

**SIR ARTHUR B. FORWOOD Y LA
COMPAÑIA DEL FERROCARRIL AL
ATLANTICO DE COSTA RICA. 1886-1896.**

**ESBOZO HISTORICO DE LA PRIMERA
JUNTA DIRECTIVA***

Rodrigo Quesada Monge

Para Marta Quesada Machado. In Memoriam.

I. DOS NOTAS INTRODUCTORIAS

A. De método

1. Historia económica y ferrocarriles

Desde la publicación, en 1866, de un artículo escrito por Dudley Báxter, titulado *La expansión de los ferrocarriles y sus resultados* ¹, el problema del impacto innovatorio de los ferrocarriles en las economías centrales (particularmente Gran Bretaña y Estados Unidos), ha pasado a un primer plano.

Posteriormente, y dentro del esquema teórico-metodológico elaborado por la "New Economic History", en Estados Unidos, la edición de un difícil libro preparado por R.W. Fógel ² imprimió a la cuestión su verdadero significado.

Desde Báxter hasta Hawke ³, entonces, el tratamiento de los ferrocarriles en economías altamente desarrolladas ha adquirido niveles de sofisticación realmente impresionantes. El resultado es el producto de una tremenda obsesión estadística y econométrica, en la que las "hipótesis contrafactua-

* Los documentos inéditos que a continuación se citan fueron facilitados por la Guildhall Library de Londres, Inglaterra.

les” juegan el papel central. Es decir, que el desarrollo económico es parcialmente explicado partiendo de situaciones hipotéticas para tratar de responder a una pregunta: ¿Cuál hubiera sido el panorama de economías como la británica o la norteamericana de no haberse introducido los ferrocarriles? La satisfacción de esta pregunta ha llevado a los historiadores economistas interesados en el asunto, a notables trabajos cuya impecabilidad técnica es inquestionable pero cuyo contenido histórico es totalmente nulo ⁴. La interpretación del documento histórico cede lugar a las extrapolaciones, y las posibilidades de una concepción totalizante de un determinado sector económico son mutiladas al sobreentafizarse el análisis de costo-beneficio en estructuras de equilibrio parcial ⁵.

Para las economías capitalistas dependientes o en tránsito hacia la industrialización, las técnicas en cuestión han sido parcialmente aplicadas, y en algunos casos con brillantes resultados. Sin embargo, la capacidad explicativa de los análisis elaborados, no reside tanto en las técnicas utilizadas como en los materiales a los que ha acudido. El trabajo de McGreevey para Colombia ⁶ y el de Coatsworth para Méjico ⁷ han tenido la virtud de que al menos las series estadísticas estructuradas han podido ser complementadas con ricas fuentes cualitativas, cuyo contenido evaluativo es sumamente valioso. En el segundo caso, más que en el primero, los reportes anuales de las compañías ferroviarias han sido de incalculable utilidad para un análisis sectorial de dimensiones explicativas sumamente alentadoras. Particularmente atractivo es el segundo volumen del estudio en cuestión, pues en él el elemento técnico pierde su aridez y el autor se apega más a las implicaciones registradas históricamente en cuanto a la introducción de los ferrocarriles en Méjico se refiere. Aquí, la configuración de la estructura agraria y del aparato de Estado son piezas fundamentales para entender la transición de Méjico al capitalismo dependiente. En este sentido, el registro, elaboración y análisis de “indicadores operacionales” de las compañías involucradas es vital para obtener una visión real y no hipotética de la dinámica de dicha transición. Dentro de esta línea, con menores pretensiones técnicas, pero con un mayor énfasis en las fuentes disponibles, Antonio Lopes Vieira ⁸, Jordi Nadal ⁹ y Collin Lewis ¹⁰ lo han hecho para los casos de Portugal, España y Argentina, respectivamente. Nosotros esperamos hacer lo mismo para América Central.

Tentativamente creemos que para entender la transición al capitalismo dependiente en América Central, la tipología elaborada por Cardoso y Pérez Brignoli ¹¹, a pesar de su excesivo esquematismo, es de gran utilidad. Sin embargo, también creemos en que las conclusiones a que llega Coatsworth, en su trabajo ya mencionado, deben ser tomadas con cautela, pues cualquier generalización puede producir equívocos de peligrosas implicaciones.

La teoría de “los efectos de enlace” ¹², elaborada por A.O. Hirschman, supone economías de alta o mediana complejidad tecnológica, pero degenera en un prurito economicista, cuando se aplica a economías de enclave, pues en éstas la agresión imperialista juega el rol de un “elemento dinamizador” de las estructuras capitalistas en formación ¹³, y de esta manera sería absurdo plantearse cómo habrían sido las economías centroamericanas si el enclave bananero o minero no hubiera aparecido. No se trata, entonces, de “algunas variantes” ¹⁴; se trata de grandes diferencias, las cuales pondrían a prueba la aplicabilidad de los conceptos descritos.

Por otro lado, lamentamos que el profesor Cardoso haya quedado insatisfecho con los resultados del nivel de discusión alcanzado en América Central, pero no compartimos la idea de que las preocupaciones “político-partidarias”, como él las llama ¹⁵, estén vinculadas —por la rica situación política de la región— a un determinado grupo de superficialidad en las investigaciones.

La total incapacidad del profesor Cardoso para entender esta realidad es la que explica el hecho de que en su “marxismo atomizado” ¹⁶ la teoría del imperialismo no tenga la menor cabida. Su énfasis sobre la necesidad de concentrarse en el estudio de las estructuras productivas es solamente la piedra de toque para desvirtuar la vigencia de aquella última y de esta forma evadir las opciones políticas que la misma exige.

El citar a Róbert Bréner no es indicio de lo contrario, pues este autor también concluye:

“La necesaria interdependencia entre los movimientos revolucionarios ubicados en el ‘eslabón más débil de la cadena’ y aquellos ubicados en el corazón de los países capitalistas metropolitanos, fue un postulado central en el pensamiento estratégico de Lenin, Trotzky y los otros dirigentes revolucionarios en el último gran período de la revolución socialista internacional. Respecto a esta proposición básica nada ha cambiado hasta nuestros días” ¹⁷.

