

24.1

ISSN: 1409-469X

Diálogos

Revista
Electrónica de Historia



Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Universidad de Costa Rica

Enero - junio 2023

[url: http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/index](http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/index)



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

EDITORIAL
UCR

EN LA ACCIDENTADA RUTA DEL PROGRESO: APORTES A LA HISTORIA DE LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS EN COSTA RICA.

UN ANÁLISIS DE CASOS OCURRIDOS EN LA NORTHERN RAILWAY COMPANY (1920-1940)

*Adriana Sánchez Lovell
Mario Andrés Soto Rodríguez*

Resumen

El diseño y la construcción de las vías de transporte en Costa Rica durante el siglo XIX, se hizo, fundamentalmente, para las agroexportaciones. De esta forma, las líneas férreas hacia el Pacífico y el Caribe, cumplieron el objetivo de comunicar las zonas productoras de café (inicialmente en el Valle Central) y, posteriormente, de banano (en el Caribe costarricense), con los principales puertos del país. De forma secundaria, desde el punto de vista de la planificación, se integra el tema del transporte de pasajeros. Y si bien, en el Ferrocarril al Atlántico se trató de renegociar este asunto, en el contrato con la compañía estaba estipulado que estos debían brindar el transporte de pasajeros. El presente artículo analiza algunos de los accidentes ferroviarios ocurridos entre 1920 y 1940. Esto porque después de la construcción del ferrocarril, hubo una serie de cambios en la ubicación de las vías, en función del abandono de terrenos debido a las plagas y posiblemente, a los movimientos sociales. La mayoría de los casos que se abordan, son de pasajeros del tren o de peatones que fueron golpeados o atropellados por la máquina, pues el objetivo de este trabajo radica en explicar algunos factores humanos y socioculturales, involucrados en la participación en los accidentes ferroviarios, desde la casuística.

Palabras clave: infraestructura del transporte, medios de transporte, siniestros, desigualdades sociales, género.

Fecha de recepción: 21 de julio de 2022 - Fecha de aceptación: 18 de noviembre de 2022

Adriana Sánchez Lovell - Docente de la Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. Contacto: ADRIANA.SANCHEZ_L@ucr.ac.cr

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7595-697X>

Mario Andrés Soto Rodríguez - Docente en la Escuela de Psicología Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica. Contacto: marioandres.soto@ucr.ac.cr

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0515-6691>

**ON THE RUGGED PATH OF PROGRESS:
CONTRIBUTIONS TO THE HISTORY OF RAILWAY
ACCIDENTS IN COSTA RICA AND ANALYSIS OF CASES AT THE
NORTHER RAILWAY COMPANY (1920-1940)**

Summary

The design and construction of transport routes in Costa Rica during the 19th century was mainly for agro-exports. In this way, the railways to the Pacific and the Caribbean met the objective of communicating coffee-producing areas (initially in the Central Valley) and, later, bananas (in the Costa Rican Caribbean), with the main ports of the country. Secondly, from the planning point of view, the issue of passenger transport is integrated. And while the Atlantic Railroad tried to renegotiate this matter, the contract with the company stipulated that they should provide passenger transport. This article analyzes some of the railway accidents that occurred between 1920 and 1940. This is because after the construction of the railway, there were a number of changes in the location of the tracks, depending on the abandonment of land due to plagues and possibly social movements. Most of the cases that are addressed, are of passengers of the train or of pedestrians that were beaten or run over by the machine, because the objective of this work lies in explaining some human and sociocultural factors, involved in the participation in railway accidents, from the casuistry.

Keywords: transport infrastructure, means of transport, accidents, social inequalities, gender.

INTRODUCCIÓN

Distintos factores intervienen en la producción de los accidentes ferroviarios y este consiste en un fértil tema de estudio, que está siendo abordado de manera cualitativa y cuantitativa, así como, por medio de sistemas computarizados para hacer simulaciones. Sin embargo, para ciertos periodos, en el país se carece de datos estadísticos fiables, por lo que conviene también hacer estudios de caso, que permitan observar la dinámica y los factores que influyeron en la producción de siniestros, cómo se interpretaron y qué acciones se hicieron o faltaron, para su debida prevención. A propósito, es posible utilizar los hallazgos de estudios cuantitativos, como parámetros que permitan interpretar mejor, la casuística.

Este escrito se basa en el análisis de los documentos vinculados con los accidentes de ferrocarril, que ocurrieron entre 1920 y 1940, en la Northern Railway Company. Para esto, se hizo la sistematización y el análisis de los expedientes 123, 143, 187, 188, 189, 190, 213, 219, 216, 245, 246, 249, 260, 338, 372 y 387 del Fondo Northern, en el Archivo Nacional de Costa Rica. A partir de ello, se seleccionaron los casos que tuvieran mayor detalle sobre los hechos, que permitieran interpretar distintos aspectos de la irrupción del ferrocarril en la vida cotidiana de los pobladores, que contuvieran interpretaciones sobre las causas del accidente y que incluyeran testimonios por parte de las víctimas y los testigos, que dieran indicios sobre la interacción entre la gente común, la institucionalidad estatal y la empresa ferroviaria. Este artículo forma parte de una serie de publicaciones sobre la historia de los accidentes ferroviarios, los cuales incluyen el análisis de leyes de accidentes y de la catástrofe del Virilla, de manera que, en este escrito nos concentramos en formular una serie de categorías fundamentales para el estudio de los accidentes ferroviarios en Costa Rica, con perspectiva histórica.

La Historia como disciplina, tiene mucho que aportar en los estudios sobre accidentes viales. Tristemente, debemos decir que existe una importante disparidad respecto a la importancia del tema de los accidentes ferroviarios, en la investigación social, en distintas partes del mundo. Uno de los lugares donde más se ha estudiado esa problemática es en Gran Bretaña, donde, por ejemplo, Kyriakidis et al (2015) analizaron 97 accidentes y 147 accidentes con consecuencias significativas entre 1945 y 2012, e identificaron 4 factores involucrados en la producción de siniestros viales: 1) las leyes y reglas ferroviarias, 2) la confiabilidad de la infraestructura y la maquinaria, 3) la cultura organizacional en torno a la seguridad y 4) los factores humanos, en toda su amplitud. Al principio se vivieron las consecuencias de que durante la Segunda Guerra Mundial, hubo poco mantenimiento a la infraestructura y esto afectó en gran medida. A esto le siguió un proceso de nacionalización en 1948 y de mejoras en su funcionamiento, que luego fue modificado en la década de 1990, por su privatización. Como hallazgos del estudio se menciona que el factor humano y los conductores ferroviarios, tuvieron una participación de un 75% de la producción de los siniestros, lo cual se atribuye a aspectos tales como la comunicación, la fatiga

y la distracción. Sin embargo, del total de causas involucradas en la producción de los accidentes, la cultura de la prevención y la seguridad tiene el rol más importante.

A su vez, este artículo se enlaza con una serie de investigaciones sobre las dinámicas socioculturales de la violencia vial en Costa Rica, donde se considera que el meollo en los procesos de movilidad humana en Costa Rica está, en que éstos constituyen una actividad insegura, peligrosa, violenta y segregativa o excluyente. Otra premisa es que lo que ocurre en sistemas más amplios afecta la dinámica vial del país. En vista de ello el estudio se pregunta: ¿qué aspectos inciden en los procesos de creación y reproducción de los sistemas y de las lógicas de la movilidad humana en Costa Rica y de qué formas?, lo cual se analiza atendiendo a las relaciones entre cultura y subjetividades y a las relaciones de poder que se gestan a nivel del entramado político-empresarial, legal, penal y de los medios de comunicación. Sin embargo, tras realizar el estudio, se hizo evidente que debía adoptarse una visión histórica para analizar la génesis de las pautas de interacción vial, que han dado lugar a la situación actual en el país. Los conflictos, contradicciones e intereses involucrados en la política pública en materia vial, evidencian que el problema no se limita al funcionamiento del sistema de transportes, sino que se trata de relaciones de poder e intereses económicos de grupos en pugna, por lo que las medidas que se toman son un reflejo de la concepción de sociedad que tienen políticos, gobernantes, tecnócratas e inversionistas, quedando muchas veces relegadas las necesidades de comunidades enteras. A su vez, existen relativamente pocos antecedentes de protesta y organización ciudadana, por mejores condiciones de transporte público y en la infraestructura vial.

Para particularizar el caso del ferrocarril, cabe decir que tanto en Costa Rica como en Centroamérica, la geografía determina dos aspectos de su entramado: primero, el istmo es estrecho y allí, el altiplano central divide las costas oriental (Atlántico) y occidentales (Pacífico). Segundo, existen diversos microclimas y tipos de vegetación, suelos, condiciones hidrográficas y meteorológicas, en cada uno de ellos. Todo esto afectó el proceso de su construcción y contribuye a la producción de siniestros viales. El primer ferrocarril en Centroamérica fue el Panamá Road, seguido del Ferrocarril Interoceánico de Honduras. Las construcciones más ambiciosas de los liberales, en términos de alcance territorial, las realizaron Justo Rufino Barrios y Tomás Guardia Gutiérrez, en Guatemala y Costa Rica, respectivamente. Con esto, se empezó la construcción de las líneas internacionales vinculadas con los puertos, logrando la Machena Bross, el monopolio de las vías en el caso guatemalteco y la UFCO (NRCO) en el lado costarricense, hacia el Atlántico. Las reformas liberales de expropiación de ejidos y de privatización de tierras comunales, fueron secundadas en El Salvador por Santiago González y en Nicaragua, así como, en Honduras, de manera más tardía, por José Santos Zelaya en 1893. El capital estadounidense llegó a controlar el mayor porcentaje de las vías ferroviarias desde 1900 hasta 1970 en la región. Esto por medio de la privatización de las líneas que eran estatales, el modelo de concesión a empresas transnacionales norteamericanas y tras intentos fallidos con empresas inglesas (Santamaría, 1998).

En Costa Rica, como en buena parte del globo, las políticas para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, comenzaron a gestarse desde mediados del siglo XIX, con algunos proyectos que fue imposible concretar por varios motivos. Primero, en 1854 Ricardo Farrer construyó un tranvía entre Puntarenas y La Barranca. Respecto al Ferrocarril al Atlántico, la edificación tuvo que vencer serios obstáculos puestos por opositores internos, y a esto se suma la decisión de iniciar la construcción desde el centro hacia la costa (Sáenz, 1911). También existieron complicaciones por aspectos de logística, dado que la importación de materiales se hizo desde el Pacífico hasta el Atlántico, en carreta de mulas. A esto se suman las dificultades topográficas causadas por una serie de cordilleras volcánicas, que intervinieron en la construcción y el traslado de los materiales, hecho que se vio complejizado además, por el escaso desarrollo tecnológico (Sanchez, 2020).

Este fue el escenario del inicio de la construcción del Ferrocarril de Costa Rica, desde el inicio del gobierno de Tomás Guardia Gutiérrez (1870-1882), alrededor del cual, se tejió un discurso liberal y nacionalista. Al inicio se intentó que la obra fuera estatal (Palmer, 1992), pero los problemas financieros y un desfalco en un crédito inglés, así como, las estrategias empresariales de Minor Cooper Keith, que inicialmente fungió como representante del gobierno, favorecieron que se le concesionó la culminación de la obra de manera privada y la administración de la vía férrea por 99 años, lo cual se negoció durante el gobierno de Próspero Fernández (1882-1885) y se institucionalizó por medio del Contrato Soto-Keith, en 1884 (Viales, 2006). A cambio, se le otorgaron centenares de miles de hectáreas de tierra.

