

HOMBRES, TRENES Y ESPACIOS PÚBLICOS EN LA COSTA RICA DECIMONÓNICA

Carmen Murillo Chaverri

RESUMEN

Este escrito plantea la relación entre el servicio ferroviario y la constitución de espacios públicos, señalando el simbolismo masculino asociado al tren. Además reconstruye el mundo del trabajo ferroviario, destacando el papel de la cultura del trabajo y las disputas por el poder, como reforzamiento de la condición de masculinidad entre los trabajadores ferroviarios.

PRESENTACIÓN

El objetivo central de este escrito consiste en señalar la relación existente entre la constitución de ámbitos laborales en la actividad ferroviaria y la consolidación de la identidad de género masculina en este colectivo de trabajadores¹. Asimismo, interesa plantear la incidencia del ferrocarril y sus hombres, en la conformación de espacios públicos, como campo donde se fortalece socialmente la construcción de la masculinidad.

El escenario de nuestra indagación se ubica a lo largo de la vía férrea del Ferrocarril al Atlántico, aunque concentra su atención en

ABSTRACT

The author poses the railroad service and the establishment of public spaces relationship focussing on the masculine symbolism associated to the train.

The author further rebuilds the world of the railroad work outlining the role of culture and the disputes for power, as a reinforcement to the condition of masculinity among railroad workers.

los "nudos ferroviarios" donde se ubican las estaciones y agencias del ferrocarril, así como los talleres, oficinas administrativas y las residencias de algunos empleados. Allí situamos los principales ámbitos del trabajo ferroviario y ubicamos en ellos a los trabajadores, en su desempeño cotidiano como actores sociales y culturales.

Por su parte, la ubicación cronológica de este estudio se extiende durante las dos primeras décadas de funcionamiento del ferrocarril, más específicamente, de 1872 a 1890. Durante esta etapa, el servicio de trenes coincidió con la construcción de la vía, por lo que, de manera estricta, se trata de la puesta en servicio del ferrocarril en los tramos concluidos y no del trayecto total de la vía entre sus puntos extremos, Puerto Limón, a orillas del mar Caribe y la ciudad de Alajuela, en el centro del país. No obstante esta característica, durante el período estudiado la actividad ferroviaria se despliega totalmente,

1 Reconocemos al género, como aquel "sistema de símbolos que hacen viable las relaciones de individuos de igual y distinto sexo, entre éstos y la sociedad, y entre éstos y el poder", en P. Alberti "La identidad de género y etnia desde una perspectiva antropológica" *Antropológicas*, México UNAM n°10, abril 1994, p.39.

tanto en el tráfico de trenes para el traslado de pasajeros y fletes, como en la compleja red de trabajo ferroviario que apoya su funcionamiento. Por ello, el conocimiento de las primeras etapas de experiencia del transporte ferroviario en Costa Rica, resultan especialmente interesantes, ya que inauguran una tradición que se perpetuó por más de un siglo, hasta 1995 cuando la miopía estatal, aturdida por los números en rojo, acalló finalmente el estrépito de los trenes y la algarabía de usuarios y ferroviarios.

TREN Y MASCULINIDAD: ENTRE LA IMAGEN Y LA PRÁCTICA

A la altura de 1871, la aspiración de un pequeño y joven país como Costa Rica de contar con un camino de hierro que enlazara las poblaciones del Valle Central con las costas del mar Caribe, era un reto de incontables proporciones. Significaba incorporar nuevas y costosas tecnologías de avanzada y comprometer el trabajo de muchas personas, principalmente inmigrantes. Implicaba trocar los caminos tortuosos y las vetustas carretas, por un camino de hierro para potentes locomotoras a vapor capaces de hacer expedito el trasiego comercial, de manera ágil durante todo el año. Representaba, en fin, mirar de frente a Occidente y lanzarse gozoso a su encuentro, a través de una ruta que, según se pensaba en ese entonces, desembocaría de manera inexorable, en el ansiado progreso. Además, el tren apoyaría el engrandecimiento de la Nación a través de la extensión del control hegemónico sobre las casi desconocidas y escasamente pobladas tierras bajas del Atlántico.

Con estas premisas claras, el General Presidente don Tomás Guardia inicia en 1871 la construcción del Ferrocarril al Atlántico, elevándole al rango de "empresa nacional"², con lo que a su vez intentaba acallar el malestar provocado por el reciente golpe de Estado que le ubicó en el poder. Desde su óptica liberal, no encuentra contradicción en enco-

mendar la construcción de la obra a contratistas extranjeros, principalmente de la familia Meiggs Keith.

En el discurso oficial, se resaltan insistentemente las aspiraciones liberales que señalan al ferrocarril como el medio para conducirnos a "la tierra prometida" y para alcanzar las aspiraciones nacionales de progreso, prosperidad, comercio y civilización³, aunque en la práctica, el control nacional sobre el ferrocarril se fue perdiendo paulatinamente a raíz de las penurias financieras del país y de los hábiles golpes empresariales asestados por Minor C. Keith.

A partir del análisis del lenguaje público desarrollado en periódicos de la época, S. Palmer⁴ postula que las incipientes ideas nacionalistas en Costa Rica se concentran en la figura del ferrocarril, a partir de tres temas recurrentes e interrelacionados: el ferrocarril como civilización nacional, como capitalismo nacional y como falo nacional.

Con respecto a este último símbolo, Palmer señala que, desde la perspectiva liberal, el ferrocarril representa para el joven Estado costarricense, un cambio hacia la edad adulta, que le pone a la altura de otros Estados capitalistas de Europa. Así, impulsado con la potencia de la civilización, el tren se convierte en un poderoso instrumento llamado al encuentro con la tierra virgen, "que ha de ser penetrada y sembrada con las semillas de la industria para la futura prosperidad y reproducción de la riqueza económica y cultural"⁵.

El simbolismo masculino ligado al ferrocarril, para ser concretado requirió, en la práctica, la conformación de un grupo laboral estrictamente masculino capaz de hacerse cargo de las múltiples tareas necesarias para poner en marcha el servicio ferroviario.⁶

2. En el texto Murillo, Carmen. *Identidades de hierro y humo. La construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890*, Capítulo I, ampliamos detalles al respecto.

3. Como ejemplo de esto, ver ANCR *Serie Gobernación*, doc. n° 23426, f.166, 1873

4. Palmer, Steven P. "A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1900". Columbia University, Doctoral Thesis, 1990, p.122.

5. *Ibidem* pp. 124-125. La traducción es nuestra.

6. Hasta el año de 1940, en el Ferrocarril al Atlántico se incorporan las primeras empleadas para cubrir labores de administración.

Los trabajadores del ferrocarril —agentes, bodegueros, telegrafistas, peones de vías, conductores, maquinistas, brequeros, fogoneros, mecánicos, carpinteros, torneros, herreros, fundidores, etc.— no sólo eran diversos por las labores que cumplían; lo eran también por sus procedencias étnico-nacionales.

El hecho de que para el desempeño de varias de estas labores se requiriera de aprendizaje y experiencia previos en el ámbito ferroviario, hizo que fueran contratados un elevado número de trabajadores extranjeros que ocuparon, por regla general, los puestos más altos y mejor remunerados de la planilla. Ferrocarrileros estadounidenses, ingleses, escoceses, españoles, alemanes, etc., hicieron correr el tren en la División Central y en la División Atlántica durante estos primeros años de servicio. Otros puestos menos especializados fueron ocupados por “hijos del país” que, como tendencia, recibían un salario menor que estadounidenses y europeos en puestos similares⁷. La Compañía del Ferro Carril de Costa Rica, a cargo de contratistas de la familia Meiggs Keith, también incorporó en el servicio ferroviario a unos pocos trabajadores chinos y a muchos afrocaribeños, aunque éstos últimos fueron concentrados exclusivamente en la División Atlántica.

El grupo laboral de los ferrocarrileros gozaba de prestigio y salarios elevados. En especial, los altos empleados del Ferrocarril obtienen salarios que en su momento, el Gobernador de la Comarca de Limón califica de “escandalosos”, en tanto “son muy superiores a los de las primeras Autoridades de la Nación”⁸.

