

# DIÁLOGOS. REVISTA ELECTRÓNICA DE HISTORIA

Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica



**La huelga Ferroviaria en Costa Rica y la Nacionalización de la Empresa del Ferrocarril al Atlántico (1972). Máster Ana María Botey Sobrado.**

## **Comité Editorial:**

Director de la Revista Dr. Juan José Marín Hernández [jmarin@fcs.ucr.ac.cr](mailto:jmarin@fcs.ucr.ac.cr)

Miembros del Consejo Editorial: Dr. Ronny Viales, Dr. Guillermo Carvajal, MSc.  
Francisco Enríquez, Msc. Bernal Rivas y MSc. Ana María Botey

Miembros del Consejo Asesor Internacional: Dr. José Cal Montoya, Universidad de San Carlos de Guatemala; Dr. Juan Manuel Palacio, Universidad Nacional de San Martín y Dr. Eduardo Rey, Universidad de Santiago de Compostela, España

Dirección web: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>

(Página 44 de 85 ) p. 44

**Palabras claves:**

Movimientos sociales, ferrocarriles, Caribe, Costa Rica, huelgas, ferroviarios

**key words:**

Social movements, railroads, Caribbean, Costa Rica, strikes, railway

**Resumen**

El artículo analiza los procesos históricos que llevan tanto a la consolidación como la desaparición de movimientos obreros populares. Para ello se toma como ejemplo, el caso de los ferroviarios del caribe costarricense. El trabajo pretende retomar las diferentes reflexiones teóricas sobre los movimientos sociales, para luego, caracterizar el contexto nacional e internacional en el momento de la nacionalización de los ferrocarriles, el estilo de desarrollo imperante y el rol de las empresas que administraron los ferrocarriles para luego establecer y descubrir las diferentes dinámicas que posibilitaron primero la consolidación del movimiento ferroviario del caribe y luego su ocaso.

**Abstract**

The article analyzes the historical processes that led to both the consolidation and decline of popular workers' movements. Here, the author uses as an example the case of the railway company in the Costa Rican Caribbean region. The work seeks to resurface the various theoretical considerations regarding social movements, to subsequently characterize the national and international context at the moment of the railroad's nationalization, the current development trends, and the role of the companies that ran the railroads, going on to discover and establish the various dynamics that made possible the consolidation, in first place, and later, the decline of the railroad movement in the Caribbean region.

Ana María Botey Sobrado. Master. Investigadora del Centro de Investigaciones Históricas de América Central y profesora de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica. Estudiante del doctorado en Historia Universidad de Costa Rica.  
[abotey@cariari.ucr.ac.cr](mailto:abotey@cariari.ucr.ac.cr)

**La huelga Ferroviaria en Costa Rica y la Nacionalización de la Empresa del  
Ferrocarril al Atlántico (1972).**

**Máster Ana María Botey Sobrado.**

**Introducción**

La derrota política y sindical de los trabajadores ferroviarios costarricenses en la década de 1990, momento en el cual fueron absolutamente incapaces de detener el cierre de los ferrocarriles nacionales, así como su posterior desaparición en calidad de sector social organizado, nos conduce a plantearnos diferentes preguntas sobre el desarrollo histórico del movimiento obrero y popular costarricense, especialmente de los ferroviarios y sobre las motivaciones que tuvo el presidente José Figueres, fundador y figura descollante del Partido Liberación Nacional, para nacionalizar las empresas ferroviarias extranjeras encargadas del tráfico de carga y pasajeros, hacia el puerto de Limón en enero de 1972. Partiendo del punto de vista económico los trabajadores ferroviarios constituían, desde el último tercio del siglo XIX, un sector estratégico para el funcionamiento del sistema económico, históricamente habían gozado de prestigio social y altos salarios, en relación con otros sectores de trabajadores, especialmente en la provincia de Limón. Por otra parte, contaban con una importante trayectoria de acción sindical y política.

Estas reflexiones iniciales nos conducen a plantearnos un conjunto de preguntas que intentaremos responder en esta investigación. ¿Por qué en 1972 el gobierno del presidente José Figueres Ferrer finiquitó la huelga de los trabajadores ferroviarios, cuyas principales reivindicaciones consistían en un aumento de salarios y la mejora de la tabla de viáticos, con la nacionalización de los ferrocarriles y la satisfacción de las demandas de los huelguistas? ¿Qué significación social y política gestó la nacionalización de la empresa del ferrocarril al Atlántico sobre los sindicatos ferroviarios? ¿Qué particularidades a nivel nacional e internacional caracterizaron el contexto de

nacionalización de los ferrocarriles en 1972? ¿Qué ganaron y que perdieron, a corto y mediano plazo, los sindicatos ferroviarios con la nacionalización de los ferrocarriles y la satisfacción de sus demandas?

El presente trabajo se divide en tres partes. Primero, se presentan unas reflexiones teóricas sobre los movimientos sociales, para luego, en una segunda parte, caracterizar el contexto nacional e internacional en el momento de la nacionalización de los ferrocarriles, el estilo de desarrollo imperante y el rol de la empresa de ferrocarriles al Atlántico. En la tercera parte se analizan algunos antecedentes de los sindicatos ferroviarios y las razones que originaron la huelga ferroviaria que culmina con la nacionalización de los ferrocarriles.

La investigación sobre la huelga ferroviaria y la nacionalización, se basa fundamentalmente en fuentes periodísticas: *La Nación*, *La República*, *Libertad* órgano del partido Vanguardia Popular. Las informaciones provenientes de los diferentes periódicos, se contrastan para intentar descubrir detrás de las diferentes versiones los intereses en pugna y poder realizar confrontaciones al respecto.

### **1-Algunas reflexiones teóricas sobre los movimientos sociales**

Los movimientos sociales hasta fines de la década de 1970 fueron estudiados, partiendo de dos tradiciones teóricas, que desde diferentes perspectivas, se ocuparon de las acciones colectivas y de los conflictos sociales. La primera perspectiva fue la del paradigma marxista sustentado en la centralidad de la contradicción entre el trabajo y el capital, por lo que los movimientos sociales constituyen en la “la expresión de un conflicto de clases”.<sup>1</sup> El estudio de los movimientos sociales en las sociedades dependientes como la costarricense, desde una perspectiva marxista, según Alain Touraine, en la década de

---

<sup>1</sup> Touraine, Alain *Las sociedades dependientes: Ensayos sobre América Latina*, México: Siglo XXI editores, 1978, pp.209-225. En: *Cuaderno de Ciencias Sociales* No.17 “Teoría de los Movimientos Sociales”, FLACSO, 1988, pp. 79.

1970, debía realizarse en dos tiempos. En primer lugar, los movimientos sociales se oponen a las sociedades dominantes, en segundo lugar, en el interior de las sociedades dominadas, se oponen a las sociedades que Touraine denomina despóticas. Las sociedades dominantes, ubicadas en los centros hegemónicos, poseen burguesías nacionales que han realizado la industrialización, mientras que en las sociedades dependientes, como las de América Latina, la industrialización ha sido introducida, casi siempre por el extranjero, y llevada a cabo por un Estado nacional que moviliza una parte de las antiguas clases dirigentes, o por un Estado conquistado por un partido revolucionario, en el caso de que se hubiera producido una revolución social. Estas categorías de sociedad dominante y dependiente son definidas partiendo de la naturaleza de la élite industrializadora, que para las sociedades dominantes es conceptualizada como una burguesía nacional y en las sociedades dependientes por una burguesía extranjera, directa o indirectamente, es decir, por medio de la dominación del sistema de los intercambios internacionales.<sup>2</sup>

Los movimientos sociales son caracterizados por Touraine como defensivos, reivindicativos e impugnadores, es decir contraofensivos. La clase obrera, integradora del principal movimiento social de las sociedades industriales: el movimiento obrero, busca con sus acciones “proteger su empleo, su medio, su autonomía profesional, su cultura contra el dominio directo o indirecto de la clase capitalista”, asimismo aspira a la reapropiación colectiva de los instrumentos y de los productos de la industrialización en nombre del derecho al trabajo.<sup>3</sup> Esta definición calza con las aspiraciones de nuestro objeto de estudio. Todos los movimientos sociales, según Touraine, están consagrados a una “acción crítica”, es decir una lucha contra el orden establecido por la clase dominante, dicha acción no descansa sobre el conflicto, sino sobre las contradicciones de la sociedad.

---

<sup>2</sup> Ibid, pp.79- 83.

<sup>3</sup> Ibid, p.79.

En las sociedades dominantes los movimientos sociales, señala Touraine, se encuentran más cerca de las acciones críticas. En las sociedades dependientes, por el contrario, coexisten diferentes formas de acción colectiva de los movimientos sociales, sin integrarse plenamente a las acciones críticas, debido a la estructura económica dualista que poseen, es decir por el hecho de que la parte más importante y dinámica de la producción, ligada al sistema capitalista internacional no vincula o arrastra a las regiones atrasadas y precapitalistas. En consecuencia, en el interior del sector dominante se forma una categoría de trabajadores que ocupa una posición relativamente privilegiada, pero que se encuentra más ligada al modo de producción capitalista, de la que se deriva una tendencia al reformismo y al militantismo.

En el sector dominado y subdesarrollado, generalmente poco capitalizado, el reformismo no tiene cabida, puesto que lo que se establece frecuentemente es la violencia, como respuesta a la dominación económica, política y cultural. Sus acciones tienen una dimensión de clase, en “el interior de una ruptura más global”.<sup>4</sup> En consecuencia, los sectores de trabajadores mejor situados dentro de la estructura económica capitalista, aquellos mejor pagados, según Touraine, tienden a ser más reivindicativos, participan de una visión política nacional, pero son socialmente reformistas. Desde esta perspectiva, nuestro objeto de estudio los trabajadores ferroviarios, situados en un espacio estratégico del estilo de desarrollo agroexportador, el transporte ferroviario, aquel que conduce los productos hacia el puerto para su exportación, especialmente los de carácter perecedero como el banano, están en condiciones de ser portadores de un valor estratégico que les permitirá ser atendidos oportunamente por las autoridades políticas, en un contexto de predominio del reformismo político.

En las sociedades dependientes, debido a la dependencia nacional, en opinión de Touraine, las razones que provocan el estallido de la consciencia y la acción de clase, conducen en primera instancia al estallido del nacionalismo, contra la dominación

---

<sup>4</sup> Ibid, p.81.

extranjera. En consecuencia, la nación se torna una unidad defensiva. Un nacionalismo que contiene un sentido de lucha anticapitalista, especialmente después de la Revolución Cubana, cuando el objetivo prioritario del movimiento popular se dirigió a la lucha contra el capitalismo internacional, en especial la dominación estadounidense.