A diferencia del tranvía, que fue hecho principalmente para el transporte humano, y que se trasladaba entre carretas y peatones por las principales calles del centro del país, los ferrocarriles al Atlántico y el Pacífico surgieron con el fin de estimular el transporte de productos, de manera que a pesar de que les correspondía brindar el servicio de transporte a pasajeros, había limitaciones infraestructurales para la seguridad humana y para los animales también. A partir de la revisión de los expedientes de accidentes de la Northern Railway Co., para el período 1920-1940, es posible determinar diversos tipos de conflictos en las comunidades donde el ferrocarril hizo su aparición. Si bien los documentos más extensos, corresponden al registro de los accidentes laborales vinculados a la construcción, las operaciones y el mantenimiento de las vías férreas y de las locomotoras, que fueron puestas en operación por parte de dicha compañía; también es posible identificar registros de accidentes o situaciones de conflictos, que se generaron con personas externas a la empresa, ya fuera con usuarios del medio de transporte, o de vecinos afectados en su cotidianidad. El énfasis de este artículo está puesto sobre algunas de las problemáticas que generó la irrupción del ferrocarril en la cotidianidad de diversas comunidades y sus habitantes. Con esto se espera contribuir a una historiografía de la violencia vial en Costa Rica, un tema necesario y con muchas preguntas por responder, así como, por plantearse, con el fin de generar insumos para la comprensión de la problemática actual, que de ninguna manera debe naturalizarse, sino más bien, historizarse.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL AL ATLÁNTICO

Minor Cooper Keith era sobrino de Henry Meiggs, uno de los más prominentes oreros y ferrocarrileros del Sur de los Estados Unidos. Nacido en New York, este empresario inició su vida laboral como cajero en un supermercado en Broadway, luego amasó una fortuna como ganadero en Texas y tras ello, se embarcó en la construcción del ferrocarril de Costa Rica (UFCO, 2001). Luego de que su tío desistiera de continuar con el proyecto, Keith negoció un contrato por \$75 000 dólares para finiquitar las obras desde Pacuare hasta Reventazón y otro por \$ 1 750 000 dólares para construir el ramal del río Reventazón al río Sucio. Previamente, en la negociación con Henry Meiggs, se estableció que el ferrocarril se conformaría por cuatro divisiones: 1) de Limón a Siquirres, pero solo llegó hasta Matina 2) de Siquirres a Angostura, en el lado derecho del Río Reventazón, obras que nunca iniciaron; 3) de Angostura a Cartago, fase que quedó inacabada y, 4) de Cartago a Alajuela, única ruta que fue abierta al público. Para 1874, este fue el estado de las cosas, a pesar de que el gobierno canceló \$5 916 125 millones de \$6 294 132 acordados. Posteriormente, hacia 1882, Keith había terminado la construcción del ramal del río Sucio, pero ante la insuficiencia de fondos agenció un préstamo de 1.2 millones de libras esterlinas destinadas a terminar el ferrocarril a San José, lo cual consiguió ocho años después. Asimismo, adujo la escasez de pasajeros para justificar que se utilizara el ferrocarril en el negocio del transporte de la fruta que ya “se había sembrado experimentalmente en los alrededores de la línea” y sirvió como alimento para los trabajadores en momentos de crisis (UFCO, 2001).

Debido a las inundaciones, el gobierno aprobó el 17 de agosto de 1883 que se abandonara la Sección entre Río Sucio, Carrillo y Toro Amarillo. Luego, mediante Decreto 2 del 21 de abril de 1884, se firmó el contrato Soto-Keith, para la construcción de las secciones del ferrocarril entre Cartago y el Río Reventazón. La Cláusula 10 del mismo, establecía que Keith debía conseguir los fondos que ascendían a un monto máximo de \$6 000 000 (en pesos, moneda de Costa Rica) (Costa Rica, ANCR, Northern, 1923, (1920-1928) y Sánchez, 2020).

Por medio del Decreto 17, del 16 de octubre de 1885, se aprobó la organización de una compañía inglesa con un capital de 1 055 000 libras esterlinas, que asumiría la construcción y el equipamiento del ferrocarril. Esta fue fundada en Londres el 22 de abril de 1886, con el nombre de Costa Rica Railway Company Limitada (CRRC), contó con un capital de 1 800 000 libras esterlinas y fue autorizada por el gobierno, mediante el Decreto 153, del 31 de diciembre de 1886. La construcción de este ferrocarril se inició en Cartago el 20 de agosto de 1886 y se abrió al público el 7 de diciembre de 1890. El 31 de octubre de 1886, se hizo la entrega de las secciones entre Limón y Carrillo, así como, entre Cartago y Alajuela. En 1891 se estableció que la línea de Reventazón a Cartago, con todo el equipo y estaciones había absorbido la suma de \$8.764.421 en moneda de Costa Rica. Así que, de acuerdo con las estipulaciones del

Contrato Soto - Keith, se estableció que la compañía poseería las líneas de Limón a Carrillo y de Cartago a Alajuela, así como la sección entre Reventazón y Cartago, tan pronto como iniciara la construcción de este último ramal, por un término de 99 años, una vez que este se completara y abriera al público. Lo anterior, según el acuerdo ejecutado entre el Ministro de Obras Públicas, Miguel Velázquez y el Agente General de la Costa Rica Railway Company Limitada, Ernesto Rohrmoser, lo que se hizo efectivo el 1° de julio de 1891 (Costa Rica, ANCR, Northern, 1923, 1920-1928).

En 1888, un 20 de agosto, Minor Keith ejecutó un contrato con el gobierno de Costa Rica para la construcción de una línea llamada Ferrocarril del Norte, entre el pueblo de Jiménez y la Vieja Línea hasta el punto de Río Frío, cerca de la frontera con Nicaragua. Este contrato fue modificado con base en tres Decretos fechados el 16 de agosto de 1891, 7 de enero de 1892 y 12 de agosto de 1893, lo que postergó la construcción hasta el 15 de diciembre de 1894. El 24 de julio de 1895, Minor Cooper Keith propuso una serie de modificaciones al contrato inicial, que debían ser aprobadas por una Comisión Especial creada el 14 de agosto de 1895. Dicha Comisión estableció que el contratista había perdido la concesión por falta a sus deberes, lo que fue protestado por Keith el 31 de agosto de 1895, mediante una carta enviada al Ministro de Obras Públicas. El 8 de noviembre de 1898, el mismo Keith informó que iba a suspender esas obras, debido al incumplimiento del gobierno. Un año más tarde, el 28 de noviembre de 1900, por medio del Decreto n.º 23, se estableció la rescisión del Contrato de Río Frío: “Keith transfiere al gobierno la propiedad de los estudios, perfiles, planos y dibujos pertinentes a la vía del Río Frío” a cambio de 22 000 dólares en oro americano en bonos de Limón Improvements. Hasta ese momento, según el reporte de La Gaceta del 24 de julio de 1895, todo lo que se hizo fue la capa de balasto en una distancia de 4 millas (Costa Rica, ANCR, Northern, n. 1923, 1920-1928).

La Northern Railway Company aparece en los registros legales del gobierno, el día 5 de noviembre de 1892, por un contrato entre el Ministro de Obras Públicas y Richard Schütt. Esta tuvo a su cargo la construcción de la vía férrea desde Puerto Limón hasta el Río Banana, con el fin de conectar esos puntos por medio de un canal. La línea fue completada en un periodo de 18 meses, desde la fecha de aprobación de dicho contrato. El Decreto n.º 21 del 27 de febrero de 1893, aprobó que se trasladara la concesión de Schütt a Minor Keith. A su vez este transfirió la concesión a la Compañía Industrial y Agrícola de Costa Rica, por autorización del Decreto n.º 58 de ese mismo año. Por Decreto n.º 21 del 27 de febrero de 1894, el gobierno ejecutó un contrato con Hoadley and Company para la construcción de una línea del ferrocarril que iría del margen derecho del Río Matina. Se estimó que dicha obra debía completarse en un periodo de 5 años, pero en caso de incumplimiento con la construcción de 7 millas, se perdía el derecho sobre la misma. Así se transfirió sucesivamente al Tropical Trading and Transport Company la UFCO y, finalmente, a la NRCO, de acuerdo con la aprobación del gobierno, publicada en La Gaceta Oficial n.º 87 del 1° y 2 de julio de 1901 (Costa Rica, ANCR, Northern, 1923, 1920-1928 y Sánchez, 2020).

Durante un viaje de negocios a Londres, Minor Cooper Keith creó la Tropical Trading and Transport Company, a fin de comercializar el banano por medio de barcos a los Estados Unidos. En el proceso inscribió varias compañías: The Coffee Estates Limited (1897-1921) cuyas fincas cafetaleras se establecieron en el Valle Central; The Costa Rica Markets and Tramway Company Limited (1886-1911) que gestionó tranvías y mercados, así como, The Costa Rica Electric Light and Traction Company Limited (1896-1943) vinculada al negocio de la energía eléctrica. A esto se suman otras entidades en las que Minor Cooper Keith actuaba como garante de las inversiones. Particularmente, hubo mineras, concesionarias financieras, ferrocarrileras y se crearon consorcios comerciales y agroproductivos (Quesada, 2013).

Paralelamente, Cooper Keith expandió sus negocios a la región de Magdalena, Colombia. En 1899 se declaró en quiebra por la bancarrota de la entidad financiera, en la que había invertido su dinero. Sus redes favorecieron que este recibiera ayuda del gobierno y de algunos miembros de la élite local, pero la misma fue insuficiente para lograr una salida de la crisis. Así que partió a Boston a reunirse con Andrew Preston, presidente de la Boston Fruit Company y con su socio Lorenzo Baker. Estando los tres, acordaron fusionarse y de la unión con la que fuera su rival, la Boston Fruit Company, surgió la United Fruit Company, el 30 de marzo de 1899. La nueva compañía fue presidida por Andrew Preston y Minor Keith fungió como Vicepresidente, de manera que sus intereses y dividendos se complementaban mutuamente (UFCO, 2001).

La UFCO fue una empresa transnacional, producto de la fusión de las empresas de Andrew Preston y Lorenzo Baker, quienes capitalizaron buques y la producción de caña en Jamaica y Cuba, con la de Minor Cooper Keith, que poseía ferrocarriles y fincas de producción de bananos y otras frutas en Centroamérica. La misma, llegó a ser la mayor empresa agroindustrial del mundo. Su fundación coincide con el final de la Guerra entre los Estados Unidos y la Corona Española entre 1898 y 1902 por la dominación de Filipinas, al igual que Cuba y Puerto Rico y Guam (Martin, 2018).