Ahora bien, en el caso de Costa Rica, aparte de los estudios apologeticos ¹⁸, la atención se ha concentrado en la historia contractual de los ferrocarriles ¹⁹, o se ha considerado a éstos un elemento legitimador de la industria bananera ²⁰, o de la ubicación de clase del campesinado costarricense dentro de la agricultura capitalista ²¹.

Definitivamente, esto es el producto de una inevitable indigencia en fuentes disponibles. Inevitable debido a la imposibilidad de que investigado-

res centroamericanos viajen a los centros donde se encuentra la documentación correspondiente o, debido a motivaciones políticas obvias, la escasa documentación existente en Centro América es inaccesible o deliberadamente destruida.

De tal forma que habiendo tenido la oportunidad de viajar hasta Londres, hemos podido localizar las colecciones completas de documentos referentes a la Costa Rica Railway Company, la Salvador Railway Company y el International Railway System of Central America. Sin embargo, somos conscientes de que el estudio, preparación y publicación de estos materiales nos tomará varios años. Mientras tanto, bástenos con describir un modesto pero no menos revelador aspecto de la historia empresarial de la Costa Rica Railway Company.

B. Del personaje en cuestión

Sir Arthur Bówer Fórwood nació en Liverpool, el 23 de junio de 1836. Hacia 1853 entró al servicio de la firma fundada por su padre, Leech, Hárrison and Fórwood y se convirtió, desde 1862, en el socio más importante de la misma hasta su muerte. Fundó varias organizaciones vinculadas con la West Indies and Pacific Steamship Company. En 1865 formó la Atlas Steamship Company, cuya verdadera relación con Costa Rica es hasta ahora desconocida. En 1874, estableció también la Casa Fórwood Brothers and Company, Ltd. y una línea de vapores con el mismo nombre, la cual fue luego absorbida por la Royal Mail, en 1908.

Sir Arthur B. Fórwood fue también miembro del Parlamento Británico representando a Ormskirk, división de Lancashire, desde el 1 de diciembre de 1885 hasta su muerte. Fue también, Primer Secretario de Finanzas del Almirantazgo entre 1886 y 1892. Murió el 27 de setiembre de 1898²².

II. LA PRIMERA JUNTA DIRECTIVA DE LA COSTA RICA RAILWAY COMPANY

A. El problema

Tradicionalmente se ha sostenido que los inicios de la producción bananera en Costa Rica justificaron y consolidaron la necesidad de construir el Ferrocarril al Atlántico. Sin embargo, se ha otorgado a Minor C. Keith una importancia, casi olímpica, en la realización de la empresa. Existe un período transicional en la consolidación del monopolio bananero, que hasta ahora ha sido pobremente estudiado. Para la existencia misma de la empresa ferroviaria dicho período se divide en dos subperíodos:

1-- Desde la firma del Primer Contrato Bananero, el 19 de mayo de 1886, hasta la renuncia de Sir Arthur B. Fórwood a la Junta Directiva de la Costa Rica Railway Company, el 29 de febrero de 1896.

2-- Desde la apertura de labores de la nueva Junta Directiva, el 11 de mayo de 1896, hasta la firma del Contrato de Alquiler de las propiedades de la Costa Rica Railway Company a la Northern Railway Company, el día 15 de junio de 1905.

Es conveniente aclarar que en este artículo nos concentraremos en el primer subperíodo, dejando el siguiente, por razones de espacio y temáticas, para una segunda parte.

El primer subperíodo es de notable importancia, pues la documentación de que disponemos nos ha puesto en evidencia un elemento básico del funcionamiento de las empresas británicas nacidas al calor de la anarquía del mercado de capitales posterior a la gran crisis de 1873 ²³. Nos referimos a lo que Cottrell llama “los inescrupulosos promotores de compañías y contratistas de préstamos” ²⁴.

En el establecimiento del monopolio bananero en Costa Rica consideramos injusto atribuir todo el mérito a Minor C. Keith. Si el Tratado Soto-Keith de abril de 1884, ponía en manos del último el 8 0/0 del territorio costarricense; el contrato bananero de mayo de 1886 firmado secretamente entre Keith, Fórwood y Phipps, estableció y definió la porción que correspondió a los ingleses en dicha entrega. La supuesta rivalidad entre los capitalistas norteamericanos e ingleses es, al menos en el período que aquí nos atañe, un espejismo.

B. Los contratos bananeros

Como es de todos conocida, la historia de la financiación, construcción y operación del Ferrocarril al Atlántico de Costa Rica está llena de disputas y aventurerismo. Aquí no haremos una exposición de los préstamos concedidos por los británicos al gobierno del general Guardia entre 1872 y 1873 para iniciar el proyecto ²⁵. Pero sí es de importancia mencionar que debido a la incapacidad del gobierno de Costa Rica para hacer frente a la deuda contraída, en abril de 1884, Minor C. Keith entró en negociaciones con el Consejo de Tenedores de Bonos para “resolver” dicha deuda en nombre del gobierno de Costa Rica.

Por sus “servicios”, Keith obtuvo la concesión de concluir las secciones inconclusas de la línea férrea, iniciadas por el gobierno de Costa Rica, pe-

ro también el derecho a construir y explotar líneas adicionales. La concesión, consagrada por el Tratado Soto-Keith de aquel año, incluía también los derechos de propiedad y explotación de 800.000 acres de las mejores tierras de Costa Rica ²⁶.

La formación de una compañía que se haría cargo del ferrocarril una vez que éste fuera concluido, era uno de los requisitos básicos de la citada concesión. La Costa Rica Railway Company fue registrada el 22 de abril de 1886*.

Tres objetivos principales regían la formación de esta compañía. Con la excusa de los trabajos en el ferrocarril, la compañía sería usada para la obtención del capital necesario a fin de explotar los términos de la concesión. En su carácter de contratista, Keith recibiría todos los beneficios posibles en ellos implicados. Finalmente, la compañía debería adoptar como propio un importante contrato a firmarse entre Keith, la Atlas Steamship Co. y Phipps and Company. De tal forma que el contrato sería luego ratificado por la compañía.

El 19 de mayo de 1886 se firmó un nuevo contrato, conocido como el Contrato de Construcción, entre Keith y la recién formada compañía. Este contrato transfería la concesión de 1884 a la última.