La consigna de visualizar el principal enemigo en la dominación norteamericana fue lanzada, según Touraine, tanto por el nacionalismo reformador, donde se sitúan sectores de capas medias, militares y por el nacionalismo revolucionario, promovido por los sectores menos favorecidos del campesinado o de la clase obrera, “los marginales”, es decir por aquellas categorías que una economía dependiente no es capaz de integrar en la producción, masa proletaria desocupada o que vive en condiciones muy deterioradas, intelectuales sin empleos de acuerdo a sus expectativas, pequeños empleados vulnerables a la proletarización u obreros de pequeñas empresas de productos de consumo amenazados por la baja en el nivel de vida. El nacionalismo revolucionario, en criterio de Touraine arrastra a una ruptura con carácter más político e ideológico que económico. Este sentimiento nacionalista, y en algunos sectores anticapitalista, es el que embargó a amplios sectores de la sociedad costarricense, con motivo de la nacionalización de los ferrocarriles en 1971.<sup>5</sup>

En síntesis, Touraine plantea, en el primer lustro de la década de 1970, muy influido por el proceso revolucionario chileno, que los movimientos sociales en las sociedades dependientes, no descansan sobre un solo sentido de orientación. No pueden ser movimientos de clase puros, puesto que tales movimientos solo se encuentran en sociedades fuertemente definidas por su pertenencia a un modo de producción. Todo movimiento social es a la vez un movimiento de clase, un movimiento anticapitalista, opuesto a la dominación extranjera, y un movimiento dirigido hacia la integración y la modernización nacionales, o sea es tridimensional. En consecuencia, esto crea en el interior de los movimientos sociales tensiones considerables, pero a la vez, esta condición

---

<sup>5</sup> *Ibíd.*, p.84.

es la que permite la movilización de sectores del subproletariado o “plebe urbana” y de una parte de las clases medias. Asimismo, la conciencia de clase se divide en dos vertientes, ambas ligadas pero con tendencia a la separación, una dirigida al nacionalismo integrador y otra hacia la ruptura capitalista.

Los movimientos sociales de las sociedades dependientes, en opinión de Touraine, indistintamente de sus formas, solo existen si expresan tres dimensiones: clase, nación, modernización, o sea es necesario que se manifiesten en nombre de una clase contra otra clase, en nombre de la nación contra el extranjero dominador, en nombre de la modernización y la integración contra la tradición y su compartimentación. Touraine afirma que si solo son de clase carecerían de fuerza, podrían ser únicamente un instrumento de defensa corporativa, incapaz de hablar en nombre de todas las clases populares y tendiendo a aprovechar las ventajas de la población urbana en detrimento de los campesinos. En el caso que nos ocupa el de la nacionalización ferroviaria, la huelga de los trabajadores fue promovida por reivindicaciones estrictamente económicas, pero sus interlocutores desde el gobierno, eran portadores de un proyecto de modernización económica, social y política para Costa Rica, por lo que las demandas de los ferroviarios encontraron eco, como veremos más adelante.

Touraine considera que un movimiento exclusivamente nacionalista tiene una capacidad movilizadora limitada. Mientras que, en las sociedades industriales la acción de clase es la que da su fuerza al movimiento popular, puesto que el sentimiento nacional o la voluntad modernizadora, aunque tienen gran importancia, actúan en sentido contrario de la conciencia de clase, ya que contribuyen a desorganizarla, en las sociedades dependientes las tres dimensiones se recubren, se refuerzan mutuamente, se sobredeterminan, pues el enemigo de clase se apoya en el capital extranjero para mantener privilegios y modos de dominación social heredados del pasado.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> *Ibíd.*, pp. 85-86.

Como se desprende del texto anterior, la elección de este “viejo” texto de Touraine, elaborado en el primer lustro de la década de 1970, cuando se encontraba acicateado por la Revolución Cubana y las experiencias investigativas en Chile, durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973) se enmarca dentro de nuestro período de estudio, asimismo capta el ambiente intelectual de la época producto de la difusión del marxismo, el desarrollo de las Ciencias Sociales en la región, el antimperialismo y el pensamiento dependientista.<sup>7</sup>

Desde el paradigma marxista, Daniel Camacho en 1989,<sup>8</sup> en una introducción teórica que precede a un conjunto de artículos sobre los movimientos sociales en América Latina, señala que los movimientos sociales comprenden tanto aquellos que representan los intereses del pueblo, como los que agrupan a sectores de las clases dominantes en el régimen capitalista, por ejemplo los movimientos empresariales y patronales, los cuales dirigen su acción hacia la búsqueda de transformaciones que los beneficien aún más, pero dejando intacta la estructura de dominación fundamental de la sociedad. Por consiguiente, elabora una distinción entre movimientos sociales y movimientos populares, en el segundo grupo incluye a todos aquellos que forman parte del pueblo. Para definir la categoría pueblo, la que califica de histórica, se basa en Marx quien propone una caracterización donde este se encuentra compuesto por aquellos sectores que sufren la dominación ideológica y la explotación económica. Es decir, el concepto de pueblo va más allá del de clase, sin embargo, según Camacho, los movimientos populares no puede comprenderse sin referencia a la clase, forman parte de una dinámica que se genera en la sociedad civil, la cual se orienta a la defensa de intereses específicos, su acción se dirige a cuestionar de manera fragmentaria o absoluta las estructuras de dominación prevalecientes y a transformar parcial o totalmente las condiciones del crecimiento social. Pareciera que Camacho amplía el ámbito de la clase para integrar a

---

<sup>7</sup> Devés Valdés, Eduardo *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo* (1950-1990), Tomo II. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2003, pp.64- 68.

<sup>8</sup> Camacho Daniel y Menjívar Rafael (coordinadores) *Los movimientos populares en América Latina* México: Siglo XXI Editores- Universidad de la Naciones Unidas, 1989, p15-33.

otros sectores sociales que actúan en la sociedad y reivindican cuestiones de carácter democrático y antimperialista, o sea por razones políticas.

Un asunto interesante es el señalamiento que realiza Camacho de que los movimientos sociales no tienen que ser necesariamente organizados, es decir que no deben confundirse con la organización que dice representarlos, ya que esta constituye una mediación, que como tal a veces propicia el logro de los fines del movimiento y otras lo obstaculiza. Los movimientos sociales se conceptualizan como la expresión de las tensiones en la sociedad civil, pero su objetivo se realiza en la sociedad política, o sea su propósito es lograr una modificación en el ámbito del Estado, como por ejemplo, una ley de reforma social, un presupuesto para la ejecución de un programa, una exoneración de impuestos de productos importados, la creación de una institución, o el mejoramiento de la gestión pública. En opinión de Camacho existe un caso límite en el cual un movimiento social logra la transformación total del Estado para conformar un Estado nuevo. No obstante, aún en este caso al institucionalizarse ese nuevo Estado, el movimiento popular vuelve al ámbito de la sociedad civil para cautelar el cumplimiento de los objetivos e intereses populares.

En las luchas del pueblo la constitución del movimiento popular representa una etapa superior, en opinión de Camacho, y en general de los ideólogos marxistas, lo que quiere decir que los movimientos populares se dirigen hacia la transformación social, el cambio social en un sentido revolucionario. Los movimientos populares pueden ser locales, regionales, clasistas, pluriclasistas, por reivindicaciones específicas, en muchos casos son aislados, fragmentarios, discontinuos y desarticulados, aún aquellos que tienen un carácter permanente como el movimiento obrero.

El movimiento popular tiene un momento de constitución y es aquel, según Camacho, en el que se pierde la desarticulación y se avanza hacia una relación articulada entre los movimientos para realizar una acción permanente, estructurada y con objetivos políticos. Cuando se “constituye” el movimiento popular se realiza “un encuentro entre la

espontaneidad dinámica de una porción del pueblo movilizada y el descubrimiento de la realidad objetiva de las clases antagonizadas en la organización de la producción y el trabajo”<sup>9</sup>. En ese momento de constitución del movimiento popular, la reivindicación política no es parcial sino total, por lo que estos momentos no son frecuentes en la historia de los pueblos, solo se presentan en vísperas de una revolución social. Constituye el paso de las luchas corporativas a las luchas políticas e ideológicas, algo que solo ocurre, según los teóricos marxistas de esos años, en vísperas de la revolución social.

Camacho señala que en el seno del movimiento popular existen varios proyectos políticos surgidos de las clases que pugnan por controlar el potencial social del movimiento, por lo tanto, será más o menos radical, dependiendo de la clase que lo controla y el tipo de vanguardia que lo conduzca. Esto es importante con relación al desarrollo histórico del movimiento popular en Costa Rica, y de nuestro sujeto de estudio en particular, como analizaremos más adelante. El movimiento popular costarricense durante las décadas de 1920, 1930 y 1940 desarrolló un significativo nivel de lucha social y política, y una autonomía con respecto a las fuerzas sociales y políticas de la burguesía. No obstante, durante la década de 1940, bajo la alianza del partido Republicano con los comunistas y el arzobispo Sanabria, producto de los acuerdos políticos y de la institucionalización del conflicto, se forjó el paralelismo sindical amparado en el Código de Trabajo, promulgado en 1943. Esta tendencia se reforzó después de 1948, con la derrota política y militar del Partido Comunista y en el contexto de la guerra fría.

