

Mercado laboral en el Caribe y las desigualdades socio-laborales (1890-1930). Los trabajadores calificados de la UFCO y de la Northern Railway Company a las puertas de la crisis de 1929

Labor Market at the Caribbean and Social Inequalities (1890-1930). Qualified Workers of the United Fruit Company and the Northern Railway Company in front of the 1929 World Economic Crisis

 Adriana Sánchez Lovell¹

Resumen

En este escrito se hace referencia a las transformaciones en el mercado laboral en la Región Caribe de Costa Rica. El objetivo consiste en comprender cambios en la composición de la fuerza laboral y en las condiciones laborales, en lo que respecta a la producción agroexportadora, así como a la construcción de infraestructura ferroviaria, en un periodo comprendido desde 1890 hasta 1930. Para establecer las conexiones, se discuten las relaciones comerciales entre Costa Rica, Panamá y Jamaica, las migraciones laborales entre las mismas, y las investigaciones sobre la United Fruit Company en Cuba, que, además, son tomadas como referente comparativo. La bibliografía consultada, consiste en publicaciones relativas a la historia del trabajo de las multinacionales bananeras en Centroamérica y el Caribe ístmico e insular. Las fuentes comprenden los Censos Nacionales de 1891 y 1927, así como el Fondo Northern, disponible en el Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR).

Palabras Clave: historia del trabajo, mercado laboral, ferrocarriles, caribe.

Tipología: Artículo de investigación

Recibido: 15/03/2018

Evaluado: 22/07/2018

Aceptado: 12/10/2018

Disponible en línea: 24/12/2018

Como citar este artículo: Sánchez, Adriana (2019). El mercado laboral en el Caribe y las desigualdades socio-laborales (1890-1930) Los trabajadores calificados de la UFCO y de la Northern Railway Company a las puertas de la crisis de 1929. *Jangwa Pana*, 18 (1), 102 - 119. Doi: <http://dx.doi.org/10.21676/16574923.2681>

¹ Lic. En Psicología, M.Sc. en Historia. Investigadora en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica y profesora en la Escuela de Historia de la misma casa de estudios. Este artículo forma parte del proyecto de investigación que se titula Mundo de Trabajo en la Northern Railway Company, División Caribe, Costa Rica, 1917-1948, inscrito en la Vicerrectoría de Investigación como el # B6293. Además, este es un antecedente de mi tesis de Doctorado en Historia: El mundo de trabajo en la Northern Railway Company: historia empresarial, del mercado laboral y de las condiciones de trabajo en la Región Caribe de Costa Rica (1920-1970). Agradezco al Dr. Ronny Viales, la Dra. Lara Putnam y al Dr. David Díaz por sus valiosos comentarios para la realización de la tesis.

Abstract

This essay focuses on the transformations in the labor market in the Caribbean region of Costa Rica and aims to understand the changes in composition of the work force and working conditions in regards to agroexport production, such as the construction of railway infrastructure between 1890 and 1930. This essay also considers the relationships between Costa Rica, Panama, Jamaica, and Cuba from a transnational perspective. Due to the fact that Costa Rica maintained commercial relationships with Panama and Jamaica, according to the 1891 census, there were labor migrations between these countries. Studies on the United Fruit Company in Cuba are used as a point of comparison. The literature consulted in this essay includes publications relevant to labor history on the multinational banana companies in Central America and the Caribbean. Primary sources include the Costa Rican national census of 1891 and 1927, available in the Northern Railway collection at the Costa Rican National Archives (ANCR).

Keywords: labor history, labor market, railways, caribbean

Introducción

Este escrito da cuenta de las dinámicas y las transformaciones en el mercado laboral Caribe, en el espacio de la costa este costarricense, a partir del estudio de caso, de mandos medios y profesionales de la United Fruit Company y la Northern Railway Company, con el fin de contribuir a explicar la construcción histórica de las desigualdades laborales. Esta empresa transnacional, subsidiaria de la United Fruit Company, operó el ferrocarril entre San José y el Caribe de Costa Rica desde 1905 hasta 1941, y creó una infraestructura de bienes, servicios y redes sociales para favorecer que quienes conformaban la fuerza laboral de primera clase, encontrarán en el Caribe un estatus distinto al de sus países de origen, como un factor que motivara a su permanencia. Además, la empresa transnacional facilitó la movilidad laboral de aquellos que no se adaptaron a las condiciones del clima y de vida en la región, pese a que la compañía invertiera de manera reciente en su traslado.

Esto es visible al contrastar la solicitud de Ruperto Cuza y el caso de Frank Gee. El 5 de julio de 1929, el Maestro Mecánico de la Northern Railway Company, Samuel Manley le solicitó a Melvin Marsh, Gerente de la entidad, una carta de recomendación a favor de Ruperto

Cuza, un ayudante del maquinista de origen jamaicano que devengaba un salario de 1,50 dólares al día. Este deseaba dejar el servicio para regresar por sus propios medios a Jamaica, pero la respuesta fue que “la compañía no estaba interesada en facilitar cartas de servicio a empleados de esta categoría, y que a futuro éstas se expenderían únicamente para empleados que ganasen más de 80 dólares al mes”. (Archivo Nacional de Costa Rica [ANCR], Northern, 248, 9 de julio de 1929). Por otra parte, el día 23 de marzo de 1928, Frank Gee embarcó desde New Orleans con el fin de ocupar el puesto de Maestro de Caminos de Siquirres, donde éste tendría su sede y jurisdicción por toda la línea, con la asistencia de Gill y Lalley. Su contrato de trabajo firmado en Boston estableció que Gee, original de Virginia, devengaría un sueldo de \$275, del que se deduciría el 2% para el pago de gastos médicos. Además, éste se hospedaría en los cuartos de la compañía, pero comidas, lavado y otros gastos se harían a sus expensas. A los seis meses, Frank Gee solicitó un traslado a Tela, Honduras, aduciendo que no soportaba el clima en Siquirres, ubicado en el Caribe costarricense. La empresa accedió de inmediato.