Las consideraciones pagadas por la compañía a Keith, comprendía £ 655.000 de las primeras acciones hipotecarias; £ 600.000 de las segundas acciones hipotecarias y la totalidad del £ 1.800.000 del capital en acciones ordinarias. Estas acciones comprendían el capital nominal emitido al momento de promoverse la Costa Rica Railway Company en el mercado de capitales de Londres.

Keith, desde luego, no quería las acciones; sólo deseaba tener en sus manos el poder para controlar su emisión y los arreglos respectivos se hicieron para que la suscripción de las mismas se aplicara en esos términos.

El mismo 19 de mayo de 1886, el Primer Contrato Bananero fue ejecutado; alcanzando así el tercer objetivo planteado al concebirse la compañía. Dos de los firmantes del contrato —la Atlas Steamship Co. y Phipps and Co.— habían tenido contactos con Keith desde la época en que éste trabajaba bajo licencia para el gobierno de Costa Rica. La Atlas transportaba los ba-

* De ahora en adelante “la compañía”.

nanos desde puerto Limón a Nueva York y Phipps lo hacía entre el primero y Nueva Orleans.

El contrato de construcción, entonces, obligaba a Keith dentro de los términos de la concesión; pero el contrato bananero aseguraba la estabilidad económica de los integrantes del sindicato naciente*, una vez que la compañía se hiciera cargo del ferrocarril, cuando éste estuviera concluido ²⁷.

Obviamente ambos contratos habían sido concebidos mucho antes de que la Costa Rica Railway fuera formada y ésta última, en pocas palabras, era la criatura nacida en función de la necesidad de legitimar los contratos mencionados.

El 18 de junio de 1886, la Junta Directiva de la Costa Rica Railway Co. —de la que Sir Arthur B. Fórwood era miembro— emitía el prospecto en donde se invitaba al público británico para la suscripción de las primeras £ 355.000 de las primeras acciones hipotecarias.

En el prospecto se decía que el tráfico bananero junto al del café componían los renglones más importantes de ingreso para la compañía. Se señalaba, además, que de acuerdo con el contrato bananero de mayo de 1886 se aseguraría un tráfico mínimo de £ 25.000 anuales. Para ser rigurosos, dicho contrato prometía un tráfico mínimo de \$ 125.000 anuales en moneda costarricense, los cuales a una equivalencia de US\$ 4,90 o US\$ 4,86 hubieran sido poco más de £ 25.000. En oro costarricense tal cantidad hubiera significado entre £ 21.000 y £ 23.000 anuales.

El 4 de marzo de 1887 y el 25 de enero de 1889 se emitieron dos prospectos más a fin de obtener la suscripción de las acciones restantes de la primera hipoteca y de la totalidad de las acciones de la segunda hipoteca. En todos los prospectos el nombre de Fórwood aparecía junto al del resto de los directores.

El 8 de setiembre de 1890, los directores y el contador de la compañía escribían al Director General, Sir Gabriel Goldney, una carta, en la que se dejaba bien claro (como así lo entendía el público suscriptor en general) que los pagos por los transportes de banano se harían en oro norteamericano ²⁸.

* Se conoce como sindicato también a la agrupación de dos o más entidades con fines especulativos y comerciales. En este caso, Keith, la Atlas Line y Phipps and Co.

Aparentemente ninguno de los miembros restantes de la Junta Directiva sabía que Sir Arthur B. Fórwood era codueño, a través de la casa Leech, Hárrison & Fórwood, de la Atlas Steamship Co., en la que Sir Arthur poseía el 50 % de las acciones y por ello recibiría el 5 % de las ganancias que la misma obtuviera del negocio bananero.

Por una extraña coincidencia, el mismo 2 de junio de 1891 en que la Costa Rica Railway Co. se hacía cargo de las instalaciones del ferrocarril, Phipps & Co. y Sir Arthur, como representante de la Atlas, comunicaban a la Junta Directiva de la primera que los pagos seguirían haciéndose en moneda costarricense a una equivalencia de \$ 7,70 por libra esterlina ²⁹.

En cuatro años, y según las diferentes formas posibles de pago, la compañía habría recibido, en papel moneda costarricense, £ 97,435.8s.1d.*; en oro costarricense, £ 174,353.6s.4d.; y en oro norteamericano, £ 215,375.7s.9d. ³⁰.

El Director General confundió más el asunto, cuando decidió que los pagos se recibirían en oro costarricense a una equivalencia de \$ 5,45 por libra esterlina. El 30 de julio de 1891, la Junta Directiva confirmaba esa equivalencia ³¹.

El 31 de agosto de 1891 la cuestión fue referida a un comité compuesto por dos de los directores, W. Le Lacheur y Sir Gabriel Goldney, quienes en su reporte final indicaban que los pagos se deberían recibir en oro norteamericano. El sindicato rechazó la decisión el 3 de setiembre de ese año. La Cámara de Comercio de Londres, nombró un árbitro el 30 de marzo de 1892 para decidir de la situación. Simultáneamente la Junta Directiva de la compañía acusaba a los integrantes del sindicato ante la justicia británica; particularmente a Sir Arthur B. Fórwood por su doble y conflictiva representación ³².

El asunto fue concluido el 20 de octubre de 1893, mediante un acuerdo en el cual los pagos se seguirían haciendo en oro costarricense, a una equivalencia de \$ 5,45 por libra esterlina. Una cantidad compensatoria de £ 22.000 se le había girado a la compañía en consideración a que desde 1891 —cuando surgió la disputa— el sindicato estuvo pagando con un papel moneda costarricense, que durante ese período estuvo cayendo a una tasa de depreciación del 50 % ³³.

* La equivalencia es: (s) para chelines y (d) para peniques.

Mientras tanto, la prensa británica armaba un escándalo debido a que los poseedores de las acciones de la primera hipoteca habían recibido una carta de la Junta Directiva, en la que se les informaba que no era posible pagarles en dinero efectivo y que en cambio recibirían “garantías de crédito” a un año y medio plazo ³⁴.