En Costa Rica, Minor Cooper Keith monopolizaba el negocio del tranvía, cuyo servicio funcionó por la capital y se extendió por el centro de la ciudad entre 1900 y 1951. En San José había dos rutas: Mercado-Sabana y Estación del Ferrocarril-Mercado. Según el itinerario establecido en 1905, este brindaba servicios desde las 5:30 de la mañana hasta las 2:00 de la tarde, cada media hora y a partir de este punto, en horario vespertino, hasta las 10:00 de la noche, cada hora. El servicio era administrado por una empresa de capital inglés, y cada tiquete tenía un valor de 2 a 3 céntimos. Los había de primera, segunda y tercera clase, de modo que sería exagerado decir que todas y todos viajaran como iguales, pero, tal vez, las desigualdades, tal vez, son más pronunciadas en el presente, con la proliferación de los medios de transporte automotor privados. Según el contrato, algunos funcionarios públicos y de gobierno viajaban sin costo (Carvajal, 2018). Este medio de transporte se caracteriza por una serie de anécdotas populares: en este viajaban los principales funcionarios públicos de la época, como Ricardo Jiménez Oreamuno, un connotado

político liberal, quien fue tres veces Presidente del país. Este mandatario viajó a Grecia y les prometió a sus agasajadores que cuando regresara, lo haría en tranvía proveniente de Alajuela. Tres veces dicho proyecto fue decretado, por los presidentes Ricardo Jiménez Oreamuno, Alfredo González Flores y Julio Acosta, pero nunca se llegó a concretar (Cabrera, 2015). De manera que existen desigualdades geográficas muy marcadas en el acceso a los medios de transporte público, de mayor desarrollo tecnológico.

LA NRCO Y SUS POLÍTICAS FRENTE A LOS SINIESTROS A PARTICULARES

Desde que se aprobó la Ley n° 12 de Accidentes en 1924 y se dio la creación del Banco Nacional de Seguros y su reglamentación por medio de una serie de Decretos Ejecutivos en 1925 y 1926, la NRCO asumió la práctica de hacer una certificación ante un notario, en la que intervenía, el apoderado generalísimo de la entidad y las víctimas. Un ejemplo de esto se dio el 29 de noviembre de 1935, cuando Earle Alton Ames Loud, en representación de la compañía, agricultor, norteamericano y residente en la provincia de Limón, pactó con las víctimas, quienes eran mujeres y hombres entre 17 y 18 años, miembros de un grupo de música que se denomina la Marimba de Costa Rica. En el caso se describe que las personas integrantes de un grupo musical, salieron de la ciudad de San José el 28 de noviembre de 1935, con base en un arreglo hecho con un empresario venezolano, en un tren especial hacia el vapor Simón Bolívar, y que, cuando atravesaron la Milla 48, estos chocaron con el tren n.º 7, que hacía el servicio local entre Limón y San José. El resultado del siniestro fue la destrucción de la marimba y ambos parches del bombo, obligándose la compañía a reponer los instrumentos en Guatemala, a pagarles por el concierto que perdieron esa misma noche en Limón, además de cubrir los gastos de hospedaje en un hotel en Venezuela, por todos los días que permanecieran sin marimba, así como, los gastos médicos por las lesiones que fueron atendidas en el Hospital de Limón (ANCR, Incofer, 5035, 1935).

Tal y como se puede apreciar, en el caso anterior, la Compañía del Ferrocarril del Norte debió hacerse cargo de los daños y pérdidas ocasionadas por el choque. Sin embargo, cuando ocurrieron accidentes contra peatones y pasajeros comunes, en ocasiones, la compañía encontró los mecanismos para evadir su responsabilidad sobre los sucesos. Es difícil estimar hasta qué punto era responsabilidad del Estado, de la compañía o de la ciudadanía, cada uno de los lamentables hechos que a continuación se relatan.

No solo la atención de cada caso, sino la política general de la entidad, se decidía entre el Superintendente, el abogado y los médicos, para la toma de decisiones respecto a qué casos eran merecedores de indemnización y sobre la manera adecuada de resolverlos. Así se hizo una serie de intercambios acaecidos entre el

Spte. Frank Sheehy, el Dr. E. I. Salisbury; Mart March (Gerente) y el abogado Porfirio Góngora, desde Limón, donde residió el centro de operaciones mientras fue subsidiaria de la UFCO, entre el 17 de noviembre y el 8 de enero de 1938 (ANCR, Incofer, n.º 143, f. 7341, 1938). El 4 de enero del mismo año, el abogado corporativo planteó en su resolución, en relación con un caso en particular, que cuando una persona o pasajero muere por las lesiones ocasionadas en un siniestro, la Compañía “no estaba obligada a pagar servicios médicos ni a hacer gastos de ninguna naturaleza. Cumple Ud., en tales casos, con poner al lesionado a la orden de las autoridades de Policía, y de morir, con notificar al Juez o Alcalde del lugar en que ocurriera el accidente”. No obstante, el abogado de la entidad determinó que era necesario solicitarle, al médico respectivo, un dictamen de la naturaleza de las lesiones recibidas, del tiempo de recuperación y, principalmente, respecto a la posibilidad de que hubiera algún impedimento permanente. “Estos dictámenes, naturalmente, deben pagarse, e imagino que esto es precisamente lo que cobra el Dr. Portocarrero” (ANCR, Incofer, 143, 1938).

Esto en respuesta a una consulta del 15 de diciembre de 1937, cuando el Superintendente Sheehy le escribió al Lic. Porfirio Góngora, en relación con una cuenta de diez colones, enviada por el Dr. Portocarrero, el médico del pueblo de Turrialba, por la atención brindada al joven o niño Carlos Quesada Poveda, tras las heridas sufridas en un choque con la máquina 60, en la misma localidad, al bajar del tren 9 en Turrialba Station Yard. Las palabras del superintendente muestran su preocupación pues le da la impresión de que en el pueblo, se creía que la Northern está obligada a sufragar los gastos médicos por sus propias imprudencias. Sin embargo, estima conveniente la cancelación de esta deuda para evitar escándalos, y a raíz de ese proceso se crea la política antes indicada (ANCR, Incofer, 143, 1937).

ACCIDENTES POR LA IRRUPCIÓN DE FERROCARRIL EN LAS VIDAS COTIDIANAS DE LOS POBLADORES Y LAS POLÍTICAS DE LA EMPRESA EN RELACIÓN CON LOS ACCIDENTES A PARTICULARES

Décadas antes de que aparecieran los ferrocarriles, durante todo el proceso de preparación del terreno y la construcción de las vías, se empezaron a gestar modificaciones en el paisaje y los terrenos por los que se planeó el paso de dicho medio de transporte. Además, hubo reacomodos respecto a las iniciativas diseñadas a lo largo del tiempo, con el fin de adaptarlo a la situación climática y topográfica de las distintas regiones del país. También hubo traslados frecuentes de las vías. Esto implicó cambios que incidían en la cotidianidad de las personas, producidas por intervenciones en la infraestructura y por modificaciones a los horarios habituales del ferrocarril por motivo de servicios especiales. Ejemplo de ello es el caso a María Romero Leiva, una mujer costarricense vecina de Cartago, de 60 años de edad, quien

el 15 de mayo de 1937: “se decía haber sido atropellada por el tren extra 56 (pasajero de turistas), rumbo oeste, a las 11.57 horas, en un lugar situado más o menos a 300 metros al oeste del tanque de provisión de agua de la estación de Cartago” (ANCR, Incofer, 143, 1937).

Ante el acontecimiento, iniciaron las pesquisas habituales para establecer las responsabilidades respectivas en torno a lo sucedido, y de ahí decidir cómo proceder de acuerdo con la Ley, ya sea, para dotar a la mujer de una indemnización por los daños recibidos, o bien determinar un fallo que libere a la empresa de responsabilidades legales. Esto se evidencia en la carta emitida en San José, con fecha del 18 de mayo de 1937, por parte del Abogado de la Compañía, de apellido Góngora, en la cual se afirma haber asistido a atender el caso del accidente, ocurrido en Los Ángeles de Cartago, en compañía del conductor Holland. De acuerdo con Góngora, su primer paso en la pesquisa, era asistir a la Comandancia de Plaza, a tomar nota del parte dado por los policías de línea. El parte decía, parafraseando, que la señora atropellada fue sacada de un zanjón, pero los policías no presenciaron el atropello. Declararían los oficiales y Rosenda Castillo Zúñiga, quien era testigo del hecho. Dicen los policías que condujeron al Hospital Max Peralta a la señora atropellada, por orden del señor Administrador de la Compañía Ferrocarrilera, George P. Chitenden (ANCR, Incofer, 143, 1937).

A raíz de este percance, la paciente manifiesta haber sufrido heridas en uno de sus brazos, las cuales fueron atendidas en el Hospital de Cartago. Tal y como se pudo apreciar en lo antes citado, el mecanismo de discernimiento de los hechos es asistir a los testigos de los hechos, que usualmente son usuarios de la compañía y gente respetable o figuras de autoridad. Además, de la consulta realizada a los policías que socorrieron en primera instancia a la mujer sexagenaria accidentada; también, se indagó la valoración realizada por parte del centro de salud en el que esta había sido atendida. Y así se refirió en la Alcaldía Segunda de Cartago, el Dr. Jesús Guzmán Centeno, quien era el médico oficial de Cartago, en su dictamen, a las lesiones sufridas por doña María: el 15 de mayo de 1937 dictaminó que la paciente presentaba: “una contusión con escarificación del antebrazo derecho, aspecto extensor. Una contusión del abdomen, que le duele - según manifiesta la examinada -, pero no se nota signos objetivos”. Sostuvo que a menos que se complicase el caso por el golpe en el estómago, la paciente sanaría en ocho días, con la asistencia de un médico (ANCR, Incofer, 143, 1937). De acuerdo con la información suministrada por el galeno, las lesiones ocasionadas a doña María eran leves y su pronóstico era favorable. Es necesario analizar este dictamen en el contexto de la década de 1930, en términos de los avances tecnológicos de la época, ya que se carecía de técnicas tales como las resonancias magnéticas, de manera que toda lesión que no fuera visible o sensible al tacto, era descrita como carente de signos objetivos.

Por otra parte, la información concerniente a las heridas de la mujer afectada, brindaba pocas luces en torno a la mecánica del accidente. Debido a lo anterior, el Lic. Góngora le dio continuidad a la investigación legal y se dispuso a tomar la

declaración de la mujer, quien de acuerdo al expediente revisado expuso cómo, el día del accidente, a las doce horas, “me encaminaba a casa de mi cuñada Lidia de Morales, situada frente al Aserradero de Murillo, caminando al lado de la vía férrea rumbo oeste en lugar estrecho, entre la vía y una zanja”, texto que brinda elementos acerca de la realidad peatonal para los vecinos de la localidad. Agrega a esto que lo anterior acontece “en momentos en que un tren de turistas se aproximaba y como sentí el ruido del tren y me asusté y traté de brincar cayendo en la zanja donde se me produjo las lesiones que sufro”. María negó haber sido golpeada por el tren y trascendió que las lesiones que sufrió, se las produjo al caer en la zanja (ANCR, Incofer, # 143, 1937).

A partir de las declaraciones dadas por la mujer involucrada en el siniestro, el abogado de la Northern Railway Company argumentó que el accidente no fue la responsabilidad de la entidad, dado que lejos de corresponder a una acción directa del tren, este se debió a la reacción de María Romero, ante el susto que le produce la cercanía con la locomotora. Sin embargo, es de destacar que la disposición geográfica de la línea y la zanja ubicada a su lado, funcionaron como el escenario propicio para que tuviera lugar el accidente que generó las lesiones de la mujer, quien atribuye su caída a un susto. Lo que demuestra la sensibilidad de la gente a los sonidos emitidos por este “gigante” de hierro, así como, el hecho de que las condiciones ambientales eran inadecuadas para el tránsito seguro de los vecinos de la zona o para la realización de actividades cotidianas tan simples como hacerle una visita a un familiar. Cabe resaltar, que los servicios especiales de tren, suman dificultades a los habitantes, pues acontecen a horas distintas de las acostumbradas, dado que se trata de servicios contratados por particulares, fuera de la jornada ordinaria a la que pudieran acostumbrarse los pobladores.