Es interesante la aportación de Camacho en relación con la memoria y la identidad del movimiento popular, puesto que a fines de la década de 1980 este tema apenas se iniciaba en las Ciencias Sociales. Apunta que es de suma importancia, para los movimientos populares, sentirse herederos de las luchas del pasado para fundamentar su proyecto futuro, ya que parte de la fuerza del movimiento popular se basa en el reconocimiento de su propio pasado. “La unidad y el proyecto común encuentran su amalgama en el

---

<sup>9</sup> Ibid, p.18.

reconocimiento de una identidad y ésta, a su vez, se construye cuando todo el movimiento popular hace suya la historia de cada uno de los movimientos y encuentra en esos episodios parciales, lecciones para el presente...Con la recuperación de su propia historia y la adopción de su propio proyecto, se percibe con mayor claridad su relación con la dinámica de las clases”.<sup>10</sup>

En opinión de Camacho, Ballón,<sup>11</sup> y Landinelli<sup>12</sup>, en el fondo de toda reivindicación popular se expresa una contradicción de clase, no obstante, sobre esa posición se ha generado una enorme discusión, a la que no entraremos porque desborda nuestro objeto de estudio, aunque muchos autores marxistas reconocen que un desarrollo simplista de la teoría de clases ha abusado en su afán por explicar los fenómenos sociales hasta llegar a un reduccionismo clasista que nada explica.<sup>13</sup> En suma, los movimientos sociales deben ser concebidos dinámicamente y en toda su complejidad, con referencia a su ubicación en la sociedad, para comprender su naturaleza, carácter y alcance, puesto que como afirma Manuel Castells, en el primer lustro de la década de 1970, “nuevas contradicciones sociales determinan nuevas formas de conflicto y también nuevos modos de creación colectiva de la vida cotidiana”<sup>14</sup>

La segunda perspectiva para el estudio de los movimientos sociales, que hasta el inicio de la década de 1970 era hegemónica en las Ciencias Sociales, partía de la tradición sociopsicológica de la Escuela de Chicago y de sus variantes las teorías de la sociedad de masas, seguidas por Kornhauser, Arendt y otros y el modelo estructural funcionalista de la conducta colectiva de Neil Smelser. En general, el enfoque de los estudios de las

---

<sup>10</sup> Ibid, p. 19.

<sup>11</sup> Ballón, Eduardo “El proceso de constitución del movimiento popular peruano” *Los movimientos populares en América Latina* México: Siglo XXI Editores y Universidad de las Naciones Unidas, 1989, pp 308-343.

<sup>12</sup> Landinelli, Jorge Emilio “Centralidad obrera y continuidad histórica en el movimiento popular uruguayo” *Los movimientos populares en América Latina* México: Siglo XXI Editores- Universidad de las Naciones Unidas, 1989, pp.437-462.

<sup>13</sup> Camacho, Daniel *Los movimientos populares en América Latina*..., p.20

<sup>14</sup> Castells, Manuel *Movimientos sociales urbanos*. España: Siglo XXI editores, primera edición en español, 1974, p.120.

conductas colectivas - collective behavior-, es decir de los fenómenos colectivos que se presentan en un rango de situaciones que van desde el pánico, las modas, el comportamiento de las multitudes hasta los movimientos revolucionarios asume como fuente de explicación de las conductas colectivas las creencias que poseen los actores. La diferencia entre los comportamientos ocasionales de una multitud y de un movimiento que conduce a una revolución política es, desde esta perspectiva, solo ocasional. La diferencia estriba en el nivel y amplitud de las creencias colectivas que se encuentran en la base de las acciones. La acción colectiva es siempre el fruto de una tensión que rompe con el equilibrio del sistema social. La tensión produce creencias generalizadas que movilizan a la acción y buscan restablecer el equilibrio del sistema social. En la acción colectiva no existe ningún significado que establezca vínculos con las relaciones de clase o el modo en que los recursos son producidos y apropiados. Esta acción es solo una reacción de los mecanismos funcionales del sistema.<sup>15</sup>

Cohen y Arato, señalan que los teóricos de la conducta colectiva se han concentrado en la explicación de la participación individual en los movimientos sociales, partiendo de la premisa de que los reclamos constituyen respuestas al rápido cambio social, a sus presiones y a la desorganización social. Enfatizan en que no todos los seguidores consideran que la conducta colectiva es irracional o anormal, o sea una respuesta al cambio social propia de individuos no vinculados, tal y como se ha señalado con anterioridad. No obstante, apuntan que todos los teóricos consideran a la multitud como el “átomo básico de la anatomía de la conducta colectiva”.<sup>16</sup> Asimismo, señalan que estos colocan el énfasis en las reacciones psicológicas ante el colapso, los problemas de comunicación y el cambio de metas, por lo que consideran que en el análisis existe un sesgo implícito de considerar la conducta colectiva como una respuesta no racional o irracional al cambio, especialmente en los enfoques de Smelser, sobre la sociedad de

---

<sup>15</sup> Melucci, Alberto *Estudios Políticos*, Nueva Época, Vol. 5 (abril-junio 1986), número 2. En: *Cuaderno de Ciencias Sociales* No. 17, “Teoría de los Movimientos Sociales”, FLACSO, 1988,p.98.

<sup>16</sup> Cohen, Jean L. y Arato, Andrew . *Sociedad civil y teoría política*, México: Fondo de Cultura Económica Primera reimpresión en español, 2001 p.560.

masas. En su opinión, este sesgo es el que impide establecer un examen de la relación entre la acción colectiva y la modernización de la sociedad civil, porque presupone que la acción colectiva se deriva del colapso normativo o institucional de la sociedad civil. Se desprende entonces, por este conjunto de consideraciones, que este abordaje no se ajusta a nuestro objeto de estudio y que se ha planteado únicamente con fines explicativos, para comprender los enfoques que han prevalecido entre los científicos sociales atentos al desarrollo de los movimientos sociales.

El desarrollo de amplios movimientos sociales en los Estados Unidos y en Europa, durante las décadas de 1960 y 1970, orientados a la lucha de los derechos civiles, contra la guerra de Viet Nam, la paz, por la ecología, la igualdad y el respeto a la diferencia de las mujeres, por reivindicaciones estudiantiles, urbanas y otros, mostró lo inadecuado de algunos enfoques en boga, especialmente aquellos que solo prestaban atención a los actores vinculados a la producción o a los del comportamiento colectivo, para el análisis de los movimientos sociales.

Cohen y Arato expresan que el desarrollo de amplios movimientos sociales en los sistemas de organización política caracterizados como democráticos y en sociedades civiles con una multiplicidad de asociaciones voluntarias y esferas públicas y privadas significativas, ha puesto en evidencia las limitaciones del abordaje desde el paradigma de la conducta colectiva. Además los actores de los movimientos de la Nueva Izquierda, de derechos civiles y feministas no se ajustaban a la imagen de disconformes sociales anómicos, fragmentados e irracionales. Por otro lado el modelo de Smelser sustentado en la tríada: presión estructural, creencia generalizada y explosión no permite comprender el momento, el carácter, las formas organizativas, la conducta y las metas de los actores de los movimientos sociales de las décadas de 1960 y 1970, en los países desarrollados.

Cohen y Arato señalan que estos movimientos no constituyeron respuestas a la crisis económica, o al colapso de valores y normas, sino que partían de metas concretas, valores e intereses y cálculos racionales de estrategias. En consecuencia, tanto en los Estados

Unidos como en Europa occidental han surgido nuevos enfoques teóricos, conocidos como el paradigma de la movilización de recursos y el de los nuevos movimientos sociales, que no desarrollaremos porque rebasan nuestro objeto de estudio.<sup>17</sup>

Sin embargo, señalaremos algunos elementos que marcan el rumbo de la nueva discusión y que se cruza con nuestro objeto de estudio, la clase obrera. Los teóricos europeos de los “nuevos movimientos sociales” entre los que destacan: Alain Touraine , Alberto Melucci y Clauss Offe, centran su enfoque, por encima de la diferencias, en la orientación hacia las identidades. Son herederos de la tradición marxista y por lo tanto habían percibido el conflicto social como el resultado de un enfrentamiento entre el capital y el trabajo. No obstante, en la década de 1970 advirtieron la presencia de formas de protesta en Europa, cuyos protagonistas eran distintos de la clase obrera, por lo que los calificaron de “nuevos movimientos sociales”, con nuevos objetivos y nuevas formas de acción colectiva.

A pesar de sus visiones anteriores, con el énfasis en la importancia de la conciencia, la ideología, la lucha social y la solidaridad, en la actualidad argumentan que las teorías que subrayan la primacía de las contradicciones estructurales, de las clases económicas y de las crisis, en la determinación de la identidad colectiva, no son adecuadas para interpretar los actores colectivos contemporáneos. Tampoco participan de los postulados de la teoría de la movilización de recursos puesto que la acción colectiva no se limita a los intercambios, negociaciones y cálculos estratégicos. Sino que en su opinión, la atención se concentra en aspectos culturales, en especial en aspectos relacionados con la identidad.

Esos enfoques identifican un quiebre de las identidades tradicionales en el contexto actual, es decir la transformación de las identidades clásicas, las organizadas en torno del conflicto entre el capital y el trabajo, propio de la sociedad industrial en las sociedades europeas occidentales, por lo que, según estos autores determinados grupos se ven en la

---

<sup>17</sup> Cohen, Jean L. y Arato Andrew *Sociedad civil y teoría política* México: Fondo de Cultura Económica, 1ª.reimpresión en español, 2001,pp.558-560. Cohen, Jean “Estrategia o identidad: paradigmas teóricos y nuevos movimientos sociales contemporáneos” En: Teoría de los movimientos sociales. *Cuadernos de Ciencias Sociales* No. 17, 1988 pp.11-13.

necesidad de construir identidades sustitutas, un proceso que tiene lugar en el terreno de la acción. La desarticulación de las identidades tradicionales se debe a factores estructurales, a las transformaciones de la estructura económica y social, motivados por el surgimiento de la sociedad posindustrial y de la Información.<sup>18</sup> Touraine enfatiza en el calificativo de información y no de comunicación, ya que información significa transporte o uso de datos que no son, prácticamente, modificados cuando pasan de un lado a otro, es decir que son los mismos en casi todos los lugares del mundo. En consecuencia, la lucha de los movimientos sociales se dirige contra la estandarización, la pérdida de diversidad.<sup>19</sup>

En un texto de fines del siglo XX Alain Touraine, explica los desafíos de una nueva oleada de movimientos sociales, donde reconoce la existencia y el accionar, en Francia, de los denominados movimientos clásicos, o sea aquellos que orientan sus esfuerzos a la defensa de las condiciones laborales salariales, tal y como sucede con nuestro sujeto de estudio. Sin embargo, resalta el brote de otros muchos movimientos que se ponen en marcha desde la década de 1980, con un gran impacto en la opinión pública, formados en defensa de los derechos relacionados con la cultura, tales como el movimiento de los beurs y de los militantes antirracistas integrado por hijos de inmigrantes en la defensa de la identidad cultural, étnica y religiosa, contra la xenofobia y el racismo; los homosexuales (gays y lesbianas) vinculados a la lucha contra el sida y por su reconocimiento social, o los movimientos de los “sin”, o sea de los excluidos, como los sin papeles, sin techo, sin trabajo, los cuales parecieran simbolizar el signo de la actual crisis social.