Esta decisión había sido tomada sin consultar a la totalidad de los accionistas; particularmente debido a que los poseedores de las acciones de la segunda hipoteca se habían opuesto a la creación de £ 200.000 en obligaciones extraordinarias para la compra de más material rodante ³⁵.

La carta en cuestión había producido un serio impacto en la posición de los bonos costarricenses en el Mercado de Londres y había facilitado la manipulación de los mismos por parte de los corredores de la bolsa que hacían todo lo posible por no competir entre ellos ³⁶.

Los bonos costarricenses habían tenido la siguiente trayectoria desde 1886:

TABLA N^o 1

PRECIO DE LOS BONOS COSTARRICENSES EN EL MERCADO DE LONDRES, 1886-1894

AÑOS	COSTA RICA-BONOS A.		COSTA RICA-BONOS B.	
	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo
1886	75 1/2	51 3/4	69 1/4	46 1/2
1887	82	63 1/4	79	54 1/2
1888	93 5/3	75	93	75
1889	96	90	95 1/4	86 1/2
1890	94 1/4	77	91 1/2	73
1891	81	64	77	60
1892	70 1/4	52	64	43
1893	66	47	58 1/3	38
1894	59 3/4	47 1/3	52	35

FUENTE: “Costa Rica”. *Financial News* (London: July 2nd, 1894). Vol. IV. F. 70*.

La prensa británica acusaba a la Junta Directiva de incompetencia y de producir roces entre los poseedores de las acciones hipotecarias y los poseedores de las acciones ordinarias³⁷.

De hecho, el Director General de la compañía en Costa Rica había sido removido por incompetencia y reemplazado por un nuevo elemento más vinculado comercialmente con la realidad costarricense: el señor Hárison Hodgson. Además, los poseedores de las acciones de la primera y segunda hipotecas habían logrado imponer sus representantes en la Junta Directiva, a fin de tener un más cerrado control de sus intereses en la compañía.

Los defensores del contrato bananero aseguraban que, debido a las vinculaciones de Keith con los compradores del banano en Nueva York y Nueva Orleans, era muy conveniente garantizarse el transporte y la comercialización del producto en manos de un solo individuo o entidad³⁸. Para ello, a los finqueros que hacían uso de los servicios del ferrocarril se les había asignado tres tarifas diferentes a lo largo de la ruta: 11 centavos para el sector entre Limón y Matina, 13 centavos para el sector entre Matina y La Junta y 15 centavos para el sector entre La Junta y Puerto Jiménez³⁹.

Evidentemente los plantadores más beneficiados serían aquellos ubicados en el sector más rico: el primero; lo que ponía en serios aprietos a la compañía con los plantadores menos afortunados.

En junio de 1894, la Atlas Line y Keith firmaron un nuevo acuerdo secreto en presencia de un único testigo: el señor Fórwood. Este acuerdo le garantizaba a la primera el monopolio absoluto del transporte de los bananos exportados por Keith.

Recordemos que Sir Arthur B. Fórwood había sido Secretario del Almirantazgo entre 1886 y 1892. En 1889, estando a cargo de las finanzas de dicho organismo, disfrutaba del privilegio de tener conocimiento de todas las ofertas y contratos para la asignación de rutas navieras. Como accionista de la Atlas, sabía que ésta tenía pendiente una propuesta al Almirantazgo. El objetivo era obtener la concesión del Correo de las Indias Occidentales (y en esta denominación se incluía a América Central), pues un subsidio de £ 90.000, como el que le había sido otorgado a la Royal Mail por una concesión parecida, era desesperadamente atractivo.

Lo que Sir Arthur B. Fórwood en el juicio de 1895 decía haber ignorado, era que el Almirantazgo prohibía definitivamente a cualquiera de sus miembros la obtención de beneficios por rutas asignadas. El almirante Hamilton también ignoraba que los hermanos Fórwood eran codueños de la

Atlas Steamship Company, la compañía naviera que andaba a la caza del correo mencionado.

La final asignación de este último a la Royal Mail parece haber reforzado los intereses de Fórwood en el negocio bananero de América Central ⁴⁰.

Uno de los arreglos que mejor supo aprovechar la Atlas fue el sistema de “pases para descargo directo”, compartido con la Royal Mail, la Hamburg-American Line y la Compañía del Ferrocarril. El arreglo consistía en que los fletes ferroviarios fueran cobrados por las compañías navieras al consignatario en los puertos europeos o norteamericanos, a fin de evitarse los efectos de la fluctuación en las tasas de cambio.

La Prince Line de Newcastle trató de obtener las mismas prerrogativas en 1894, pero se rechazó su solicitud sobre la base de que la recolección de £ 4 por tonelada de flete en Europa era una gran responsabilidad. La Prince Line redujo entonces sus tarifas pero lo mismo hicieron las otras líneas navieras. Finalmente la Prince Line decidió retirar sus vapores y las tarifas volvieron a subir de nuevo.

Las líneas navieras comprendidas en el esquema mencionado pagaban sólo 6 chelines por tonelada menos el flete ferroviario. Cuando la Prince Line estaba compitiendo contra los miembros del monopolio parece que el tráfico y el comercio mejoraron notablemente. Sin embargo, el monopolio establecido seguía considerándose beneficioso para la Compañía del Ferrocarril; a pesar de que junto a la Prince Line, otras líneas navieras pagaban los mismos 6 chelines más el flete ferroviario. Resulta evidente entonces el porqué del marcado interés de Fórwood en firmar el acuerdo secreto con Keith en junio de 1894 ⁴¹.

El monopolio de los embarques de bananos en los vapores de la Atlas Line no era la única fuente de ingresos para Fórwood. En mayo de 1890, el Secretario de la Compañía del Ferrocarril fue autorizado para escuchar ofertas para la financiación de la compra de combustibles y vagones adicionales. El 28 de ese mismo mes, los hermanos Fórwood hicieron circular una carta entre todos los posibles proponentes indicando, con la supuesta autorización de la compañía, que todas las ofertas debían llegar primero a las oficinas de los Hermanos Fórwood & Co. Según ellos, la compañía los había encargado del cobro de los fletes, los cuales consistían la garantía de pago.

