que para su ejecución hoy ó para su explotación mañana, haya que acudir á empresas o á empréstitos extranjeros. Nosotros en primera línea y el comercio general de la República, estamos dispuestos á apoyar la realización de esa obra ya tan avanzada"<sup>23</sup>.

18 Quesada, 1983: p. 88 y 114.

19 *La Prensa Libre*, 16 de octubre de 1905, p. 4.

20 *La Gaceta*, 19 de noviembre de 1905, p. 585.

21 *Loc. cit.*

22 *La Prensa Libre*, 20 de noviembre de 1905, p. 2.

23 *La Gaceta*, 19 de noviembre de 1905, p. 585.

Para salvaguardar el carácter nacional de la obra —única forma posible de modificar los términos en que se realiza la exportación e importación— es indispensable prescindir de la participación extranjera. Con dicho propósito, se garantiza el financiamiento interno.

Cuando el Ministro de Fomento somete al Congreso el proyecto de ley para reanudar la construcción y financiarla con capital interno<sup>24</sup>, la gestión es calificada, noviembre de 1905, con sobrada razón, como una respuesta a los desmanes de la compañía imperialista:

“El paso dado en este sentido por el gobierno del señor Esquivel es la respuesta más patriótica y más conveniente al alza de flete acordada en estos días sobre la tarifa para exportación del café por la compañía que explota hoy el Ferrocarril al Atlántico y el del Norte, así como por las compañías de vapores que funcionan en combinación con la United Fruit Company, hoy por hoy las únicas”<sup>25</sup>.

La hostilidad de los capitalistas nacionales, por lo pronto, surte un efecto inesperado, aunque en suma benéfico: la Northern avisa, a través de *La Prensa Libre*, del 27 de noviembre de 1905, que las disposiciones tomadas sobre la tarifa ferroviaria y despacho de café quedan eliminadas desde el 16 de octubre anterior.

En todo caso, el Ferrocarril al Pacífico se concluye en 1910 y con una función “rentadora” mantiene, en comparación con la Northern, las tarifas más bajas a lo largo del período. Así, por ejemplo, en el año 1921, la empresa ferroviaria nacional deja de percibir —en el servicio de fletes— un 176%, de acuerdo con las ganancias de la Northern Railway: 106% debido a la menor potencia de las locomotoras en el arrastre de carros y 70% por concepto de menor tarifa<sup>26</sup>. Más adelante, en el año 1930, la diferencia de tarifas entre ambos ferrocarriles queda claramente consignada mediante el precio promedio del transpor-

te comercial: en el Ferrocarril al Pacífico es de \$ 0,067 por milla, mientras que el promedio correspondiente al ferrocarril arrendado por la Northern equivale a \$ 0,13<sup>27</sup>.

Bien avanzada la modernización de la vía, en octubre de 1929, el Ferrocarril al Pacífico aprueba una rebaja en la tarifa para exportación de café, con el expreso fin de atraer los embarques de ese producto. Sin embargo, la disposición no surte el efecto deseado ya que la compañía imperialista:

“inmediatamente [...] notificó el hecho a Boston y la conferencia naviera elevó sus tarifas desde Puntarenas por mar en un 30 por ciento, compensando así las tarifas más bajas del ferrocarril”<sup>28</sup>.

A mediados de 1930, al hallarse en mejores condiciones de competencia, la empresa nacional disminuye las tarifas en los fletes del comercio exterior. Acto seguido se produce una baja en los ingresos de la United Fruit Co. (Northern y líneas navieras), especialmente en el transporte de mercancías de importación.

Ante esa situación, la United adopta una rebaja en las tarifas del Ferrocarril al Atlántico a mediados de 1931, y aplica con mayor agresividad la política de tarifas especiales (ocasionales). Esto motiva un estudio del Gobierno sobre las tarifas especiales que se otorgan a comerciantes y exportadores. Al respecto, *La Tribuna* informa:

“El Gobierno es de la opinión de que los descubrimientos varían con la corriente internacional de las leyes ferroviarias, y consecuentemente, lo que la compañía está haciendo, puede ser suspendido. El Secretario de Obras Públicas procederá sobre esta base. Se cree que las tarifas especiales de ferrocarriles en la costa atlántica están dando buenos bocados a las rentas de la Pacific Railway”<sup>29</sup>.