Este escrito explica los mecanismos de movilidad, como un aspecto del funcionamiento del mercado laboral, con base en el caso de la Northern Railway Company. Su estudio es más

abarcativo que el de los de mercado de trabajo, pues los mercados laborales analizan la agencia 102 de trabajadores, las políticas de estados, empresas y sindicato y el peor de los conflictos y demás expresiones sociales que median en los términos en los cuales se produce la compra y venta del tiempo y la fuerza de trabajo. Particularmente, interesan las relaciones entre lo voluntario y lo compulsorio en el trabajo (Grantham, 2003). A mayor integración del mercado laboral, menos trabas a la movilidad laboral, sobre la cual intervienen varios factores entre ellos, las leyes migratorias. Es importante señalar que la Northern Railway Company fue una empresa con un importante porcentaje de la fuerza laboral de origen extranjero, a la vez central para la economía del país en vista que el sistema de transportes es un eje de la integración al mercado (Boyer and Hatton, 2003). En este caso, interesa estudiar las relaciones entre las políticas laborales de la empresa y las motivaciones de los trabajadores.

Entre 1890 y 1913 había pocos límites a la movilidad laboral y los circuitos migratorios del mercado laboral presentan buenos niveles de integración, los cuales se vieron afectados por los embates de la I Guerra Mundial. Durante el conflicto armado, se detuvo la alta afluencia migratoria y la movilidad laboral estacional en las zonas industriales en el Atlántico Norte. Y pasada la Gran Guerra, especialmente durante la década de 1920, la repoblación disminuyó los incentivos para que las empresas mantuvieran condiciones laborales favorables. Después, con la Gran Depresión, disminuyó la movilidad voluntaria, en parte debido a la construcción de creencias negativas en torno a los desempleados, aunada al temor de los trabajadores de no encontrar otros empleos (Mackinnon, 2003). Estos años marcaron una ruptura en los incentivos contra la fuga y durante ellos crecieron los controles contra las migraciones laborales.

Entre 1890 y 1930, había una legislación que protegía en cierta medida los derechos de los

trabajadores. Por ejemplo, la Ley 81 estableció el salario mínimo. Los contratos debían estipular el periodo, la jornada y el precio por el que un trabajador o una trabajadora eran contratados, y en caso de enfermedad, el patrón debía pagarle parte del salario al doliente. Después, la década de 1920 marca el inicio de un periodo reformista, durante el cual, los trabajadores publicaban sus demandas de reforma y justicia laboral. Además, se movilizaron para la aprobación de la Ley de Accidentes de Trabajo, que tuvo trámite en 1924. No obstante, la Reglamentación de condiciones de trabajo en bananales hará aparición sólo después de la huelga de 1934 (Viales y Díaz, 2017).

Una de las fuentes más tradicionales para estudiar el mercado laboral es el censo, una fotografía de un momento, basada en categorías y variables preestablecidas. Sin embargo, para este periodo, resulta ventajoso el uso de fuentes empresariales, pues éstas permiten analizar la composición de la mano de obra, las ocupaciones que exceden las clasificaciones censales, las motivaciones y los mecanismos de las migraciones laborales, las trabas y los impedimentos a la movilidad laboral, así como, los salarios de los trabajadores y las trabajadoras. En esta investigación se utiliza el Fondo Northern ubicado en el Archivo Nacional de Costa Rica, que contiene los documentos de la United Fruit Company, la Costa Rica Railway Company y el Ferrocarril del Norte.

Lara Putnam (2002) sostiene que la reducción de la escala analítica pone en evidencia dinámicas íntimas y procesos sociales, que se pierden de vista en la larga duración y en el tratamiento exclusivo de datos macroeconómicos, los cuales invisibilizan el trabajo de las mujeres y la agencia de las y los trabajadores. En este caso, es el uso del fondo documental Northern el que permite la reducción de escala, al analizar las lógicas de mercado laboral a través del estudio de caso de una empresa transnacional, fundamental en la historia económica, política, social y cultural de Costa Rica, mucho más allá

de explotación ferroviaria para la agroexportación de café y bananos, una idea que ha obstaculizado el estudio a profundidad de los ferrocarriles, en territorios vinculados a la United Fruit Company. Lo anterior, se complementa con el análisis de la bibliografía reciente, de la historia social y económica, sobre procesos de emancipación, migraciones laborales y mercado laboral.

Enclaves en el Caribe y el Caribe como Región (1890-1930)

Ronny Viales (1998) analiza la construcción sociohistórica de la región Caribe de Costa Rica con base en una caracterización económica del mercado mundial y del sistema productivo interno, en lo relativo a las relaciones de producción y el modo de apropiación de la tierra. Este atiende a la formación de “aristocracias agrarias” mediante el estudio de sus vínculos con otros sectores (capital, empresarios extranjeros y grupos subalternos) y el papel del Estado (en su dinamismo y sus limitaciones frente al capital extranjero, transnacional y multinacional). Y cuestiona la noción de área periférica y vacía que justificó los proyectos de colonización y explotación en territorios que a menudo ya estaban ocupados por poblaciones indígenas y afro caribe, de manera que Viales apuesta por el largo tiempo histórico para atender a la compleja concatenación entre diversas escalas, a saber local, regional, nacional, fronteriza, transnacional y global.

Hubo dos oleadas colonizadoras en la Región Caribe que se asentaron sobre gran parte de los territorios ocupados por las poblaciones originarias (Viales, 2013). Una primera, española, desde la segunda mitad del S. XVI en Matina, dedicada a la producción de cacao por medio de la explotación de la mano de obra esclava africana y caribeña, pues gran parte de los indígenas sometidos a la encomienda resistieron y huyeron hacia las montañas de Talamanca. En dicho contexto, fue central el

camino entre Matina y Cartago, último destino donde se asentaron los terratenientes españoles. La segunda oleada se origina a partir de 1870 cuando se intensificaron los cultivos de banano y se desplegó la construcción del ferrocarril. Luego, desde finales del S. XIX la región registra migraciones de trabajadores y trabajadoras de Jamaica, New York, Macao, Curazao, Italia; así como desde Livingstone, Trujillo, Colón, Surinam, Aruba, Saint Thomas, Kingstone, Belice, Cartagena y las Islas de Omoa, Cieneguita, Roatán, entre otras. El Estado liberal, interesado en poblar zonas “vacías” en realidad habitadas por comunidades diversas, procura propiciar la riqueza mediante la composición de nuevos centros agrícolas.