Sir Arthur B. Fórwood formó parte del comité que la compañía nombró para el estudio de las ofertas. Una de éstas no podía ser aceptada: aque-

lla hecha por la Lancaster Wagon Company, pues de antemano Fórwood había negociado con ellos la licitación y se había asegurado la obtención de la misma, más un 12,2 0/0 de las ganancias netas. La operación ascendió a unas £ 9.000 de las que £ 1.100 fueron compartidas por Fórwood y la Lancaster.

Posteriormente se puso en evidencia que Fórwood había aprovechado su nombramiento en el comité que estudiaría las ofertas, para controlar éstas desde sus oficinas antes de que llegaran a manos del mismo. De esta forma tendría un absoluto dominio de las ofertas e inevitablemente terminaría por hacer siempre la mejor proposición de todas ⁴².

El 1 de enero de 1894, un nuevo contrato bananero fue puesto en ejecución. Para el 18 de junio de ese año, el Director General de la compañía, Sir Gabriel Goldney, argumentaba que si el Primer Contrato Bananero había generado grandes ganancias para la Compañía del Ferrocarril y para Keith, un nuevo contrato aseguraba el que dichas ganancias siguieran obteniéndose ⁴³.

El nuevo contrato bananero iba a profundizar el monopolio bananero establecido por Keith, quien había organizado una nueva compañía conocida como la Tropical Trading and Transport Company, beneficiaria de los privilegios conquistadores dentro del nuevo contrato.

La Tropical Trading no permitiría que ningún otro de los plantadores fuera del sistema de tres sectores establecido en el viejo contrato, hiciera uso de la línea sin pagar 21 centavos por racimo exportado.

Por otra parte, la Compañía del Ferrocarril estaba obligada a detener sus trenes en cualquier trecho de la línea comprendido en el perímetro de los tres sectores.

A pesar de que la cláusula 15 del nuevo contrato autorizaba a la Compañía del Ferrocarril para negociar con quien quisiera, esto debería hacerse dentro de los términos establecidos por dicho contrato; es decir, sin perjudicar a la Tropical Trading.

Adicionalmente, la cláusula 6 del mismo contrato obligaba a la compañía a ceder derechos permanentes y obligatorios de amarra, en los muelles de su propiedad en Limón, a los vapores de la Tropical Trading.

Mejores condiciones no podían negociarse con nadie más, pues la capacidad de los mencionados muelles era muy limitada y eso dejaba a la Tropical Trading como la única beneficiaria posible.

El ingeniero Hárrison Hodgson se opuso al nuevo contrato bananero. Lo mismo hizo el gobierno de Costa Rica en un frustrado afán por proteger a los pequeños plantadores.

La Junta Directiva, manipulada por Fórwood, quien se apoyaba en su autoridad y su prestigio como miembro del Parlamento Británico, hizo todo lo posible para que el contrato en cuestión fuera finalmente aprobado.

Tres de los miembros de la Junta Directiva habían renunciado: míster George Rússell, el coronel Oldham y míster Smithers; todos objetaban algo en particular al nuevo contrato bananero. La Junta Directiva tradicionalmente estaba compuesta de siete miembros y ahora tenía que llenar tres vacantes. En aquel momento, cinco de las seis compañías británicas con más dinero invertido en la Costa Rica Railway sugirieron que sus representantes deberían cubrir esas vacantes. Previendo un paso así, la Junta Directiva sorpresivamente redujo el número de miembros de siete a cinco y cubrió dos de las vacantes en disputa con simpatizantes del nuevo contrato bananero: míster Bruce Gardyne y míster W. Le Lacheur. La tercera vacante no fue cubierta, y para evitar hacerlo la Junta Directiva se acogió a una práctica que no puede haber sido accidental.

Nadie podía ser propuesto como Director a menos que la noticia de tal proposición no fuera hecha a la Junta Directiva en un término no menor de catorce días y no mayor de un mes antes de la siguiente Asamblea General de Accionistas. El International Investment Trust propuso el nombre de su Secretario, el señor Rathbone. La Junta Directiva emitió inmediatamente el Reporte Anual y convocó la Asamblea General de Accionistas exactamente trece días después de la propuesta, dejando al señor Rathbone inhábil para la elección por un día de diferencia.

Finalmente, la Junta Directiva nombró al señor Van Raalte, quien era un incondicional del nuevo contrato bananero ⁴⁴.

C. El acuerdo sobre el contrato de construcción

Cuando, en junio de 1891, la compañía se hizo cargo de la línea del ferrocarril, la Junta Directiva de la misma era consciente de que Keith se estaba quedando sin dinero. La línea fue transferida inconclusa y con el material rodante en pésimas condiciones.

El 23 de junio de 1892, Keith dirigió una carta a la Junta Directiva, en la cual reclamaba £ 58.279.17s.8d. por los trabajos extras y los gastos adi-

cionales realizados en la línea mientras fue el contratista de la compañía, entre abril de 1886 y junio de 1891.

La carta de Keith fue remitida a un comité, que proponía el 29 de julio de 1892 dos condiciones básicas para aceptar la propuesta:

1— Keith debería obtener el consentimiento escrito por parte del gobierno de Costa Rica para abandonar el sector de la línea entre Toro Amarillo y Carrillo.

2— Keith debería concluir algunos trabajos en la línea vieja en lugar de reconstruir la línea mencionada.

Estas condiciones nunca tuvieron carácter contractual; pero, mientras tanto, Keith cumplía con la segunda condición; aunque tenía serias dificultades en el logro de la primera.

Keith le reclamaba a la compañía £ 31.818 invertidas según él en lograr el "consentimiento" del gobierno de Costa Rica para la satisfacción de la primera de las condiciones. La compañía rechazó el argumento como injusto.

El abandono de la ruta Toro Amarillo/Carrillo era un elemento básico de la negociación con Keith, pues aquélla le representaba a la compañía entre £ 10.000 y £ 12.000 anuales, en reparaciones y mantenimiento ⁴⁵.

A pesar de eso, el gobierno de Costa Rica y los pequeños plantadores consideraban de conveniencia el mantener abierta la ruta (de unas 8 millas), pues al abrirse la correspondiente entre Cartago y Limón, la primera hubiera quedado como línea alternativa. Sin embargo, la obligación de concluir la misma y luego transferirla a la compañía no tenía ningún sentido comercial para Keith. A fin de silenciar las quejas del Gobierno y de los terratenientes interesados, Keith invirtió la cantidad que ahora reclamaba a la compañía en la adquisición de las tierras propiedad de los segundos ⁴⁶.