El interés supremo de la Nación hacia el ferrocarril, derrama sobre este grupo de trabajadores una serie de privilegios, tales como el ser eximidos del “servicio de las armas”⁹, el recibir pensión en caso de lesión permanente por ac-

cidente¹⁰ y, en el caso de varios conductores, el ser investidos con la autoridad de policía, a pesar de ser extranjeros en su mayoría¹¹. Incluso en un caso, el Superintendente del Ferrocarril intercede ante el Secretario de Obras Públicas por un maquinista apellidado Mansfield, contra quien el Juzgado 1.º del Crimen de San José giró orden de captura, para que consiga una orden judicial que le permita al trabajador permanecer en la Estación, aduciendo que “es un maquinista al servicio del Gobierno y sin sus servicios, la empresa sufriría un grave trastorno”¹².

De hecho, la dificultad para sustituir a trabajadores especializados, reforzó el otorgamiento de concesiones hacia éstos. La situación particular de los trabajadores ferroviarios, en especial de aquellos que cumplen funciones especializadas, les ubica en una posición favorable ante la instancia contratante. El autor J. Horowitz¹³, que estudia una situación similar entre los ferroviarios argentinos en la década del 30, no duda en calificarlos como “trabajadores de élite”. Por su parte, L. Parlee¹⁴, que estudia los ferrocarrileros en México encuentra la existencia de un bloqueo explícito en la transmisión de conocimientos especializados de los ferroviarios estadounidenses “de élite” hacia los trabajadores mexicanos en cargos no especializados. Para el caso costarricense, existe evidencia de que también se dieron fricciones en este sentido, como veremos.

7 ANCR *Serie Fomento*, doc. n.º 1605, s.f., 20 abril de 1882.

8 ANCR *Serie Policía*, doc. n.º 5567, f.34-35, 31 julio de 1875.

9 ANCR *Serie Fomento*, doc. n.º 334, f.1, 13 julio de 1887; doc. n.º 363, s.f., 4 octubre de 1875; doc. n.º 1461, f.20, 20 octubre de 1874.

10 ANCR *Serie Fomento*, doc. n.º 1142, f.1-2, marzo de 1887; doc. n.º 1605, s.f., 20 abril de 1882; doc. n.º 1615, s.f., 21 setiembre de 1881.

11 ANCR *Serie Fomento*, doc. n.º 1508, f.2, 6 diciembre de 1872 y f.31, 19 enero de 1873; *Serie Jurídica*, doc. n.º 9552, s.f., 26 feb. 1873.

12 ANCR *Serie Fomento*, doc. n.º 410, s.f., 28 noviembre de 1878.

13 Horowitz, Joel “Occupational Community And The Creation Of A Self-Styled Elite: Railroad Workers in Argentina”, en: *The Americas*, v. XLII, n. 1, July 1985.

14 Parlee, Lorena. “The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)”, en: *Hispanic American Historical Review* v. 64, n. 3, 1984.

LAS ESTACIONES Y AGENCIAS
DEL FERROCARRIL: UN ANDEN ENTRE
LAS LOCALIDADES Y EL TREN

Cuando en 1871 se establecen las especificaciones generales para la construcción de las edificaciones que albergarían las distintas estaciones del ferrocarril en Alajuela, Heredia, San José, Cartago, Puerto Limón y otros destinos intermedios¹⁵, ya se perfilan las funciones sociales que a muy corto plazo desplegarían estos espacios, tanto en el servicio público, como en el abrigo a la gestación de una tradición ocupacional ferroviaria. En efecto, estas especificaciones señalan que estaciones de primera categoría, como es el caso en San José y Puerto Limón, deben contar, entre otras edificaciones, con un departamento de cuatro piezas y una cocina para albergar al Jefe de la Estación y otro similar para el Ingeniero Residente y sus respectivas familias; con varias habitaciones de dos piezas para alojar empleados y, en el caso de la Estación de Limón, con un edificio para taller con viviendas para maquinistas y fogoneros. Esto permite evidenciar que el patrón residencial de muchos ferroviarios se encuentre circunscrito de antemano al perímetro de la Plaza del Ferrocarril.

Por otra parte, las especificaciones aludidas señalan también que tanto las estaciones de primera como las de segunda clase —correspondientes a Alajuela, Heredia y Cartago—, han de contar con boletería, oficina para recibir y entregar equipajes y fletes y con salones amueblados para pasajeros de primera y de segunda categoría, con sus respectivos “lugares escusados” para hombres y mujeres. Estas características nos permiten contextualizar la faceta de la actividad ferroviaria correspondiente a la atención al usuario y la constitución de las estaciones y agencias del tren como espacios públicos, como ampliaremos más adelante.

La estación del ferrocarril en San José, a la altura de 1875¹⁶, contaba con un escritorio

con armario y su respectiva poltrona fina donde se sentaba el agente; en las gavetas y sobre su escritorio se agolpaban una serie de útiles necesarios para su trabajo: un tintero de cristal, prensapapeles, tiquetero, numerador, sello, romana para la correspondencia y, sin faltar, la cajita de hierro para depositar el dinero recaudado, así como un revólver con munición para resguardarlo. Las paredes ostentaban un almanaque y dos relojes, herramientas imprescindibles para el control del tiempo, tan necesario para el adecuado tráfico ferroviario. Más allá se ubicaba una botella grande para agua con tres recipientes de cristal para ser servida, una escupidera, así como la romana grande y sus pesas para tasar los fletes; compartiendo el espacio tras el mostrador se ubicaba también la mesa del telégrafo con sus aditamentos y la prensa para imprimir los boletos, los cuales eran celosamente guardados en el armario, junto con el Libro Diario de la contabilidad. Además, seguramente en algún recodo del local, protegidos de las miradas curiosas, se ubicaban algunos enseres de uso personal de los empleados, como tijereta con colchón, un lavatorio completo, gacales de zinc, candelero de latón, así como artículos de limpieza y de reparaciones menores, como escoba de crin, plumones para sacudir, baldes, martillo, atornilladores, cincel, formón, raspador y hachita de mano. Fuera del espacio delimitado por el mostrador, se desplegaban por el recinto bancas, silleas de petatillo y sillas de tijereta para acoger a los pasajeros en espera.

El agente, enfundado en su uniforme, cumplía diversas tareas: atendía al público, vendía tiquetes, recibía y entregaba fletes y correspondencia, era el responsable de las mercancías en bodega, llevaba la contabilidad de los ingresos y egresos de la agencia, administraba las reservas de leña para los trenes y tenía bajo su mando al telegrafista, así como a peones, bodegueros y guardas de patio, en caso de que existieran en planilla¹⁷. También era el responsable de dar la orden de salida de cada tren a la hora exacta mediante un pitazo, así como de velar por el

14 Parlee, Lorena. “The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)”, en: *Hispanic American Historical Review* v. 64, n. 3, 1984.

15 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1630, f.4-8, 1871.

16 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 446, f. 1, 30 abril de 1875.

17 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 127, f. 2, 1873; doc. n°287, f. 24-25, 27 junio de 1874; doc. n° 1461, f. 45-64, 18 noviembre y 3 diciembre de 1874 y doc. n° 1645, s.f., 20 julio de 1878.

preciso funcionamiento de los relojes, para lo cual se apoyaba en los servicios de un relojero de la empresa que constantemente daba mantenimiento y coordinaba los relojes de las diferentes agencias¹⁸. El trabajo del agente se desarrollaba detrás del mostrador, el cual sólo tenían orden de franquear aquellos oficiales de la empresa y conductores encargados de traer o llevar correspondencia y dinero¹⁹.

Sin lugar a dudas, el agente del ferrocarril era un empleado de confianza que dependía del Agente General de Pasajes y Fletes, quien a su vez daba cuentas a la Superintendencia. La naturaleza de su trabajo le comprometía a cumplir un horario laboral de 12 horas diarias durante los siete días de la semana, ingresando a las 5 a.m., salvo sábados y domingos y no pudiendo ausentarse más que una hora para almorzar y otra para comer²⁰. En esta jornada le acompañaba el telegrafista, que entraba en servicio a las 6:20 de la mañana y se retiraba de su puesto hasta la llegada del último tren del día o aún más tarde, cuando su superior se lo ordenase²¹.

