



**Luis Durán Segura**  
*Universidad de Costa Rica*  
*Costa Rica*

# La dominación de la naturaleza. El ferrocarril en la Costa Rica de finales del siglo XIX<sup>1</sup>

## Dominating nature: Costa Rica's railroad at the end of the XIX century

### RESUMEN

El artículo analiza el proyecto del ferrocarril como un dispositivo de dominación de la naturaleza en la Costa Rica de finales del siglo XIX. En este sentido, se retoman algunos discursos, prácticas y experiencias, a manera de red, que muestran que la concepción, construcción y consolidación de la línea férrea que conectó San José, capital del país, con Limón, principal puerto de exportaciones e importaciones, constituyó una iniciativa de captura de los recursos del Litoral Caribe. Para esto, se retoman informes técnicos, mensajes presidenciales, fotografías de infraestructuras y crónicas de viaje con la intención de resaltar los esfuerzos por doblegar una naturaleza hostil y convertirla en una naturaleza explotable, atravesable, disfrutable y administrable.

**Palabras Clave:** Costa Rica, Dispositivo, Dominación, Ferrocarril, Naturaleza, siglo XIX

### ABSTRACT

This article analyzes Costa Rica's railroad building project at the end of the XIX century as a means to dominate nature. To that end, a number of speeches, practices, and experiences are interwoven to reveal that the concepts, construction, and consolidation of the rail line that

1 Este artículo está enmarcado en la investigación "The United Fruit Company spaces in the Caribbean Region of Costa Rica between 1890 and 1930. Railroad infrastructure, agricultural enclaves and architectural forms", desarrollada en la Escuela de Arquitectura y financiada por la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica.

would connect San José, the country's capital, with Limón, its main import and export seaside port, constituted an initiative intended to capture the Caribbean coast's natural resources. Technical reports, presidential speeches, photographs of the works in progress, and chronicles of excursions are all utilized to highlight the ideological efforts made in order to tame a hostile wilderness and transform it into one that could be exploited, traversed, enjoyed, and administered.

**Keywords:** Costa Rica, Dispositive, Domination, Railroad, Nature, 19th century

## Apertura

El ferrocarril fue la punta de lanza de la reestructuración del capitalismo decimonónico. Esto gracias al traslado masivo de personas, informaciones y mercancías, a la reducción de costos de producción y a la conquista de nuevos productos y mercados. También, fue el promotor de importantes transformaciones en los ritmos de la vida cotidiana. Según el historiador Matthew D. Esposito<sup>2</sup> moldeó buena parte de las relaciones individuales y colectivas y trastocó de forma drástica, como ninguna otra maquinaria desarrollada durante la Revolución Industrial, la manera en que se percibió el tiempo y el espacio. Rápida e inequívocamente los extendidos sistemas ferroviarios tomaron los campos y las ciudades, y se convirtieron en el símbolo de la modernidad y de los procesos de modernización en las sociedades occidentales.

En Costa Rica, el ferrocarril permitió, a lo externo, el anhelado encuentro con el mundo occidental, la apertura material y simbólica del mercado nacional hacia los mercados mundiales. A lo interno, permitió un acceso y control de las tierras que tuvieron un potencial productivo, especialmente para el uso intensivo agrícola. Razón por la cual, en el marco de las transformaciones políticas de las últimas décadas del siglo XIX, motivó los valores de la disciplina, del orden y del progreso, como lo ha señalado el historiador Steven Palmer<sup>3</sup>. De esta manera, las estaciones, los rieles, los puentes, los motores de vapor, los vagones, las estelas de humo y las pitoretas, entre otros elementos del vasto universo ferroviario, fueron representados en medios públicos y privados como irrefutables victorias de la cultura frente a la naturaleza.

El historiador Dennis Arias<sup>4</sup>, quien más ha aportado a esta última discusión, afirma que el ferrocarril en Costa Rica encarnó una empresa que buscaba contener una naturaleza monstruosa, extraña y desbordante, a la vez que impulsó figuras de trabajadores extenuados y sufrientes y figuras heroicas de negociantes, ingenieros

2 Matthew D. Esposito, *A world history of railway cultures, 1830-1930* (Londres: Routledge, 2020).

3 Steven Palmer, *A liberal discipline: Inventing nations in Guatemala and Costa Rica, 1870-1900* (Nueva York: Columbia University Press, 1999).

4 Dennis Arias, *Héroes melancólicos y la odisea del espacio monstruoso: metáforas, saberes y cuerpos del biopoder (Costa Rica, 1900-1946)* (San José: Arlekin, 2016).

y gobernantes. La antropóloga Carmen Murillo<sup>5</sup> señala, asimismo, que la idea del sometimiento de la naturaleza por la fuerza de las locomotoras tuvo una alta connotación masculina, valoración que feminizó los parajes naturales y que recreó un lenguaje que evocaba la penetración de espacios considerados vírgenes. Estas premisas analíticas, las que señalan que el ferrocarril conformó un mecanismo que sirvió para aplacar el espacio natural y hacerlo un espacio productivo, cimentan un provechoso punto de partida.

Con estas consideraciones, el objetivo primordial del artículo es analizar el proyecto del ferrocarril en la Costa Rica de finales del siglo XIX como un dispositivo de dominación de la naturaleza. En este sentido, se retoman algunos discursos, prácticas y experiencias, a manera de red, que muestran que la concepción, construcción y consolidación de la línea férrea que conectó San José, capital del país, con Limón, principal puerto de exportaciones e importaciones, constituyó una iniciativa de captura de los recursos del Litoral Caribe. La intención, por lo tanto, es seguir un archivo que muestra los esfuerzos de las élites gobernantes por doblegar una naturaleza hostil y convertirla en una naturaleza explotable, atravesable, disfrutable y administrable.