Un caso que les puede resonar a todas las personas que han caído en los agujeros que se producen en las vías públicas del país, por ejemplo, las que realizan las cuadrillas de mantenimiento de Acueductos y Alcantarillados o por el robo de las tapas de alcantarillas, lo vivió décadas atrás J.A. Shaw Davis, un hombre que asegura haberse caído en los alrededores de la línea del tren, lo cual le produjo al hombre una cortada en su barbilla, porque se accidentó en un orificio provocado por los trabajos de una cuadrilla de personal, que se encontraba dando mantenimiento a la zona de paso del mismo. Dicho accidente, tuvo lugar en la noche del 26 de enero de 1938 entre la Calle 8 y la Avenida “E” en Limón, en ausencia de testigos. Ante el testimonio de la supuesta víctima, la compañía optó por tomar distancia de lo ocurrido y negar cualquier responsabilidad, aludiendo a la malicia propia de los atributos que se le hacen a la víctima con base en adscripciones étnicas, tal y como se puede apreciar en la siguiente carta dirigida a N.E. Sanderson, en la provincia de Limón y el 5 de marzo de 1938:

Este tipo es uno de esos “niggers” (Sic.) astutos y cree que tiene la oportunidad de que el ferrocarril le pague. Le he dicho que no prestaremos atención a sus reclamos. Me ha enseñado una parte de su espinilla que está despellejada,

pero esto podría haber sucedido en cualquier lugar, pero es lo suficientemente inteligente como para sostener esta afirmación de que la falta de tablas era una buena oportunidad para presentar un reclamo y siendo editor de un periódico, podría convertir esta situación en una creencia. F. Sheehy (Costa Rica, Archivo Nacional, Incofer 143, caso 7339, 1938).

De esta forma, la compañía estableció una crítica a la veracidad del testimonio de la persona afectada, basadas en atributos negativos para las personas afrodescendientes, así como de su profesión y se deslegitima el reclamo interpuesto por él, negando la posibilidad de un reparo amparado en lo legal, por las lesiones sufridas. Los argumentos presentados responden directamente a políticas racistas que no fueron extrañas en la Northern Railway Co., especialmente durante las primeras tres décadas del S. XX (Sánchez, 2021).

Tal y como se puede apreciar, tanto en el caso de María Romero Leiva como en el de J.A. Shaw Davis, la reacción inicial de la empresa es la de investigar lo ocurrido y buscar enfáticamente la forma de eximirse de las responsabilidades correspondientes. Este tipo de prácticas empresariales, y tal como se destaca en el último de los casos, incluso justificaba la utilización de recurso vinculados con actitudes racistas, con el fin de restar importancia al testimonio de la persona que presentaba las lesiones. Asimismo, es posible apreciar cómo en estos dos casos, se evidenciaba que parte de las modificaciones espaciales que generó la aparición e instauración del ferrocarril, generaron una serie de interrupciones en la cotidianidad de los asentamientos humanos próximos, por medio de la creación de escenarios que fácilmente producen accidentes, así como también posibilitando supuestas jugarretas que eran interpretadas como estafas para la compañía.

La política de la empresa y la legislación nacional establecen que todos los conductores de trenes y carros motores, cualquiera que sea el servicio que se preste, en el caso de accidentes ferroviarios en que se causen lesiones a pasajeros o su muerte, deben reportar de manera inmediata el caso a la Superintendencia y levantar listas de todas y todos los pasajeros del tren o carro motor en el momento del accidente, con indicación de sus nombres completos y direcciones. Ante estos hechos se realiza un informe detallado de cada una de las personas lesionadas, y de las muertas si las hubiere, incluyendo en este los siguientes datos: nombre, y apellidos paterno y materno; edad, estado, profesión, vecindario, deudos y demás parientes cercanos, y todos aquellos datos de identificación que sea posible obtener. Se daba copia de esta información al abogado y los médicos de la Compañía, para que actuaran conforme a sus respectivos cargos.

En síntesis interpretativa de los casos antes citados, las personas estaban expuestas a accidentes mientras realizaban sus tareas cotidianas de trabajo y traslado a actividades cotidianas, como la visita a sus amigos y familiares. Los motivos de su traslado son parte de la indagación en los casos, como si los peatones tuvieran que justificar los motivos para moverse, con lo que en alguna medida coarta sus libertades y derechos, o por lo menos, empiezan a ser secundarios a los del “gigante”

de hierro. Además, experiencias traumáticas como la de doña María, quien a su avanzada edad se lanzara al suelo, por motivo de escuchar tan solo el paso del ferrocarril, podrían provocar en ella y algunas de sus comensales, menor disposición a salir. Y aquí empiezan algunas transformaciones en el uso del espacio público por motivos de género.

A esto se suman las maniobras de la empresa que, en vela por sus propios intereses, autoriza el pago de las instancias médicas, con el requisito de que sirva para su defensa, en caso de demanda por las personas accidentadas, cuando la NRCO se considera fuera de responsabilidad. Y las atribuciones étnicas forman parte de los motivos con los que se sacude de toda responsabilidad, especialmente porque en muchos casos tienen la presunción de que las personas fingen los accidentes para cobrarle a la empresa las costas por heridas anteriores. Esto es muy visible en el caso del accidente del Virilla.

Diferente fue el primer caso retratado, de los músicos que viajaban en un servicio especial, y por lo tanto, fue responsabilidad inescrutable de la compañía, pues se trata de un choque entre el servicio regular y otro especial, y de nuevo, en esto está la memoria del accidente del Virilla, pues tras su acontecimiento, una de las principales maniobras que debieron hacer los miembros sobrevivientes del equipo de conducción fue evitar un choque entre los restos maltrechos del servicio especial así como el ordinario, pues se habían estropeado las vías de comunicación. Además, así como el sonido del tren asustó a doña María, ¿qué pasa con las personas no oyentes, expuestas al ferrocarril?

ACCIDENTES FERROVIARIOS VINCULADOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En este apartado se dará cuenta de los casos de personas que cuentan con algún tipo de discapacidad y cómo esto, vinculado a dificultades infraestructurales y el funcionamiento del ferrocarril, interactúan en una sociedad que históricamente no ha contemplado las necesidades particulares de la población. Un ejemplo de ello, es el accidente ocurrido en agosto de 1928 a Enrique Meléndez, un hombre de 23 años, costarricense y vecino de Zent, quien contaba con una afectación en una de sus piernas, lo que le dificultaba caminar con facilidad. Sobre este accidente se dice lo siguiente en una carta fechada el 22 de agosto de 1928, dirigida al Sr. Gerente de la compañía, Melvin Marsh que el día 15 de Julio, 1928, a la 1:00 p.m., en el Tren Extra 17, el Ingeniero Clarke, y el Conductor Stewart, conducían a una velocidad de 15 millas por hora, con diez vagones en el tren. Cuando estos estaban cerca de la Milla 20½ en Zent Main, atropellaron al lugareño llamado Enrique Meléndez, quien atravesó rápidamente la vía. El peatón Meléndez “cayó en frente de la máquina que iba directamente hacia él, pero lo hizo en un espacio profundo entre los amarres lo cual lo salvó de ser asesinado” (ANCR, Incofer, 190, 1928).

Debido al accidente, hubo graves daños en el pie del hombre y este también sufrió una herida en la cabeza, motivo por el cual fue conducido al Hospital de Limón, y allí se le brindó atención médica. Algunos días más tarde, específicamente el 12 de julio, recibieron un informe médico en el que se decía que Meléndez sufrió una lesión por aplastamiento en el pie izquierdo y el tobillo, lo cual requirió amputación entre la rodilla y el tobillo. Sin embargo, debido a la existencia de una rigidez en la “rodilla izquierda anquilosada”, y que la cicatriz se abrió, producto del accidente, se estableció que en su estado actual, era imposible que este utilizara una pierna artificial, en cuyo caso “sería necesaria la amputación por encima de la rodilla” (ANCR, Incofer, No. 190, 1938).

A diferencia de los ejemplos anteriores, en los cuales se ha visto que la NRCO responsabilizó de lo ocurrido a las personas afectadas, en el caso de Meléndez, este se encontraba en la estación cuando se tropezó y sufrió un atropello ferroviario, de forma que la presencia de testigos y la condición de discapacidad previa – que incluso complica el proceso de amputación –, incrementaron la vulnerabilidad del sujeto en relación con la infraestructura de la estación. Sin embargo, en el expediente no se ampliaban razones respecto al procedimiento legal posterior, o si la compañía se veía en la necesidad de establecer una indemnización ante lo ocurrido.

En una tónica similar, Luis Astorga, un hombre de 32 años, costarricense y vecino de San Nicolás, quien padecía una discapacidad auditiva, se encontraba caminando sobre la línea del tren en la misma dirección que la locomotora, por lo que iba de espaldas a esta. Afortunadamente, no hubo heridas de gravedad en el atropello, las cuales se resumen en una hemorragia en el párpado izquierdo y un derrame subjuntivo, un golpe en la cresta ílica, dolor abdominal y sensibilidad en el costado derecho del torso. Ante dicho suceso y las consecuencias antes señaladas, Astorga fue trasladado al Hospital Max Peralta de Cartago (ANCR, Incofer, 143, 1937). En su declaración, brindada el 21 de agosto, este declaró:

Esta mañana poco más o menos a las cinco y media, me dirigía a traer unas vacas caminando por la vía férrea en dirección al este; viajaba solo y un poco antes de llegar a la Quebrada de Chico Piedra, en un momento dado, vi muy cerca de mí un tren que viajaba en la misma dirección que iba yo; traté de quitarme de la vía pero siempre fui alcanzado, sin recordar si por la máquina o por algún carro, sufriendo las lesiones que presento. Generalmente alcanzo a oír [Sic.] el pito del tren, a pesar de que soy muy sordo, pero en esta ocasión no recuerdo haberlo oído. (ANCR, Incofer, 143, 1937).

En su declaración queda especificada la dificultad auditiva, sin embargo, sostiene que esta nunca fue un impedimento para escuchar la bocina, lo que hace dudar si sonó. Esto hizo necesario el establecimiento de un proceso legal para determinar las responsabilidades del caso; si corresponden al sujeto accidentado o bien a la tripulación encargada de operar el ferrocarril. Fue necesario recurrir al dictamen médico, del doctor Jesús Guzmán Centeno, en el cual se indicó que el tiempo de la curación no sería mayor a los diez días y que las heridas se debían a la caída en el

terreno cercano a las vías del tren, ocasionada por la sorpresa que le provocó la locomotora y no propiamente a un golpe propinado por esta. A continuación el detalle: “Luis Astorga Monge presentó las siguientes contusiones, todas del lado izquierdo: una periorbital ocular, con una ligera iritis y equimosis subcorneal; otra en el hombro izquierdo, otra en el costado y otra sobre la cresta ilíaca que tiene un ligero raspón”. (ANCR, Incofer, 143, 1937).