En las agencias y estaciones del ferrocarril se generó un contexto propicio para el desarrollo de una cultura del trabajo. Las condiciones en que se desenvolvían las labores de los diferentes empleados, seguramente favoreció la tertulia entre sí y con el público. Lo mismo podría decirse de la concurrencia de ferroviarios a fondas atendidas por mujeres en las inmediaciones de la Plaza²². Igualmente, la residencia de muchos ferroviarios en la Plaza del Ferrocarril o en sus inmediaciones, favoreció también el intercambio de experiencias y de conocimientos tanto dentro de la jornada laboral, como seguramente también durante el tiempo libre. Cabe señalar que la residencia

en los predios de la estación, fue una práctica generalizada no sólo para trabajadores de alto rango sino que incluía también a muchos trabajadores no especializados que se hospedaban en cuartos cedidos por la empresa o incluso dormían permanentemente en los vagones de pasajeros que permanecían en los patios²³.

Los contactos frecuentes entre trabajadores de diferentes tipos, producto de la cercanía laboral y de la necesaria interdependencia y coordinación entre sus funciones, también posibilitó un clima adecuado para su consolidación como grupo ocupacional, a pesar de la rígida jerarquía con que se organizó el trabajo ferroviario. Curiosamente, esta organización jerárquica permite abrigar relaciones paternalistas que, para el caso de los agentes hacia sus subalternos, se traducen en recomendaciones de incremento salarial y promoción hacia mejores puestos, así como en permisos y adelantos salariales²⁴.

No obstante, algunos desacatos al ordenamiento establecido se dan, sobre todo por parte de conductores y maquinistas de patio que no aceptan las disposiciones señaladas por el agente, por lo que en una ocasión hasta mediaron los golpes entre el agente y uno de estos empleados, en medio del estupor de los pasajeros que contemplaban el acontecimiento en la Estación de Cartago²⁵. El desacato a la jerarquía ocupacional se refuerza cuando los agentes son costarricenses y los conductores, extranjeros.

Precisamente, la fuente de tensión laboral más patente en las agencias del ferrocarril, es la relación entre los trabajadores costarricenses con respecto a sus superiores extranjeros. Por ejemplo, en un caso, el Agente de la Estación de Alajuela, ante una aparente falta, se niega a ofrecer disculpas a un jefe extranjero, que por espacio de dos años le ha tratado "con indiferencia y frialdad". En otro caso, un telegrafista se queja de que su superior extranjero "al que no le tengo mucha simpatía", se niega a otorgarle adelantos so-

18 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1394, s.f., 28 octubre de 1878; doc. n° 976, s.f., 13 octubre de 1879.

19 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1461, f. 363, 4 octubre de 1875.

20 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 4618, f. 31, 30 noviembre de 1878.

21 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1461, f. 256 y 267, 10 y 19 junio de 1875.

22 ANCR *Serie Jurídica*, doc. n° 7214, f. 1-9, julio y agosto de 1876.

23 ANCR *Serie Jurídica*, doc. n° 7756, f. 1-82, mayo de 1878 a febrero de 1879.

24 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1644, s.f., 20 mayo de 1879; doc. n° 3769, f. 11, 6 mayo de 1874 y f. 37, 10 diciembre de 1874.

25 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 14 octubre de 1879.

bre su salario, con lo que se ve perjudicado²⁶ Esta situación deriva de la política empresarial implementada durante los primeros años, de designar a personal extranjero en los puestos de agentes –al menos en las estaciones principales y secundarias–, mientras que los puestos restantes de telegrafistas, peones, guardas y bodegueros eran ocupados por nacionales²⁷. Esta política inicial fue variando hasta incorporar agentes nacionales en todos los puestos, con lo que las fricciones disminuyen.

En las estaciones de San José y Puerto Limón, así como en las de Alajuela, Heredia y Cartago, los empleados recibían salario mensual; no obstante, en otras agencias menores distribuidas a lo largo de la vía en servicio, los agentes laboran sin sueldo, recibiendo solamente el beneficio de explotar el expendio de licores o taquilla y eventualmente, la pulpería, que ubicaban contiguo al andén del ferrocarril y que resulta de una concesión estatal²⁸.

Las agencias menores como las de Río Segundo, San Joaquín, Santo Domingo, Bermúdez, San Juan, San Pedro, Curridabat y Tres Ríos en el Valle Central y las de Moín, Cocal, Boca del Pantano y Matina en tierras del Atlántico, seguramente presentaban una distribución tal en su planta física que aproximadamente la mitad de la edificación se destinaba al trasiego de cargas y pasajeros, mientras que la otra mitad fue ocupada por este tipo de negocios. Al menos en cuatro casos tenemos certeza de que así fue. Por su parte, también se instalaron caedizos aledaños a las estaciones de Alajuela, Heredia, San José y Cartago, destinados al expendio público de licores y vinos, cuya licencia de explotación era concedida a particulares por el Estado y la empresa ferroviaria mediante la firma de un contrato²⁹.

Este tipo de expendios fortaleció la imagen de las estaciones y agencias ferroviarias como espacios públicos, en donde las personas se daban cita no solamente al momento de utilizar los servicios ferroviarios, sino en otras ocasiones, cuando consumían licor. Suponiendo que son hombres quienes prioritariamente toman licor en público, el universo masculino propio del ferrocarril, se amplía en las agencias a raíz de este hecho.

A pesar de las previsiones contempladas en la Ley de Vagancia de 1867 y del celo de las autoridades sobre “la mala inversión del tiempo”, principalmente durante las “horas incompetentes en que las personas permanecen en establecimientos públicos”, las estaciones y agencias del ferrocarril constituyen puntos de atracción, en especial para grupos de jóvenes desocupados que ocasionan constantes desórdenes, como da cuenta la queja de agentes de las Estaciones de Alajuela, Heredia y Cartago³⁰.

Por otra parte, desde el momento en que se inaugura el servicio ferroviario, las agencias y estaciones se toman, de por sí, en un ámbito público que atrae a un número creciente de usuarios, quienes van incorporando a su cotidianidad las pautas de tiempo marcadas por las carreras regulares del tren. Se trata de personas que utilizan el tren como medio de transporte para acceder diariamente a sus lugares de trabajo, con lo que el mercado laboral se flexibiliza, especialmente en el Valle Central³¹. Es una demanda de servicio que crece con los años y que favorece también el desplazamiento de personas que asisten a otro tipo de actividades, como fiestas cívicas en otras localidades, para lo cual la empresa corría trenes extras. Además, por disposición estatal, el tren brinda transporte gratuito a bandas de músicos, mascaradas, excursiones de escolares, tropas, militares en servicio, así como a reos con sus respectivas escoltas³².

26 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 3769, f.11, 6 mayo de 1874 y f. 37, 10 diciembre de 1874.

27 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 117, s.f., diciembre de 1874; doc. n° 1531 f. 114-115, diciembre de 1873 y f.120, enero de 1874.

28 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 15 junio de 1878 y doc. n° 1626, s.f., 29 mayo de 1879.

29 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1603, s.f., 7 setiembre de 1886 y doc. n° 1611, s.f., 4 enero de 1877.

30 ANCR *Serie Gobernación*, doc. n° 28555, f. 33, 5 agosto de 1876 y f. 88, 13 junio de 1882.

31 En 1878, un grupo de usuarios dirigen una petición al Ministro de Obras Públicas para que se amplíe el horario vespertino de los trenes que van de San José a las capitales de provincia, a fin de favorecer a quienes se trasladan a sus casas después del trabajo. Ver ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1074, f. 1, 14 marzo de 1886.

32 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1461, f. 335, 4 setiembre de 1875.

Otro servicio público ofrecido en las agencias, es el flete de todo tipo de mercancías, desde alimentos, fardos y muebles, hasta sacos de café, madera, licores y ganado en pie³³. En un inicio se trató de un sistema mediante el cual el agente entregaba una contraseña de cobre con número distintivo o expedía un comprobante de recibo de carga, que fue cambiado posteriormente a otra modalidad de recibo según la cual el agente rechazaba o aceptaba el manifiesto de carga efectuado por el cliente, con lo que se reduce su responsabilidad sobre la mercancía en tránsito³⁴. No obstante esto, el agente debía cubrir de su bolsa cualquier error u omisión en la tasación de un flete³⁵, el cual debía apegarse a una tabla de costos de transporte, minuciosamente detallada según tipos de mercancías, así como acatar un estricto reglamento que normaba sus funciones³⁶.