Las £ 20.464 restantes eran el producto de lo que Keith decía haber desembolsado en el lastre para la división del Atlántico. Esta nueva cantidad era una estimación basada sobre el costo del lastreado hecha en un Reporte Preliminar de Ingeniería, pero no tenía ningún asidero real.

La Junta Directiva aceptó negociar unas £ 4.000 por aquellos trabajos extras que Keith hubiera realizado fuera de los estrictos límites del contrato de construcción. La compañía exigía a cambio la conclusión de la ruta en

disputa o el logro del permiso para su abandono total. En el primer caso la compañía hacía un cálculo por £ 27.490, el cual fue desconocido por Keith y reducido a £ 13.000. De este monto debían reducirse, a su vez, £ 5.000 por productos en bodega recibidos de manos de Keith. Ahora bien, si la compañía pagaba las £ 4.000 por gastos extras, Keith seguía debiendo £ 4.000.

La compañía había obtenido en nombre del contratista, contra una hipoteca de las obligaciones del contrato de construcción, un préstamo bancario a fin de habilitarle para pagar el cupón atrasado del 1 de enero de 1891. Ciertamente tales obligaciones no eran suficientes para pagar al banco o para cancelar las £ 4.000 debidas a la compañía.

La generosidad de esta última es sorprendente, pues decidió perdonar las £ 14.490 de diferencia sobre la estimación del costo para concluir la ruta Toro Amarillo/Carrillo y aceptó la cantidad propuesta por Keith en el mismo sentido. Es más, si el contratista no podía cubrir la totalidad de las £ 4.000 que debía a la compañía, ésta también perdonaría los saldos.

Para lograr todos estos “favores”, lo único que tenía que hacer Keith era obtener el permiso del gobierno de Costa Rica para abandonar la línea mencionada. De esta forma, Keith adquiriría las obligaciones del contrato (con la excepción de aquellas hipotecadas) y el balance de las acciones que se le debieran al concluir el contrato.

Antes de que estas decisiones fueran comunicadas a la Asamblea General de Accionistas, una reunión previa tuvo lugar entre Sir Gabriel Goldney, Keith y el ingeniero James Livesey. En esta reunión se aprobó destinar para Keith un determinado número de acciones “exgratia” y se redujo a £ 3.878 la cantidad que aquél debía a la compañía. En la reunión de la Junta Directiva del 10 de agosto de 1892 el acuerdo fue discutido pero aplazado ⁴⁷.

El 13 de agosto, Keith escribía a Sir Arthur B. Fórwood pidiéndole interferir por él ante la Junta Directiva, para que ésta hiciera circular una carta entre los accionistas a fin de que éstos le autorizaran las acciones.

El 18 de agosto, Sir Arthur le respondía que no era conveniente escribir a todos los accionistas. Lo más conveniente, según él, era tratar de ganarse el apoyo de los grandes accionistas, quienes no tenían por qué temer una desvalorización de sus acciones ante la posible compra de un lote determinado de ellas por Keith.

Fórwood era consciente de que el acto era ilegal, y de que se ganaría

la oposición de los accionistas al momento de ser presentado. La idea de conquistar el apoyo de los grandes accionistas era con el afán de que la Junta Directiva se sintiera “apoyada” y de esta forma se evitaran efectos secundarios en la reputación de Keith, debido a la fea apariencia que el “arreglo” tenía.

En otra carta, del 29 de agosto, Fórwood explicaba que había tenido una reunión con Keith, el abogado de éste y Van Raalte. En esta reunión se concluyó que la emisión de acciones extraordinarias no tendría valor para Keith, pues no podría convertirlas fácilmente a dinero contante. Para ello, Fórwood sugería una cantidad por £ 25.000 a ser obtenidas de la emisión extraordinaria de acciones hipotecarias por £ 200.000 ⁴⁸.

El 30 de agosto, Keith volvió a escribir a la Junta Directiva replanteando sus reclamos. El 13 de setiembre, la Junta Directiva integró otro comité; esta vez compuesto por Sir Gabriel Goldney y Fórwood. La propuesta hecha por este nuevo comité consistía en la obtención de un arreglo “amigable” con Keith. Se le pagarían las £ 25.000, siempre y cuando él cancelara la deuda con el banco y lograra la suspensión de la línea a Carrillo, así como indemnizar a la compañía por no haber cumplido con el contrato a cabalidad. El 10 de octubre de 1892, Keith aceptaba la propuesta ⁴⁹.

En la Asamblea General de Accionistas, en diciembre de 1892, el acuerdo no se mencionó. Tampoco se hizo en febrero de 1893, cuando se discutió el asunto de la emisión de acciones hipotecarias extraordinarias por £ 200.000, de las que se iban a regalar £ 25.000 a Keith ⁵⁰.

Con ese dinero, Fórwood esperaba conseguir el pago de una deuda por £ 4.000 que Keith tenía con la Atlas Line ⁵¹. De aquí sus presiones sobre la Junta Directiva.

En una carta del 23 de mayo de 1894, escrita por el Secretario de la compañía al Director General de la misma, se llama la atención sobre los medios utilizados por Keith para obligar a la Junta Directiva a llegar a un acuerdo favorable. En caso contrario, Keith tenía previsto acelerar los trabajos de construcción de una de sus líneas entre Río Banano y Matina, lo que hubiera atraído las exportaciones de banano y perjudicado seriamente los intereses de la Costa Rica Railway Company. De cualquier forma, Keith ya había tomado este paso, con o sin la resolución favorable de la Junta Directiva ⁵².

Keith recibió su último pago en abril de 1895, con intereses retroactivos desde 1893 ⁵³.

III. CONCLUSIONES

El 2 de marzo de 1895 aparecía un artículo en el **Liverpool Daily Post** en el que el autor, míster Hérbert Allen, acusaba a Fórwood y asociados de “deshonestidad y de no ser merecedores de la confianza de los accionistas de la Costa Rica Railway Co.”⁵⁴.