Para esto, se identificaron cinco documentos que se produjeron entre 1866 y 1895 y que refieren distintos momentos de la historia del ferrocarril. A saber, informes técnicos, mensajes presidenciales, fotografías de infraestructuras, crónicas de viaje y libros educativos. Estos permitieron construir un corpus de textos e imágenes como lo ha propuesto la latinoamericanista Liliana Gómez en su trabajo sobre las plantaciones en el Caribe colombiano<sup>6</sup>. La recopilación de los documentos se realizó durante el año 2014 en la Biblioteca Nacional de Costa Rica y en las Bibliotecas Carlos Monge y Luis Demetrio Tinoco de la Universidad de Costa Rica. El despliegue de la información tratada, aunque a veces extensa, intenta potenciar la riqueza escritural o visual de las fuentes.

### Los dispositivos de dominación de la vida

El concepto de dispositivo, propuesto por el filósofo Michel Foucault, permite, precisamente, repensar el ferrocarril como un mecanismo de dominación. Foucault afirma, primero, que un dispositivo es un conjunto heterogéneo que comprende “discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos,

5 Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo: La construcción del ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (San José: Porvenir, 1995).

6 Liliana Gómez, “Un caso de archivo fotográfico: economía visual de la circulación de mercancías, cuerpos y memorias”, en: *Relaciones caribeñas. Entrecruzamientos de dos siglos*, Liliana Gómez y Gesine Müller, eds. (Frankfurt y Mainz: Peter Lang, 2011), 109-131.



proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas”<sup>7</sup>. Segundo, que existe “como un juego, de los cambios de posición, de las modificaciones de funciones que pueden, éstas también, ser muy diferentes”<sup>8</sup>. Tercero, que está inscrito en “estrategias de relaciones de fuerzas soportando unos tipos de saber, y soportadas por ellos”<sup>9</sup>. El filósofo Edgardo Castro<sup>10</sup>, en diálogo con Foucault, recuerda que se trata de una práctica de vigilancia y mediación que aparece en un momento histórico para responder a un orden o régimen.

Esta idea es retomada, recientemente, por el filósofo Giorgio Agamben. El autor, ampliando la noción foucaultiana, argumenta que un dispositivo es “todo aquello que tiene, de una manera u otra, la capacidad de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas, las opiniones y los discursos de los seres vivos”<sup>11</sup>. Y, luego, sugiere que no se trata solamente de prisiones, hospitales, hospicios, manicomios, talleres y escuelas, los emplazamientos clásicos en donde se ejercen las micropolíticas sino, además, se trata de los aparatos, las estéticas, las ideas, las subjetividades, los lenguajes y los procedimientos, pero estos, no en sí mismos a modo de elementos aislados, sino en tanto conforman un ensamble, una red de redes, que posibilitan e intervienen las relaciones sociales.

Desde una perspectiva similar, Margarita Serje<sup>12</sup>, arquitecta y antropóloga, muestra la existencia de una serie de dispositivos, articulados desde el Estado mismo, que han legitimado una visión de la naturaleza basada en la violencia que produjo la ocupación colonial en América Latina. Así, algunas categorizaciones de la naturaleza como incógnita, fronteriza, marginal o periférica se construyeron, en consecuencia, sobre nociones que las clasificaba simbólicamente, por ejemplo, en naturalezas estáticas o agitadas, o en su defecto, en naturalezas pobres o ricas. Serje propone que el ordenamiento gubernamental de estas naturalezas estuvo sustentado en los dispositivos de control e implementación de políticas, leyes, censos y estadísticas, entre otros instrumentos de poder.

## 1866. Transformar campos inhóspitos

Desde la primera mitad del siglo XIX existieron diversos esfuerzos para acondicionar el camino entre la Meseta Central, donde se encontraban las más populosas ciudades y el Litoral Caribe, donde se encontraban las localidades de

7 Michel Foucault, “El juego de Michel Foucault”, en: *Saber y verdad* (Madrid: Las Ediciones de la Piqueta, 1991), 129.

8 Michel Foucault, “El juego de Michel Foucault...”, p. 129.

9 Michel Foucault, “El juego de Michel Foucault...”, p. 131.

10 Edgardo Castro, “Los dispositivos foucaultianos”. *Fermentario*, 2 (2017): 5.

11 Giorgio Agamben, “¿Qué es un dispositivo?”, *Sociológica* 73 (2011): 257.

12 Margarita Serje, *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierra de nadie* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2005).

Matina y Moín. Las temperaturas cambiantes, los riesgos epidémicos, la profusa vegetación y la topografía irregular imposibilitaron un tránsito constante para las caravanas de carretas de bueyes o para los viajeros que se desplazaban en burros o caballos. Dos ejemplos de estos esfuerzos fueron las expediciones comisionadas por el gobierno del presidente Juan Mora Fernández al bachiller nicaragüense Rafael Francisco Osejo en 1833<sup>13</sup> y por el gobierno del presidente Braulio Carillo Molina al agrimensor inglés Enrique Cooper en 1838<sup>14</sup>. Ambas partieron con la finalidad de conocer las condiciones de las trochas e identificar eventuales mejoras.

Además, se efectuaron otras tres expediciones dirigidas por el ingeniero británico L. Walfran en 1861<sup>15</sup>, por el militar Juan Mehan en 1864<sup>16</sup> y por el ingeniero prusiano Ludwig von Chamier en conjunto con los estadistas F. Cáceres y Manuel Luján en 1864<sup>17</sup>. Estas últimas con la meta de valorar minuciosamente las cualidades del camino e inventariar los escollos hallados. Las expediciones mostraron que, a pesar del alto costo de mano obra y de mantenimiento, era necesario habilitar y utilizar este paso y con esto asegurar una salida comercial al disputado y activo Océano Atlántico. Y, también, repoblar caseríos deshabitados, reactivar antiguas fincas abandonadas y ocupar tierras que tenían un fecundo potencial para la explotación de minerales y de faunas y plantas exóticas.