A pesar de disposiciones como las anteriores, en ocasiones el agente se aprovechaba de su posición para favorecer amigos o negocios propios. Ello fue motivo de diversas quejas de autoridades y otros usuarios que veían en ello una práctica desleal. Especial trayectoria en este tipo de abusos tuvo Minor C. Keith cuando, siendo el agente en Puerto Limón, favorecía abiertamente el transporte gratuito de mercancías hacia el comisariato de su propiedad en Matina o hacia los tramos de vía que construía por contrato, o bien cuando privilegiaba el transporte de racimos de banano de sus fincas, en detrimento de otros productores bananeros³⁷.

Finalmente, otro servicio ofrecido desde las agencias y estaciones fue la venta de tele-

gramas, el cual fue abierto al público a partir de 1875 en las agencias de Alajuela, Heredia, San José, Tres Ríos y Cartago³⁸.

El papel de las agencias y estaciones del ferrocarril como regentadoras del tiempo, no sólo permea al resto de la organización ferroviaria, sino que trasciende a las localidades que sirven. Prueba de ello es la circular que envía el Secretario de Gobernación a los gobernadores de provincia, indicando que diariamente están en la obligación de rectificar la hora de sus relojes con la de la Estación del Ferrocarril y con ella, ajustar los relojes públicos³⁹.

El impacto sociocultural de las agencias y estaciones ferroviarias les convierte en punto de referencia obligado en el paisaje de las diferentes localidades enlazadas por la vía. De manera especial destaca el hecho de que en 1884, las turbinas y planta eléctrica de la Plaza del Ferrocarril dotaron por primera vez de alumbrado eléctrico a una calle, aledaña a la Estación en San José.

Las diversas funciones cumplidas por las agencias y estaciones ferroviarias, van moldeando en estos espacios, relaciones sociales y sentidos culturales novedosos y significativos, tanto para la actividad ferroviaria misma, como para la sociedad en su conjunto. El ferrocarril impactó la cadencia de la vida social de la época, ampliando el ámbito público en las agencias y estaciones y haciéndolo extensivo al tren en servicio.

EL TRÁFICO DE TRENES:

UN ÁMBITO LABORAL ENTRE IDAS Y VENIDAS

El tráfico de trenes incluyó dos modalidades básicas: el tren constructor, con el cual se apoyaba los trabajos de construcción de la vía a través del constante acarreo de materiales, y el tren de servicio regular de pasajeros y fletes. Sobre este último centraremos nuestro interés durante esta sección.

El tren en marcha, con su locomotora a vapor, su carro "tanden" con leña y agua, sus

33 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1053, f.15, abril de 1874.

34 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1394, s.f., 13 diciembre de 1878 y doc. n° 1645, s.f., 12 diciembre de 1878.

35 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 2 marzo de 1878.

36 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 450, f. 1-5, 31 julio de 1876.

37 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 655, f. 7, 16 octubre 1876; doc. n° 437, f.22, 2 octubre 1876; doc. n° 3785, f. 1-6, 17 marzo 1884; doc n° 954, f.1-2, 6 octubre 1887; *Serie Policía*, doc. n° 5567, f. 34-35, 31 julio 1875; Periódico *El Ferrocarril* n° 448, 13 agosto 1882, p.1. y n° 451, 7 setiembre 1882, p. 2-3.

38 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1461, f. 474, diciembre de 1875-marzo 1876.

39 ANCR *Serie Gobernación*, doc. n° 28555, f. 5, 9 marzo de 1874.

vagones para pasajeros de primera y segunda categorías, sus vagones abiertos o cerrados para carga y finalmente, su "caboose", es otro ámbito laboral de suma relevancia y de hecho, el que se asocia más directamente con la tradición del trabajo ferroviario.

Las pesadas locomotoras eran piloteadas por un maquinista, que atendía instrucciones de un conductor, quien a su vez tenía bajo su mando al fogonero y a uno o más brequeros —también denominados trabadores o guarda-frenos—. Por su parte, el fogonero alimentaba constantemente las entrañas de la insaciable locomotora con leña que se agolpaba en el "tanden", mientras que los brequeros, haciendo gala de un arrojo extraordinario, corrían sobre los techos de los vagones cuando el tren se encontraba en marcha, aplicando manualmente los frenos a los carros⁴⁰.

El conductor, máxima figura de autoridad durante el tren en marcha, cumplía además la función de controlar los tiquetes de los pasajeros y, si fuera necesario, de expenderlos a los pasajeros que no los portasen. También indicaba al maquinista las paradas que debía realizar y su tiempo de duración, y era el responsable por la seguridad y buen destino de la carga y correspondencia transportadas. Además, a veces fungía también como pagador o como transportista de dineros de la empresa; por ello no extraña que se le dotara de arma y municiones y que en ocasiones se le invistiera como policía, como mencionábamos⁴¹. Su vestimenta uniformada, rematada por un kepis y complementada con su infaltable reloj de bolsillo, sus llaves y sacabocados, denotaba su posición y le distinguía de los conductores, de atuendos más sencillos, con su boina y pañuelo anudado al cuello.

El equipo de trabajo para el servicio de trenes se completaba con las cuadrillas de peones encargados del mantenimiento de vías, que se desplazaban a lo largo de la sección asignada, inspeccionando el estado de la línea y los switches, desmontando a las orillas de la vía, despejando obstáculos y reemplazando piezas dañadas, por instrucción de su supe-

rior, el Maestro de Caminos⁴². Este a su vez tenía la responsabilidad de valorar el buen estado de la vía y tenía la autoridad para suspender el tráfico de trenes ante condiciones inseguras de ésta⁴³.

La empresa ferroviaria previó un reglamento detallado para normar el servicio de trenes y establecer la jerarquía de mando y las responsabilidades de los distintos trabajadores, estipulando además sanciones, multas y causales de despido a los infractores⁴⁴. A pesar de ello, la documentación consultada indica diversos desacatos a este ordenamiento, algunos por parte de maquinistas —que rebasan los límites de velocidad establecidos o acatan órdenes de otros que no son sus superiores jerárquicos⁴⁵—, aunque en su mayoría, son infringidos por conductores. Algunas veces se trata de faltas a dispositivos de seguridad, como no colocar el cordón entre la máquina y los carros de pasajeros para dar aviso de paradas o emergencias⁴⁶. En ocasiones el desacato de los conductores se da hacia las figuras del Agente y del Maestro Mecánico, únicos responsables de autorizar el movimiento de trenes en los patios de la estación⁴⁷. En otras oportunidades, se trata de claros abusos de su cargo, como el favorecer a algún pasajero no pidiéndole el tiquete, valer tiquetes de segunda —con un costo menor— para ser utilizados para viajar en los vagones de primera clase, o el permitir a conocidos introducirse en el compartimiento de carga para viajar sin tiquete, lo que a su vez

40 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1394, s.f., octubre de 1878; doc. n° 1461, f. 438-440, 10 enero de 1876.

41 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 22 mayo de 1879; doc. n° 11548, s.f., marzo de 1874; doc. n° 1550, s.f., enero de 1873.

42 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s. f., 24 febrero de 1879; doc. n° 1074, f. 78, agosto de 1877, doc. n° 3735, f. 1-16, diciembre de 1885.

43 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 13 junio de 1878; doc. n° 1006, f. 44, 1 agosto de 1879.

44 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 28 agosto de 1878, doc. n° 1626, s.f., 20 enero de 1879, 10 marzo de 1879 y 31 marzo de 1879; *Serie Policía*, doc. n° 3567, s.f., 2 enero de 1889.

45 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1464, f. 42, 7 agosto de 1872.

46 ANCR *Serie Policía*, doc. n° 3567, s.f., 2 enero de 1889.

47 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 2 y 27 junio de 1879.

propicia la ocurrencia de hurtos⁴⁸. Las irregularidades en el uso de los tiquetes se extiende a tal punto que, a la altura de 1882, el Gobierno toma la disposición de suspender el uso de billetes de pasaje libre en los trenes, porque se determinó que casi la mitad de los pasajeros presentan esos billetes "sin saberse cómo los adquieren"⁴⁹.

La jerarquía de mando entre los trabajadores del servicio de trenes se dispone en atención a la acumulación de experiencias en el trabajo, de forma que, consuetudinariamente, se inicia en el trabajo ferrovial como brequero, para luego pasar a fogonero, de ahí a maquinista y luego a conductor. En ocasiones se pasaba también de la categoría de mecánico a la de fogonero. Este tipo de organización del trabajo hace que el jefe superior conozca al detalle el trabajo que supervisa del subalterno, porque él mismo lo ha experimentado.