A partir de la construcción del ferrocarril, las élites intensificaron los denuncios y la producción de diversos bienes, impactando la economía local basada en la producción de subsistencia, que se ha visto debilitada en vista de procesos de concentración de propiedad, monocultivos del café y la caña, así como el predominio de políticas para la promoción de las agroexportaciones durante el S. XX (Viales, 2013). Tal es el caso de los distritos que conforman lo que hoy es el cantón de Jiménez, un espacio de frontera, importante por su ubicación entre dos puntos estratégicos, Cartago y Limón (Molina, 2013). A propósito, Edgar Blanco y Enrique Zapata (2010) integran en su análisis de la Región Caribe, a Sarapiquí en Heredia y Turrialba de Cartago. De manera que el Caribe de Costa Rica es una construcción que trasciende los límites administrativos impuestos por la provincia de Limón y toma en cuenta, comunicaciones, flujos e intercambios de bienes y personas que van más allá de la región costera.

Cuando se elaboró el Censo de 1891, lo cual se hizo bajo supervisión belga, con influencia francesa y chilena, Limón ubicado en la costa este del país, y Puntarenas en el oeste, eran Comarcas y San José y el Resto Central se constituían en provincias. En ese momento, en

Limón se contabilizan 7484 personas, casi el 10% de los 76718 que habitan en San José, y allí se producía banana, maíz, tabaco, cocos, hule, verduras y otras frutas. Para ese momento las exportaciones de bananos habían alcanzado dimensiones muy importantes y en la capital de la comarca, donde se ubica el puerto más importante del país, había 2144 habitantes. Todas estas transformaciones imprimieron un mayor dinamismo en la región. Para un estimado del nivel de industrialización en Limón, allí confluyeron a finales del S. XIX, 10 de las 30 industrias que para ese momento existían en la provincia capitalina, las cuales realizan labores de fundición de hierro, armería, y había aserraderos de madera, carpinterías, sastrerías, tenerías, zapaterías, barberías, panaderías, así como, boticas (Costa Rica, Censo General, 1892).

No obstante, si se conoce el contexto, la estructura productiva y la composición social en Limón y en el Caribe, es posible cuestionar algunas omisiones del Censo. Por ejemplo, en el ámbito religioso, es notable la ausencia de una categoría ocupacional que represente a los pastores protestantes, dado que en el Caribe el 15% de la población profesa, según el instrumento aplicado, dicha religión. En correspondencia sólo se registra la presencia de un clérigo, cuando en San José había 81. Lo mismo pasa con los profesionales del ferrocarril, muchos de quienes quedan fuera de las clasificaciones censales, por lo cual, es importante complementar y confrontar ambas fuentes. En todo caso, la fuerza laboral de la Northern tenía alrededor de 1500 a 1800 trabajadores fijos y se podía extender según la cantidad de tareas en composición de caminos y arreglo de vías (Costa Rica, Censo General, 1892).

Respecto a la clasificación ocupacional por sexo, entre las profesiones ejecutadas por hombres, en todas las provincias menos en Limón, estaban la abogacía y los carretoneros. Oficios casi exclusivos de las zonas costeras son los buzos,

los huleros y marineros. Una profesión que en la Comarca tiene una presencia más alta que en las provincias, es la de mecánico. Esto tiene sentido, con el asentamiento del ferrocarril en el Caribe y cuando la Northern Railway Company inició operaciones, exigió la presencia cada vez mayor de buzos experimentados, mecánicos de diversas ramas e ingenieros de puentes, navales y demás, en la zona. Las mujeres por su parte, están representadas en todas las provincias menos en Limón, como ayas, pureras y tosteleras, y sólo en Alajuela y Limón no había sombrereras. También en este último había 67 cocineras, lo cual se podría esperar que aumente con los años, en vista de que las cuadrillas de trabajadores de la agroindustria y el transporte, contrataban estos servicios, y porque los empleados de muy alto rango en la United Fruit Co. y en la Northern, recibían como parte de sus ganancias, servicios de alimentación, lavado, asistencia y vivienda. Y había solamente 3 nodrizas, aspecto que podría variar con el tiempo, dada la creciente presencia de altos directivos de las transnacionales y de sus familias, en la región (Costa Rica, Censo General, 1892).

Ya el Censo de 1927 evidencia mayor amplitud en las categorías y las que tienen que ver con las transformaciones agroproductivas en el Caribe, incluyen las profesiones de chequeadores de banana y bananeros, pero de manera especial, la rama de transportes incluye a bodegueros, brequeros, choferes, conductores, fleteros, fogoneros, telefonistas y telegrafistas (Costa Rica, Censo de Población, 1927). En esos años, la Northern Railway Company ocupó trabajadores sumamente calificados, responsables de darle servicios a la provincia de Limón, por ejemplo, del mantenimiento de los puentes y caminos, telégrafos, construcción del cableado eléctrico y demás. Entidades como la Fábrica Nacional de Licores solicitaba por medio de préstamo entre empresas a algunos de los trabajadores de la Northern, específicamente caldereteros, para que realizaran labores complejas de la limpieza de los tanques y se les pagaba el transporte y un salario adicional. Sin

embargo, no siempre la Northern estaba dispuesta a cubrir esas necesidades (Fondo Northern, #16, 1934).