Sin embargo, fue hasta 1866, por encargo del presidente José María Castro Madriz, que se realizó el primer estudio dedicado a evaluar las posibilidades de un servicio de ferrocarril que cruzaría de Este a Oeste el país. El estudio se tituló *The Interoceanic Railroad Route through the Republic of Costa Rica*<sup>18</sup> y estuvo a cargo del ingeniero alemán Franz Kurtze. Este acopió, organizó y analizó información de carácter financiero y jurídico para evidenciar y promocionar las bondades estratégicas del país por encima de las otras competencias ístmicas: Nicaragua y Panamá, en donde ya se discutían o construían varios pasajes de conexión entre los dos océanos. Con esto, no solo delimitar los recorridos, proyectar los costos y reconocer los requerimientos ingenieriles sino, además, convencer a los inversores de disponer los fondos necesarios.

Kurtze, a propósito del diseño esbozado, detalló el recorrido de Limón, declarado puerto comercial en 1852 y puerto principal en 1862, a San José:

13 Rafael Francisco Osejo, "Informe sobre el valle de Matina", en *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*, Fernando Zamora y Elías Zeledón, comp. (San José: Ministerio de Cultura, 1999), 47-57.

14 Enrique Cooper, *Informe sobre el camino a Matina y la costa del Norte* (San José: Tipografía Nacional, 1896)

15 L. Walfran, "Camino a Matina", *La Gaceta Oficial de Costa Rica*, 13 de junio de 1861.

16 Juan Mehan, "Informe", *La Gaceta Oficial de Costa Rica*, 11 de setiembre de 1864.

17 Ludwig von Chamier, F. Cáceres y Manuel Luján, "Informe sobre las medidas de la ruta a seguir para el camino a Limón", en *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*, Fernando Zamora y Elías Zeledón, Comp. (San José: Ministerio de Cultura, 1999), 100-112.

18 Franz Kurtze, *The Interoceanic Railroad Route through the Republic of Costa Rica* (Nueva York: J.A. Gray & Green, 1866).



In following the wagon-road as marked on the map, it will be seen that from Port Limon it runs due west on almost level ground to the foot of the mountains, and skirts along the latter to the crossing of the river Siquirres, a distance of twenty-five miles, with a total rise of one thousand two hundred and fifty seven feet, or fifty feet per mile, and without any difficulty beyond bridging brooks and rivulets, the widest of which does not exceed sixty yards in width of masonry or bridging required. The road leads through magnificent virgin forests of cedar, mahogany and every species of dye-wood, with here and there in open spots or clearances a plantation for cocoa or sugar-cane, which thrive luxuriantly. Rubber, sarsaparilla, drugs and dye stuffs are also extensively gathered here.

From the crossing of the river Siquirres to Angostura the road follows the right bank of the Reventazon river for a distance of twenty-one miles, which although covering a rise of only one thousand and fifty-one feet, yet comprises some of the most expensive parts to build of the entire road. The broken nature of the rocky ground here, and the number of small streams flowing into the Reventazon will involve a great deal of heavy blasting. For the major part of the distance the country is entirely uncultivated, although along the road haciendas and farm-houses are found at reasonable intervals. The climate and soil are well suited to coffee and sugar cane, and the settlements which are now steadily increasing in number will no doubt become general as soon as work on the road is begun. Near Angostura are large cattle haciendas, which from this point across to the Pacific alternate in all the cultivated districts with the farms' devoted to other products, and furnish an abundant supply of meat and working cattle.

Near Angostura the river Reventazon is crossed, and the left bank of the river followed up to Cartago. This section of twenty-five miles in length rises two thousand four hundred and forty two feet, or ninety-eight feet per mile, and is the worst piece of the whole road. The level of the wagon-road must not, however, be taken as a criterion here, much less than at any other point, as all the worst grades of the latter can be either entirely avoided or at least reduced. This section brings us into the midst of the coffee-growing regions; the latter part of the distance especially, from Paraiso (or Paradise) to Cartago, the country is highly cultivated, and produces coffee, cane, corn, potatoes and rice, in the greatest abundance and perfection.

Near Cartago, at Ochomogo, the highest point of the road is crossed, (5118 feet,) after which San José, the capital, is reached by a descent of 1259 feet, in eight miles, over a highly cultivated table-land, thickly planted with the bright and cheerful looking coffee-trees, the main source of the wealth of the republic.<sup>19</sup>

La descripción técnica destaca, por una parte, las distancias, las altimetrías, los desniveles y las geologías del posible trazado. Y, por otra parte, los recursos con

---

19 Franz Kurtze, *The Inter-oceanic Railroad Route through the Republic of Costa Rica* (Nueva York: J.A. Gray & Green, 1866), 21-23.

los que contaba cada parte del recorrido, tanto para el cultivo como para la extracción de diversos productos. Sobre este segundo aspecto es destacable el afán de Kurtze por mostrar que el ferrocarril es, en parte, una forma de apropiación de estos recursos, de hacerlos cercanos y accesibles para su acaparamiento. No en vano, las observaciones recaen en un cálculo bondadoso de la naturaleza que el tren puede encontrar: espléndidos bosques vírgenes con maderas, frutos, tintes, medicamentos, entre otros. A esto, se agrega el recuento de las principales plantaciones existentes de cacao, caña de azúcar y café, y de las haciendas ganaderas de carne y leche que se conectarían con la línea.