Esto ocurre, según su argumentación, porque los problemas laborales y salariales han perdido relevancia y el renacimiento de la vida pública transita por la reivindicación de una serie de derechos culturales. Sostiene que pueden construirse acciones colectivas y más aún movimientos sociales sobre la base de la privación, la dependencia o la miseria,

---

<sup>18</sup> Farinetti Marina “La conflictividad social después del movimiento obrero”, pp. 68- 70.

<sup>19</sup> Entrevista a Alain Touraine el 18 de julio del 2000.

tal y como ocurrió con el movimiento obrero, pero que no basta oponerse a una determinada forma de dominación, sino que su lucha debe reivindicar también, al igual que en los movimientos clásicos, determinados atributos positivos, o sea que la lucha no solo esté dirigida contra el orden imperante, sino que actúe en nombre de valores considerados esenciales por el conjunto de la sociedad. Desde el punto de vista metodológico apunta que más que esas consideraciones sobre la naturaleza de los movimientos sociales, hay que preguntarse por los mecanismos de formación y las “enfermedades infantiles” u obstáculos que se oponen a su maduración.<sup>20</sup>

Desde el enfoque de Touraine, los nuevos movimientos sociales no van dirigidos contra el Estado, como es lo usual en el caso costarricense, sino que implican confrontaciones entre adversarios sociales, dentro y fuera de la sociedad civil, en términos de las luchas, de los espacios públicos y de los procesos políticos, involucran el campo social en que se ubica la creación de normas, identidades, instituciones y relaciones sociales de dominio y resistencia. Las apreciaciones de Touraine no deben mal entenderse, para él lo que está en juego en los conflictos contemporáneos no es solamente la autonomía y la defensa de la sociedad civil, sino ante todo, qué clase de sociedad civil es la que deberá defenderse. Pero, según Cohen y Arato, Touraine no valora las luchas, por parte de los actores sociales en conflicto, para asegurar influencia en las instituciones por medio del sistema político y la economía.<sup>21</sup>

Finalmente, Cohen y Arato en un afán de complementar las propuestas de los teóricos de la movilización de recursos y los orientado hacia la identidad, proponen lo que ellos llaman un “teoría dual para abordar los movimientos sociales contemporáneos” muy valiosa en términos metodológicos y analíticos. En ella expresan que los “nuevos movimientos sociales” tales como los ecologistas, pacifistas, feministas, antinucleares, por los derechos humanos y otros, que han brotado en las sociedades de los países capitalistas desarrollados, desde la década de 1970, consideran a los modelos culturales,

---

<sup>20</sup> Touraine Alain *¿Cómo salir del liberalismo?* México: Editorial Paidós, 1999, pp. 53-65.

<sup>21</sup> Cohen y Arato. *Sociedad civil y teoría política* pp.575-583.

las normas y las instituciones de la sociedad civil como el eje del conflicto social, con lo cual coinciden con Touraine. No obstante, al igual que los teóricos de la movilización de recursos consideran que parte de sus esfuerzos tienen como fin influir en las estructuras económicas y en las políticas públicas.

En consecuencia, desde su perspectiva, la cual compartimos como principio metodológico general para el análisis de los movimientos sociales, aunque Cohen y Arato solamente se refieren a los movimientos sociales contemporáneos, estos últimos poseen una apariencia y una lógica organizativa duales. Sus luchas son “defensivas” en cuanto intentan redefinir sus identidades, reinterpretar las normas y desarrollar formas asociativas igualitarias y democráticas. El aspecto “ofensivo” de la acción colectiva está dirigido a la sociedad política y económica, lo que implica el desarrollo de organizaciones para que ejerzan presión e influencia política, con el fin de obtener beneficios, dentro del marco de un proyecto de reforma institucional, autolimitador, democrático, dirigido a ampliar y democratizar las estructuras del discurso y del compromiso.<sup>22</sup>

Cohen y Arato sugieren un importante principio orientador para el análisis de los “nuevos” y “viejos” movimientos sociales con el fin de intentar comprender la lógica de los actores sociales. En consecuencia, plantean que el estudio de estos requiere comprender su identidad, objetivos, metas y estrategias, pero sin perder de vista el contexto y la forma en que las transformaciones de la sociedad y del Estado influyen sobre la lógica de la acción colectiva. Una estrategia que se intentará desarrollar a continuación.

---

<sup>22</sup> *Ibíd.*, pp.585-593.

## 2- El contexto de la nacionalización del ferrocarril al Atlántico

El triunfo de la revolución cubana en 1959 forjó una nueva etapa en el pensamiento y en la acción política en América Latina, que Eduardo Devés<sup>23</sup> califica de “la sensibilidad sesentista” la que concluye en diversos momentos, según los países, más o menos al terminar el primer lustro de la década de 1970, con el golpe de Estado al gobierno de la Unidad Popular, encabezado por Salvador Allende en Chile y la instauración de las dictaduras militares de Seguridad Nacional en el cono sur.

Una época donde lo característico del pensamiento político latinoamericano fue su antiimperialismo, anticolonialismo, anticapitalismo, sus afanes integracionistas y liberacionistas, su posición popular o populista. Aunque estas corrientes trascendieron lo latinoamericano, un aspecto medular en el desarrollo de la sensibilidad en América Latina, constituyó la creación de un clima deseoso de cambios, la difusión del marxismo, la dimensión social renovada del pensamiento cristiano, la exaltación del compromiso político, la admiración por los movimientos populares, la búsqueda de formas de vida alternativas a las convencionales. En el ámbito económico destaca, según Devés el afán ordenador, planificador, organizador de la economía y de la sociedad. Asimismo, el sentimiento de explotación, dependencia, injusticia, marginación y pobreza.

En opinión de este autor, el peso que adquirió esta sensibilidad sesentista, imposibilitó la cohesión y el mantenimiento “de esa bola de nieve”, que finalmente fue destruida. Las dictaduras que surgieron como respuesta, constituyeron la realización final de la sensibilidad de los 60, a la vez que su negación.

La década de 1960 fue fecunda para el desarrollo de las Ciencias Sociales en la región latinoamericana, lo que dio origen al dependentismo, el cual nació en el seno de la confluencia producida por el cepalismo, las teorías de la modernización, del imperialismo

---

<sup>23</sup> Devés Valdés, Eduardo *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX.*, pp.135-138.

y del nacionalismo económico latinoamericano. En opinión de Devés, el dependentismo surgió recibiendo esa herencia y constituyéndose en la crítica de esas tendencias, especialmente del cepalismo y de la modernización. El dependentismo es de carácter teórico, se construye en el mundo de la teoría, apunta a un grado de precisión, asume una perspectiva más académica y universitaria. Su capacidad de formular políticas fue menor que la de los técnicos de la CEPAL, sus teóricos se encontraban más interesados en buscar explicaciones a los problemas del “subdesarrollo”.<sup>24</sup>

El cepalismo constituyó una propuesta para implementar el desarrollo, un desarrollo hacia adentro, promoviendo la industrialización y fortaleciendo el mercado interno. El dependentismo se forjó en América Latina para pensar lo particular, una teoría del imperialismo desde los países dependientes, colocando el énfasis en lo estructural, mostrando los condicionamientos sociales del desarrollo económico y de los aspectos políticos. Su método es el histórico estructural o dialéctico, realiza una crítica profunda del estructural funcionalismo, posee un interés por el marxismo como teoría totalizante para explicar la realidad de la región y <sup>25</sup>examinar los fenómenos complejos de naturaleza internacional.

Los resultados económicos de la región latinoamericana en los treinta años posteriores a la Segunda Guerra Mundial fueron notables, entre 1945 y 1973 el Producto Interno Bruto creció en un 5,3 anual, mientras que el producto per cápita aumentó en casi el 3 por ciento anual.<sup>26</sup> Al igual que en los países desarrollados se produjo un fuerte crecimiento económico, por primera vez el sector de manufacturas e industria se convirtió en el motor de crecimiento, con incrementos de más del 6 por ciento anual. Con el crecimiento

---

<sup>24</sup> Devés, Eduardo *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX*, pp.139-140.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p.140

<sup>26</sup> En la región centroamericana, entre 1950 y 1980, el PIB creció a una tasa promedio anual del por ciento en términos reales, superando el crecimiento del 3,2 por ciento anual de la población. Tomado de:

económico se lograron mejoras en la productividad laboral, que se expresaron en salarios reales más altos y sindicatos más fuertes.<sup>27</sup>

En América Latina, en este período, el Estado desempeñó un papel fundamental en el establecimiento de un estilo de desarrollo de sustitución de importaciones, según lo diseñado por los ideólogos y técnicos de CEPAL y conforme a las exigencias de los sectores medios, empresarios emergentes y fuerzas reformistas. Su tarea fundamental fue la expansión de la infraestructura económica para facilitar la industrialización, la construcción de carreteras, redes telefónicas, energía, y otros servicios públicos con el fin de consolidar el mercado interno. En Costa Rica, en 1948, se creó un sistema bancario nacional para apoyar las transformaciones económicas. Además, en todos los países se establecieron organismos para fomentar sectores específicos como el industrial, agrario, forestal, etc.

Las empresas públicas ampliaron su papel tradicional en la creación y conservación de la infraestructura y pasaron a aventurarse a sectores estratégicos de energía e industriales. Estas fueron fomentadas por gobiernos reformistas, nacionalistas y de corte militar, muchas de ellas se colocaron a la vanguardia de la investigación. La función de las empresas públicas fue muy destacada en países como México y Bolivia, donde llegaron a representar un 39 por ciento de la inversión. Siguió en importancia las empresas públicas de Brasil, Argentina, Chile y Venezuela donde alcanzaron alrededor del 15 por ciento de la inversión total a fines de los años de 1960. Colombia, Costa Rica, Panamá y Perú se situaron entre el 6 y el 10 por ciento de la inversión total.<sup>28</sup>

Los cambios en la estrategia de desarrollo e institucionales provocaron el surgimiento de un gran número de funciones e instrumentos del sector público. Entre ellos la formación

---

Garnier, Leonardo “La economía centroamericana en los ochenta: ¿nuevos rumbos o callejón sin salida? *Historia General de Centroamérica*. Tomo VI. Madrid: Ediciones Siruela S. A., 1993, p. 89.

<sup>27</sup> Thorp, Rosemary *Progreso, pobreza y exclusión. Una historia económica de América Latina en el siglo XX*. Banco Interamericano de Desarrollo, 1998, p.169.