Pero, ¿de dónde provienen estos trabajadores especializados? Cabe dejar la respuesta a esa pregunta para futuras publicaciones, y establecer que en todas las ocupaciones hubo al menos una parte del contingente que se conformaba de las migraciones transnacionales. Las y los migrantes atravesaron decenas de puertos para llegar a destinos como Roatán, Kingston, Livingston, Limón, San José, La Habana, Bocas del Toro, Colón y New York, por medio de redes que retan la noción de migraciones verticales de trabajadores provenientes de las islas del Caribe hacia las plantaciones de la UFCO (Putnam, 2002). Con la instalación de las multinacionales bananeras, cañeras, ferroviarias y demás, se fortaleció un mercado laboral compuesto por el Caribe y Latinoamérica, los Estados Unidos y Europa, principalmente. Lo cual implica un proceso expansivo de la producción y la vinculación de las regiones agroexportadoras con el mercado mundial, de lo que participan las corporaciones multinacionales, los trabajadores, los productores locales y el estado (Striffler y Moberg, 2003).

Con la llegada de la United Fruit Company y la Northern Railway Company a Costa Rica entre finales del S. XIX y principios del S. XX, se generó una serie de transformaciones en el funcionamiento del mercado laboral, dinamizado con migraciones internas, insulares y del istmo, además de que se hizo más atractivo el empleo en la Región Caribe para nacionales y extranjeros. Las multinacionales fruteras se afianzaron en Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Belice y Guatemala. Posteriormente, también en México, por medio de la Standard Fruit Co y en Ecuador con la United Fruit Co. En el territorio insular, se establecieron en Santo Domingo, Jamaica, Santa Lucía, San Vicente, Dominica, Granada y

aunque en menor instancia, también en Cuba (Elías-Caro y Vidal, 2013).

Durante la segunda mitad del S. XX hasta la década de 1990, una serie de investigaciones ligadas los procesos que devienen desde la segunda mitad del S. XIX, con las actividades económicas de la primera mitad del S. XX, que antes fueron explicadas unidireccionalmente, con base en el poder de las transnacionales. Esta perspectiva presta atención a los circuitos e intercambios entre unidades escalares disímiles, tal y como, los Estados Unidos y la Costa Norte de Honduras, Jamaica y el Caribe de Costa Rica, que a la conformación de la Boston Company en Jamaica. Así por ejemplo, Putnam (2002) articula los vínculos entre los roles de género y la constitución de familias en Jamaica y Costa Rica, desde que eran colonias británica y española, con fenómenos económico productivos y sociales del S. XX. Posteriormente, el inicio de la crisis en los precios de la caña que afectó a Jamaica en 1860, aunado al proceso de emancipación, dio pie a procesos migratorios masivos, algunos de ellos voluntarios, otros liderados por las empresas transnacionales, hacia destinos tales como Costa Rica y Panamá, donde los trabajadores participaron en la construcción del ferrocarril, en las siembras (1870) y en la construcción del Canal de Panamá francés (1880), así como en faenas agrícolas y de otra naturaleza, desde esa fecha en adelante. Estas migraciones no fueron lineales ni de hombres solos, sino que constantemente vinieron mujeres procedentes desde las Indias Británicas del Oeste hasta 1920, lo cual contradice las nociones de enclaves cerrados habitados por hombres solos. Estas migraciones fueron sucedidas en importancia por circuitos migratorios desde Nicaragua y Panamá, cuando las políticas populistas hicieron disminuir por diversas vías, de arriba abajo y de abajo arriba, la presencia de migrantes afrocaribes jóvenes en la región.

Instalación de la UFCO, sus subsidiarias y sus viviendas (1880-1920)

Martin (2008) plantea que en las invasiones de estadounidenses de las Filipinas, Cuba y Puerto Rico, en la Guerra de 1898 contra España por el control de las colonias, hubo altas tasas de mortalidad vinculadas a la malaria y la fiebre amarilla. Estas y otras experiencias de guerra motivaron el desarrollo de casas altas, bien ventiladas y de otras medidas infraestructurales dirigidas a disminuir las consecuencias de los cambios abruptos de temperatura, cuyos diseños se basaron en la experiencia colonizadora británica en el Sur de Asia. A lo que se suman las nefastas consecuencias en términos de mortalidad y enfermedad a raíz de las condiciones de trabajo que experimentaron migrantes italianos, chinos, africanos, afro caribe y del interior, en territorios como el Canal de Panamá y en la construcción de ciertos tramos de la línea férrea de Costa Rica, antes y de forma paralela a dicha guerra (Murillo, 1995).

Entre 1880 y 1900 la United Fruit Co. afrontó varios retos en la construcción de las estructuras de sus trabajadores de primera clase. Una vez lograda la infraestructura de comunicaciones que incluyó el ferrocarril, la gran flota blanca y los telégrafos, así como las plantaciones, se procuró crear espacios hospitalarios para los trabajadores de cuello blanco y sus familias. Con ese fin, la entidad desarrolló un sistema de beneficios compuesto por espacios de socialización que se complementan con otras cosas tal y como publicaciones periódicas impresas, entre ellas la *Revista Unifruitco*, que buscan establecer la idea de una identidad compartida entre quienes se establecieron en las distintas divisiones de la compañía para disminuir la fuga de las jerarquías. Durante el periodo expansivo que se extiende hasta 1930, la flotilla se desarrolló tecnológicamente y se adaptó para transportar cada vez más pasajeros turistas, personal y mercancías. De manera concerniente, los publicistas crearon la imagen de una empresa modernizadora del Caribe, a la

conquista de los trópicos y de las tierras bananeras como un escape de la modernidad, de descanso y esparcimiento (Martin, 2008).

No todos los empleados de la UFCO tuvieron la misma experiencia en el Caribe. Algunos altos ejecutivos como Preston, decían experimentar Jamaica como su hogar. Minor Cooper Keith vivió una época en Costa Rica y a pesar que se casó con una hija de la élite política y la oligarquía cafetalera del país, Cristina Castro Fernández, éste terminó sus días en New York. Mientras que Frank Sheehy vivió en Limón y fungió como Superintendente por décadas, hubo ingenieros que no soportaron por más de seis meses el “mal clima”, de lugares aledaños como Siquirres. Otro ingeniero estadounidense prefirió dejar a su familia en Boston, mientras alternaba sus labores entre Panamá y Honduras, puesto que consideraba el ambiente inseguro e insalubre. Este se quejaba en las cartas remitidas a su familia de las peripecias vinculadas a la sobrevivencia en cuarterías compartidas con otros hombres (Martin, 2008).