Así, el ferrocarril aparece no solo como una forma de solventar inconvenientes e impedimentos geográficos en la conexión de espacios, una máquina de territorialización que permitiría acercar poblaciones, reducir duraciones de acarreo y sobreponerse a los reveses de los entornos caprichosos, sino, como una forma de transformar radicalmente la naturaleza, una máquina económica que permitiría volver en capital todo lo que tocaba directamente. Es decir, al tiempo es un veloz medio de comunicación y un amplio medio de producción de voluntades y deseos, como recuerdan los filósofos Gilles Deleuze y Felix Guattari<sup>20</sup>. La promesa del tren esbozada por Kurtze, para los empresarios extranjeros que quisieran invertir en él, fue la de un negocio completo que lograría atravesar y docilizar la naturaleza y, luego, convertiría fácilmente en riqueza.

### 1873. Imaginar una ruta civilizatoria

La propuesta de Kurtze no encontró inversores inmediatos, aunque logró posicionar el tema en el debate nacional e internacional. El proyecto de un ferrocarril, afirma el historiador Ronald Soto-Quirós<sup>21</sup>, despertó fuertes críticas en sectores conservadores de la sociedad costarricense. Algunas personas lo consideraron una estafa y percibieron de manera negativa el establecimiento de la ruta en una zona diferente a la Meseta Central, frecuentemente asociada con lo saludable, noble y apacible. Otras voces, las favorables, afirmaron que la ruta podía realizarse a pesar del extremo y mortífero clima y a pesar de las enfermedades y los padecimientos tropicales. En estas versiones, el manejo de los fenómenos ambientales fue visto como una destreza de primer orden, según afirma el historiador Anthony Goebel.<sup>22</sup>

Finalmente, en 1871 se logró suscribir una concesión para la construcción del Ferrocarril al Atlántico, también llamado Línea Férrea del Norte o Ferrocarril Nacional. El beneficiado de esta licencia fue Henry Meiggs, empresario estadounidense

20 Gilles Deleuze y Felix Guattari, *El antiedipo: capitalismo y esquizofrenia* (Buenos Aires, Paidós, 1985)

21 Ronald Soto-Quirós, "Desarrollo, etnia y marginalización: imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967)", *Études caribéennes* 21(2012): en línea.

22 Anthony Goebel, *Los bosques del "progreso". Explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica: 1883-1955* (San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013).





que además edificaba los ferrocarriles de Perú y Chile en el momento de dicha adjudicación. Dos años después de la firma del contrato, el presidente Tomás Guardia, general militar y promotor de los principios liberales en el país, pronunció un grandilocuente discurso en el *Mensaje del Presidente de Costa Rica ante el Congreso Nacional de 1873*<sup>23</sup>. Guardia afirmó:

Pero no puedo pasar en silencio lo que se relaciona con el ferro-carril en actual construcción; porque esta obra viene a constituir el pedestal sobre el que descansaría la futura prosperidad de la República.

Voi, pues, á ocuparme de esta importante materia dando con ella fin á este Mensaje ya demasiado extenso.

Al informaros sobre los trabajos de las obras; es decir, sobre aquellos que están fuera del alcance de nuestra vista, he querido que mi informe tenga por base el de honorables empleados públicos y respetables particulares que acaban de recorrer la línea en toda su extensión desde esta capital hasta el puerto de Limón, informe que tengo á la vista y de que se ha dado conocimiento por el órgano de la Gaceta Oficial.

Altamente onerosos para los contratistas y satisfactorios y consoladores para la Patria son los partes que el Poder Ejecutivo ha recibido, tanto del estado de los trabajos, como de los incansables esfuerzos, de la actividad y de la inteligencia con que se prosiguen.

El ferro-carril es un hecho consumado, y a la espiración del término de la contrata saludáremos las playas del Atlántico, ahogando con nuestros gritos de entusiasmo el silbido de las locomotivas que nos habrán conducido á la tierra prometida.

Los trabajos se prosiguen con asombrosa actividad; las mayores dificultades se han venido y continúan venciendo; los materiales están acumulados en todo el trayecto; los obreros abundan, y el Gobierno se halla en capacidad de hacer frente á toda emergencia contando en todo caso con el patriotismo de los buenos costarricenses.

¡Poder del progreso y de la civilización, que transforma en florecientes ciudades las que antes eran playas desiertas; que da animación y vida y movimiento y ruido á bastas soledades habitadas por las fieras de nuestros bosques!

De hoy en adelante, el Limón figurará con honra en el mapa de la costa del Atlántico y será una de las primeras de nuestras ciudades; ella acortará inmensamente la distancia que nos separa de los grandes centros de la civilización, de la riqueza y del comercio del mundo, y constituirá el gran arsenal de los variados frutos con que abasteceremos á las demás naciones<sup>24</sup>.

23 Tomás Guardia, *Mensaje del Presidente de Costa Rica ante el Congreso Nacional de 1873* (San José: Imprenta Nacional, 1873).

24 Tomás Guardia, *Mensaje del Presidente de Costa Rica ante el Congreso Nacional de 1873...*, 5-6.



Guardia, a partir de esta elocución, evocó un conjunto de metáforas eurocéntricas que igualaron el contacto con las principales ciudades europeas a la consecución plena de los objetivos de la nación. Y, a pesar de los problemas surgidos luego de la formalización del contrato con Meiggs, el ferrocarril fue presentado como una necesidad imperiosa, un hecho patriótico y colosal sin precedentes que sortearía todos los inconvenientes futuros. En estas asociaciones, propias del pensamiento positivista, los avances tecnológicos fueron pensados directamente como los motores que permitirán alcanzar, por encima de cualquier obstáculo, la prometida civilización. Y, asimismo, como la condición necesaria para obtener la prosperidad económica, el desarrollo cultural, la estabilidad política y la paz social.