Para el caso costarricense, la ausencia de tradición laboral en el campo ferrovial, hace que la empresa inicie el servicio de trenes, empleando ferroviarios extranjeros en la mayoría de puestos, quienes a su vez entrenan a algunos trabajadores nacionales en los puestos de brequeros⁵⁰. Sin embargo, en el momento en que éstos adquieren la experiencia necesaria para acceder a puestos más calificados, la empresa extranjera contratista del ferrocarril no da curso a su promoción, reservando estos puestos a extranjeros.

Esta situación hace que se eleven algunas voces, como la del señor Manuel Víctor Dengo, que se autodenomina "ingeniero mecánico naturalista teórico y práctico", que envía una carta al Presidente de la República donde expone que:

"Convencido como lo estoy de la imperiosa necesidad de que el Ferro Carril de Costa Rica, debe ser manejado con el

transcurso del tiempo y por razones naturales por hijos del País, tanto mas si se atiende: 1ro. que es hasta cierto punto muy bochornoso para la República la injusta creencia extranjera de que no hay hombres actos(sic) para tales ocupaciones; 2o. que las personas que han gastado y gastan su juventud y sus ahorros en estudiar, practicar y adquirir conocimientos sobre la materia, en justicia, por estímulo y en premio de sus sacrificios, á mí juicio debían tener preferencia en aquellas ocupaciones; y 3o. que el interes de un hijo progresista del País que ha contraído grandes compromisos para llevar á cabo tan valiosa obra, lo obligan á prestar sus servicios bajo una base mas economica que redundará en provecho de los recursos de la Nación"⁵¹.

Por las razones anteriores, esta persona solicita que se le conceda una locomotora durante los días festivos, para enseñar gratuitamente a doce jóvenes que elija el Gobierno, a fin de que más tarde se desempeñen como maquinistas y fogoneros. En igual sentido, aunque cuatro años más tarde, el Secretario de Obras Públicas envía una nota al Superintendente de la División Central del Ferrocarril, señalando que:

"Hace muchos años que el Gbno. ha deseado y procurado que los hijos del País, que se dedican como Mecánicos al servicio del Ferro-Carril, puedan, si tienen las disposiciones naturales, perfeccionarse en los diferentes cargos que una vía férrea necesita, tales como las de fogoneros, maquinistas, etc., etc. A pesar de esto, hasta la fecha no se ha logrado formar uno solo, y esto no porque falten capacidades y aptitudes en algunos Costarricenses, sino (y esto es una verguenza para los empleados superiores) por los motivos que deben callarse por honra de los Directores del Ferro-Carril. ¿Deberemos seguir en este camino de abandono para depender eternamente de

48 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 21 diciembre de 1878; doc. n° 1396, s.f., 13 diciembre de 1878; doc. n° 1607, s.f., 24 agosto de 1883.

49 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1604, s.f., 21 agosto de 1882.

50 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1548, s.f., marzo de 1874; doc. n° 4494, f. 90, 29 julio de 1873.

51 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 323, f. 1-2, 29 julio de 1875.

extranjeros, que pueden cuando quieran dejar el servicio y quedarse la Empresa á merced del que quiera imponerle la ley?

Es muy extraño, por ejemplo, que al salir del Pais el Sr. Jaime Edmonson, se presentó en esta oficina acompañado del Sr. José Muñoz, manifestando que este hijo del Pais sabía tanto de maquinista como él, por haberle acompañado en su máquina como fogonero, mas del tiempo exigido en otros países. Si esto es así, y debe serlo ¿por qué no haber probado al Sr. Muñoz y a otros que saben tanto como él, poniéndolos lro. á correr trenes de puro flete ó de construcción, y en el caso de que esto diese buen resultado, á los de pasajeros?

El remedio á este mal, que parece ya crónico, es el de no hacer caso de los espantajos que los que saben hacen ver á los que no saben y reduciendo á la práctica este remedio: ordene al Jefe del Departamento Mecánico, ocupe á los mas adelantados jóvenes del Taller, cuales son: los Sres. José Muñoz, Augusto Borbón y Gegerio Valverde como Fogoneros, haciendo acompañar á los titulares y aprovechando toda ocasion de que desempeñen esas funciones. Cuando haya el n° de locomotoras suficiente, deberá tambien probar como Maquinistas á los Sres. arriba dichos, comenzando, naturalmente, en los trenes de construcción y fletes.

Conociendo las opiniones personales y patrióticas del Sr. Superintendente, no dudo que tendrá el mayor placer en ayudar al Gbno. á conseguir los fines mencionados, vigilando estrictamente para que no caiga en el olvido la presente⁵².

La disputa velada o abierta entre costarricenses que aspiran ascender y extranjeros que acaparan puestos con altos salarios en razón de ser difícilmente sustituibles, constituyó una fuente permanente de tensión que erosionó las posibilidades de cohesión del grupo ocupacional en su conjunto. A pesar de ello, la necesaria interdependencia entre los diferen-

tes puestos de trabajo, opera como una fuerza en el sentido contrario, al propiciar el desarrollo de una serie de códigos compartidos que van normando una cultura del trabajo: jerga ferroviaria, gestos y ademanes para apoyar el movimiento de los trenes, señales con linternas y pitazos, etc.

El relato de una emergencia acontecida en el puente del Fierro en Tres Ríos, nos da ocasión para echar un vistazo a esta cultura ferroviaria. En esa oportunidad, se detecta un problema de enganche en uno de los vagones que transportaba el tren, por lo que el maquinista y el fogonero se aprestan a trabajar todo lo posible; ante la imposibilidad de detenerlo, el maquinista dio la señal de alarma, consistente en cuatro pitazos consecutivos, seguidos de la señal de tres pitazos que indica aflojar las trabas y separarse de los carros con los que iba a colisionar; las señales de alerta fueron acatadas inmediatamente por el Maestro de Caminos, por lo que el percance sólo tuvo consecuencias materiales. El acontecimiento relatado permite apreciar la interrelación de funciones entre los distintos trabajadores ferroviarios y el ágil manejo de códigos compartidos.

Las características propias de la cultura del trabajo ferroviario refuerzan la consolidación de referentes de género masculino entre este colectivo de trabajadores. Para el caso del tráfico de trenes, el participar de las idas y venidas del tren a lo largo de la vía, permite a los hombres ampliar sus horizontes: se conocen nuevas gentes y lugares, y se refuerza el sentido de aventura y de autonomía respecto del ámbito doméstico: se come fuera de casa, se pernocta fuera de casa, se aleja temporalmente de la familia, se vive en la Plaza del Ferrocarril, etc.

Además, el servicio regular de trenes impone un cúmulo de retos cotidianos en donde los hombres deben poner en juego permanentemente sus conocimientos, pero también su fuerza, coraje y osadía, ante la potencia de la máquina. Estos retos van desde cumplir eficientemente con los horarios y coordinar tareas a través de precisas comunicaciones verbales y no verbales, hasta evitar o minimizar accidentes, mover manualmente switches de líneas y frenos de vagones, alimentar el intenso fuego de la locomotora, interponerse al tren en movimiento para girar

52 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1626, s.f., 4 enero de 1879.

instrucciones al conductor, correr sobre los vagones o saltar del tren en marcha. Aunque no pocas veces el cumplimiento de estas tareas dejan como saldo lesiones, miembros amputados y muerte a los trabajadores, lo cierto del caso es que su práctica reiterada refuerza los roles asignados a la masculinidad. Estos refuerzos a la masculinidad a través del trabajo, se extienden también al ámbito laboral de los talleres del ferrocarril, como veremos a continuación.

LOS TALLERES DEL FERROCARRIL: UN RETO A LA FUERZA E INGENIO MASCULINOS

Los talleres fueron un eslabón indispensable en el mundo del ferrocarril. En ellos se desplegaba una serie de diversos, cuan necesarios, trabajos de apoyo al servicio ferroviario.

Emplazados en Puerto Limón y San José, las instalaciones de los talleres compartían el espacio de la Plaza del Ferrocarril con otras edificaciones allí ubicadas.