Y es que además de las diferencias climáticas, ambientales y sociales entre las distintas localidades del Caribe costarricense y de las otras regiones antes mencionadas, los trabajadores de alto rango experimentaban distintas condiciones de trabajo. Cabe resaltar, en contraste con las representaciones de los viajeros europeos sobre el Caribe costarricense como un espacio inaccesible, insalubre, de clima bochornoso, la promoción que realiza la *Revista Unifruitco* de Puerto Limón, como un paraíso para quienes quieren escapar de las altas temperaturas del verano en New Orleans. En una publicación para promover el turismo en Puerto Limón, se presentan las maravillas y los avances de las instalaciones de la UFCO, mismas que se acompañan de fotografías del puerto, un hospital que poco tiene que envidiar a las mansiones del Sur de los Estados Unidos y una representación de Costa Rica como una Suiza, por las montañas y por medio de algún extraño redondeo también, propulsada por el comercio de banano con New

Orleans. Es decir, que la topografía y la producción agroexportadora de la UFCO se unen para conformar el ideal de país (Unifruitco,

1927). Ver Imagen 1 sobre el Hospital de la UFCO en Limón.

Imagen 1: Hospital de la United Fruit Company en Limón, Costa Rica



Fuente: Elaboración propia a partir de Revista Unifruitco (marzo, 1927)

Además, había clubes diseñados exclusivamente para los trabajadores de primera clase y sus familias. En dichos clubes, había piscina, canchas de golf, estadios de béisbol y hombres y mujeres se divertían con juegos de azar y el consumo de bebidas alcohólicas, justo las costumbres que por tanto tiempo trataron de erradicar las leyes contra la vagancia de los habitantes de los pueblos originarios de en toda Latinoamérica. Sharagai (2011) propone que se construyó una cultura e identidades bananeras que trascendieron las distinciones étnicas y de

nacionalidad entre los trabajadores de primera clase y sus familias, quienes se reúnen en las denominaciones de gente banana, gente tropical y *ufers*.²

En todas las “Divisiones Tropicales” de la UFCO, las estructuras donde estos trabajadores y a menudo, sus familias habitaban, eran elaboradas por el Departamento de Materiales y Mercancías, a base de una fina madera californiana, y en los talleres se desarrollaba la mueblería, del mismo modo que buena parte de

² Esta visión la establece Shragai, con base en el análisis de las publicaciones en las *Revistas Unifruitco* y *United Report*, además del resultado de una serie de historias

orales de trabajadores y sus familias, que se recogieron en la reunión bianual de ex trabajadores de la UFCO en Florida.

los alimentos, el vestido y demás, era importado (Shragai, 2011). No obstante, la United construyó una infraestructura segregativa de vivienda, que preconiza divisiones raciales entre clases y entre los trabajadores blancos provenientes de los Estados Unidos y Europa:

En 1920 el Programa de la División Betterman definió varias clases de residencia para los empleados blancos: la residencia del Superintendente, pequeñas cabañas para empleados casados, residencias más grandes para empleados, también para desposados, casas oficina *standard* para supervisores, y cuarterías con cuatro habitaciones para solteros. Los Superintendentes y sus familias habitaban casas grandes, con múltiples cuartos y ordenados jardines traseros... los solteros de más baja categoría vivían en conjunto con sus similares (Martin, 2008, p. 101).

Una encuesta de 1913 en el Caribe de Costa Rica revela que de 1186 estructuras construidas por la United Fruit Co., 890 eran usadas primordialmente por trabajadores negros y 65 por blancos, y las últimas incluye clubes, facilidades recreativas y cuarterías. Mientras que en Costa Rica se establecieron dos hospitales, uno de primera y otro de segunda clase (ver Imagen 1), en el enclave bananero del Canal de Panamá, la compañía proveía cuidados en salud para los blancos y evadía las problemáticas que afrontan los trabajadores negros. (Colby, 2011).³

Un poco distinto es el caso de la Zona del Canal, donde se estableció una de las comunidades más grandes de norteamericanos. Donoghue (2014)

³ En lugar de concentrarse en cómo las políticas corporativas se vinculan con la conformación del imperio norteamericano en el Caribe Hispánico, Jason Colby (2011) analiza las implicaciones de las políticas laborales y las respuestas de los trabajadores en las políticas norteamericanas en la región. Esto a través del análisis de las experiencias de los centroamericanos y caribeños desde 1848 hasta 1940, cuando dependían más de las compañías estadounidenses que del Estado. La UFCO reprodujo prácticas raciales de colonialismo empresarial,

resalta que el chauvinismo con el que se comportaron los americanos en la zona del Canal de Panamá, fue fuente de conflictos étnicos desde el inicio, con los migrantes afrocaribe de las *British West Indies* y con los panameños, especialmente después de la II Guerra Mundial. Define el canal como un espacio limítrofe, como una frontera caracterizada por lazos con las zonas rurales al este y al oeste, así como al interior de las zonas urbanas, particularmente Colón y Panamá City. Pero esta configuración es abierta y transítmica, permitiendo además el flujo de personas, expresiones culturales e intercambios económicos. La unicidad del caso panameño radica en que es una frontera no contigua, a diferencia de las fronteras durante la colonia y el periodo temprano de independencia, comparable con el Canal de Suez y con Guantánamo. Y más que atender a la estructura de dominación estadounidense, el objetivo consiste en explicar el impacto social y cultural del Canal de Panamá. Esto mediante la atención a las configuraciones específicas en términos de raza, género, identidad y poder, por parte de quienes habitan los márgenes del canal y en el enclave.

Este caso es particular, pues la fuerza laboral en torno a éste ronda los cincuenta mil trabajadores y fue de las comunidades estadounidenses más grandes radicadas en el exterior desde la II Guerra Mundial hasta 1979. Donoghue (2014) construyó la historia del canal como un *borderland* desde 1903 hasta 1999, y analiza las categorías de identidad y raza desde la II Guerra Mundial. Además examina las estrategias de los afrocaribe migrantes desde las *British West Indies* para lidiar con las hostilidades.⁴ Y las

además que llegó a ser la principal empresa económica en Centroamérica y el más grande proyecto de agricultura comercial en el mundo.