El filósofo Santiago Castro Gómez<sup>25</sup> ha mostrado, en relación con lo anterior, que los ferrocarriles, aunque también ocurrió con los telégrafos, los automóviles, los barcos, los tranvías y los aeroplanos, fomentaron una semántica civilizatoria que, en una lucha intestina, se enfrentaba la naturaleza. Es decir, una semántica que colocaba imaginariamente estas invenciones y sus amplias mallas de cableados, autopistas, puertos, rieles y aeropuertos como garantes no solo del capitalismo industrial que las élites fomentaron para transformar el paisaje sino como una forma de remplazar la barbarie y el primitivismo natural.

Así, el Ferrocarril al Atlántico supuso, para los gobiernos liberales de finales del siglo XIX, una forma efectiva de domar la naturaleza, de transformar un espacio que, por su estado salvaje o por su estado de aislamiento, estaba fuera del alcance urbanizador de las metrópolis. La naturaleza era simultáneamente un obstáculo para el país y su condición de progreso, por lo que debía ser conquistada, ocupada y rentabilizada. No en vano, Guardia la retrató como una naturaleza primigenia y letárgica, aparentemente congelada en el tiempo y que impedía el roce con las demás naciones, una naturaleza que se encontraba a la espera de ser explotada por la fuerza de la máquina y la inteligencia humana. De esta manera, aquel solitario mundo, habitado solo por amenazantes bestias, pero con infinitos recursos, podría superarse con la valerosidad de ferrocarril.

## 1982. Derrotar montañas y ríos

El ferrocarril se construyó durante aproximadamente dos décadas e implicó la incorporación de costosas herramientas, la contratación de mano de obra extranjera, especialmente afroantillana, y la transferencia de un dilatado capital económico para asumir los imprevistos que frecuentemente aparecieron. Necesitó, además, reemplazar los arcaicos “caminos de tierra” y la “tracción animal” por los nuevos “caminos de hierro” y la “tracción mecánica” para operar sin interrupciones

25 Santiago Castro Gómez, *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009).



durante todo el año. En palabras de los geólogos Giovanni Peraldo y Ernesto Rojas<sup>26</sup>, la culminación de la línea ferroviaria fue una muestra de que la ingeniería pudo enfrentarse a relieves deslizables, sortear o superar las altas cumbres y volcanes, penetrar los espesos bosques, trabajar bajo torrenciales lluvias o excesivos calores y surcar los ríos acaudalados y suelos pantanosos del Litoral Caribe.

La conclusión de la obra estuvo a cargo de Minor Cooper Keith, magnate estadounidense y sobrino del primer adjudicado, luego del agotamiento financiero del Estado y del fracaso de la primera concesión. Keith, quien desarrolló negocios en Centroamérica y Colombia, experimentó con diversos productos, entre ellos el banano, para la ocupación continua del ferrocarril como señala el historiador Rodrigo Quesada<sup>27</sup>. En 1884 logró que se le entregaran por 99 años los derechos y operaciones de la vía férrea y las tierras que la bordearon, unas 613.333 hectáreas, las cuales utilizó para que su compañía, la United Fruit Company, exportara el producto sin aranceles y con precios muy satisfactorios. Al mismo tiempo, Keith continuó con sus negocios de porte y navegación bajo la compañía Northern Railway Company.

En 1890, durante el gobierno de José Joaquín Rodríguez Zeledón, se concluyeron los tramos faltantes de la línea de tren al Atlántico y en diciembre corrió la primera locomotora entre celebraciones y fiestas organizadas por el Estado y por la compañía de Keith. La conexión hizo que la ciudad y el puerto fueran accesible a muchas personas, acortando significativamente los tiempos del recorrido que pasaron de una semana a seis horas. Estos avances fueron retratados por fotógrafos extranjeros como Nathaniel H. Rudd, Pablo Baixench, Francisco Valiente, Hans Wimmer y Edwin R. Fraser y de fotógrafos nacionales como Próspero Calderón, Fernando Zamora y Manuel Gómez Miralles. No en vano, el ferrocarril, en conjunto con las plantaciones, las fábricas y los puertos, se convirtieron en una iconografía propia de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX.

Destaca la labor del estadounidense Henry G. Morgan, quien residió temporalmente en Costa Rica entre 1890 y 1895. En este periodo Morgan publicó *Views in Costa Rica*<sup>28</sup>, álbum que fue impreso en 1892 en Estados Unidos y que sirvió para documentar las pruebas tangibles de la modernización del país a la vez que lo promocionaba en el extranjero. Las imágenes, que posteriormente fueron reproducidas en diversos medios nacionales, entre los que se encuentran revistas culturales e ilustradas, libros conmemorativos y tarjetas postales, mostraron algunas de las más evidentes transformaciones que propició el ferrocarril. Entre estas

26 Giovanni Peraldo y Ernesto Rojas, "La deslizable historia del ferrocarril al Caribe de Costa Rica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 24 (1998): 41-64.

27 Rodrigo Quesada, *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el siglo XIX* (San José: EUNED, 2013).

28 Henry G. Morgan, *Views in Costa Rica* (Boston: Art Publishing Co., 1892).

se encuentran un número considerable de fotografías que retrataron los rieles, las máquinas, los vagones, los muelles, los cargamentos, las estaciones, las plantaciones y las viviendas de capataces y obreros.

**Figura 1.** Puente ferroviario sobre río Birris



**Fuente:** Henry G. Morgan<sup>29</sup>

Esto es evidente en la fotografía que Morgan realizó del puente ferroviario sobre el río Birris, situado en las faldas del volcán Irazú en el ecuador del trayecto. Fotografía en blanco y negro que además sirvió de portada del álbum en su primera edición. Cabe recordar que los puentes durante el siglo XIX fueron un símbolo de la pericia y la superación ingenieril y se representaron por medio de la magnificación de las estructuras metálicas construidas como recuerdan los historiadores David P. Billington y Robert Mark<sup>30</sup>. Los puentes estratégicamente se erigieron para derrotar a las montañas, para tender vías por encima de ríos con profundos cañones y, especialmente, para alentar el implacable efecto del desarrollo ferroviario.