La resolución judicial indicaba que, de acuerdo con el Artículo 262 del Código Penal “son punibles los cuasidelitos de lesiones siempre que la lesión tarde un término mayor de diez días para sanar” (ANCR, Incofer, 143, 1937), por lo que al no exceder este periodo las laceraciones y contusiones del afectado, el procedimiento legal quedaba anulado y no correspondió el establecimiento de responsabilidades. Sin embargo, es interesante observar como continuó la preocupación de la compañía en torno a este tema, por lo que se ven en la necesidad de clarificar la no responsabilidad de los operarios del ferrocarril, tal como se presenta en el siguiente extracto de una carta, emitida el 2 de octubre de 1937 por el Sr. Góngora y dirigida al Sr. Chittenden, en la cual se indica lo siguiente:

Una persona que siendo sorda, como lo es Luis Astorga, se aventura a caminar por la vía férrea, incurre en una falta tan calificada que exime a la compañía de responsabilidad, en primer término porque el Artículo 42 de la Ley de Ferrocarriles prohíbe a los particulares caminar por la vía férrea, y después porque habiendo un camino que corre paralelamente a la vía férrea en aquel lugar no existe razón que justifique por parte de una persona sorda, la necesidad de transitar por un lugar de tanto peligro como lo es una línea de ferrocarril. Estas circunstancias influyen indudablemente, en la decisión de los Tribunales de Justicia para declarar sin lugar cualquier posible reclamo con fundamento en el Artículo 1048 del Código Civil (ANCR, Incofer, 143, 1937).

De esta forma, la compañía quedó eximida de toda responsabilidad en relación con el accidente ocurrido a Luis Astorga. Esto, sin duda, sienta un precedente en el cual la discapacidad y particularmente la necesidad de adaptar y señalizar la infraestructura vinculada con el ferrocarril a personas con capacidades disminuidas, no es en ninguna forma relevante. Al acabar la discusión en torno a las responsabilidades de cada una de las partes, no se contempla la posibilidad de profundizar en torno a esta temática que, tal como sucede en este caso, puede ser problemática y desembocar en accidentes con consecuencias incluso fatales para las personas involucradas. Este tipo de ejemplo dan muestras de un entramado social que excluye la diversidad funcional.

La falta de infraestructura de seguridad para personas con sordera, también afectó a Valentín Leandro, un hombre de 77 años, costarricense y vecino de Turrialba, quien mientras cargaba leña en su hombro y se disponía a continuar su camino, cruzó la línea del ferrocarril, sin percatarse de que el tren venía en su dirección y terminó golpeándolo ligeramente en el hombro y la rodilla izquierdos (ANCR, Incofer, 143, 1938). Este accidente, ocurrido el 5 de abril de 1938, requirió el traslado del hombre al Hospital de Turrialba, pero no tuvo consecuencias graves.

Tal como se puede apreciar, la falta de señalizaciones no auditivas, que pudieran indicar la cercanía del tren, facilitaba la generación de escenarios en los cuales las personas sordas entraban en una condición de vulnerabilidad vinculada con su condición. Ciertamente el problema no es la falta de audición ni la edad de Enrique Meléndez, sino que el fallo está en el sistema. Es posible aprender del pasado, cuando había concepciones más mecanicistas y excluyentes en la sociedad, e invertir en los recursos necesarios para generar medidas de seguridad ante las discapacidades. La instauración de una vía ferroviaria o de una autopista, puede hacer más compleja la cotidianidad de los habitantes con alguna capacidad disminuida, si se es negligente en la consideración y la instauración de adecuadas medidas de protección.

ACCIDENTES DEL FERROCARRIL VINCULADOS CON EL CONSUMO DE ALCOHOL

A lo largo de los expedientes consultados, aparece la constante de los accidentes ocurridos con el tren que se vinculan con el consumo de alcohol por parte de los civiles. Es curioso observar la repetición de determinados comportamientos que en conjunto incrementan las posibilidades de un accidente con consecuencias graves, que para lo concerniente a esta sección tiene que ver con el estado de ebriedad de los hombres y el utilizar las líneas del ferrocarril o sus alrededores para descansar o dormir luego de haber consumido la sustancia mencionada. Curiosamente, en las fuentes analizadas, este tipo de situaciones no aparecen protagonizadas por mujeres, permitiendo pensar que el fenómeno se atraviesa por una performatividad específica de lo masculino.

Varios son los ejemplos de hombres que fueron golpeados o atropellados por el tren mientras se encontraban en estado de ebriedad o se sospechaba que esta era su condición al momento del suceso. Uno de estos es el caso de Juan Félix, un hombre nicaragüense, de 49 años, vecino de Saborío, quien el 24 de diciembre de 1927 caminaba sobre la línea del tren luego de haber consumido alcohol, por lo que en el momento en que la máquina comenzó a aproximarse hacia donde se encontraba el hombre, este tuvo dificultades para alejarse y recibió un golpe en la cabeza propinado por la locomotora. Como resultado de este encuentro, el sujeto en cuestión perdió el conocimiento y tuvo que ser trasladado al hospital para recibir atención médica. El reporte indica que no sufrió heridas de gravedad ni requirió ser internado debido al acontecimiento (ANCR, Incofer, 189, 1927).

Un par de meses después del accidente, el día 14 de febrero de 1928, otro hombre sufrió un siniestro en el cual el alcohol, también, tuvo un lugar protagónico. Se trata de Coralino Arias, de 24 años, jamaquino y vecino de Limón, se encontraba durmiendo a un lado de las líneas del tren, por lo que en el momento en que la locomotora pasó a su lado, uno de los vagones aplastó su pie derecho, produciéndole una serie de laceraciones en varios de los dedos de dicha extremidad. Si bien la lesión

no implicó la pérdida de ningún órgano, el hombre sí fue trasladado al Hospital de Limón por parte del cuerpo policial (ANCR, Incofer, 189, 1928). A continuación, un extracto del testimonio de uno de los testigos del accidente, quien declaró al día siguiente de lo ocurrido:

Yo, Nathaniel Clegg, jamaicano, mayor de edad, soltero y vecino de Limón, declaro que presencié el accidente ocurrido a Coralino Arias Jiménez, costarricense (...). Eran como las 22:30 de la noche, venía yo de la esquina del Hotel Europa cruzando la vía del ferrocarril y vi un objeto cerca de los rieles, en ese momento llegaba un tren con la máquina empujando los carros. (...) Uno de los carros pasó el sitio donde estaba el objeto y oí gritar a un individuo. Los empleados del tren también oyeron la voz y el tren se paró inmediatamente. Fuimos a investigar y encontramos el Señor Arias sufriendo de una herida en los dedos del pie derecho. Parece que estaba dormido cerca del riel con el pie sobre el riel y las ruedas de uno de los carros lo majó. (...) Arias está desvestido, con sus pantalones, camisa y zapatos en el sombrero a su lado. En mi opinión, él estaba ebrio (ANCR, Incofer, 189, 1928).

Para el 15 de junio de 1928, cuatro meses después del accidente anterior, se reporta que un hombre costarricense de 28 años, llamado Abel Hernández y vecino de Zent, quien se encontraba en estado de ebriedad, intentó cruzar la línea del tren cuando la máquina estaba muy cerca de su ubicación. A pesar de que su acompañante intentó detenerlo en su imprudencia, este prosiguió su camino sin prestar demasiada atención a las advertencias, obteniendo como consecuencia un golpe propinado por la máquina en su pierna izquierda. Al igual que en los casos anteriores, la persona accidentada fue llevada al Hospital de Limón, en donde se verificó que no había sufrido ningún daño grave en sus extremidades inferiores y fue dado de alta a las pocas horas.

Un mes después del suceso anterior, el 16 de julio de 1928, Humberto Montano, de 24 años, vecino de Matina y de nacionalidad nicaragüense, se encontraba dormido a la orilla del paso del tren, con uno de sus tobillos colocado sobre la vía. A pesar de que el maquinista se percató de la presencia del hombre y aplicó el freno de aire, la pesada locomotora siguió su trayecto sin aminorar demasiado la velocidad, ya que los rieles se encontraban mojados por el clima de la zona. Debido a esto, el hombre sufrió un impacto que le produjo una herida en el talón derecho, la cual – de acuerdo con el dictamen médico emitido por el Hospital de Limón – requeriría de al menos dos meses para su completa recuperación. La declaración de un testigo ocular indica que el afectado se encontraba en estado de ebriedad al momento del siniestro:

Yo, Abel Rosales, Brequero, mayor de edad, soltero, costarricense, y vecino de Limón, hago constar que presencié el accidente ocurrido al nicaragüense Humberto Montano el día 16 del corriente mes, de 1928, a las 9 y 50 horas en el Ramal de Baltimore. Dicho señor estaba acostado al lado norte de la vía con el pie derecho sobre el riel, cuando vi al señor, estuvimos a una distancia de 30 metros de él. El conductor Shelnut puso el breque de aire, pero no pudo parar el tren porque los rieles estaban mojados y dos de los carros pasaron sobre el pie. Fue alzado y llevado al hospital en el mismo tren. En mi opinión, el señor Montano estaba en estado ebrio (ANCR, Incofer 190, 1928).

Continuando con los accidentes reportados para 1928, también, se indica que José Porras, vecino de Saborío, costarricense y de 27 años, sufrió un accidente debido a su imprudencia el día 6 de agosto. Tal como lo reporta el expediente, el hombre decidió lanzarse del tren en el cual se encontraba como pasajero, antes de que este se detuviera en la estación correspondiente. Como consecuencia de sus acciones, recibió un golpe fuerte en la espalda y se produjo una fractura en la décima costilla izquierda. Además, debido a su condición etílica y el altercado que provocó cerca de la estación, fue arrestado al momento del accidente y, posteriormente, se le trasladó al hospital de la localidad (ANCR, Incofer 190, 1928).

Los espacios de intercambio y socialización, también, se vieron afectados por el alcohol, por ejemplo, el reporte del accidente ocurrido a Manuel Hernández el 9 de septiembre de 1928. Este hombre de 28 años, soltero y nicaragüense, se encontraba en compañía de otro hombre, sentado sobre uno de los rieles de la línea del tren. Ambos estaban consumiendo bebidas etílicas y cuando se percataron que el tren se encontraba muy cerca de ellos no lograron actuar con la velocidad necesaria para apartarse de la vía, por lo que el hombre en cuestión, recibió un golpe en la parte superior de su cuerpo. Este accidente le provocó lesiones en la nariz y una de sus clavículas. Debido a esto fue necesario trasladarlo al Hospital de Limón, en donde recibió la atención médica necesaria y luego fue dado de alta a las pocas horas (ANCR, Incofer 190, 1928).

Uno de los casos más fuertes en que se vincula el accidente con el consumo de alcohol, le ocurre a Lester Majories Jameison el 21 de febrero de 1937. Este hombre, soltero, de 32 años, vecino de Fourth Cliff y jamaiquino, debido a su condición etílica, se baja antes de tiempo del tren en el que viajaba y la máquina – aún en movimiento – le amputa uno de sus pies (ANCR, Incofer, 143, 1937). Ante dicho acontecimiento y luego de su prolongada estancia en el Hospital de Limón, el hombre opta por escribir a la empresa y solicitar algún tipo de ayuda debido a que luego de la pérdida de su pie, le ha costado conseguir trabajo. En su carta al señor Frank Sheehy, Supt. de la Northern Railway Co., emitida el 18 de agosto del mismo año, establece lo siguiente:

Respetable señor: - Me encuentro suplicando su ayuda, refiriéndome a mi desafortunado accidente en Forthclif el 19 de febrero de 1937. Trabajé como obrero de su departamento desde 1918. Hasta la fecha en que perdí mi pie en el tren 1, trabajé con varios capataces de ferrocarriles a través del país, desde entonces estoy pasando por muchas dificultades financieras y de otro tipo, ya que mi intención es depender de su amable consideración y continua generosidad. En lugar de forzar los derechos legales de su departamento o de la compañía en general, siempre pensando en su tratamiento explícito y correcto para sus subordinados. Mientras le agradezco señor por adelantado, tengo el honor de ser obedientemente suyo (ANCR, Incofer, 143, 1937).