Sir Arthur B. Fórwood llevó al señor Allen ante los tribunales de justicia británicos, acusándolo de difamación y exigía en compensación una suma por £ 5.000.

En el pronunciamiento correspondiente del juez a cargo, Sir Arthur se designa como culpable y al señor Allen se le asigna una multa por £ 100 para cubrir los gastos del procedimiento. Posteriormente, el señor Allen sería invitado a formar parte de la nueva Junta Directiva de la Costa Rica Railway Company⁵⁵.

Sir Arthur B. Fórwood renunció a su puesto en la Junta Directiva el 29 de febrero de 1896. Phipps lo había hecho en 1892 y Church lo haría en 1897.

La Costa Rica Railway Company, fundada el 22 de abril de 1886, era una creación de Keith para servir los intereses de Keith. A fin de completar el proyecto en ese sentido, el contrato bananero del 19 de mayo de 1886 era fundamental para justificar la presencia de Fórwood y Phipps en la Junta Directiva.

La casa Leech, Hárison & Fórwood de Liverpool, dueños de la Atlas Steamship Co. y Minor C. Keith, tenían en Sir Arthur B. Fórwood —miembro del Parlamento Británico, consejero privado de Su Majestad y Secretario de Finanzas del Almirantazgo— un fiel servidor de sus intereses monopolistas al interior de la Junta Directiva de la Costa Rica Railway Co.

Escudado detrás de sus puestos políticos, Sir Arthur logró desarrollar una considerable capacidad de manipulación de la Junta Directiva para facilitar la tarea de Keith en la prosecución de su objetivo final: el monopolio absoluto de la exportación y comercialización de la producción bananera de Costa Rica.

El nuevo contrato bananero, de enero de 1894, completó la tarea en relación al problema de las tarifas, y sepultó los afanes del gobierno de Costa Rica y de los pequeños plantadores respecto a la posibilidad de negociar mejores términos de exportación.

Por otro lado, la forma en que el conflicto por el contrato de construcción, de 1886, fue resuelto en 1892, dejaba a Keith sin ningún compromiso real ante la compañía, y posibilitaba el que una competencia desleal e inescrupulosa tuviera lugar.

De hecho, el “obsequio” de las £ 25.000 sólo recibió como garantía de crédito la “buena voluntad” de Keith de no perjudicar a la compañía en futuras negociaciones con el gobierno de Costa Rica.

Tan frágiles eran las fuerzas de la compañía, que la Junta Directiva entrante ni siquiera pudo reclamar los títulos de propiedad que Keith debía aportar según la concesión de 1884. Es más, Keith no poseía tales títulos, y el acuerdo sobre el contrato de construcción no garantizaba su restitución.

Cuando la nueva Junta Directiva se hizo cargo de la compañía, en 1896, ninguna medida que se tomara podía ser efectiva en cuanto a revertir un proceso de monopolización que se había iniciado desde 1886 y en el cual Sir Arthur B. Fórwood y la vieja Junta Directiva habían jugado un papel tan importante, creando un peso muerto que la compañía debería de cargar hasta el alquiler de las instalaciones a la Northern Railway Co., en 1905.

Los esfuerzos emprendidos por la nueva Junta Directiva para deshacerse de las amarras heredadas pertenecen a un capítulo aparte de la historia de la empresa; pero es conveniente añadir que en ningún momento dichos esfuerzos fueron lo suficientemente consistentes como para que la propiedad real de la compañía fuera ejercida por sus propietarios reales: los accionistas, quienes ahora tenían que enfrentar una nueva alianza más poderosa entre Keith y el gobierno de Costa Rica, a través de la Northern Railway Co.

Las lesiones dejadas por la vieja Junta Directiva significaron un enorme sacrificio, principalmente para los pequeños accionistas británicos y para los pequeños plantadores costarricenses.

Londres, abril de 1981

NOTAS

1. BAXTER, R.D. *Railway expansion and its results*. En *Journal of the Statistical Society*. XXIX. 1866. CARUS-WILSON, E.M. (Ed.) *Essays in Economic History*. Vol. III. Londres. 1962. GOURVISH, T.R. *Railways and the British Economy. 1830-1914*. Mac Millan Press. The Economic History Society. Londres. 1980. P. 39.
2. FOGEL, R.W. *Railroads and American Growth*. Baltimore. 1964.
3. HAWKE, G.R. *Railways and Economic Growth in England and Wales. 1840-1870*. Oxford. 1970.
4. CARDOSO, Ciro F.S. *Agricultura, escravidão e capitalismo*. Editora Vozes. Petrópolis. Brasil. 1979. P. 66.
5. GOURVISH, T.R. *Op. cit.* P. 38.
6. Mc GREEVEY, W.P. *An Economic History of Colombia. 1845-1930*. Cambridge University Press. Inglaterra. 1971. Particularmente el capítulo 10: *The Development of Transportation*. Pp. 244-279.
7. COATSWORTH, J.H. *El impacto económico de los ferrocarriles en Méjico. Crecimiento contra desarrollo*. Sep-Setentas. Méjico. 1976. Traducción de Julio Artega Hernández. Del volumen I véanse los capítulos III y IV; y del volumen II su totalidad.
8. LOPES Vieira, Antonio Pedro. *Os transportes rodoviaros em Portugal. 1900-1940*. 1980. Agradecemos al autor el habernos facilitado una copia de este valioso artículo antes de su publicación.
9. NADAL, Jordi. *The failure of the Industrial Revolution in Spain. 1830-1914*. En Carlo M. Cipolla. (Ed.). *The Fontana Economic History of Europe*. Williams Collins and Sons. Glasgow. 1971. Volumen 2: *The Emergence of Industrial Societies*. Capítulo XI. Pp. 395-427.
10. LEWIS, Collin. *The British Railway Companies and Argentine Government*. En D.C.M. Platt. (Ed.) *Business Imperialism. 1840-1930. An inquiry based on British Experience in Latin America*. Oxford University Press. 1977. Capítulo XI. Pp. 395-427.
11. CARDOSO, Ciro F.S. y PEREZ Brignoli, Héctor. *Historia económica de América Latina*. Editorial Crítica. Barcelona. 1979. Vol. II. Capítulo IV. También del

primer autor en *Op. cit.*, el capítulo V: *América Latina e as Antilhas (século XIX): a problemática da transição ao capitalismo dependiente*. Pp. 155-210.