29 Henry G. Morgan, *Views in Costa Rica* (Boston: Art Publishing Co., 1892), 1.

30 David P. Billington, y Robert Mark, "The Cathedral and the Bridge: Structure and Symbol". *Technology and Culture* 25 (1984): 37-52.



En este sentido, la fotografía de Morgan retrata una obra que sobresale por encima de una naturaleza agreste y hostil que se encuentra situada bajo el puente, al tiempo que divulga visualmente una infraestructura que no se conocía masivamente en el país. El puente funciona como una suerte de monumento a la cultura y a la labor industrial y refleja la tenacidad y la fortaleza de los materiales, especialmente de la piedra y del hierro importado de Londres. Enrique Camacho<sup>31</sup> remarca que estas tecnologías acuerparon el espíritu de victoria del liberalismo, de la revancha de la cultura frente a la naturaleza, además, validaron los imaginarios sobre la bonanza que trajo consigo el ferrocarril, particularmente en la exaltación de aquel emporio comercial que la United Fruit Company había asentado en el país.

### 1893. Disfrutar del viaje

El viaje en ferrocarril, estudia el urbanista Marc Desportes<sup>32</sup>, transformó radicalmente las relaciones que tenían las personas con la naturaleza. Estas solo cambiaron por las modificaciones materiales que el tren trajo, como se ha reseñado con anterioridad, sino además por las nuevas formas de sentirla. El teórico cultural Wolfgang Schivelbusch<sup>33</sup> afirma que la naturaleza se convirtió en un paisaje, en una escena disfrutable gracias a las panorámicas que ofrecieron los diferentes tramos del recorrido, la transparencia de las ventanillas y el confort de las butacas. La naturaleza, entonces, se apreció no de manera estática sino como un espectáculo en movimiento, como un juego de imágenes estilizadas que se sucedieron unas tras otras por la velocidad de la máquina.

Este tipo de experiencias se plasmaron en diferentes manifestaciones escritas, especialmente en crónicas periodísticas. Una de estas la realizó Manuel Argüello, ensayista y político costarricense, quien publicó *Excursión a Limón*<sup>34</sup> en un número del diario *El Heraldo* de 1893. Argüello incluso estuvo encargado de la supervisión del proyecto del ferrocarril cuando fungió como Secretario de Obras Públicas en el gobierno de Tomás Guardia por lo que tuvo un vasto conocimiento del proyecto. El autor narró el recorrido de San José a Puerto de Limón, y mostró positivamente las actividades, las estaciones, las vicisitudes y los pormenores del itinerario. El ferrocarril apareció, en esta crónica, como un acontecimiento extraordinario, en el cual la naturaleza fue el principal entretenimiento.

En la medianía del trayecto escribió:

31 Enrique Camacho, "Imaginarios del progreso. Representaciones tecnológicas en el Circuncaribe mediante tarjetas postales (1899-1930). El caso de Costa Rica". *Jangwa Pana*, 17(2018): 318-341.

32 Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Perception de l'espace et transports (xviii-xxe siècle)*. (Paris: Gallimard, 2005).

33 Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century* (Berkeley: University of California Press, 1986).

34 Manuel Argüello, "Excursión a Limón", *El Heraldo Nacional*, 1893.

Desde aquí comienza el «Reventazón» a coquetear con el camino de hierro. Se presenta espumoso y precipitado, se esconde a la derecha, se aleja azul, terso, y aparece más allá pedregoso y juguetón. A veces imita con su calma a su colega el tranquilo Rin; en ocasiones plagia al bullicioso Niágara y a toda hora parece que se burla del anémico «Pacuare», del arenoso «Matina» y del anchoso «Moín», por su promiscuo modo de vivir con las aguas saladas del mar.

El tren nos ha hecho marchar sobre las crestas de los cerros, a nivel con las nubes, y bajo las entrañas de la tierra: hemos dados saltos vertiginosos como en «Birris» y al fin estamos en plena costa, en las llanuras de «Matina», la tierra prometida del chocolate, de las serpientes y de las fiebres palúdicas, donde en sus riberas rocosas reposan los restos de millones de negros y chinos que obtuvieron las primicias de sus venenosos dones cuando se iniciaron los trabajos de la línea férrea.

La fresca brisa anunciaba la cercanía del océano, y en efecto, entramos a la playa. Las mujeres y los niños reían, gritaban, hacían exclamaciones de gozo y asombro mezclados al misterioso temor que el continuo movimiento de las ondas, inspira a los que las ven por vez primera.

Por fin entramos a la nueva Babilonia y el tren se detuvo frente al Hotel Arnold. Centenares de mozos se apoderaron de los equipajes y por cada bulto, por pequeño que fuera, exigían un dólar por llevarlo a la posada.

Limón se ha modificado: su aire malarial ha desaparecido, su cielo brumoso se ha desmanchado, y a estas horas titila en el ocaso un sol rojo entre arboles tintos, bajo la capa azul que forma el cielo<sup>35</sup>.

La naturaleza es mostrada, en el relato de Argüello, como una realidad atrayente e inquietante que, con el paso del tiempo, se apacigua y se sosiega estéticamente. Es decir, una naturaleza conmovedora que se abre a las personas durante el trepidante viaje. No en vano, el escritor revela las posibilidades que el tren, en tanto arquitectura móvil y de resguardo, otorga para la contemplación de montañas, volcanes, ríos, valles, mares, pueblos y personas que encuentra en el camino. El ferrocarril aparece justamente como un artefacto que facilita una suerte de aventura controlada y segura desde el cual es posible admirar el Litoral Caribe. Condición que, por ejemplo, los viajes en caballo o carreta no propiciaban.