24 Concretamente, el 18 de noviembre de 1905. Por su parte, el Congreso lo aprueba el 22 de noviembre del mismo año (Decreto nº 10).

25 *La Prensa Libre*, 20 de noviembre de 1905, p. 1.

26 *Memoria de Fomento*, 1922: 224.

27 Charles D. Kepner y Jay H. Soothill. *El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe*. México: Ediciones del Caribe, 1949, p. 363.

28 *Ibid.*, p. 185.

29 *Ibid.*, p. 240.

Al margen del proceder de la empresa extranjera, que lógicamente afecta el transporte de fletes y el consecuente rendimiento de la línea férrea nacional, los intereses económicos del país son altamente favorecidos:

“Es público y notorio que el ferrocarril de la Northern se ha visto obligado, por la competencia que le hace el Ferrocarril al Pacífico, a rebajar sus tarifas generales en un quince por ciento, y sus tarifas especiales para exportadores en un dólar ocho centavos por tonelada de flete”<sup>30</sup>.

La competencia que entabla el Ferrocarril al Pacífico implica, pues, una moderación de las tarifas del ferrocarril rival, lo cual lo convierte en un factor indirecto de control de la empresa ferroviaria extranjera.

La crisis económica del país, en los años 1930, perjudica la marcha del Ferrocarril al Pacífico y, en ese contexto, las maniobras tarifarias de la United Fruit Co. (1931) agravan la situación de la empresa nacional.

Ante la posibilidad de que la empresa, debido a esa difícil situación, sea puesta en manos de una compañía privada<sup>31</sup>, un grupo de 22 diputados presenta al Congreso un proyecto de ley tendiente a prohibir, constitucionalmente, la enajenación del Ferrocarril al Pacífico. La iniciativa diputadil es aplaudida por la Cámara de Cafetaleros, la cual insta a las demás cámaras “a fin de que públicamente manifiesten su apoyo a tan patriótico proyecto”<sup>32</sup>. *La Tribuna* también simpatiza con la causa:

“Es necesario que constitucionalmente venga este afianzamiento; es indispensable que el país se despreocupe de una vez por todas acerca de la posesión, administración y explotación de

su ferrocarril y de sus muelles. Si esas empresas hasta el momento han dejado sensibles pérdidas reorganicéense, adminístrense con otro sistema”<sup>33</sup>.

En julio de 1931, sin mediar discusión alguna, el Congreso aprueba, en tercer debate, el proyecto<sup>34</sup>.

A finales de 1932, el Gobierno modifica sustancialmente las tarifas de exportación e importación con el afán de incrementar esos fletes en el movimiento de la empresa nacional.

En lo referente a la exportación, la ofensiva no se limita a igualar los fletes totales (ferrocarril y marítimos) mediante una bonificación de ₡ 4,00 por cada tonelada transportada y con destino a los mercados de Europa. La bonificación solo es parte de un plan más amplio. Efectivamente, todo lo concerniente al servicio de exportación del café se encarga a una entidad comercial, seria y conocedora del negocio: la casa John M. Keith y Co.<sup>35</sup>. El otro aspecto importante es conseguir la rebaja en los fletes marítimos:

“Esta rebaja parecía muy difícil de conseguirse, por el hecho de hallarse todas las compañías de vapores unidas entre sí, por medio de un pacto conocido con el nombre de “La Conferencia”, el cual determina las tarifas a cobrar, los campos de acción de cada línea, la distribución de la carga, etc., oponiéndose como una muralla que parecía infranqueable a nuestros proyectos”<sup>36</sup>.

No obstante, las gestiones se realizan y “La Conferencia” acuerda, el 29 de agosto de 1933, una rebaja de 10 chelines por tonelada para el café embarcado por Puntarenas con destino a Europa<sup>37</sup>. Las compañías navieras

30 *Diario de Costa Rica*, 4 de octubre de 1931, p. 7.

31 En junio de 1931, se rumora peligrosamente sobre la idea del traspaso. Cfr. *La Tribuna*, 23 de junio de 1931, p. 4.

32 *Ibid.*, p. 8.