⁴ A propósito, Donoghue realizó entrevistas con éstos migrantes y los mismos temían que el hecho de denunciar la discriminación vivida trajera consecuencias negativas en sus relaciones con los panameños, norteamericanos y otros. Los estadounidenses tendían a idealizar el pasado del canal. Los panameños a “exagerar” los maltratos e

relaciones de género en la zona del Canal, entre los militares estadounidenses, las prostitutas, las esposas. Además que fueron proclives a las relaciones interétnicas. Sin embargo, a diferencia de Putnam, que supera la idea de que las migraciones de afrocaribes al Istmo fueron voluntarias, independientes algunas, y otras propiciadas por los contratos, en Donaghue ellos habrían llegado a Panamá “importados” para la construcción del canal. Es interesante apuntar que hubo una política de segregación y desigualdades laborales, que repercuten en el pago menor a éstos últimos, en plata, que a los norteamericanos a quienes se les depositaba en oro. Además los americanos segregaron las comunidades y había escuelas, comisariatos, gimnasios, etc. diferenciados de oro y de plata. Incluso se llegó a construir un muro en el centro del comisariato de Gamboa para separar el lado de negros y blancos. Y se perseguía a los negros jóvenes que entraban a las comunidades de oro, para hacer uso de su infraestructura y de sus parques, acusándolos de vagancia.

Donoghue resalta que a pesar de las separaciones geográficas impuestas, los norteamericanos cambiaron sus costumbres y hábitos de consumo a su llegada al canal. Similar a lo que plantea Shragai (2011) en el caso de los trabajadores de la UFCO. Ella plantea que “fusionaron” por medio de danzas orquestadas por saxofones y marimbas, que corrían al ritmo del waltz, la música latina y afro caribe. Que cada vez más, confluían las costumbres norteamericanas con las locales: la artesanía indígena formaba parte de la decoración de los hogares. Se hacían celebraciones tradicionales estadounidenses y la dieta del tradicional *Thanksgiving Day* incluye pavo y *pie*, arroz, frijoles, carne, cerdo y papas, o bien, el tradicional plato caribeño *Rice and Beans* y distintos comestibles elaborados a base de plátano, sin agotar el menú (Shragai, 2011). El problema es el de la exotización y la medida en que no se dio la situación contraria, para que

idealizar las posibilidades laborales que esto significaba, por ejemplo, para los taxistas.

los trabajadores de menor rango consumieran bienes importados.

Caña y ferrocarriles: UFCO y Northern en Cuba y Costa Rica

Haití y Cuba representan dos extremos en la historia de la abolición de la esclavitud. Haití lo consigue en 1804, mientras que Cuba establece la libertad de vientre bajo la figura del patronaje en 1870, que brinda al patrono el control del trabajo y la movilidad de las personas nacidas bajo esta denominación. Desde la Revolución Haitiana, Cuba fue el destino de decenas de miles de maestros y esclavos que salieron huyendo del régimen que recién se instauraba en *Saint Domingue*. Algunos soldados cubanos lucharon contra la revolución haitiana y del mismo modo que se consolidó el dominio español, Cuba se posicionó favorecida en la producción del café y la caña. Estos procesos contribuyen a explicar el funcionamiento del mercado laboral en ambas islas, y la participación de la United Fruit con la caña y el café. Dadas las temporalidades de la zafra y la cosecha del grano de oro, a menudo se utiliza mano de obra estacionaria, misma que complementa sus ganancias anuales en ambas actividades (Casey, 2017).

Estados Unidos, con la invasión de 1898 y a raíz de la Enmienda Platt, logró ventajas para la adquisición de tierras y el desarrollo de plantaciones e infraestructura ferroviaria, hasta posicionarse como las principales inversiones en caña de azúcar. Para 1913, las multinacionales estadounidenses adquirieron y desarrollaron 31 centrales azucareras, que producían 611 000 toneladas en un área de 90 000 hc y así, fueron desplazando a los españoles (Elías-Caro y Vidal, 2013). Cuba era la única productora de caña de las divisiones de la transnacional y por tanto gozaba de autonomía administrativa. Desde inicios del S. XX, las plantaciones de azúcar

transformaron el territorio cubano. Hubo incrementos poblacionales altísimos en regiones como Oriente y Camaguey. Migrantes haitianos y de las British West Indians fueron asociados como un todo negativo en la región, usurpadores, bajos, pero en las plantaciones del este, eran representados como pobres cortadores de caña, aislados de los demás en barracudas. También en el *Diario de Cuba* se decía que este trabajo lo debían hacer los haitianos pues las razas de superior civilización no se adaptaban al mismo (Casey, 2017).

En la United Fruit Company en Cuba, la producción estaba organizada en dos células, Preston y Boston, cada una de las cuales contaba con ocho Departamentos: 1) Agricultura se encargaba de todo el proceso de la caña en los cuatro territorios divididos por fincas y por jerarquías los cuales determinan el sistema de ascenso de cuadros; 2) el Ingenio era responsable del suministro de energía y la planta industrial; 3) en Fabricación se realiza todo el proceso de elaboración del azúcar, laboratorios y controles químicos del producto, tal y como sucede en otros ingenios; 4) Mercaderías y Materiales incluye tiendas, almacenes y departamentos menores como lavandería y panadería. A estos se suman los Departamentos de 5) Ferrocarriles, 6) Marina, 7) Ingeniería y Construcciones y 8) Médico. En Costa Rica, la Northern Railway Company reúne los Departamentos de 1) Transportes, 2) Mecánica, 3) Planta Eléctrica, 4) Telégrafos, 5) Construcciones, 6) Mantenimiento de Vías, 7) Materiales, 8) Ingeniería y 9) Reparación de Muelles y Marina. El Superintendente Sheehy lidia directamente con todos los Jefes de Departamento, además de ser quien recibe la correspondencia de las Oficinas Centrales en Boston. Allí, las desigualdades salariales dependen de varios factores. La primera de las distinciones son los sueldos devengados en dólares y en colones. Del mismo modo, hay una escala jerárquica en la compañía, con distintas condiciones laborales para los trabajadores, según si sus contrataciones eran por mes, por día

o por hora. Además, existen diferencias salariales vinculadas al costo de la vida en distintas localidades, y los sueldos y salarios son más altos en las capitales: en Limón, seguido de San José. Los más bajos salarios son en Turrialba, situándose Matina y Siquirres en posiciones intermedias.