Un recuento de la distribución de la Plaza del Ferrocarril en Limón permite ubicar a los Talleres de Mecánica, Herrería y Carpintería, que deben ser reconstruidos a raíz de un incendio premeditado que les destruyó en 1875⁵³. Aledaño a estos talleres estaba la casa de bodega —o Comisariato— de Minor C. Keith y otras edificaciones construidas por éste en terrenos de la Plaza, ocupaciones que constantemente adversó el Ejecutivo, aunque con poco éxito. Para el año 1878 se edifica la Casa de Locomotoras y el edificio para material rodante, con capacidad para 30 carros y se añade a los talleres una nueva fundición con capacidad para 1500 a 2000 libras, además de un novedoso martillo hidráulico y una cañería abastecida por fuentes de agua situadas en terrenos del Gobierno⁵⁴. Además del espacio para la toma-mesa y las múltiples líneas férreas entrecruzadas, en la Plaza de Limón se encuentran también tanques de agua, una casa de pólvora y

un cobertizo de 300 pies de largo, además de un conjunto de edificios destinados a viviendas: el edificio de dos pisos donde se ubicaban las habitaciones de los oficiales e ingenieros con su respectiva cocina; adjuntas; dos casas de cuatro aposentos cada una para la habitación de altos empleados; la Casa de Mecánicos con sus 20 habitaciones amuebladas, residencia permanente de muchos de estos empleados y que era atendida por sirvientes masculinos, así como la casa de dos pisos que albergaba al Maestro Mecánico y a su familia⁵⁵. Finalmente, los espacios marginales de la Plaza fueron usados sin autorización por muchos jamaíquinos que levantaron allí sus viviendas⁵⁶. La Plaza de Limón se complementaba además, con el muelle adjunto.

Por su parte, la Plaza del Ferrocarril en San José constaba también de varias edificaciones como la Estación, la Casa del Maestro Mecánico, varias casas para habitación de los empleados, así como talleres de Mecánica, Carpintería y Herrería, incorporándose el Taller de Fundición en 1878⁵⁷. Para estas fechas, la fuente de poder usada en estos talleres fue cambiada de vapor, a electricidad generada por turbinas movidas por agua⁵⁸, por lo que se dan disputas por la utilización del líquido entre la empresa y algunos hacendados de San Pedro del Mojón⁵⁹.

Los talleres consistían en edificaciones amplias donde se ubicaban las herramientas y maquinaria necesarias para la realización de las diferentes tareas: tornos y sus discos, taladro de vapor y de precisión, cortadoras de metal, moldeadora de rieles, yunques, fuelle, fundidora, sierras, cepilladora mecánica, moldes, llaves, desatornilladores y martillos de diferentes tipos y muchas otras herramientas, así como una serie de insumos, tales como torni-

53 ANCR *Serie Policía*, doc. n° 5567, f. 13, 12 marzo de 1875.

54 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1042, s.f., 2 diciembre de 1878 y s.f., 5 marzo de 1878; doc. n° 1394, s.f., 23 agosto de 1878.

55 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 446, s.f., 1 marzo de 1875.

56 ANCR *Serie Policía*, doc. n° 5469, s.f., 23 octubre de 1876.

57 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1394, s.f., 7 marzo de 1878.

58 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 410, s.f., 28 junio de 1878.

59 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1305, f. 1, 26 enero de 1884.

llos, aceite mineral y de tortuga, plomo, carbón, cobre, papel de lija y mechas de algodón, entre otros muchos. Las mangueras y extinguidores de fuego, eran también un equipamiento indispensable⁶⁰.

En el Taller Mecánico laboraban mecánicos de primera y segunda categorías, así como aprendices. En el amplio galerón, se dispusieron grandes puertas a los extremos para permitir el paso del equipo rodante y una línea férrea al medio, bordeada por zanjas para que los trabajadores pudieran acceder a la parte inferior de éste. En estos sitios se daba mantenimiento al equipo rodante y se limpiaban las máquinas locomotoras por las noches. Además se arman las nuevas locomotoras. Por su parte, los herreros, fundidores y moldeadores, trabajaban el metal, torneando ruedas, alistando rieles, haciendo moldes, así como creando piezas y herramientas necesarias en las demás dependencias, mientras que los oficiales carpinteros y sus ayudantes construían carros de plataforma, de pasajeros y de empuje, preparaban cajas para fundición, alistaban la madera para puentes y edificaban instalaciones⁶¹. De manera complementaria, en el Departamento de Pintura, los pintores velaban por la buena apariencia del equipo rodante.

Para los hombres que laboraban en los talleres, su trabajo implica conocimiento y creación permanentes, a la vez que compromete el uso continuo de la fuerza física por el manejo de herramientas manuales y mecánicas. En el ejercicio de su labor, se demandó de estos hombres importantes cuotas de inventiva para dominar y adecuar tecnologías, para crear herramientas y piezas muy diversas, para encontrar soluciones ingenieriles y constructivas. Así, las características de la cotidianidad laboral en que se desenvuelven estos trabajadores, refuerzan permanentemente los atributos asignados a su condición de masculinidad.

Al igual que en las restantes dependencias ferroviarias, el trabajo se organiza a través de una rígida jerarquía ocupacional, que para el caso de los talleres estaba encabezada por

el Maestro Mecánico. En orden descendente se ubican, para cada especialidad, los oficiales de primera categoría, luego los de segunda categoría y finalmente los aprendices. Se daba por sentado la movilidad ascendente en esta pirámide sobre la base de la experiencia acumulada, aunque en la práctica hubo obstáculos a lo anterior. Ante la inexistencia de tradición ferroviaria en el país, la gran mayoría de puestos calificados en los talleres fueron ocupados por extranjeros; muchos de ellos provenientes directamente Nueva York o Londres, venían con contratos laborales con salarios estipulados en dólares o libras esterlinas, según correspondía⁶². Así, la experiencia adquirida en otros contextos ferroviarios se pone en juego en estos talleres; a manera de ejemplo, el primer Maestro Mecánico en Limón fue un norteamericano con amplia trayectoria en los ferrocarriles de Cuba⁶³.

Sin embargo, al igual que lo acontecido en el servicio de trenes, existe resistencia de parte de los extranjeros por entrenar a "hijos del país", en los diferentes oficios del taller. Ello motiva la intervención del Presidente de la República, quien en 1879, emite un acuerdo para obligar a la Superintendencia del Ferrocarril a aceptar y dar enseñanza gratuita a aprendices en las ramas de mecánica, fundición, herrería, carpintería y carrocería, quienes deben ir ascendiendo paulatinamente mediante la aprobación de exámenes semestrales, hasta conseguir el título de Maestro en Artes Mecánicas, después de cinco años de estudios consecutivos. El acuerdo en mención prevee además premios para los alumnos más adelantados y salarios que se inician en el segundo año y se aumentan paulatinamente hasta llegar al salario equivalente a oficial de segunda clase⁶⁴. A partir de este año, se inicia aceleradamente el reclutamiento de aprendices en los talleres de San José y de Puerto Limón, los cuales por regla gene-

60 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 446, s.f., 1 marzo de 1875; doc. n° 1110, f. 2-63, diciembre de 1878.

61 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 973, f. 1-11, febrero a setiembre de 1879; doc. n° 1042, s.f., 5 marzo de 1878.

62 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 859, s.f., 13 julio de 1879; doc. n° 1077, f. 12-13, octubre 1877 y enero de 1878.

63 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1394, s.f., 1 abril de 1878.

64 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1626, s.f., 15 mayo de 1879.

ral, ingresan muy jóvenes –12 años en un caso–, por lo que en ocasiones se exige una escritura de fianza a su padre o encargado; la demanda es tal que en San José, debe fijarse en 20 el límite de aspirantes aceptados⁶⁵.

A pesar de la normativa para el ascenso a otros puestos, en la práctica privó la promoción individualizada a partir del criterio emitido por el Maestro Mecánico. Así, la recomendación del superior hacia “los empleados más dignos”, “más dedicados” o “con gran amor al trabajo”, se convierte en factor decisivo para lograr ascender de categoría en el taller y obtener un mejor salario⁶⁶. Igualmente, el reporte del Maestro Mecánico sobre alguna falta grave cometida por un subalterno en el taller, además del despido inmediato, le negaba al infractor la posibilidad de un empleo futuro en cualquier dependencia de la empresa del ferrocarril⁶⁷.