El autor explora así los novedosos paisajes que el transporte mecanizado recreó al convertir un desplazamiento, aparentemente simple, en un paseo lleno de gozos. Argüello, desde la comodidad de su vagón y con una posición privilegiada, se coloca por encima del mundo que recorre para nombrarlo, delimitarlo, categorizarlo y, de acuerdo con una tradición romántica, para dominarlo con los sentidos,

35 Manuel Argüello, «Excursión a Limón», *El Heraldo Nacional*, 1893: 3.



especialmente con la mirada. La fascinación que tal naturaleza despierta ante los ojos imperiales, como afirma la teórica literaria Mary Louise Pratt<sup>36</sup>, confirma la existencia de una naturaleza occidentalizada que se vio reducida a un objeto de consumo para las personas con sensibilidades burguesas y letradas.

## Cierre

El abogado Francisco Montero publicó en 1892 y 1894, *Elementos de Historia de Costa Rica*<sup>37</sup>, un extenso trabajo que recopilaba en dos tomos la historia del país desde 1502 a 1890. Montero, en las últimas páginas del segundo libro, efectuó un recuento del desarrollo del ferrocarril que además funcionó como colofón de su versión de la historia nacional. El autor plantea, para esto, una diatriba entre dominación y naturaleza:

Resuelto por el gobierno el pensamiento de practicar la vía férrea, empezando por la costa del Atlántico casi totalmente desierta en aquella época, que atravesaría extensas montañas y bosques vírgenes, cuyo clima deletéreo no resistirían los trabajadores, hallando al paso lagunas y pantanos que sería preciso cegar en parte para practicar la vía, y siendo además, para completar el cúmulo de obstáculos, sumamente difícil la adquisición de víveres para los trabajadores, pues que según las cuentas de lo gastado en aquella época difícil, la conducción de cada libra al lugar de los trabajos costaba cuarenta centavos: todas estas dificultades, y muchas más, eran razones de fuerza que aprovechaban los opositores al proyecto para obstaculizar la empresa, la que realmente no tenía en su apoyo otro argumento que el bien de la patria, ni otro sustentáculo que la voluntad enérgica y el patriotismo firmísimo del gobierno.

El ánimo de hacer el bien fué, pues, lo único que sostuvo á éste en su propósito, dándole poder bastante para vencer á toda costa las trabas é inconvenientes que encontraba por donde quiera, y que fueron vencidos por fin, mediante esfuerzos y sacrificios, que no se esquivaron, porque el gobierno comprendía que era preciso empeñar todas sus fuerzas para sostener el peso de la carga que tomaba sobre sus hombros. Y ya que ninguna de aquellas dificultades existe, justo será que echemos sobre ellas una mirada retrospectiva, que justificará los grandes gastos que demandó el ferrocarril en su principio, y hará naturalmente el elogio de la fuerza del gobierno, que no llegó á cejar, ni á desmayar siquiera, ante la enormidad de tantos obstáculos<sup>38</sup>.

La apología de Montero, que de alguna manera recoge las apreciaciones expuestas en el informe técnico de Kurtze, el mensaje presidencial de Guardia, la fotografía de Morgan y la crónica de Argüello, muestran las maneras en que el proyecto del

36 Mary Louise Pratt, *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación* (México: Fondo de Cultura Económica, 2011).

37 Francisco Montero, *Elementos de Historia de Costa Rica*. Tomo II (San José: Tipografía Nacional, 1896).

38 Francisco Montero, *Elementos de Historia de Costa Rica...*, 213-214.



ferrocarril intentó dominar, material e ideológicamente, la naturaleza. Además de enunciarla, disciplinarla y, en cierta medida, domesticarla. En este sentido, las posiciones que representaron Montero, Kurtze, Guardia, Morgan y Argüello permitieron entender cómo el entrecruzamiento de saberes y poderes científicos, políticos, escriturales y visuales propiciaron una visión particular de la naturaleza y las maneras en que el Estado concibió y convirtió lo salvaje, caótico y exuberante en recursos para un desarrollo civilizatorio del territorio y la población nacional.

Así, el ferrocarril articuló relacionamente una serie de discursos, prácticas y experiencias que tuvieron la capacidad de capturar, ordenar, determinar y modelar la naturaleza. En este sentido, se trata de un ensamble en donde se relacionan elementos estéticos, arquitectónicos, jurídicos, administrativos, entre otros. El dispositivo, en este caso, emerge para apuntar que la naturaleza es un producto de la cultura, un producto de continuum en construcción perpetua. Por esto, no funcionó como un simple “objeto” o “cosa”, o como una “máquina” aislada, sino como un conjunto de prácticas y enunciados diversos que en su interacción intentaron crear una visión, una imaginación y una acción sobre el mundo. Y, como fue evidente, este dispositivo se conjugó con otros dispositivos, más extensos, por ejemplo, los dispositivos que refuerzan los sistemas coloniales e imperiales del siglo XIX.

De esta manera, la propuesta esbozada inicialmente con los aportes de Foucault, Castro, Agambem y Serje, permitió rastrear y ratificar no solo el funcionamiento del dispositivo en un sentido amplio sino, también, seguir un archivo de este. La indagación recopiló fuentes oficiales que el mismo dispositivo del ferrocarril, ahora en su capacidad de crear memoria y pasado, ha conservado. Estas fuentes fueron importantes para conocer cómo se representó y se agenció la dominación de la naturaleza, especialmente en documentos que muestran prácticas de transformación radical de entornos. El archivo, como retoma la antropóloga Ann Stoler<sup>39</sup>, opera gobernando la naturaleza, en tanto el archivo del ferrocarril se construyó como un espacio de autoridad y de lo que se puede institucionalizar.