33 *Ibid.*, p. 4.

34 *La Gaceta*, 21 de julio de 1931, p. 1 183.

35 *Memoria de Fomento*, 1933: 142 y 143; *La Prensa Libre*, 11 de agosto de 1932, p. 7.

36 *Memoria de Fomento*, 1933: 142.

37 *Ibid.*, p. 143.

del Atlántico al sentirse perjudicadas conceden, inmediatamente, una disminución idéntica para el café exportado por Limón hacia el viejo continente. Este hecho viene a completar el plan trazado que, desde el inicio, se propone un rebajo de los fletes marítimos para todos los cafetaleros del país<sup>38</sup>.

La igualdad de tarifas resulta perjudicial para la Northern, no por casualidad más de la mitad de la cosecha cafetalera del año 1932 es exportada por Puntarenas<sup>39</sup>.

De ahí la embestida de la Northern en 1934, mediante una compensación descrita como "bonificación para cubrir los gastos de

carreteaje a favor de los exportadores que hagan sus embarques de café por Puerto Limón"<sup>40</sup>.

La bonificación, por ejemplo, para los exportadores de Palmares y San Ramón alcanza un monto de ₡16,00<sup>41</sup>. La Northern, en aquel momento, cobra a ₡ 2,00 (₡ 41,44) la tonelada desde Alajuela hasta Limón. De ese modo, el café de Palmares o San Ramón —oro o pergamino— puesto en Alajuela, con rumbo a Europa, presenta una diferencia estimable de ₡7,64, que favorece el transporte por la vía férrea a Limón (ver cuadro 2).

CUADRO 2  
COSTOS DEL TRANSPORTE DE CAFÉ DE PALMARES  
O SAN RAMÓN A EUROPA  
(COSECHA 1933-1934)

Café Oro			
	Flete Ferrocarril	Flete Mar	Total
Vía Puntarenas	₡ 10,40	₡ 96,52	₡ 106,92
Vía Limón	25,44	73,84	99,28
Diferencia			7,64

FUENTE: *Memoria de Fomento*, 1934: 63.

Valga señalar que la diferencia en los fletes provoca una reducción del transporte de café por la ruta al Pacífico, pero a cambio de eso, se cumple con un papel moderador de las tarifas del Ferrocarril al Atlántico: el flete por la vía a Limón es más económico, como consecuencia de la competencia que le establece el Ferrocarril al Pacífico.

Aún así, la empresa ferroviaria nacional realiza, en el año 1935, una nueva adecuación tarifaria, con lo que se equilibran los

costos de exportación a Europa<sup>42</sup>. Este hecho le depara la supremacía en el transporte del principal producto exportable del país, a partir de la cosecha de 1935 y por lo que resta de la década.

Para finalizar, se impone destacar los siguientes hechos en torno a la razón de ser y el rol estratégico desempeñado por el Ferrocarril Costarricense al Pacífico.

La línea férrea al Atlántico es concluida y entra en servicio en el año 1891, pero

38 *Loc. Cit.*

39 De las cosechas anteriores se exporta únicamente una parte reducida por dicho puerto, excepto el tráfico irregular de 1929 debido a la casi total destrucción de la vía férrea al Atlántico.

40 *Memoria de Fomento*, 1934: 61.

41 Para los de San Jerónimo y Sarchí es de ₡12,00, el resto de la meseta central hasta Paraíso y Cartago recibe un reembolso de ₡10,00; *Loc. Cit.*

42 Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. *Informe anual*, 1938. San José: Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1939, p. 8.

bajo la explotación de una compañía imperialista, con motivo del famoso contrato "Soto-Keith (1884). Por ello, antes que responder a la política vial del Estado, obedece a los intereses bananeros de Keith y de la capitalización de la compañía extranjera, en detrimento de los sectores económicos y consumidores nacionales.

A solo cuatro años de práctica monopólica ferroviaria, el Estado impulsa el proyecto de construcción del Ferrocarril al Pacífico dada la apremiante necesidad de redimir a la economía nacional del tutelaje británico (y luego estadounidense).

La obra, cuya construcción inicia en 1897, tiene como finalidad expresa modificar los términos en que se realiza el comercio de exportación e importación, lo cual fundamenta y explica su condición de vía nacional de transporte.