Para Zanetti et. al en Cuba, todo el personal con altos puestos era extranjero, seleccionado en Boston y ubicado en sus puestos por el Gerente. La preparación hasta 1950 era básicamente empírica, y los Superintendentes de Departamento no tenían un sueldo comparativamente mayor que dirigentes cañeros en otras compañías, sino que las ventajas las obtenían de otros beneficios que les ofrecía la transnacional: servicios de vivienda, servicio doméstico y demás. Al inicio, la zafra estaba controlada por un chucho o contratista, pero a partir de la década de 1920, la compañía centralizó ese trabajo, a pesar de que esa figura nunca desapareció por completo (Zanetti y García, 1976). En Costa Rica, personajes como el Superintendente Sheehy recibían una casa completamente equipada. Él tenía derecho a servicios como hielo, se le pagaba su personal de casa: una empleada doméstica, una cocinera y un ayudante. Personas de su rango, podían transportarse a los Estados Unidos usando los barcos de la flota blanca, al interior del país en ferrocarriles, a lo largo del Istmo y a Europa. Mientras que empleados como Frank Gee, si bien devengaban un sueldo tres veces superior al de Ruperto Cuza, y tenían cubierta la vivienda, debían invertir en sus alimentos y los gastos de servicio.

Frank Gee había estado internado en el Hospital de New México antes de su llegada a Costa Rica y es probable que eso impactara negativamente su disposición a quedarse en Siquirres. Cuando se fue Gee, el Vicepresidente del New York Central Railroad, R.H. Ingals fue consultado respecto a un *Roadmaster* para Costa Rica, pero Chittenden le dio a Marsh la mala noticia a inicios de marzo, que no lograban dar con quien

ejerciera estas labores. Luego en octubre de 1928, el Jefe de Ingenieros le escribió una nota a Charles Landreau, de la División de Toronto, donde expresa lamentar el no haberse reunido con él durante su estancia en Canadá, pues aquel se encontraba de vacaciones en Londres. A su vez le solicitó una recomendación para cubrir el puesto de Maestro de Caminos, preferiblemente a un hombre soltero. Esto evidencia que las vacaciones de las élites gerenciales se combinaban con trabajo. Sin embargo, la respuesta de Landreau fue negativa. Este informó que a su regreso a Canadá, no identificó a trabajadores de ningún estado civil dispuestos a cubrir esta plaza en Costa Rica (18 de octubre de 1928).

El hecho de que algunos originarios de las zonas templadas no logran asimilar la vida en el Caribe, entre otros motivos, generaron

oportunidades de promoción para los trabajadores nacionales en ocupaciones especializadas. O bien, éstos eran sustituidos por nativos americanos que antes ocupaban otros puestos. El 15 de marzo de 1929, la United Fruit Company recomendó ascender a H.C. Hill de Asistente de Maestro de Caminos a Maestro de Caminos de la Junta Este. Esto significaba un incremento de salario de \$250 a \$275 para honrar sus excelentes labores en la atención de una emergencia acaecida en la Milla 48, misma que enfrentó con una cantidad insuficiente de equipo y personal (ANCR, Northern, 730, 25 de enero de 1929).

El Reporte Anual de 1928 hace referencia a la composición de la fuerza de trabajo de la Cuadrilla de Siquirres cuyo Roadmaster fue un reto a cubrir para la compañía:

Cuadro 1: Fuerza laboral de la cuadrilla de Siquirres 1928

<i>Nationality</i>	<i>Minium</i>	<i>Average</i>	<i>Maxium Present Force</i>
<i>Americans</i>	4	4	13
<i>English</i>	1	1	2
<i>Germans</i>	1	1	1
<i>Italians</i>	2	2	2
<i>Polish</i>	1	1	1
<i>Danish</i>	1	1	1
<i>Swedesh</i>	0	0	1
<i>Natives</i>	340	591	1609
<i>Colored</i>	290	300	410
<i>Total</i>	640	901	2040

Fuente: Elaboración propia con base en Northern, 2970

Como se ve, esta clasificación étnica tiene un orden jerárquico. A la cabeza de la jerarquía están los americanos. Además, la empresa tiene trabajadores de orígenes nórdico, británico, germano, italiano y polaco. Llama la atención la presencia de daneses y suecos, sobre quienes no se tiene noticia en otras

investigaciones de la UFCO. Estos son los hombres originarios de zonas templadas. Si bien la mayoría de estudios sobre la UFCO utilizan la denominación general de hombre blanco, en los documentos de la División Costa Rica, se distingue a los hombres blancos originarios de zonas templadas, que, en el caso

de Norteamérica, incluye los territorios de Canadá y los Estados Unidos; de los hombres blancos de otras zonas, que, por ejemplo, puede hacer referencia a los nativos costarricenses (Costa Rica, ANCR, 790, 1929).

Los nativos debían superar a los trabajadores de color a partir de la década de 1920. Con esta clasificación se asume que no hay trabajadores de color que sean nativos. Y con la crisis, la empresa recibió presiones para contratar a esos mal llamados nativos. En los informes anuales se justifica a veces la contratación de hombres de color, por las tareas de peonaje para la construcción de infraestructura, toda vez que son frecuentes los problemas de caída de estructuras a causa de las inundaciones y demás fenómenos naturales. Si bien las condiciones climáticas obligaron a la compañía a contratar cuadrillas extra para la reparación y reconstrucción de vías y puentes en 1929; en la década de 1930 la planilla de Mantenimiento y Caminos se redujo en un 40%. Se trata por lo general, de labradores y jornaleros de profesión, que en los informes anuales son clasificados étnicamente como hombres nativos y de color, es decir, que se excluyen de las cuadrillas a los blancos originarios de zonas templadas, mismos que generalmente ocupan el puesto de capataz (ANCR, Northern, 790, enero de 1930). Sabido por todos es que en tiempos de crisis, obreros, mujeres y niños sufren por la reducción de personal que usualmente realizan las industrias. Pero, ¿qué ocurre a los mandos medios en tiempos de crisis?