Por lo anterior, la figura del Maestro Mecánico se erige en el Taller como eje de reproducción del conocimiento y como instancia de sujeción y control sobre el mismo. Por esta razón, se crea un clima de dependencia y clientelismo de los subalternos hacia el superior, quien les retribuye con un trato paternalista. Se da entonces una suerte de protección del jefe hacia sus empleados, quien busca maneras para favorecerles, dentro de la normativa vigente y aún fuera de ella. Un ejemplo de esta situación es el roce que se suscita a la altura de 1879 entre el Maestro Mecánico –extranjero– y el Superintendente del Ferrocarril –costarricense designado por el Gobierno–; en esa oportunidad, este último considera que el Maestro Mecánico hizo caso omiso de las nuevas disposiciones para no contratar horas extras y que, por el contrario, “se vale del antiguo sistema para cometer este abuso con solo el objeto de favorecer á los empleados subalternos del Taller Mecánico con un aumento in-

directo de sueldo”⁶⁸. La medida estatal de eliminar el pago de horas extras y de descontar los pagos ya efectuados del salario del Maestro Mecánico, da pie a un reclamo casi generalizado de todos los empleados del Taller, que finalmente es atendido por el Ejecutivo.

La lealtad hacia el jefe superior extranjero, en términos generales, se hace extensiva a la empresa extranjera contratista del ferrocarril, controlada por Minor C. Keith. Este sentir se transparenta en el relato de un acontecimiento suscitado en los convulsos meses previos a que Keith, mediante contrato con el Estado, tomara posesión de la vía, equipo rodante y demás equipo e instalaciones ferroviarias de la I y II Divisiones Atlánticas en 1879⁶⁹. En esa oportunidad se informa de la sustracción de dos importantes piezas a una locomotora estacionada en la Plaza de Limón; al día siguiente, luego de serle instaladas las nuevas piezas construidas en los Talleres de Limón, la máquina sufre un percance mientras cruza el puente de Moín, desprendiéndose algunas de sus partes y quedando a punto de caer al cauce. Según opinión del Inspector gubernamental del Ferrocarril:

“Nada mas natural que contar con la ayuda que debian darnos los empleados que por sí y por segunda mano viven del Gbno. en la 1ª y la 2ª Division; pero no sucedió así: por allí andaban en grupitos regocijandose con la perdida de la Locomotora, que consideraban segura, como sino fuera el Gbno., que les da de comer, el único perjudicado”⁷⁰.

Complementando esta apreciación, encontramos también la del Superintendente del Ferrocarril en Limón, N. Quesada, designado por el Estado costarricense, cuando refiriéndose al acontecimiento, señala que:

65 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1615, s.f., 21 diciembre de 1881; doc. n° 1626, s.f., mayo-junio de 1879; doc. n° 859, s.f., 24 marzo de 1879; doc. n° 1607, s.f., junio-julio de 1882.

66 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 23 enero de 1879; doc. n° 1394, s.f., 2 noviembre de 1878.

67 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 7 enero de 1879.

68 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 976, s.f., 16 agosto de 1879.

69 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1006, f. 58, 19 setiembre de 1879.

70 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 1006, f. 31, 15 junio de 1879.

"La voz general era que no podíamos sacar la maquina y como conocí y leí en el semblante de estos americanos que deseaban que se fuera la maquina al fondo, desplegué toda mi actividad en union de mis empleados y la locomotora trabaja hoy entre Moín y Matina"⁷¹.

Precisamente este mismo funcionario, un mes atrás, toma drásticas medidas aduciendo razones de salvaguarda de "la propia dignidad y decoro del Supremo Gobierno", cuando la propagación de la noticia del cercano control de Keith sobre el ferrocarril,

"dio margen á un exceso de alegría exajerada á los N.Americanos contando como contaban con la deposicion inmediata de los actuales empleados del Gobierno que no eran de su nacionalidad. La insubordinación y el cinismo se tocaban y me hé visto en la necesidad imperiosa, Señor Ministro, de deponer con mano fuerte al Maestro Mecánico Mr. Wallace y al Maestro de Caminos Mr. Miller. Esta determinación tomada en un momento oportuno, há espantado á los demás que contaban con la inmunidad(sic) de sus actos..."⁷².

A pesar de ello, el control estatal del ferrocarril en tierras del Atlántico —incluidos los Talleres—, quedan finalmente bajo la administración total de Keith en setiembre de 1879. No es este el caso de los talleres de San José, que reciben la denominación de Talleres Nacionales, hasta su cierre, proyectado en 1890⁷³. En este sitio, además de los trabajos requeridos para el tren, se fabricaron desde útiles para armar balas de cañón o una bandera de lata para reivindicar la soberanía de la Isla del Coco, hasta una prensa mecánica para la Imprenta Nacional, la cruz de la Iglesia del Carmen, implementos de gimnasia para el Instituto Nacional, las barandas del Cuartel de

Alajuela o los tubos de cobre para los excusados de la Casa Presidencial. También recibían trabajos de particulares que iban desde la fabricación de piezas para trapiche hasta la compostura de los peroles de una ama de casa⁷⁴. Esta diversidad de tareas permiten valorar los aportes de la tradición ferroviaria, en la consolidación de diversos oficios que se proyectan al resto de la sociedad y que sin duda, se perpetuarán más allá de las paredes del Taller.

CONCLUSIONES

En el siglo XIX, en Costa Rica así como en muchos otros puntos del planeta, la presencia del ferrocarril se asoció a ideas de progreso, apertura de mercados, consolidación nacional y triunfo definitivo de la civilización occidental. En nuestro caso además, el tren aparece desde sus inicios ligado a imágenes de masculinidad, tanto por el carácter épico que implicó su construcción, concebido como un compromiso con la "honra nacional", como por su misma evocación fálica. Pero, ¿qué tan cercano es el vínculo entre hombres y trenes? y, ¿qué condiciones se generan desde el ferrocarril para apoyar la construcción de la identidad de género masculina en la Costa Rica decimonónica?

Mirar el mundo del trabajo ferroviario en sus diferentes ámbitos y el cuestionarnos por la creación de espacios públicos asociados al ferrocarril, nos dan una serie de pistas que nos permite hilvanar algunas respuestas a estos asuntos.

En lo relativo al ámbito laboral, observamos que las prácticas y representaciones generadas en el trabajo de los hombres del ferrocarril, en efecto, refuerzan cotidianamente la condición de género, adquirida a través de la endoculturación y de su interacción con el entorno cultural mayor.

Desde las diferentes ocupaciones, los ferroviarios adquieren y acumulan una gama de conocimientos, tanto a través de la propia experiencia del trabajo en el tren, como mediante el aprendizaje a partir de la experiencia de otros.

71 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 858, s.f., 16 junio de 1879.

72 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 858, s.f., 25 mayo de 1879.

73 ANCR *Serie Gobernación*, doc. n° 6577, s.f., 7 mayo de 1890.

74 ANCR *Serie Fomento*, doc. n° 973, f. 1-11, febrero a setiembre de 1879; doc. n° 1607, s.f., marzo a setiembre de 1883.

Los diferentes oficios ferroviarios, así como las diversas procedencias étnicas y nacionales de los trabajadores son, por sí mismas, fuentes inagotables de experiencias por compartir.

La participación de los ferroviarios en el contexto laboral supone un aprendizaje permanente que se obtiene tanto en las relaciones laborales formales y jerarquizadas, como en los contactos informales suscitados entre trabajadores dentro de la jornada laboral y fuera de ella. Dicho aprendizaje reporta un saber y capacidad de análisis, lo cual, según M. Lagarde⁷⁵, supone para los hombres la posibilidad, determinada genéricamente, de ampliar constantemente el tamaño del universo y la dimensión de lo conocido.

Además, el ferrocarril, como un espacio laboral que se extiende a lo largo de la vía férrea, hace posible que sus trabajadores amplíen permanentemente sus horizontes a través de diversos contactos sociales en la esfera pública. En este sentido se reafirma la apreciación de la autora anteriormente aludida⁷⁶, cuando plantea que el goce de la aventura y de lo ignoto, también constituye una cualidad de género masculina. El constante desplazamiento de los trabajadores en el tren, seguramente favoreció lo anterior.