<sup>28</sup> *Ibíd.*, p. 175.

de un nuevo grupo social compuesto por tecnócratas, con conocimientos de economía, planificación, gestión e ingeniería, que en la mayoría de los países tuvieron un papel decisivo en la elaboración de planes estratégicos para el desarrollo de infraestructura y de instituciones financieras.<sup>29</sup>

En Costa Rica, los resultados de la guerra civil de 1948 posibilitaron el ascenso de una nueva alianza de fuerzas sociales conformada por grupos empresariales emergentes en estrecha vinculación con la pequeña burguesía intelectual urbana, quienes bajo el liderazgo de José Figueres Ferrer, convirtieron en hegemónico su proyecto de sociedad. Su proyecto se materializó mediante la acción política del Partido Liberación Nacional, fundado en 1951. El proyecto social demócrata puesto en práctica entre 1948 y 1978 representó, fundamentalmente, los intereses de la burguesía industrial y de los nuevos grupos de empresarios vinculados a la expansión de las actividades para el mercado interno. También benefició a la burguesía agraria vinculada a los nuevos rubros de exportación: la ganadería, el arroz, el azúcar y otros y a la mediana burguesía rural exportadora de café. Asimismo a la nueva pequeña burguesía surgida al calor de la expansión del Estado y de los servicios.<sup>30</sup>

Los más importantes componentes de este proyecto se orientaron a la diversificación de la estructura productiva, tanto en lo concerniente a la producción para el mercado interno, principalmente el desarrollo de la industria, como lo relativo a la ampliación de nuevos rubros de exportación agrícola y pecuaria. Bajo el imperativo de estimular la demanda interna y mejorar las condiciones de vida, fueron medulares las políticas de distribución y redistribución del ingreso. Se procuró el fortalecimiento de los grupos sociales medios, la nueva pequeña burguesía vinculada al Estado, pequeños y medianos empresarios agrícolas, industriales y de servicios, con el propósito de aminorar los puntos de tensión del sistema social, favorecer la estabilidad política y el régimen democrático. Asimismo,

---

<sup>29</sup> Ibid, p. 150.

<sup>30</sup> Rovira Mas, Jorge. *Costa Rica en los años 80s*. San José, Costa Rica: Editorial Porvenir, 1987, pp. 17-19.

un pilar central fue el Estado, al igual que en otros países de América Latina, para impulsar la modernización económica y política, hasta el punto de convertirse en la década de 1970, en un Estado empresario, también se impulsaron acciones para fortalecer la soberanía popular.<sup>31</sup>

En el nuevo estilo de desarrollo denominado de sustitución de importaciones, orientado a satisfacer el mercado nacional y el centroamericano, pero sin olvidar la importancia de la agricultura de exportación y de los bienes de subsistencia, los ferrocarriles empezaron a perder importancia, debido al impulso que recibió el desarrollo de carreteras, o sea el modelo automotor y los intereses asociados a él, los cuales fueron desplazando a los ferrocarriles. La Junta de Gobierno, integrada después de la guerra civil de 1948, presidida por José Figueres encontró que el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, era la empresa estatal más importante y la incorporó en sus planes de desarrollo. En 1953, durante la primera administración de Figueres, se le denominó Instituto Autónomo del Ferrocarril al Pacífico y se le otorgaron nuevas atribuciones<sup>32</sup> para que enfrentara en mejores condiciones los nuevos desafíos surgidos por la pérdida de antiguas cargas que eran muy significativas, tales como el cemento, los fertilizantes, la harina, y la competencia de la carretera interamericana, que junto a la red de caminos, constituían una amenaza.

En las décadas de 1950 y 1960, producto de la construcción de la carretera interamericana, se fueron creando un conjunto de transportistas, dueños de camiones de carga y de pasajeros, quienes objetaron la función reguladora y moderadora de las tarifas del ferrocarril al Pacífico, originada para enfrentar a la Costa Rica Railway y más tarde a la Northern, y su interés en impulsar el desarrollo regional, por lo que emprendieron una activa campaña periodística y legal para limitarlo. En esta labor también desempeñaron un rol fundamental la Asociación Nacional de Fomento Económico-ANFE-, por medio

---

<sup>31</sup> *Ibíd.*, pp. 18-19.

<sup>32</sup> Este tema es tratado con amplitud en: Botey S. Ana María “Las políticas ferroviarias del Estado costarricense: 1850-2005” inédito.

de su columna permanente en el periódico *La Nación* y esta última, a través de sus editoriales.<sup>33</sup>

La década de 1960 fue el escenario donde el ferrocarril al Pacífico perdió significación económica y social, y el puerto de Puntarenas fue incapaz de responder a las necesidades del comercio de importación y exportación. Esta fue la razón que justificó la desaparición del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico como institución, para dar paso a la creación del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, en 1972, el cual tomó a su cargo la administración del ferrocarril, pero su función primordial no era el funcionamiento y modernización del ferrocarril, sino el desarrollo de un nuevo puerto, puesto que era este el que producía enormes ganancias, pero el de ese entonces se encontraba en estado de obsolescencia infraestructural y tecnológica.

En suma, a pesar de que la administración Figueres 1970-1974, invirtió en la rehabilitación de la vía al Pacífico, en la compra de equipo, y anunció que estaba en camino de resolver el problema portuario, ya que el puerto estaba bajo su administración, el diputado puntarenense del partido Liberación Nacional, Rafael París Steffens presentó una iniciativa parlamentaria que concluyó con la creación del INCOP, en 1972.<sup>34</sup>

A los ojos del presente resulta contradictorio que la administración Figueres, en ese contexto señalado, se decidiera por controlar directamente el ferrocarril al Atlántico, en enero de 1972. ¿Qué condiciones históricas particulares poseía el Ferrocarril al Atlántico y el Sindicato de la institución que provocaron la actitud de la administración Figueres?

---

<sup>33</sup> Botey Sobrado, Ana Maria “El ferrocarril al pacífico: un ente de regulación y desarrollo en crisis permanente (1880-1972” *Anuario de Estudios Centroamericanos* Vol. 25 (1), 1999, pp.148-152.

<sup>34</sup> *Ibíd.*, pp. 153-154.

### **3-Los trabajadores ferroviarios de la Northern, la huelga de 1971 y la nacionalización del ferrocarril al Atlántico.**

Los trabajadores ferroviarios han sido poco estudiados como sector social, a excepción de los trabajos de Carmen Murillo que remiten a la creación de identidades en el período de construcción del ferrocarril y a los primeros años del Ferrocarril al Atlántico <sup>35</sup> y dos Memorias de seminarios de graduación realizadas por estudiantes de licenciatura, sobre temáticas vinculadas a los ferrocarriles y sus trabajadores.<sup>36</sup> Todos coinciden en que el trabajador ferroviario desarrolló una identidad particular, muchos de ellos pertenecieron a familias ferroviarias, y en general, constituyó un trabajador respetado y de prestigio en sus comunidades de origen, muchas de las cuales fueron centros de residencia de ferroviarios, donde se desarrollaron prácticas y tradiciones culturales asociadas al mundo ferroviario. Estas características florecieron, especialmente, entre los trabajadores de tráfico y de talleres, y tuvieron menos presencia entre los trabajadores de la vía, ya que estos sufrían una mayor rotación de personal.

La construcción del ferrocarril al Atlántico fue la obra constructiva más importante del siglo XIX y la más grande empresa del país hasta la década de 1930, era la encargada de la vinculación de las zonas productoras de café y banano con el puerto principal en el Caribe, el cual comunicaba con los puertos del Este de los Estados Unidos y Europa, de donde provenían el grueso de las importaciones que el país necesitaba para el consumo y la producción. Para su funcionamiento requirió de la conformación de un grupo laboral integrado exclusivamente por hombres, capaces de hacerse cargo de diversas y complejas

---

<sup>35</sup> Murillo, Carmen *Identidades de hierro y Humo*. San José: Editorial Porvenir “Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica” Ponencia presentada al III Congreso Centroamericano de Historia, celebrado en San José, Costa Rica, 15 al 18 de julio de 1996. “Masculinidad y Cultura del Trabajo Ferroviario en Costa Rica (1872-1890) En: Eugenia Rodríguez (editora) *Entre silencios y voces. Género e Historia en América Central (1750- 1990)* San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2000.

<sup>36</sup> Coto Vargas, Minor y Campos Mariano “El ferrocarril eléctrico al Pacífico: eje de generación de prácticas culturales: 1954-1995” Proyecto de graduación para obtener la licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1999. López Marta et al “El ausentismo laboral de los trabajadores ferroviarios” Seminario de Graduación para obtener la licenciatura en Trabajo Social, Universidad de Costa Rica, 1989.

labores en la vía, en los talleres y a bordo del tren. Estos trabajadores- agentes, bodegueros, telegrafistas, peones de vías, brequeros, fogoneros, conductores maquinistas, carpinteros, torneros, herreros, fundidores y otros, procedían de diversos orígenes étnicos, nacionales y sociales.<sup>37</sup>

En los inicios del ferrocarril al Atlántico, debido a que la empresa exigía experiencia previa en el mundo ferroviario para realizar los trabajos más especializados, un elevado número de trabajadores fueron extranjeros, los cuales ocupaban los puestos más altos y gozaban de los mejores salarios. Fue así como estadounidenses, ingleses, escoceses, españoles y alemanes se contaron entre los maquinistas y en otras tareas especializadas. Los puestos menos especializados fueron ocupados por los costarricenses, quienes generalmente recibían un salario inferior aunque realizaban las mismas tareas que los extranjeros. También, la empresa contrató a unos pocos chinos y a muchos afrocaribeños, aunque estos últimos fueron concentrados en la División Atlántica, es decir no pasaban de Turrialba.<sup>38</sup>

Los ferroviarios, al igual que en otras partes del mundo, constituyeron, especialmente en sus inicios, un grupo laboral de prestigio y bien remunerado, en la provincia de Limón se ubicaban en la cúspide de la pirámide, aunque en un patrón de segregación étnica, donde los máximos jefes eran extranjeros, generalmente blancos.<sup>39</sup> Además, su vinculación con el ferrocarril, los asociaba con el progreso, la cultura occidental, la ciencia y el dominio de la tecnología.

El interés supremo del Estado costarricense sobre el ferrocarril, a fines del siglo XIX, benefició a los trabajadores, quienes recibieron un conjunto de “privilegios” como la liberación del “servicio de las armas”, pensión en caso de lesión permanente por accidente, y como ocurrió con varios conductores, incluso extranjeros, fueron investidos

---

<sup>37</sup> Murillo, Carmen “Masculinidad y cultura ferroviaria en Costa Rica ...”p.115

<sup>38</sup> *Ibid.*, p.115.