12. HIRSCHMAN, A.O. **The Strategic of Economic Development**. Yale University Press. New Haven. 1959. Capítulo 6: *Interdependence and Industrialization*. Pp. 98-120.
13. WARREN, Bill. **Imperialism: Pioneer of Capitalism**. Verso Editions. Londres. 1980. Capítulo 1: *Progressive Imperialism and the Utopian Left*. Pp. 1-10.
14. CARDOSO, Ciro y PEREZ Brignoli, Héctor. *Op. cit.* Vol. II. P. 115.
15. CARDOSO, Ciro. *Op. cit.* P. 10. El autor dice textualmente: "(...) cuando trabajábamos en América Central, participamos de diversos debates teóricos relativos a los modos de producción en América Latina. Confesamos que tales discusiones nos dejaron una gran insatisfacción por su carácter muchas veces superficial, por las preocupaciones en el fondo principalmente político-partidarias, poco vinculadas a la investigación seria, de muchos de los participantes". (La traducción es nuestra).
16. LACLAU, Ernesto. **Politics and Ideology in Marxist Theory**. Verso Editions. Londres. 1979. Véase particularmente el *Postscript*. Pp. 49-50. NABUDERE, Dan. **The Political Economy of Imperialism**. Tanzania Publishing House. Londres. 1978. Sobre todo la parte V. Pp. 212-267. FOSTER-CARTER, Aidan. **The Modes of Production Debate**. En *New Left Review*. 107. Londres. Enero-febrero de 1978. Pp. 47-77. TAYLOR, J. **From Modernization to Modes of Production. A Critique of the Sociologies of Development and Under-Development**. Mac Millan Press. Londres. 1979. Segunda parte.
17. BRENNER, R. **The Origins of Capitalist Development: A Critique of Neo-Smithian Marxism**. En *New Left Review*. 104. Londres. Julio-agosto de 1977. P. 92. (La traducción es nuestra).
18. STEWARD, W. **Keith y Costa Rica**. Editorial Costa Rica. San José. 1967.
19. ROSS, Delmer Gerrard. **The Construction of the Railroads of Central America**. Ph. D. Tesis. University of California. Santa Bárbara. 1970.
20. CASEY, J. **Limón: 1880-1940. Un estudio de la industria bananera en Costa Rica**. Tesis de maestría. Universidad Nacional. Heredia. 1977.
21. SELIGSON, Mitchel. **Peasant of Costa Rica and the Development of Agrarian Capitalism**. University of Wisconsin Press. 1980. Capítulo 3. Pp. 49-86.
22. BOASE, Frederick. (Ed.). **Modern English Biography**. Londres. 1977. Vol. V. P. 331.
23. JENKS, Leland H. **The Migration of British Capital to 1875**. Nelson's University Paperbacks. Londres. 1971. Capítulos VIII y IX. CAIRNCROSS, A.K. **Home and Foreign Investment. 1870-1913**. Cambridge University Press. Inglaterra. 1953. Capítulo VIII.

24. COTTRELL, P.L. **British Overseas Investment in the Nineteenth Century**. Mac Millan Press. The Economist Historic Society. Londres. 1975. P. 34.
25. GONZALEZ Viquez, Cleto. **Historia financiera de Costa Rica**. Editorial Costa Rica. San José. 1977. **Parliamentary Papers**. XI. Londres. 1875. En uno de los capítulos de nuestra tesis doctoral hemos ampliado, con nueva documentación, algunos de los aspectos relacionados con este tema.
26. SELIGSON, M. **Op. cit.** P. 52.
27. The Costa Rica Railway Company. (De ahora en adelante CRRC). **Reporte del Comité de Investigación**. Londres. Diciembre de 1895. P. 28.
28. **Ibidem**. Carta anexa del 8 de setiembre de 1890. P. 20.
29. **Ibidem**. Carta anexa del 2 de junio de 1891. P. 21.
30. CRRC. **Answers to the Requisition made by the Shareholders on November 28th**. Londres. 1895.
31. CRRC. **Op. cit.** P. 25.
32. **Ibidem**. P. 22.
33. Artículos sin título. **The Times**. Londres. 22 de febrero de 1896. Vol. IV. Ff. 102-106. Véase la nota de la tabla N^o 1, del presente ensayo.
34. *To the Editor*. En **Financial News**. Londres. 17 de mayo de 1892. Vol. IV. F. 43.
35. La historia de esta suma se desarrolla en STEWART, Wat. **Op. cit.** Capítulos IX y X.
36. *The Costa Rica Railway Company*. En **The Money Market Review**. Londres. 5 de marzo de 1892. Vol. IV. F. 41.
37. *To the Editor*. En **Financial News**. Londres. 26 de enero de 1893. Vol. IV. F. 57.
38. *The Costa Rica Railway*. En **Financial News**. Londres. 21 de diciembre de 1894. Vol. IV. F. 80.
39. CRRC. **Report of the Proceedings**. Londres. 1896.
40. CRRC. **Op. cit.** P. 23.
41. **Idem**.
42. **Idem**.
43. CRRC. **Report of the Directors**. Londres. 1895. P. 6.

44. **Financial News.** Loc. cit. 1894.
45. *The Costa Rica Railway Company.* En **Financial News.** Londres. 13 de diciembre de 1893. Vol. IV, F. 65.
46. **CRRC. Report of the Proceedings.** Londres. 1893.
47. **CRRC. Op. cit.** P. 14.
48. **Ibidem.** P. 15.
49. **Ibidem.** P. 18.
50. **The Times.** Loc. cit. 1896.
51. **Idem.**
52. **CRRC. Op. cit.** Cartas anexas N^{os}. 446, del 23 de mayo de 1894, y 433, del 27 de abril de 1894.
53. **The Times.** Loc. cit. 1896.
54. **CRRC. Op. cit.** Apéndice N^o 4. P. 46.
55. **CRRC. Report of the Directors.** Londres. 1895. P. 8.