Por su parte, el patrón habitacional incorporado por la organización del trabajo ferroviario, el cual concentra la residencia de muchos trabajadores en el perímetro de la Plaza del Ferrocarril en San José y Puerto Limón, refuerza el sentido de autonomía masculina y redefine el rol de la mujer y la familia en la reproducción social de su fuerza de trabajo, al inducir a muchos ferroviarios a residir en casas y habitaciones de la empresa, asistidos por sirvientes varones o a alimentarse en pequeñas fondas atendidas por mujeres en los alrededores de la Plaza. El alejamiento de la familia es aún más drástico por la tendencia en diversos trabajadores extranjeros, a inmigrar sin sus familias, a las que se les remite dinero periódicamente para su sustento. Este sentido de autonomía masculina fortalece la separación

del hombre respecto del ámbito doméstico y podría inducir al reforzamiento de prácticas de poligamia masculina y de irresponsabilidad paterna hacia los hijos, aunque carecemos de datos para sustentar la existencia efectiva de estas situaciones.

El mundo del trabajo ferroviario también impone a sus participantes una serie de retos cotidianos, que asimismo refuerzan sus atributos genéricos. Requiere, por una parte, el uso directo de la fuerza física –atributo consuetudinariamente asignado a la masculinidad sustentado en la premisa del dimorfismo sexual–; también demanda creatividad y el uso permanente de la inventiva, para crear soluciones a situaciones diversas –cualidades también asociadas al ser masculino–. Así, al fundir metal para construir una pieza para la locomotora o al ingeniar un lenguaje no verbal para agilizar su comunicación, los trabajadores ferroviarios no sólo están forjando una cultura del trabajo, también están reforzando su condición de género.

El desafío y transgresión velada o abierta a las normas que rigen su mundo laboral, es otro de los retos asumidos por los trabajadores ferroviarios, que actúa también como refuerzo genérico. Desde su posición en la escala jerárquica, el ferroviario experimenta la norma como un canon planteado desde los reglamentos y custodiado por sus jefes superiores, que puede sin embargo, ser desafiado. Los diversos desacatos y conflictos protagonizados por los trabajadores ferroviarios, además de ser expresiones de voluntades individuales, permiten exponer un conjunto de contradicciones que permean el mundo laboral y transparentan luchas por la distribución del poder.

Sin lugar a dudas, los actores de primera línea en la disputa por el poder protagonizada en los diferentes escenarios del trabajo ferroviario, son los extranjeros –principalmente estadounidenses y europeos– que ocupan los puestos superiores y los costarricenses que aspiran ascender a éstos; el telón de fondo de esta puesta en escena está marcado por la cadencia de los intereses contrapuestos entre el Estado y Minor C. Keith en torno al control sobre el ferrocarril. Esta disputa central aparece a nuestros ojos como un conflicto entre trabajadores y mandos superiores de la empresa, que se desprende de las características propias de la organización laboral; se trata de disputas

75 Lagarde, Marcela. "Identidad y subjetividad femenina". Managua, Colectivo Puntos de Encuentro, 1992, mimeografiado, p. 14.

76 *Ibid.*, p. 15.

de naturaleza clasista, que surge de la contraposición de intereses entre diferentes sectores y se sustenta en la experiencia acumulada en el trabajo. Sin embargo, aparecen también como conflictos de naturaleza nacional-transnacional e incluso, hasta nos atreveríamos a afirmar que toman la forma de conflictos intra-género, en el sentido de que la figura controladora de poder —el extranjero, el norteamericano— es hiper-masculinizada a partir de la exaltación de atributos como autonomía, conocimiento, dominio, etc., mientras que el colectivo de trabajadores que fue despojado prácticamente de todo poder en el contexto de la construcción ferroviaria, aparece feminizado en sus roles laborales; nos referimos a los escasos trabajadores chinos que trabajan en el servicio de trenes y a quienes se les encomiendan las labores de limpieza, cocina y servidumbre.

El conflicto intra-género se expresa igualmente a través de la minoría de edad que, de manera simbólica, la empresa asigna a los ferroviarios "hijos del país", como un mecanismo para afianzar su sujeción y bloquear su acceso a los puestos superiores, mejor calificados y remunerados. Esta situación se refuerza con la adopción de actitudes paternalistas por parte de los jefes norteamericanos y europeos, que permea todos los resquicios del mundo del trabajo y propicia un juego de dependencias y lealtades entre trabajadores ubicados en las diferentes posiciones jerárquicas, que favorece los intereses de la empresa extranjera y legitima su intención de avanzar en pos de la dominación total del ferrocarril.

A todas luces, el eje central de la cuestión se centra en la disputa por el poder, en donde los diferentes sectores y grupos, crean y recrean referentes de identidad —desde sus posiciones en el trabajo, desde el género, desde la nacionalidad— que, de manera práctica y simbólica, les permita incidir en la conformación las relaciones de (des)conocimiento y de reconocimiento⁷⁷, respecto de sí mismos y de los otros; en palabras de P. Bourdieu, se trata de un conflicto por la "di-visión" y por el poder de establecer fronteras que incluyan o excluyan a

unos u otros del control de la situación. Así pues, en el mundo del trabajo ferroviario, los participantes, desde sus posiciones, buscan el poder de hacer prevalecer su punto de vista y de salvaguardar sus intereses. En medio de esta disputa, los referentes de género se consolidan articulados a la dimensión clasista y a la construcción de la idea de Nación.

Por otra parte, la exclusión de la mujer en el universo ferroviario no impide la definición de la masculinidad de estos trabajadores por contrastación con lo femenino, ya que sus cualidades de género se nutren de referentes aportados por el contexto cultural en que se inscribe el trabajo ferroviario.

El ferrocarril, desde sus primeros años de funcionamiento, apoya la creación de una tradición ocupacional típicamente masculina. Más allá de esto, también reconocemos en el tren una instancia coadyuvante al fortalecimiento de la condición de masculinidad en las localidades enlazadas por la vía, en la medida en que crea condiciones para ampliar el espacio público en la Costa Rica de fines del siglo XIX.

Esta proyección e impacto sociocultural del tren a la sociedad en su conjunto se evidencia, por una parte, en el importante impulso al desarrollo de los campos de la comunicación y las relaciones sociales y comerciales, que brinda el servicio de trenes. Por otra parte, se encuentra el hecho de que el mismo tren, así como principalmente las agencias y estaciones ferroviarias, con el acicate del trasiego de pasajeros y fletes, del servicio de telegramas y de sus taquillas, se constituyen de por sí, en puntos de encuentro que propiciaron la ampliación de la vida y los contactos públicos. Todo ello favorece condiciones para que las personas amplíen su participación social, y primordialmente los hombres, actores por excelencia en ese espacio, puedan reafirmar allí su identidad de género masculina.

BIBLIOGRAFÍA

Aguado, J.C. y A.M. Portal. "Ideología, identidad y cultura: tres elementos básicos en la comprensión de la reproducción cultural", *Boletín de Antropología Americana*, México IPGH, n° 23, julio 1991.

77 Bourdieu, Pierre "La identidad y la representación: elementos para una reflexión crítica sobre la idea de región", mimeografiado, s.f., p. 2.

- Alberti, Pilar. "La identidad de género y etnia desde una perspectiva antropológica" *Antropológicas*, México UNAM. n° 10, abril 1994.
- Bourdieu, Pierre. *Cosas dichas*. Barcelona: Gedisa Editorial, 1993.
- _____. "La identidad y la representación: elementos para una reflexión crítica sobre la idea de región", mimeografiado, s.f.
- Hobsbawm, Eric. *El mundo del trabajo*. Barcelona: Editorial Crítica, 1987.
- Horowitz, Joel. "Occupational Community And The Creation Of A Self-Styled Elite: Railroad Workers in Argentina". *The Americas*, v. XLII, n. 1, July 1985.
- Lagarde, Marcela. "Identidad y subjetividad femenina". Managua, Colectivo Puntos de Encuentro, 1992, mimeografiado.
- Murillo, Carmen. *Identidades de hierro y humo. La construcción del Ferrocarril al Atlántico 1870-1890*. San José: Editorial Porvenir, 1995.
- Olabuenaga, J. y M. Ispizúa. *La descodificación de la vida cotidiana*. Bilbao: Universidad de Deusto, 1989.
- Palmer, Steven P. "A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1900". Columbia University: Doctoral Thesis, 1990.
- Parlee, Lorena "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)". *Hispanic American Historical Review* v. 64, n. 3, 1984.
- Rosaldo, Renato. *Cultura y verdad. Nueva propuesta de análisis social*. México: Editorial Grijalbo-CONACULT, 1991.

Carmen Murillo Ch.
Escuela de Antropología y Sociología
Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Costa Rica