De la cita anterior, se desprende la súplica que hace el hombre luego de haber perdido su pie y la posibilidad de trabajar en las labores que había venido desempeñando desde 1918 y hasta la fecha de su accidente. Llama la atención la actitud

que este hombre adopta en el texto, apelando a la buena voluntad de quien en su momento fungió como su jefe hasta el momento del despido, sin dejar de señalar que prefiere hacer el trámite por esa vía personal y no legal, haciendo entender que por ese medio podría recibir algún tipo de indemnización por el accidente. Para el 30 de agosto de 1927, se registra una carta emitida en San José – no queda claro quién es el emisor – la cual va dirigida al Sr. Frank Sheehy y, en esta, se le indican los motivos por los cuales la empresa no debe hacerse responsable de la situación de Lester Majories Jameison, a pesar de haber sido empleado de la compañía. Dicho texto indica lo siguiente:

Mr. Sheehy: (...) Aun cuando de acuerdo con la información adjunta, que le devuelvo, Jameison era en aquella época peón de una de las cuadrillas del ferrocarril, el accidente en la forma y fecha en que ocurrió no queda protegido por la ley de accidentes de trabajo. Era día domingo y Jameison volvía de Siquirres, en donde andaba de paseo, a su casa en Fourth Cliff. Si como pasajero corriente del tren No. 1 debemos considerar a Jameison, tampoco es responsable la Compañía de que ese señor no hubiera bajado del tren cuando este hizo parada en Fourth Cliff, y sí lo hiciera una vez que el tren se puso en marcha. Este hecho imprudente de parte de Jameson es lo que de acuerdo con el artículo 1048 del Código Civil se denomina “culpa o falta de parte de la persona muerta o lesionada”, que exime a la compañía de responsabilidad. (...) (ANCR, Incofer, 143, 1937).

De lo anterior se desprende que, a pesar de haber contado con un contrato laboral previo al acontecimiento del accidente, al ocurrir en un día no laboral, la empresa carecería de responsabilidad para con su empleado. Asimismo, debido a que se logra determinar que el accidente ocurrido se debió a la imprudencia y al estado etílico del hombre en cuestión, la NRCO tampoco se ve en la obligación de resarcir a Jameson por la pérdida de su pie. Finalmente, el caso concluye con una carta emitida el 4 de setiembre de 1937, en la cual Frank Sheehy le indica lo siguiente a su antiguo subalterno:

Tengo en mi posesión su carta del 18 de agosto en la que se refiere al accidente en el cual sufrió la pérdida de un pie mientras se bajaba del tren No. 1 en Fourth Cliff el 21 de febrero de este año. El accidente fue el resultado de su propia imprudencia por bajarse del tren mientras este se encontraba aún en movimiento, consecuentemente, no se le puede adjudicar ninguna responsabilidad a la compañía en relación con alguna herida que usted haya sufrido. En vista de lo anterior, la compañía no acogerá ninguna solicitud de compensación (ANCR, Incofer, 143, 1937).

El 16 de agosto de 1937, se reportó el accidente ocurrido a Dimas Molina Mora, un hombre soltero de 42 años, vecino de San Juan de Turrialba. Lo acontecido a esta persona se debió a que caminaba en estado de ebriedad por la línea del tren y no se percató de la proximidad de la máquina. Recibió un fuerte golpe que le produjo un corte profundo en el lado derecho de su cara, así como diversos hematomas en su brazo derecho. Si bien estas heridas no implican un riesgo directo para su vida,

el hombre fue trasladado al Hospital de Cartago y se dio de alta a las pocas horas de su ingreso (ANCR, Incofer, 143, 1937). De forma similar le ocurre al señor Carlos Picado de 32 años y vecino de Cartago, el 6 de octubre del mismo año, quien se encontraba dormido, bajo los efectos del alcohol, cerca del paso del tren y debido a esto recibe un golpe leve (no se especifica lesión), por lo que es trasladado al Hospital de Cartago (ANCR, Incofer, 143, 1937).

Para el 13 de marzo de 1938, Juan Hernández, un hombre de 56 años, vecino de Chirripó, soltero y nicaragüense, tiene un accidente en la milla 20, cerca de F.C. Main. El sujeto se encontraba recostado a un lado de la vía del tren y en estado de ebriedad, por lo que al ver que la locomotora se aproximaba en su dirección, decidió moverse, pero, por la prisa, se resbaló y cayó sobre uno de los rieles por los que pasa el tren. La máquina pasó sobre sus dos piernas, dañando de forma severa una de ellas y produciendo algunas laceraciones de importancia en la otra. El hombre fue trasladado de urgencia al Hospital de Limón, donde procedieron a amputarle la extremidad inferior izquierda y curar las heridas de la derecha. A diferencia de los casos expuestos y debido a la gravedad del accidente y la pérdida de sangre, el hombre fallece pocas horas después en la cama del centro médico (ANCR, Incofer, 143, 1938).

El 13 de abril de 1938, mientras Adán Cordero Acuña (hombre, vecino de Louisiana Farm en Cairo Branch, de 22 años, costarricense y soltero) caminaba por el medio de la línea del tren en estado de ebriedad, escucha la bocina del tren que se aproxima a gran velocidad. Ante la señal de alerta, el caminante se aparta parcialmente del paso del tren, por lo que esta lo golpea con el tope (buffer beam), produciéndole un corte en el lado derecho de la barbilla y una serie de golpes en el costado derecho del cuerpo. Se determinó que las lesiones no eran médicamente significativas, el hombre es atendido en el Dispensario de Siquirres, ya que no fue necesario su traslado al hospital de la localidad (ANCR, Incofer, 143, 1938).

Diez días después del accidente anterior, el 23 de abril de 1938, Andrés Hernández, un hombre costarricense de 46 años, vecino de Kent Farm en Banana River, se accidentó en la Milla 10 $\frac{1}{4}$. De acuerdo con los testimonios brindados por el personal del tren, se determina que el joven dormía en las líneas férreas, luego de haberse embriagado. Al girar sobre una de las curvas del recorrido, el maquinista detecta la presencia del sujeto y aplica los frenos, sin embargo, la velocidad no se reduce lo suficiente y el hombre resulta golpeado en la pierna y brazo derechos, por lo cual es trasladado al Hospital de Limón, lugar en el que se determina que las heridas no son de gravedad y poco después se le da la salida (ANCR, Incofer, 143, 1938).

Tal como se puede apreciar en la gran cantidad de casos expuestos, el consumo de alcohol aparece como una de las condiciones principales que inciden en la generación de accidentes vinculados con el ferrocarril. Es de destacar, que después de los accidentes laborales encontrados en los expedientes de la NRCO, son estos los segundos en importancia. Estas experiencias sufridas por estos hombres arrojan luces

en torno a prácticas – posiblemente vinculadas con la masculinidad –, que facilitan la generación de accidentes viales trágicos e incluso fatales, en donde la generación de estados alterados de conciencia producidos por el consumo de sustancias étlicas incrementa el riesgo de perder la vida. Muchos eran hombres que se veían expuestos a condiciones laborales muy difíciles y vivían en sitios donde existen pocas opciones de diversión, y se instaura una cultura del ocio, alrededor del consumo o abuso del alcohol y los juegos de azar.

ACCIDENTES DEL FERROCARRIL POSIBLEMENTE VINCULADOS CON EL ACTO SUICIDA

En los apartados precedentes, se ha podido observar que una de las cuestiones que caracterizaron la aparición del ferrocarril y de todas las modificaciones que esto implica, está relacionada con la posibilidad de morir en alguno de los accidentes que ya se han analizado. Sin embargo, la revisión de documentos ha permitido determinar dos casos en los cuales surge la duda de si el riesgo de muerte se debe a una acción intencionada de la persona afectada. Como se podrá ver a continuación, en ninguna de las situaciones abordadas siquiera se menciona la palabra suicidio, pero la duda de los testigos y los análisis policiales permiten contemplar *après coup* que esto haya sido una posibilidad.

Específicamente, el 14 de julio de 1927, Fidel Picado, un hombre de 56 años, costarricense, casado y vecino de Juan Viñas, se vio involucrado en un suceso que levantó dudas y preocupación entre los ciudadanos que habitaban la localidad de Turrialba. De acuerdo con el reporte del accidente y la declaración brindada por el maquinista de turno, Picado intentó cruzar la línea férrea en una zona poco adecuada para eso, debido a la distribución geográfica del terreno, haciendo dificultoso que la locomotora se detuviera a tiempo para evitar que se golpeará. Debido a esto, recibió un impacto directo de la máquina en el lado izquierdo de su cabeza, lo cual le produjo una fractura de cráneo que terminó por causarle la muerte a pocos minutos del evento, pese a las intervenciones realizadas por el Dr. Marchena en el Hospital de Turrialba, esto con el fin de salvarle la vida (ANCR, Incofer, 188, 1927). Un extracto proveniente de una carta fechada al día posterior del evento, dirigida al administrador de la Northern Railway Co. M.M. Marsh, que describe parte del accidente:

El maquinista Lizano había pitado al entrar a la curva del lugar. El occiso venía por un callejón que corre paralelo a la vía férrea, y se dirigía al comisariato de los señores Lindo. Al notar el maquinista que Picado intentaba atravesar la línea pitó de nuevo, y este se tiró del callejón al desagüe de la trocha, quedando al alcance de la locomotora que le golpeó y fracturó el cráneo. Dichosamente la mayor parte de las declaraciones recibidas fueron favorables para los indiciados: estuvieron conformes en que el maquinista había pitado dos veces, al entrar a la curva y al percibir al hombre. Constataron que este se había tirado al desagüe advertido de la proximidad de la locomotora (ANCR, Incofer, 188, 1927).

Destaca del extracto anterior, la dicha e interés de la empresa en poder determinar con facilidad la responsabilidad del fallecido en todo lo acontecido, así como también se establece que el procedimiento realizado fue el adecuado, ya que la bocina de la locomotora había sido accionada en dos ocasiones, por lo que no había forma posible de que el hombre no estuviera al tanto de la cercanía del tren. De esto surge la duda sobre la intencionalidad del salto que da el hombre, permitiendo pensar en la posibilidad de un encuentro adrede con la muerte por medio de esta acción. A continuación, se presenta parte de la transcripción que se hace en el expediente de la inspección que realizó el alcalde antes de declarar la inocencia del maquinista en este acontecimiento:

Ahora bien, el punto por donde brincó el señor Picado, no es el usado para pasar al comisariato, puesto que caminando unas varas más no hay necesidad de efectuar brinco alguno y se pasa directamente de la calle al establecimiento. Además, el tren pita a una distancia de cien varas del lugar del suceso, siendo en esas circunstancias inconcebible que no lo oyera el señor Picado e inexplicable el hecho de lanzarse a un peligro tan inminente y bien avisado (ANCR, Incofer, 188, 1927).