<sup>39</sup> Acuña Ortega, Víctor Hugo “Clases subalternas y movimientos sociales en Centroamérica (1870-1930) *Historia General de Centroamérica*. Tomo IV. Madrid: Ediciones Siruela, S.A.,1993, pp.257-272.

de autoridad de policía. Asimismo, los trabajadores que cumplían funciones especializadas, se encontraban en una posición favorable frente a los patronos, debido a las dificultades para formar personal ferroviario y por consiguiente conseguir sustitutos. Esta última situación continuó dándose en los ferrocarriles de los países subdesarrollados por la carencia de instituciones formadoras del personal ferroviario, tal y como lo han constatado otros investigadores estudiosos de los ferroviarios mexicanos y argentinos, por lo que este sector ha sido considerado como “trabajador de élite”.<sup>40</sup>

Los trabajadores de los enclaves, entre los que se encontraban los ferroviarios, muy pronto “llegaron a vislumbrar que eran un grupo específico en la sociedad y que compartían una situación y una experiencia comunes. Esta identidad social y cultural inmediata, nacida de la propia vida cotidiana, fue la base de otras experiencias de organización y de acción colectiva”.<sup>41</sup> Al igual que en otras partes de América Latina, estos trabajadores transitaron desde muy temprano, debido a la presencia del capital extranjero y su relación impersonal y confrontativa, por las organizaciones y las formas de acción colectiva propias del movimiento obrero internacional, o sea desde las mutuales a los sindicatos, los pliegos de peticiones, los paros y las huelgas, aunque estas últimas siempre fueron el último recurso a utilizar, debido a los costos sociales y políticos.

Después de la guerra civil de 1948 debido a la proscripción del Partido Vanguardia Popular en julio de ese año y la disolución de la Confederación de Trabajadores de Costa Rica –CTCR- un año después, los sindicatos dirigidos por los comunistas fueron ilegalizados por el Ministerio de Trabajo, o tendieron a desaparecer debido a la persecución de que fueron objeto, por el encarcelamiento de sus dirigentes, el exilio o la muerte. Prácticamente desaparecieron el 80 por ciento de los sindicatos, con la excepción de los de la zona bananera del Pacífico Sur y algunos de la ciudad capital, donde lograron mantenerse, o reactivarse, en medio de muchas dificultades, debido a la

---

<sup>40</sup> Murillo, Carmen “Hombre trenes y espacios públicos”, pp.3-4

<sup>41</sup> Acuna Ortega, Víctor Hugo “Clases subalternas y movimientos sociales...”, p. 272.

represión imperante. La reorganización sindical se gestó en los primeros años de la década de 1950, especialmente después del surgimiento de la Confederación General de Trabajadores Costarricenses en 1953, cuyos principales dirigentes estaban vinculados al partido Vanguardia Popular.<sup>42</sup>

Los sindicatos que no sufrieron persecución política fueron los afiliados a la Confederación Costarricense de Trabajadores Rerum Novarum, fundada bajo el auspicio de la Iglesia Católica en 1943, la cual después de 1948, pasó a identificarse con los vencedores de la contienda y más tarde con el partido Liberación Nacional. En 1966, esta confederación realizó un congreso ideológico en el que se declaró seguidora de la social democracia y pasó a denominarse Confederación Costarricense de Trabajadores Democráticos –CCTD-.<sup>43</sup> Asimismo, sus principales dirigentes ocuparon importantes cargos públicos en representación del partido Liberación Nacional, o dentro de la estructura interna. Las pretensiones de los dirigentes de esta Confederación eran las de convertirse en una organización fuerte, el brazo sindical del partido en el poder, para darle un contenido reformista al proyecto que se impulsaba. Por su parte, el partido Liberación Nacional estableció relaciones con la Confederación que obedecieron a la necesidad de controlar las iniciativas de la clase trabajadora agrupada en su seno, para evitar que se saliera de los límites trazados por el proyecto reformista, impulsado desde el poder del Estado.<sup>44</sup> Por otro lado, la guerra fría alimentaba la división sindical a nivel internacional y la persecución de los comunistas.

En la década de 1950 las organizaciones de trabajadores más poderosas y los movimientos huelguísticos más importantes se produjeron en las plantaciones bananeras del Pacífico Sur. Sin embargo, al activarse la producción bananera en las llanuras del Caribe a partir de 1955, cuando se estableció la Standard Fruit Co., atraída por la empresa ferroviaria Northern, que se encontraba preocupada por sus utilidades, después del retiro

---

<sup>42</sup> Aguilar Marielos *Clase trabajadora y organización sindical en Costa Rica* San José: Editorial Porvenir, 1989, pp.99-101.

<sup>43</sup> *Ibid.*, p.177.

<sup>44</sup> *Ibid.*, pp. 118-119.

de la United de la producción bananera, el movimiento sindical de la provincia de Limón comenzó a levantarse. En la década de 1960 otras transnacionales iniciaron operaciones en la zona como la Banana Development Co. y la Compañía Bananera Atlántica. Además, en esos años el Estado costarricense financió y promovió un importante grupo de bananeros nacionales, quienes contaron con la asistencia técnica de la Standard.

Hacia 1970, la Unión de Trabajadores de Limón, afiliada a la Confederación General de Trabajadores Costarricenses-CGTC- contaba con 30 mil trabajadores bananeros afiliados, una tarea nada fácil puesto que las empresas impidieron la afiliación sindical con los recursos a su alcance. No fue sino hasta 1965 que las organizaciones sindicales comenzaron a consolidarse y en 1969 se produjo la primera huelga bananera en las fincas de la Standard Fruit Company. Fue una huelga corta de tres días de duración, que obligó a la empresa a negociar y conceder algunas mejoras laborales en las fincas y a reconocer la existencia de la Unión de Trabajadores de Limón-UTRAL, como ente representativo de los trabajadores.

Los sindicatos bananeros de la región, muchos de ellos vinculados a la UTRAL, se trazaron el camino de lograr la firma de Convenciones Colectivas de Trabajo en las empresas, una meta que lograron en poco tiempo, puesto que a inicios de la década de 1970, al calor de huelgas y paros, de las 57 fincas bananeras que existían en la zona, en 53 de ellas las relaciones obrero-patronales se regulaban por medio de convenciones colectivas de trabajo.<sup>45</sup>

El resurgimiento de la producción bananera en la región contribuyó a reactivar las labores portuarias y ferrocarrileras, y por supuesto, a aumentar sustancialmente el número de trabajadores en ambas actividades. Los trabajadores portuarios, durante la década de 1960 intentaron organizar sus sindicatos, para lo cual contaron con el apoyo de ambas centrales sindicales. Estos trabajadores protagonizaron dos movimientos huelguísticos en

---

<sup>45</sup> *Ibíd.*, pp.158-159.

los años 1968 y 1969, los cuales fueron muy violentos. Ambos se caracterizaron por el alcance general que tuvieron, puesto que los trabajadores fueron acompañados por familiares, niños y pobladores, dejaron grandes pérdidas por la paralización del comercio exterior y numerosos heridos producto de los enfrentamientos con la policía. En ese sentido, según Marielos Aguilar esas huelgas constituyeron un fenómeno excepcional en el país, un anuncio del ascenso en las luchas de los trabajadores de la región caribeña, organizados en sindicatos, que se prolongó durante toda la década de 1970 y el primer lustro de la de 1980.<sup>46</sup>

La huelga de 1969 protagonizada por ochocientos muellers de puerto Limón, fue declarada el 20 de mayo de 1969, durante el gobierno de José Joaquín Trejos Fernández, estuvo dirigida contra la Northern Railway Company, y tuvo como motivación la negativa de la empresa a cancelar las prestaciones de los trabajadores, debido a que el gobierno unos meses antes, por medio de un decreto, había asumido el dominio del Muelle Metálico, el cual se encontraba en manos de esta empresa.<sup>47</sup> Inicialmente, el gobierno declaró que la huelga era ilegal, según dictamen de la Procuraduría General de la República, aunque simultáneamente buscó la negociación con los dirigentes huelguísticos, quienes intentaron evitar actos de violencia y se mostraron prestos a buscar una solución al conflicto.

Pese a que la prensa, tanto *La Nación* como *La República* señalaron que el movimiento estaba dirigido por los comunistas, y las empresas bananeras junto a las cámaras de Industrias y Comercio reclamaban la intervención de la fuerza pública. Esta última también tuvo la responsabilidad de la carga de banano a los barcos.<sup>48</sup> La huelga fue calificada por la prensa como “una huelga contra el país”, por las grandes pérdidas ocasionadas.

---

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 160.

<sup>47</sup> *La Nación*, miércoles 21 de mayo de 1969, p1.

<sup>48</sup> *La Nación*, jueves 22 de mayo de 1969, p2 *La República*, jueves 22 de mayo de 1969, p15.

El representante de la provincia de Limón, el diputado liberacionista, Hernán Garrón, en la oposición en ese momento, solicitó al gobierno una solución rápida al conflicto presentado en los muelles. Esta se logró el jueves 22 de mayo por la noche cuando los dirigentes suscribieron un documento con las autoridades, en la Asamblea Legislativa para poner fin a la huelga en el lapso de 48 horas, siempre que los diputados y el poder Ejecutivo cumplieran con el compromiso contraído, relativo a aprobar un proyecto de ley, elaborado por el diputado Garrón, con algunas modificaciones propuestas por el Ejecutivo, y aceptadas por el proponente. En este acuerdo el Estado se comprometió a pagar las prestaciones de los trabajadores que decidieran romper su contrato laboral y mantener las garantías de los que permanecieran en el muelle.<sup>49</sup> En esta ocasión fue evidente que las cámaras empresariales apoyaron al gobierno en su decisión de asumir el control y dominio del Muelle Metálico, debido a que no estaban satisfechas con el manejo que la Northern realizaba de este, ni tampoco con su política tarifaria. La prensa y el gobierno no perdieron la ocasión para sacar a relucir el fantasma del comunismo, asustar a la opinión pública y desacreditar a los huelguistas. El diputado Garrón, destacó en su función mediadora y reformista.