Las tarifas del Ferrocarril al Pacífico, incluso desde el período de "vía mixta" (1903-1909), son inferiores a las de la ruta ferroviaria al Atlántico. En lo que respecta al costo total de la exportación de café, éste resulta mucho más económico por el lado del Pacífico, con todo y que el flete marítimo es mayor. Pese a esto, hasta 1910, el movimiento económico internacional del país se sigue efectuando casi en su totalidad por el Atlántico (Limón). Después de ese año, aunque la preferencia se mantiene, la participación del puerto de Puntarenas alcanza niveles importantes, que no son mayores básicamente por dos factores: la deficiencia del servicio de transporte férreo y la política tarifaria de la United Fruit Company.

La política de tarifas especiales, puesta en práctica por la United Fruit Company (Northern y líneas navieras), desde los años 1920, afecta el transporte de fletes y el consecuente rendimiento del ferrocarril nacional. Empero, al margen de tal proceder de la empresa extranjera, los intereses económicos del país resultan altamente favorecidos. La competencia que entabla el Ferrocarril al Pacífico implica una moderación de las tarifas del ferrocarril extranjero; el flete por la vía a Limón es más económico debido a la existencia y funcionamiento de la vía ferroviaria al Pacífico. Esta última cumple, pues, a cabalidad con su función redentora, independientemente de

que el comercio exterior utilice en forma preferente la ruta del Atlántico.

Así pues, la razón primordial de ser del Ferrocarril al Pacífico hace improcedente el análisis de su funcionamiento y explotación a través del simple dato estadístico: el ferrocarril nacional cumple exitosamente su papel de baluarte antiimperialista durante el período cubierto en este estudio.

#### BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Casey Gaspar, Jeffrey. "El Ferrocarril al Atlántico en Costa Rica, 1871-1874". En: *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica, nº 2, 1976.
- Diario de Costa Rica* (Periódico). San José, año 1931.
- El Pabellón Liberal* (Periódico). San José, año 1896.
- Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. *Informe anual, 1938*. San José: Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, 1939.
- Hall, Carolyn. *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. San José: Editorial Costa Rica, 1978.
- Kepner, Charles D. y Soothill, Jay H. *El imperio del banano. Las compañías bananeras contra la soberanía de las naciones del Caribe*. México: Ediciones del Caribe, 1949.
- La Correspondencia* (Periódico). San José, año 1896.
- La Gaceta* (Periódico oficial). San José, años 1905 y 1931.
- La Prensa Libre* (Periódico). San José, años 1895, 1896, 1905 y 1932.
- La Tribuna* (Periódico). San José, año 1931.
- Meléndez Chaverri, Carlos. *Mensajes Presidenciales*. San José: Editorial Texto, Tomo II, 1981.

- Obregón Loría, Rafael. *Hechos militares y políticos*. 2 ed. San José: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 1981.
- Quesada Monge, Rodrigo. "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871-1905". En: *Anuario de Estudios Centroamericanos*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica, Vol. 9, 1983.
- República de Costa Rica. *Colección de Leyes y Decretos*. San José: Imprenta Nacional, 1974.
- Salazar Mora, Orlando. "Sobre la democracia liberal en Costa Rica (1899-1919)". En: *Desarrollo Institucional de Costa Rica (1523-1914)*. San José: Servicios Editoriales Centroamericanos S.A., 1983.
- Secretaría de Fomento (C.R.). *Memoria de Fomento*. San José: Imprenta Nacional, 1922, 1933 y 1934.
- Secretaría de Hacienda (C.R.). *Memoria de Hacienda*. San José: Imprenta Nacional, 1904.
- Serrano Rodríguez, Luis A. "El Ferrocarril al Pacífico y los contratos Ulloa-Casement y Soto-Keith". En: *Repertorio Americano*. San José: Universidad Nacional (IDELA), Número Especial, Octubre 1976/setiembre 1977.
- Stewart, Watt. *Keith y Costa Rica*. 2 ed. San José: Editorial Costa Rica, 1976.
- Herberth Ulloa Hidalgo  
Sede Regional del Pacífico  
Universidad de Costa Rica