Tal como se puede apreciar, tanto la distancia a la que el ferrocarril hace saber su proximidad, así como la ubicación por la cual el sujeto decide saltar, hacen sospechoso el suceso y lo descoloca del lugar de “accidente”. Además, llama poderosamente la atención que en ningún momento se utiliza la palabra suicidio, o se da a entender una intencionalidad del sujeto en cuestión, sino que solamente se presentan una serie de inquietudes y extrañeza en torno a la conducta presentada al “cruzar” las líneas férreas. No es posible descartar que la ausencia de reflexión en torno al suicidio se deba a las posibles consecuencias legales que esto podría acarrear, así como al peso moral que dicha acción puede tener en una comunidad católica del período acá abordado. Sin embargo, asombra el velo discrecional que se ejerce sobre esta posibilidad y da algunas luces sobre la forma en que la compañía, la comunidad y el sistema de justicia abordaban el tema de la muerte ocasionada por la propia mano: con un silencio aplastante que permite continuar viendo el suceso como un accidente misterioso más.

El segundo caso de encuentro mortal – posiblemente intencional – con el ferrocarril encontrado en los expedientes, tiene lugar el 22 de noviembre de 1937 y es protagonizado por Rodolfo Pérez Grijalba, un hombre de 38 años, nicaragüense y vecino de Limón. El nivel de dramatismo del evento es aún mayor que el anterior, ya que el sujeto en cuestión se lanza a la vía del tren y es partido en dos, a la altura del abdomen, por el impacto a gran velocidad. Sobre el caso, F. Sheehy le indica al Sr. G.P. Chittenden, en una carta emitida el 26 de noviembre del mismo año, lo siguiente:

Un hombre llamado Rodolfo P. se arrojó frente al tren que se aproximaba y fue asesinado al instante. El cuerpo fue trasladado al Hospital de Limón por orden de las autoridades gubernamentales que fueron llevadas a la escena del

accidente en un tren adicional que salía de Limón a las 17.00-K. El cuerpo de la víctima se cortó en dos a nivel del abdomen. (...) Entendemos que este último trabajó en Pandora Farm como mano de obra. No hubo otros testigos del accidente, excepto el equipo del tren mencionado anteriormente. El departamento Legal fue notificado inmediatamente y el Abogado Núñez fue enviado a Limón para manejar el caso ante los Tribunales (ANCR, Incofer, 143, 1937).

Tal como se narra en el extracto anterior, al parecer el hombre se abalanzó sobre las líneas del tren justo en el momento en que este iba pasando. Nuevamente, se puede apreciar, al igual que en el caso anterior, que no se menciona la palabra suicidio ni se desarrolla discusión en torno a la posibilidad de que el mismo hombre estuviera buscando la muerte y utilizara el ferrocarril para dicho propósito. Si bien es cierto que el interés de las comunicaciones internas de la empresa no se enfoca en el reporte de los motivos del accidente, sino solamente en su implicación o no en lo que respecta a responsabilidades, es interesante observar la ausencia de referencias a esto y el “asombro” que parecen mostrar al no comprender el accionar, tanto de Rodolfo Pérez Grijalba como de Fidel Picado, ya que ambos actúan en pleno conocimiento de la proximidad de la máquina en cuestión.

Si bien sería necesario indagar un poco más sobre el tratamiento del tema del suicidio para el período 1920-1940, los dos casos anteriormente presentados, dan luces sobre una sociedad incapaz de nombrar dichos acontecimientos de esta forma. Sería necesario tomar en consideración para análisis futuros en esta línea, si las implicaciones legales y morales habrían contribuido a este silencio que aparece en los documentos consultados. La posibilidad de disponer de la propia vida y de utilizar los avances tecnológicos y mecánicos como una forma de encontrarse con la muerte, pareciera no registrarse en una población extrañada ante “accidentes misteriosos” que no tiene explicación más allá de los errores o las torpezas humanas que hacen suponer que los fallecidos solamente se encontraban en el lugar y momento equivocados a la hora de perder la vida.

ACCIDENTES DEL FERROCARRIL VINCULADOS CON LA NIÑEZ

A partir de la revisión de los expedientes, los niños también aparecen como parte de la población que, en la interacción con el ferrocarril y los espacios producidos para su funcionamiento, se ven enfrentados a situaciones dolorosas que vienen a modificar sus vidas. Un ejemplo emblemático, debido a la intervención de su madre, es el caso de Gladstone Edmont, de 12 años, vecino de Limón y proveniente de Jamaica, quien el 14 de julio de 1928 sufre un accidente en el cual pierde partes importantes de sus extremidades superiores (ANCR, Incofer, 190, 1928). A continuación, el detalle del accidente en una carta interna de la compañía, fechada el 23 de julio de 1928, enviada al Superintendente de la Northern Railway Co.:

Estimado señor: (...) Vagón 8 mientras era cambiado a línea #6, Gladstone Edmont, edad 13, le aplastó ambas manos. La bola de béisbol del muchacho rodó debajo del carro, y él se arrastró debajo e intentó alcanzarla. Mientras se encontraba debajo el vagón 8 se acopló a los vagones en dicha línea, la tripulación desconocía la presencia del niño debajo del carro, y cuando él trató de salir el vagón pasó sobre sus dos manos. Fue llevado al Hospital de Limón por el doctor (ANCR, Incofer, 190, 1928).

Pocos días después de lo acontecido, específicamente el 20 de julio del mismo año, mientras el niño se encontraba aún en el hospital, su madre Ambrozone Edmond, envía una carta al gerente general – M.M. March – de la compañía en la que había tenido lugar el accidente: la UFCO. El propósito de la misiva es exponer la situación actual de su hijo y la suya propia, haciendo énfasis en las necesidades económicas y la vulnerabilidad social que atraviesa toda su familia. Esto lo hace por medio de las siguientes palabras (ANCR, Incofer, 190, 1928):

Respetable señor. Usted notará que yo, “la escritora Ambrozone Edmont”, soy la madre de Gladston Edmont, un niño de 12 años de edad que fue lastimado el día 14 por un carro y ahora está en el hospital. De su condición uno puede decir con seguridad – Él ha perdido uno de los miembros más importantes del cuerpo. En una mano cuatro dedos fueron removidos, dejándole solamente el pulgar, y en la otra dos fueron removidos, lo cual es muy doloroso de observar. Entonces le hago llegar mi petición, apelando a su simpatía conmigo. Soy una mujer muy pobre con una familia de cuatro infantes, entre ellos, el único niño, “todos sin padre” en quien mi futura prosperidad recae. No imperiosamente, pero con humildad y todas las obligaciones, por pequeñas que sean, es posible que pueda hacer una preparación, de alguna manera para ayudarnos a nosotros mismos. Confiando en que esto pueda ser otorgado. Su Sierva Obediente, Ambrozone Edmond (ANCR, Incofer, 190, 1928).

De la carta de la madre de Gladstone Edmond se desprenden varios aspectos de interés. De entrada, aparece una mujer preocupada por su sustento actual y futuro, quien destaca que su único hijo varón era su esperanza de una eventual prosperidad. Asimismo, el señalamiento que hace al indicar que su hijas e hijo “no tienen” padre (“all fatherless”), habla de su realidad social inmediata y de la precariedad en la que se encuentra, en tanto mujer migrante que se hace cargo de la crianza de su descendencia. Si bien la información proporcionada es poca, tampoco se menciona ningún otro tipo de apoyo familiar. Es de destacar la interacción colonial que se despliega en la despedida, colocándose la mujer como la “sierva obediente” del hombre a quien le escribe, de quien espera algún tipo de colaboración económica que le permita subsistir ahora que su esperanza financiera se esfuma junto con los dedos amputados de las manos de su hijo varón.

El 27 de julio de 1928, finalmente, llega una respuesta de parte de la compañía para Ambrozone Edmond, emitida por el Superintendente de la Northern Railway Co., en la que se establece lo siguiente:

Madame: Acuso recibo de su carta del 20 de Julio en la que solicita asistencia de esta Compañía, debido al accidente sufrido por su hijo Gladstone Edmond el día 14. En lo que a esto respecta, lamento informarle que la Compañía no puede aceptar ninguna responsabilidad u ofrecer ningún tipo de recompensa en relación con este accidente (ANCR, Incofer, 190, 1928).

De esta forma finaliza, al menos en la información registrada en el expediente correspondiente, el intento de la madre por conseguir una forma de indemnización por parte de la compañía, ante el accidente que su hijo sufrió mientras jugaba cerca de los vagones. Tanto la UFCO como la NRCO se distancian de los hechos, niegan cualquier posible responsabilidad en lo ocurrido y cierran la comunicación con la mujer que se presenta ante ellos en completa vulnerabilidad y apelando enteramente a su buena voluntad. Destacan de este caso particular la condición socioeconómica delicada de la mujer, así como también parte de la construcción de los roles de género imperantes de la época, en tanto la expectativa del sustento económico recaía en el varón del grupo familiar, aunque este apenas cuenta con una corta edad y pocas posibilidades de conseguir trabajo a partir de su nueva condición adquirida en el accidente.

Unos cuantos meses después del siniestro anterior, específicamente el 2 de septiembre de 1928, ocurre un accidente en el cual se ve involucrado otro niño de 12 años, también extranjero (nicaragüense) y de nombre Anamías Ilana. De acuerdo con la descripción del caso, el joven se atravesó repentinamente en las líneas del tren, por lo que recibió un golpe directo por parte de la locomotora y murió pocos minutos después (ANCR, Incofer, 246, 1928). A continuación, la descripción según aparece en el reporte oficial:

Ricardo Bermúdez, operario de la locomotora 125 y desplazándose a una velocidad de 30 millas por hora en una línea recta, golpeó y mató un muchacho llamado Anamías Ilana, de aproximadamente 12 años, quien se adentra repentinamente sobre la vía y no fue avistado por los tripulantes del vagón, hasta que se encontraba a una distancia de 25 yardas del muchacho, lo cual hizo imposible evitar atropellarlo a pesar de que los frenos fueron aplicados inmediatamente para prevenir el accidente. Bermúdez declara que debido al césped alto, no le fue posible ver al muchacho hasta que estaba sobre la vía, con el resultado de que este fue atropellado. Él fue llevado a la casa de sus padres que no vivían lejos del lugar en el que ocurrió el accidente y murió poco tiempo después. El agente de policía de Liverpool fue notificado y llevado a la escena, pero el muchacho ya había fallecido (ANCR, Incofer, 246, 1928).

Si bien en este caso no queda claro si se trató de un accidente debido a la altura del césped, la velocidad de la locomotora, la imposibilidad de frenar a tiempo, o bien un posible suicidio llevado a cabo por el muchacho, destaca la falta de medidas de seguridad que pudieran prevenir el suceso: educar a la población en torno al uso del tren, los peligros que implica su cercanía, la necesidad de fijarse cuidadosamente antes de cruzar las vías férreas, así como también el uso correcto de la estación y la adecuada interacción con la locomotora. De esta forma, sería

posible prevenir accidentes como el que ocurrió el 22 de julio de 1937, cuando Raymon Maxwell, un niño de 13 años, jamaíquino, se resbaló mientras intentaba abordar el tren por el motor. Al caer en las vías, el tren le corta la pierna izquierda a la altura de la rodilla, por lo que se requiere llevarlo al Hospital de Limón, en donde es atendido e internado por algunas semanas (ANCR, Incofer, 143, 1937).