El 20 de agosto de 1969, los trabajadores de la Northern Railway Railway Company, liderados por el sindicato, perteneciente a la Confederación de Trabajadores Democráticos, decretaron una huelga general, debido a la negativa de la empresa a conceder un aumento del 25 por ciento sobre los salarios mensuales, con el fin de equipararlos con los salarios de los trabajadores del Ferrocarril al Pacífico. La huelga estalló después de quince días de conversaciones entre las partes, bajo la mediación del Ministerio de Trabajo, orientadas a concretar la firma de la primera Convención Colectiva de Trabajo en la empresa ferroviaria.<sup>50</sup> Este conflicto se prolongó por 17 horas, desde el inicio los dirigentes sindicales aseguraron a la opinión pública que todos los trabajadores permanecerían en sus puestos, sin laborar, con el fin de “evitar la infiltración de elementos comunistas” y para velar por los bienes de la empresa. De esta forma se

---

<sup>49</sup> *La República*, viernes 23 de mayo de 1969, p.12

<sup>50</sup> *La Nación*, miércoles 20 de agosto de 1969, p.1

diferenciaron de los trabajadores del muelle, así expresaron que ellos no tenían nada que ver con los comunistas, algo muy importante en ese contexto de guerra fría, que conducía a legitimar el movimiento frente a las autoridades y la prensa.

La huelga finalizó debido a la iniciativa del Ministro de Trabajo José Francisco Chaverri, quien obligó a la Northern a firmar un arreglo, donde esta se comprometió a equiparar los salarios de los trabajadores del ferrocarril al Atlántico con los de los del ferrocarril al Pacífico, en un monto del 20 por ciento, sobre los que se encontraban en vigencia, a partir del 1 de setiembre, y a orientar las cláusulas pendientes de la Convención Colectiva en trámite, en el mismo sentido de la equiparación. Por otro lado, la empresa se comprometió a no tomar represalias sobre los trabajadores. Los representantes de la Northern manifestaron que firmaban bajo protesta y reservándose los derechos, que a su juicio, le correspondían, por otras vías.<sup>51</sup> El presidente de la República, José Joaquín Trejos expresó posteriormente, que se sentía muy satisfecho por la forma en que se había resuelto el conflicto de los trabajadores de la Northern, y que solamente encontraba un aspecto inconveniente y perjudicial, el que los trabajadores se habían precipitado al declarar la huelga, ya que las partes se encontraban en conversaciones relativas a la firma de la Convención Colectiva de Trabajo.<sup>52</sup>

El editorial del periódico *La Nación*, comentando las implicaciones de las huelgas de 1969 en la provincia de Limón, reveló el estado de ánimo de los sectores empresariales usuarios del ferrocarril al Atlántico y de los muelles:

“Los últimos conflictos huelguísticos han puesto de manifiesto el peligro que corren todas las inversiones hechas, todos los proyectos y programas de desarrollo, todas las actividades que benefician a muchos millares de costarricenses y a la economía del país. Una huelga prolongada puede dar al traste con todo”.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> *La Nación*, jueves 21 de agosto de 1969, p. 2

<sup>52</sup> *La Nación*, sábado 23 de agosto de 1969, p.1

<sup>53</sup> *La Nación*, 21 de agosto de 1969, p.14

El principal vocero del empresariado costarricense le recordaba a la opinión pública que Costa Rica estaba sufriendo una baja sensible en los precios internacionales del café, y que por lo tanto, cualquier situación que afectase a la producción bananera, la que se visualizaba como la alternativa más importante, tenía un alto costo para el país. Señalaba la necesidad de establecer convenios de trabajo que fueran respetados por ambas partes y por supuesto, alentaba a las autoridades a vigilar por el cumplimiento y mantenerse firmes con el fin de impedir los desórdenes. Es interesante observar que *La Nación* no desacreditaba abiertamente a los movimientos huelguísticos de los trabajadores, sino que convocaba a firmar “convenios”, no usaba la palabra “convenciones colectivas”, expresaba la necesidad de llegar a acuerdos entre las partes, bajo la mediación del Estado, con el fin de impedir nuevas paralizaciones del comercio exterior.

El corolario de estos movimientos huelguísticos: de los muellersos y ferroviarios contra la Northern durante 1969, fue el decreto de aumento de tarifas para el transporte de banano hacia el muelle, durante los últimos días de diciembre, una acción que el gobierno y principalmente la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica -JAPDEVA-, la institución recién creada (1963) para hacerse cargo de los muelles y del desarrollo de la región, no aprobó, al igual que los usuarios del servicio.<sup>54</sup> La Northern no variaba su política arbitraria, cuyo propósito principal era la ganancia.

En los inicios de la década de 1970 la situación del ferrocarril al Atlántico, operado por la Northern, se tornó crítica debido a los constantes derrumbes en la vía, que mantuvieron el servicio interrumpido por varios meses. Además, la agitación laboral se hizo presente debido al incumplimiento de la Empresa de realizar una revisión salarial. Es probable que dicha actitud estuviera motivada por la descapitalización de fondos enviados en exceso al exterior o porque se habían destinado a otros fines, como lo denunciaron los trabajadores.

---

<sup>54</sup> *La Nación*, 23 de diciembre de 1969, p1.

El martes 4 de enero de 1972 a la media noche, después de un largo proceso de negociaciones entre las partes, con la mediación del ministro de Trabajo Danilo Jiménez Veiga, estalló un movimiento huelguístico, de carácter indefinido, que movilizó cerca de 2200 trabajadores, de todos los sectores ferroviarios. Los voceros del movimiento, entre ellos el secretario general del sindicato Oswaldo Muñoz, lo justificaron aduciendo que el objetivo era la equiparación de sus salarios, con los de los trabajadores del ferrocarril al Pacífico. También, solicitaban una alza en el monto de los viáticos, puesto que estos habían sido elevados, pero solamente para cierto tipo de empleados. Por otro lado, desde el primer momento, el dirigente sindical solicitaba a todos los trabajadores a mantenerse en sus puestos de trabajo para “evitar sabotajes”.<sup>55</sup>

Los antecedentes de este conflicto, provenían del incumplimiento de lo acordado para finiquitar la huelga de 1969 ya que desde octubre de 1971, la empresa venía incumpliendo una alza de salarios que oscilaba entre el 20 y el 27 por ciento.<sup>56</sup> La empresa, para demostrarle a los trabajadores que no tenía ganancias, le pidió al sindicato que nombrara un auditor para que estudiara la situación económica. No obstante, en opinión de los trabajadores el auditoraje demostraba que había ganancias suficientes para atender sus reclamos. Durante las negociaciones jugó un rol importante Danilo Jiménez Veiga, Ministro de Trabajo de la segunda administración de José Figueres (1970-1974). Jiménez Veiga se caracterizó por el respeto a las libertades sindicales, a la libertad de organización, a la búsqueda de la negociación colectiva, por el respeto al derecho a huelga, en caso necesario.<sup>57</sup> Su política sindical contribuyó decisivamente al desarrollo del movimiento sindical, y es muy probable que su presencia fuera significativa en la solución que tuvo el conflicto. Desde el primer momento, Jiménez Veiga solicitó a las partes buscar fórmulas de arreglo, a la empresa que no cerrara las puertas a las demandas laborales y a los trabajadores posponer la huelga, pero esto último no fue aceptado, aduciendo que el aumento salarial debió haberse hecho en octubre de 1971.

---

<sup>55</sup> *La Nación*, lunes 3 de enero de 1972, p. 1 y 4.

<sup>56</sup> *La Nación*, 4 de enero de 1972, p. 8.

<sup>57</sup> Aguilar Hernández, Marielos. *Clase trabajadora y organización sindical*, p.174.

El presidente Figueres señaló que al sindicato se le había prometido el aumento salarial, asimismo desde la madrugada del día 4 se puso en contacto con los dirigentes de la huelga, y por las noticias periodísticas se desprende que nunca dudó de que las reivindicaciones fueran justas. Por otra parte, el vicepresidente de la República el licenciado Jorge Rossi, cuya familia ha poseído importantes inversiones en la zona, se puso en contacto con el gerente de la Northern, Donald van Hart, en un afán de solucionar el problema laboral.<sup>58</sup> Desde el primer momento la prensa comentó sobre las pérdidas millonarias debido a la paralización de las exportaciones bananeras, un producto perecedero y en general los problemas para la movilización del tráfico interno, y de importación. Todo lo cual constituía un elemento fundamental para imaginar las presiones que las autoridades gubernamentales tenían sobre sus espaldas y la necesidad de tomar decisiones, frente a una empresa que se había caracterizado históricamente, por obedecer a una sola lógica, la de su ganancia, sin importarle el desarrollo de las otras actividades económicas. Además debe tomarse en cuenta el peso, a la hora de tomar decisiones, del contexto nacional e internacional que describimos en las páginas anteriores.

El miércoles 5 de enero el periódico *La Nación* anunciaba en su portada “Gobierno se incautó de la Northern y acabó la huelga”. Luego se agregaban las declaraciones del presidente Figueres: “La Northern ya es del gobierno. Este es un día histórico”. Señalaba que el presidente Figueres había viajado en el transcurso del día 4 de enero a Limón y le había anunciado a los trabajadores que “ya tienen nuevo patrono”, así como la aprobación de un conjunto de ventajas relativas a: aumento de salarios para lograr la equiparación con los trabajadores del ferrocarril al Pacífico, pago de prestaciones, nuevo contrato laboral y nueva tabla de viáticos. Por su parte, la Northern aceptó la rescisión del contrato, bajo el convenio con el gobierno de que sería indemnizada, en una suma que

---

<sup>58</sup> *La Nación*, 4 de enero de 1972, p.8

sería comunicada posteriormente. Desde el primer momento se anunció que JAPDEVA asumiría la administración del ferrocarril.<sup>59</sup>

Figueres expresó que había llegado el día para resolver ese problema, justificó la decisión de intervenir la Empresa con el fin de garantizar la continuidad y regularidad en la prestación del servicio ferroviario. Se preocupó mucho porque la opinión pública nacional y especialmente en el ámbito internacional, no calificara la acción del gobierno como la realización de una nacionalización, ya que en el contexto de la guerra fría podía ser interpretada por los Estados Unidos, como una amenaza a sus inversiones económicas. Por consiguiente, señaló que tanto la Northern, por medio de su gerente van Hart, como el gobierno habían acordado “rescindir el contrato por imposibilidad de la Northern de cumplirlo. Fue una decisión de común acuerdo.” Recalcó que no se trataba de ninguna nacionalización, ni mucho menos ninguna expropiación, sino de una rescisión o reversión de contrato.