A futuro, corresponde explorar otros dispositivos que muestren las relaciones de poder que, entre sociedad y naturaleza, se crean en el siglo XX. No solo la consolidación del sistema ferroviario que luego de 1900 y hasta 1927 establece un dispositivo completamente arraigado y hegemonizado en forma de enclave, sino también los efectos la redefinición de las fronteras agrícolas, la expansión de las ciudades, la exploración, extracción y explotación de recursos e, inclusive, la creación de parques y reservas naturales o las recientes políticas ambientalistas relacionadas con los discursos globales de la sustentabilidad. Y, también,

39 Ann Stoler, *Race and the Education of Desire. Foucault's history of sexuality and the colonial order of things* (Duke: Duke University Press, 1995).





siguiendo el llamado del antropólogo Arturo Escobar<sup>40</sup>, corresponde analizar nuevas formas de conflictos y resistencias de las personas y de las propias naturalezas y preguntarse por las funciones que han cumplido los procesos de lucha y de imaginación de contrasentidos en la construcción de alternativas de relacionamiento sociedad y naturaleza.

## Referencias bibliográficas

- Agamben, Giorgio. “¿Qué es un dispositivo?”, *Sociológica*, 73: 257, 2011.
- Argüello, Manuel. “Excursión a Limón”, *El Heraldillo Nacional*, 1983.
- Arias, Dennis. *Héroes melancólicos y la odisea del espacio monstruoso: metáforas, saberes y cuerpos del biopoder (Costa Rica, 1900-1946)*. San José: Arlekin, 2016.
- Billington, David P. y Mark, Robert. “The Cathedral and the Bridge: Structure and Symbol”. *Technology and Culture*, 25: 37-52, 1984.
- Camacho, Enrique. “Imaginaris del progreso. Representaciones tecnológicas en el Circuncaribe mediante tarjetas postales (1899-1930). El caso de Costa Rica”. *Jangwa Pana*, 17: 318-341, 2018.
- Castro, Edgardo. “Los dispositivos foucaultianos”. *Fermentario*, 2: 1-19, 2017.
- Castro Gómez, Santiago. *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2009.
- Cooper, Enrique. *Informe sobre el camino a Matina y la costa del Norte*. San José: Tipografía Nacional, 1896.
- Deleuze, Gilles y Guattari, Félix. *El antedipo: capitalismo y esquizofrenia*. Buenos Aires : Paidós, 1985.
- Desportes, Marc. *Paysages en mouvement. Perception de l'espace et transports (xviii-xxe siècle)*. París: Gallimard, 2005.
- Esposito, Matthew D. *A world history of railway cultures, 1830-1930*. Londres: Routledge, 2020.
- Foucault, Michel. “El juego de Michel Foucault”. En: *Saber y verdad*. Madrid: Las Ediciones de la Piqueta, 1991.
- Goebel, Anthony. *Los Bosques del “Progreso” Explotación forestal y régimen ambiental en Costa Rica: 1883-1955*. San José: Editorial Nuevas Perspectivas, 2013.

---

40 Arturo Escobar, *Territorios de diferencia: Lugar, movimientos, vida, redes* (Cali: Universidad del Cauca, 2015).

- Gómez, Liliana. “Un caso de archivo fotográfico: economía visual de la circulación de mercancías, cuerpos y memorias”. En: *Relaciones caribeñas. Entrecruzamientos de dos siglos*, Liliana Gómez y Gesine Müller, eds. Frankfurt y Mainz: Peter Lang, 109-131, 2011.
- Guardia, Tomás. *Mensaje del Presidente de Costa Rica ante el Congreso Nacional de 1873*. San José: Imprenta Nacional, 1873.
- Kurtze, Franz. *The Interoceanic Railroad Route through the Republic of Costa Rica*. Nueva York: J.A. Gray & Green, 1866.
- Mechan, Juan. “Informe”. *La Gaceta Oficial de Costa Rica*, 11 de setiembre de 1864, 1864.
- Montero, Francisco. *Elementos de Historia de Costa Rica. Tomo II*. San José: Tipografía Nacional, 1894.
- Morgan, Henry G. *Views in Costa Rica*. Boston: Art Publishing Co., 1982.
- Murillo, Carmen. *Identidades de hierro y humo: La construcción del ferrocarril al Atlántico 1870-1890*. San José: Porvenir, 1995.
- Osejo, Rafael Francisco. “Informe sobre el valle de Matina”. En: *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*, Fernando Zamora y Elías Zeledón, Comp. San José: Ministerio de Cultura, 47-57, 1999.
- Palmer, Steven. *A liberal discipline: Inventing nations in Guatemala and Costa Rica, 1870-1900*. Nueva York: Columbia University Press, 1999.
- Peraldo, Giovanni y Rojas, Ernesto. “La deslizable historia del ferrocarril al Caribe de Costa Rica”. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 24: 41-64, 1998.
- Pratt, Mary Louise. *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*. México: Fondo de Cultura Económica, 2011.
- Quesada, Rodrigo. *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el siglo XIX*. San José: EUNED, 2013.
- Ronald Soto-Quirós. “Desarrollo, etnia y marginalización: imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967)”, *Études caribéennes*, (21): en línea, 2012.
- Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Berkeley: University of California Press, 1986.
- Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierra de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2005.



Stoler, Ann. *Race and the Education of Desire. Foucault's history of sexuality and the colonial order of things*. Duke: Duke University Press, 1995.

von Chamier, Ludwig, Cáceres, F. y Luján, Manuel. “Informe sobre las medidas de la ruta a seguir para el camino a Limón”. En *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*, Fernando Zamora y Elías Zeledón, Comp. San José: Ministerio de Cultura, 100-112, 1999.

Walfran, L. “Camino a Matina”. *La Gaceta Oficial de Costa Rica*, 13 de junio de 1861.