Tal como se puede observar en el recorrido anterior, en el encuentro con el ferrocarril los niños – no se reportan accidentes sufridos por niñas –, también, se ven afectados en su cotidianidad e incluso reciben consecuencias que ponen fin a sus vidas o bien las modifican dramáticamente. El caso de Gladstone Edmont es particularmente significativo, ya que posibilita profundizar un poco en las condiciones sociales de una parte de la población, así como también da algunas luces en torno a las construcciones de género propias de la época y la precariedad en la que puede sumirse una mujer inmigrante – jamaíquina –, con varios infantes de los cuales hacerse cargo y a los que no es capaz de dar sustento. Se resaltan las coordenadas sociales en las cuales ella se encuentra inscrita: mujer, pobre, migrante, afrodescendiente, entre otras. Asimismo, destacan algunas similitudes con los accidentes vinculados con el consumo de alcohol: se juega y socializa cerca de las vías o los vagones, no aparecen registro de accidentes en niñas, y son personas menores de edad en condición migrante y en condición de vulnerabilidad económica.

CONCLUSIONES

Con este artículo se busca contribuir a la descripción y el análisis de la siniestralidad vial en Costa Rica, en este caso, a partir del ferrocarril al Atlántico, con el fin de identificar la interacción entre los factores humanos, infraestructurales, políticos, culturales y económicos, en la producción de siniestros. Es importante agregar que las condiciones de trabajo del personal de tren tienen una importancia fundamental que es excluida de las fuentes, pero que es posible deducir de las demandas de mejora en las condiciones laborales que se hicieron sobre todo a partir de la década de 1940.

A lo largo del recorrido anterior, se han podido apreciar diversos ejemplos sobre cómo la ruta del progreso ha implicado, de una u otra forma, la siniestralidad. Si bien, es inevitable que existan accidentes, o bien, ninguna sociedad provista de sistemas tecnológicos avanzados de transporte está exenta de ello, es posible aprender de los factores involucrados en su génesis y tomar medidas para evitar su aparición o disminuir su impacto.

La historia del ferrocarril al Atlántico, desde su gestión y construcción, está atravesada por una serie de dificultades que expresan algunas características de la sociedad actual y de las propias relaciones con otras latitudes. Las relaciones con el capital británico y estadounidense, marcaron dos pautas muy distintas entre sí, desde el punto de vista de su materialización. Al final, el capital transnacional estadounidense, logró imponerse sobre el británico, y esto sucede de previo a la Primera

Guerra Mundial, contrario a la interpretación prevaleciente sobre esta guerra como el escenario que marca un antes y un después. Minor Cooper Keith, la UFCO y sus socios tuvieron una influencia muy importante en su gestión, pero en la práctica, los expedientes de la entidad subrayan la presencia de otros profesionales y técnicos, principalmente se trata de ingenieros norteamericanos. Por otra parte, la topografía del lugar y los intereses privados mediaron en las negociaciones con los gobiernos, respecto a la ubicación de las vías, y hubo decisiones que unidas a aspectos climáticos y topográficos, ampliaron las posibilidades de que se produjeran siniestros.

Asimismo, se considera que este es un terreno fértil de estudio, pues, desde el punto de vista de las fuentes, el registro sobre los accidentes ferroviarios en los expedientes de la NRCO es amplio, al igual que aquellos en los que se vieron involucradas personas de la sociedad civil. Esta casuística muestra la generación de lineamientos y estrategias por parte de la compañía, para tomar acciones legales frente y con una comunidad que, en ocasiones, se cree que en ocasiones, busca beneficiarse de las posibles indemnizaciones. Pero lo que los breves extractos concernientes a las vidas de estas personas muestran, es a una población atravesada por diversas problemáticas sociales que, a su vez, debe habituarse a los cambios continuos que implicó la aparición de este gigante de hierro.

Los procesos de peritaje presentes en los expedientes, muestran las pugnas en torno a la responsabilidad en cada uno de los accidentes ocurridos, así como, las diferentes formas de interacción entre las partes y la disparidad en el ejercicio del poder. La compañía, procura encontrar la forma de probar que las lesiones son consecuencia directa de las acciones de las personas afectadas; por su parte, las víctimas suelen adoptar posiciones de subalternidad – e incluso en al menos uno de los casos presentados el afectado era funcionario de la NRCO, apelando a la buena voluntad y a la caridad de alguno de los funcionarios superiores. La condición migratoria, el género, la edad y la clase social, aparecen como variables que inciden en la generación y las consecuencias finales de los accidentes y los procesos médico legales.

Las personas con discapacidad fueron parte de los grupos sociales afectados por el tren. La ausencia de señalizaciones no auditivas y la cultura ferroviaria, sirvieron como el escenario propicio para que personas con problemas de movilidad o con sordera, fueran golpeadas por el gigante de hierro, en actividades propias de su vida cotidiana, tales como caminar y desplazarse de un lugar a otro. La presencia de testigos, o el deseo de evitar escándalos, parecen haber sido los elementos clave para conseguir el establecimiento de responsabilidad y resarcimientos por parte de la NRCO hacia las personas afectadas. Se evidencia la falta de nociones con respecto a la generación de infraestructura inclusiva, ya que dicha discusión no aparecería, sino hasta muchas décadas después, e incluso hoy en día, es un aspecto sobre el cual hace falta mucho camino por recorrer.

Entre las transformaciones que implicó la aparición del Ferrocarril al Atlántico para las comunidades vecinas a sus rutas, se encuentra la aparición de

una nueva posibilidad de encuentro con la muerte. Se encontraron al menos tres expedientes – uno corresponde al apartado dedicado a la infancia – en los que es posible sospechar posteriormente un aparente acto suicida. El seguimiento de los protocolos establecidos por la NRCO para detener el tren en casos de emergencia, así como, los testigos que confirman lo misterioso del comportamiento de los fallecidos justo al momento del impacto, le otorgan un velo de misterio a esas muertes. El silencio aplastante en torno a nombrar el suicidio como posibilidad, en ese momento histórico particular, requerirá de mayor análisis.

Finalmente, hubo dos poblaciones afectadas por la siniestralidad del tren, que comparten algunas características comunes: por un lado, los hombres que fueron golpeados a raíz de su estado etílico y los niños. A partir de la casuística presentada, se puede apreciar que ambos grupos están conformados exclusivamente por este sexo, a partir de lo cual se evidencia la posibilidad de un accidente como parte de los riesgos, de la socialización y las expresiones de ciertas masculinidades; asimismo, las líneas del tren constituyen un escenario propicio para jugar y relacionarse socialmente, siendo este un elemento que los hace más propensos a sufrir un accidente. Por su parte, los accidentes acontecidos a mujeres suelen implicar lesiones menores, y en varios casos son efecto indirecto del paso del tren, aunque las condiciones socioeconómicas no parecen distanciarse tanto de la realidad presentada en el caso de los hombres: personas migrantes, racializadas y en condición de pobreza u otras formas de vulnerabilidad social.

Es necesario tomar medidas para disminuir las desigualdades socioeconómicas en relación con el sistema de transportes. De hecho, es posible identificar cómo a través de distintos periodos, cambia el medio de transporte y la forma de los siniestros, pero se mantiene más o menos constante el tipo de víctimas, tal y como se describió anteriormente. Un siglo después de que se produjera el primer siniestro reseñado en este artículo, cabe cuestionar el compromiso que tenemos como sociedad para eliminar esta injusticia social, que acaba con vidas y sueños de muchos, también, es importante crear las condiciones necesarias para que se reconozca la contraparte de esto, que son las acciones autodestructivas que se deben a muchos factores, entre ellos, el sufrimiento humano, la violencia y las carencias materiales y emocionales.

NOTAS

- 1 Este escrito forma parte del proyecto B6293 inscrito en la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica. Se le agradece a la Dra. Carmen Caamaño Morúa y a la Dra. Teresita Ramellini Centella su apoyo a dicha investigación. Así como, un reconocimiento a Manrique Rodríguez Delgado y a Ruth Ortiz Garita por la revisión de estilo realizada a este escrito.

BIBLIOGRAFÍA

- Cabrera, M. (2015, 21 de junio). “El imaginario tranvía de Alajuela”. *La Nación*.
- Carvajal, G (2018) *El tranvía de la ciudad de San José en la historia de Costa Rica*. Costa Rica, Alma Mater.
- Kyriakidis, M., et al (2015) *Railway Accidents Caused by Human Error. Historic Analysis of UK Railways, 1945 to 2012*. En: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2476, pp. 126-136. DOI: 10.3141/2476-17
- Martin, J. (2018). *Banana cowboys: The United Fruit Company and the culture of corporate colonialism*. USA: The University of New Mexico Press.
- Palmer, S. (1992) «Sociedad anónima, cultura oficial: inventando la nación en Costa Rica, 1848-1900», en: *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900)*. Edición de Steven Palmer e Iván Molina. San José: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- Quesada, R. (2013) *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el Siglo XIX*. Costa Rica: EUNED.
- Sáenz, M. (1911). *Los ferrocarriles en Costa Rica*. San José: Imprenta del Comercio.
- Sánchez Lovell, A. “Entre potreros. Ganadería, supervivencia campesina y ferrocarril. El caso de la UFCO en el Caribe de Costa Rica (1884-1927)”. En: Ronny J. Viales Hurtado y Rafael E. Granados Carvajal (eds). *Trayectoria y dinámica del sector agrario-rural costarricense en el contexto global. 1870-2018* (Editorial Sede del Pacífico, 2020).
- Sánchez Lovell, A (2021) “Conflictos en el Caribe costarricense: la Northern Railway Company y su política racial entre manuales de estandarización y la instauración del Código de Trabajo (1920-1942)”. En: Raúl Román y David Díaz, eds. *Los países centroamericanos y Colombia. Historia, relaciones y desencuentros con el Gran Caribe*. Universidad Nacional de Colombia.
- Santamaría, A. (1998) “Canales, cafetales y banano. Historia del ferrocarril de servicio público en Centroamérica y Panamá”, en Jesús Sanz Fernández (coord.), *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX y CEHOPU. pp. 249-288 (<https://digital.csic.es/handle/10261/63980>).
- United Fruit Historical Society (UFCO) (2001) *Minor Cooper Keith (1848-1929)*.
- Viales, R (2006) «Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Caribe costarricense (1870-1950)», *Iberoamericana*, n.º 23.
- Archivo Nacional de Costa Rica, Incofer, 5035, 1935.
- Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 143, f 7341, 1938.
- Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 143, caso 7363, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 143, caso 7339, 1938.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Northern Incofer, 190, caso 624, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 143, caso 7350, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Northern, 143, caso 7334, 1938.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 189, documento 495, 1927.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 189, documento 503, 1927.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 190, caso 619, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 190, caso 640, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 190, caso 629, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 190, caso 623, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Northern, 189, caso 1928

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Northern, 1923, 1920-1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer, 143, caso 7346, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7356, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7353, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7336, 1938.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7333, 1938.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7330, 1938.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 188, caso 338, 1927.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7334, 1937.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 190, caso 635, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 246, caso 645, 1928.

Archivo Nacional de Costa Rica, Fondo Incofer 143, caso 7362.