En un inicio el presidente Figueres señaló que la empresa sería indemnizada, posterior a la realización de los estudios correspondientes, ya que faltaban 18 años para la finalización del contrato Soto Keith (1884). Comentó a los periodistas que en abril de 1970, en su calidad de presidente electo, había sostenido conversaciones con los personeros de la Northern y de la Costa Rica Railway, en Londres, sobre el valor de los activos de la empresa y que habían tenido un diferendo, puesto que ellos consideraban que valía 6 millones de dólares, mientras que Figueres sostenía que su valor era de 2 millones de dólares. Asimismo, reveló que el gobierno se iba a hacer cargo de las deudas de la empresa.<sup>60</sup>

Los trabajadores se mostraron satisfechos e iniciaron la operación de carga de bananos, ya que 13 barcos se encontraban en el puerto con ese propósito, lo que complació a los empresarios y al gobierno, ya que según se comentó cada día de paralización en los

---

<sup>59</sup> *La Nación*, miércoles 5 de enero de 1972, p. 1

<sup>60</sup> *La Nación*, miércoles 5 de enero de 1972, p2

servicios de trenes bananeros significaba una pérdida de varios millones para el país, más o menos dos millones de colones diarios. Recuérdese que el ferrocarril no solo era importante para trasladar el banano desde las fincas al puerto, sino que era parte fundamental de las operaciones de carga y descarga en el muelle, ya que este era quien movilizaba las mercaderías hasta y desde el barco.<sup>61</sup>

En el documento que puso fin a la huelga, suscrito entre el ministro de Trabajo y Bienestar Social y los dirigentes sindicales, según lo convenido en Asamblea de Trabajadores, el gobierno se comprometió a satisfacer sus peticiones, a respetar la Convención Colectiva y ellos a garantizar la regularidad del servicio. Además, se acordaba una reorganización de la empresa en su condición de institución autónoma y la representación, al menos de dos trabajadores, en la junta directiva.<sup>62</sup> El decreto en que el gobierno asumió el control de la Northern fue firmado por el presidente y el ministro de Transportes Ing. Rodolfo Silva, quien también jugó un importante papel en este proceso.<sup>63</sup>

La nacionalización de la Northern fue recibida con entusiasmo y simpatía por amplios sectores de la opinión pública. El periódico *La Nación* en su comentario editorial reflexionaba en los siguientes términos: “Lo aparentemente precipitado de la medida, se nubla no obstante, con las declaraciones del señor presidente en el sentido de que ya había conversaciones previas sobre esa alternativa... ¿No estaremos comprando incautamente un problema que más adelante significará otro egreso cuantioso al fisco?... Que no se vaya a convertir la nacionalización de una empresa en un festín de Baltasar, es lo menos que puede preocuparnos a nosotros y al país en general.... Lo que el Estado va a recibir es una empresa en ruinas, de manera que hay mucho que ver en el fondo de esta negociación...”<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> *Ibíd.*, p.2.

<sup>62</sup> *La Nación*, miércoles 5 de enero de 1972, p. 4.

<sup>63</sup> *La Nación*, jueves 6 de enero de 1972, p.4

<sup>64</sup> *La Nación*, jueves 6 de enero de 1972, p. 14.

En los días posteriores *La Nación* continuó divulgando y ampliando su tesis de que el gran ganador era la Northern, porque se había economizado las inversiones que debía realizar para cumplir con lo acordado en el contrato ley que originaba la concesión. En consecuencia, abogaba por el no pago de la indemnización.<sup>65</sup> *La Nación* reconocía que la empresa había contribuido poco al desarrollo del país y era desaprobada en amplios círculos, por lo que señalaba que la intervención estatal era necesaria, sin embargo, cuestionaba las acciones del presidente Figueres, quien muy a menudo fue blanco de sus críticas y resultaba sorprendente que, a diferencia de él, esbozara la idea de que no había que pagarle nada a la Northern, o sea que la expropiación era legítima. Opinión que contrastaba con su trayectoria, siempre dispuesta a defender el derecho sacrosanto de la propiedad privada y los intereses de los empresarios privados. ¿Sería que la Northern era tan poco apreciada por los costarricenses? o *La Nación* buscaba un motivo para criticar al presidente Figueres. Una posición semejante asumió el partido Unificación Nacional, a través de su vocero y secretario general Guillermo Jiménez Ramírez. Se enfatizaba además en que la empresa ferroviaria requería enormes inversiones para la modernización de la vía y del equipo.<sup>66</sup> El presidente del partido Republicano, Dr. Longino Soto también se pronunció en forma similar, señalando que el gobierno había beneficiado a la empresa ferroviaria. Soto expresó: “ No soy de los que creen que el caso de la Northern pueda calificarse como se ha hecho deliberadamente de recuperación de la soberanía, de eliminación de una página negra de nuestra historia, y de tantas otras frases clisés preñadas de una estremecedora demagogia...Creo que el tren que pensaban correr lleno de banderas tricolores y cargado de demagogia barata, podrían guardarlo para mejor oportunidad, tal vez para cuando devuelvan la empresa a la Northern y sepamos lo que la demagógica aventura costó a los sufridos contribuyentes.”<sup>67</sup>

La Comisión Política del partido Vanguardia Popular recibió la nacionalización y del fin de la huelga ferroviaria con beneplácito. No obstante, advirtió que era urgente resolver el

---

<sup>65</sup> *La Nación*, viernes 7 de enero de 1972, p.2

<sup>66</sup> *La Nación*, sábado 8 de enero de 1972, p.9

<sup>67</sup> *La Nación*, lunes 10 de enero de 1972, p. 8

problema de la rentabilidad y de la modernización, para lo cual sugería la intervención del Instituto Costarricense de Electricidad con el fin de electrificar la vía.<sup>68</sup>

Los costarricenses, en forma mayoritaria, avalaron la actitud del presidente Figueres y su gobierno, la cual fue interpretada en la línea de recuperación de la soberanía nacional. Un sector importante de los empresarios apoyó al gobierno, no así los vinculados a la Asociación Nacional de Fomento Económico-ANFE.<sup>69</sup> Eran muchos los años dependiendo de la Northern, única vía de comunicación con puerto Limón y de sufrir un trato discriminatorio. Sin embargo, tenían temores respecto a la influencia sindical en las decisiones políticas y al prestigio ganado en esa lucha.

---

<sup>68</sup> *Libertad*, sábado 8 de enero de 1972, p.2

<sup>69</sup> *La Nación*, sábado 8 de enero de 1972, p.32

## **Epílogo**

Para organizar la intervención administrativa, la administración Figueres, eligió al Ing. Jorge Manuel Dengo Obregón<sup>70</sup>, quien a su vez seleccionó al Ing. Luis Diego Bolaños Herrera, para que fuera auxiliar interventor. Una vez intervenida la Empresa, el gobierno procedió a nombrar una comisión negociadora para entrar en conversaciones con la Northern Railway Company y el Ferrocarril de Costa Rica, con el fin de lograr el traspaso de las instalaciones ferroviarias al Estado. Tal comisión negociadora, estuvo integrada por los siguientes representantes del Estado:

- Ing. Jorge Manuel Dengo Obregón, Interventor.
- Ing. Rodolfo Silva Vargas, Ministro de Obras Públicas.
- Lic. Alfonso Carro Zúñiga, Asesor Legal.
- Ing. Ricardo Echandi Zurcher.
- Ing. Rafael Carrillo Echeverría.
- Ing. José Antonio Flores Lara.
- Sr. Hernán Garrón Salazar, Gerente General de JAPDEVA.

En 1972, según estudios de la Comisión Negociadora del Ferrocarril al Atlántico, se estimó que para poner a funcionar la empresa y garantizar buenos servicios, debía de hacerse una inversión de alrededor de \$9 000 000 (nueve millones de dólares). En vista de que las instalaciones ferroviarias debían entregarse en perfectas condiciones de operación al Estado, éste estimó que no se debía hacer ninguna indemnización a las empresas Northern Railway Co. y al Ferrocarril de Costa Rica por sus inversiones.

La Empresa rechazó los arreglos propuestos por la comisión negociadora. En consecuencia, el Estado tomó la determinación de declarar nulos los contratos. Señaló

---

<sup>70</sup> *La Nación*, jueves 6 de enero, p.25.

que existían más de 26 violaciones a los contratos y un deterioro casi total de las instalaciones ferroviarias y portuarias. El 11 de noviembre de 1972, se promulgó el decreto Ejecutivo de caducidad de los contratos que maniataban al país a la Empresa Northern Railway Co. y al Ferrocarril de Costa Rica, forjándose así el ferrocarril nacionalizado.<sup>71</sup>

Una vez nacionalizado el ferrocarril al Atlántico fue entregado para su administración a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). Simultáneamente se creó el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y se le otorgó la administración del ferrocarril al Pacífico. JAPDEVA e INCOP administraron los ferrocarriles hasta 1977, cuando los problemas económicos, técnicos y de administración, producto en gran parte de una herencia de deterioro e indefinición de políticas, se tornaron graves. En ese entonces el Estado creyó conveniente unir administrativamente la red ferroviaria interoceánica y buscar soluciones conjuntas e integrales para los problemas ferroviarios nacionales. Mediante el decreto número 6686 del 12 de enero de 1977 el Poder Ejecutivo dispuso la intervención temporal de los ferrocarriles del Estado: Eléctrico al Pacífico y Nacional al Atlántico, entregando esta tarea a Ferrocarriles de Costa Rica S. A.- FECOSA-, una empresa afiliada a la Corporación Costarricense de Desarrollo (CODESA).

Los ferrocarriles nunca se fusionaron, funcionaron de manera aislada, lo que generó problemas de orden administrativo, financiero y técnico, que ligados al progresivo deterioro de la vía férrea y de la maquinaria, sentaron las bases para el desarrollo de una profunda crisis, que fue resuelta en el 2005 con el cierre de la empresa ferroviaria, en la administración de José María Figueres Olsen, hijo de quien había nacionalizado el ferrocarril al Atlántico. El Instituto Costarricense de Ferrocarriles –INCOFER-, surgido en 1985, producto de otra huelga de trabajadores tuvo corta vida. No obstante, los

---

<sup>71</sup> Picado, Juan Edgar “ *La caducidad de la concesión de servicios públicos en relación con la nacionalización de los ferrocarriles al Atlántico*” Tesis de grado para presentar la licenciatura en Derecho, Facultad de Derecho, 1975.

trabajadores se quedaron paralizados, en las nuevas condiciones nacionales e internacionales su medio de transporte y trabajo había perdido el carácter estratégico, los organismos financieros internacionales presionaban por su eliminación, la Convención Colectiva de Trabajo se había transformado en un estorbo para disminuir la planilla y los gastos del Estado. En suma, su poca significación social e incapacidad para ampliar la lucha, en un contexto de reformas neoliberales les impedía continuar existiendo. ¿Cómo fue que ocurrió esto? Eso es materia de otra reflexión, la cual se realiza en otro artículo.