Respecto a las políticas de reducción de personal, en la Introducción se hacía referencia a la carta de recomendación de empleo que la Northern Railway Company le denegó a Ruperto Cuza, por el bajo monto de su salario. Se está en el año de 1929, en medio de la crisis económica mundial. En esta época, la compañía realizó una importante política de costos, en general. Hizo desaparecer puestos como el de Asistente del Maestro Mecánico.

Por ese motivo, irónicamente, el mismo Samuel Manley que escribió una carta a favor de Cuza apenas algunos meses atrás, perdió su trabajo el 31 de diciembre. Pero su situación era relativamente ventajosa, pues el Superintendente le informó que seguiría recibiendo el monto equivalente a su salario, por seis meses:

Me complace avisarle que, en reconocimiento a su larga y fiel trayectoria con esta compañía, cuyos servicios finalizaron el 31 de diciembre de 1929, le vamos a seguir pagando y garantizando seis meses de salario por 1500 dólares ¿Podría usted por favor llamar al abogado Góngora en San José, para acordar con él lo que requiera antes de enviarle el cheque? (ANCR, Northern, 730, 1930).

También el Terminal Trainmaster de San José J.A. de apellido Faibairn, quien inició labores el 12 de noviembre de 1899, fue retirado de servicio el 31 de Diciembre de 1929. A éste se le dio la opción de elegir entre una liquidación inmediata o continuar suscrito y recibir un total de \$1800 dólares en tractos mensuales, pues él se había suscrito 4 años antes. El trabajador se mostró muy agradecido y complacido por la propuesta. Este tema de las suscripciones debe profundizarse como uno de los factores que protegen y benefician a trabajadores de cierta categoría ante situaciones de crisis. Es posible que todo lo anterior forme parte de las políticas de la American Railway Association. Es decir, son medidas de contención transnacionales (ANCR, NRC, # 73, 1929-1930).

Algunas personas no fueron cesadas, pero igual se les hizo imposible cubrir el costo de la vida en Limón. Así le ocurrió a Luis Mena, Oficial Mayor (Chief Clerck) del *Motive Power Department*. Días antes de su decisión de abandonar Costa Rica, éste le pidió al Manager de la Compañía, Melvin Marsh Mr. Marsh, una cita privada para discutir su

situación, pero no obtuvo respuesta. Después hizo el intento por medio de una carta fechada el 15 de julio de 1929, en la que pedía tiempo para pagar los costos de su transporte. A éste se le cobraba \$26 por quincena por concepto de transportes y para esta fecha habían acumulado una deuda de \$160. Su alegato da algunas luces respecto a cómo los trabajadores viven y resienten las desigualdades laborales en la compañía:

Si un Ingeniero de Locomotora que gana 175 dólares al año y recibe alojamiento gratis, tiene el derecho a pagar los costos de su transporte en diez cobros iguales mensuales de 12,50 dólares al mes, ¿por qué tiene un empleado con mi limpio récord, que solo gana 125 dólares al mes que ser forzado a pagar tres veces más que el otro? Todos estamos trabajando para la Compañía haciendo uso de nuestras mejores habilidades y yo no demando más consideraciones que otros (ANCR, Northern, 730, 15 de julio de 1929).

De manera que Luis Mena resolvió trasladarse a Bluefields, donde tenía casa propia, lo que le ahorra los \$25 de renta que devengaba en la costa Caribe costarricense. De los costos de transporte, no queda del todo claro si se trata de trabajadores que sostenían negocios agro productivos de pequeña o mediana escala o de transportes con fines privados o por motivos laborales.

En Cuba, se resalta la Unión Obrera de Banes, fortalecida por la figura de Juan Antonio Mella. Sin embargo, Zanetti y García manifiestan que el punto álgido del movimiento obrero se vio interrumpido por el gobierno de Machado, y que las huelgas de 1933 no volverían a encontrar parangón sino hasta 1958. La política de Machado además de reprimir a los trabajadores, generó políticas de empleo mediante la construcción de infraestructura en el marco de la crisis y

respondió a la caída en los precios del azúcar con una política restrictiva que llevó a la producción al suelo. El estudio sobre condiciones de vida da cuenta de bajos salarios: 1 dólar para un peón de fabricación; 1,45 para retranqueros; 2, 25 para un carpintero de primera, todos con jornadas de doce horas. El índice de salarios de los trabajadores de la UFCO se redujo de 130 en 1929, a 78 en 1933. También el costo de la alimentación decreció, pero a un nivel inferior, de 125 a 94 en los mismos años. La duración de la zafra se redujo de 157 días a 50, y el salario de los peones encomendados a estas tareas decreció un 75%. Las políticas de la UFCO para las administraciones azucareras cubanas implicaron un proceso de despidos masivos. Sin embargo, Zanetti y García no distinguen la categoría de los trabajadores al dar cuenta de dichas recisiones.

Conclusiones

En este artículo se han presentado algunas evidencias del funcionamiento transnacional del mercado laboral en el Caribe de Costa Rica, a partir del estudio de documentos de la Northern Railway Company. Más que dar cuenta de las leyes anti migraciones y laborales, o de las organizaciones de trabajadores, se estudia la correspondencia entre las políticas de la compañía y la agencia de los trabajadores. Se considera que la triangulación de fuentes (Fondo documental Northern, censos, cartas de trabajadores, *Revista Unifruitco*) resulta valiosa para tratar de entender aspectos motivacionales que inciden en las decisiones laborales de los trabajadores, a partir de la discusión de la literatura.

Aquí se secunda la visión que propone Lara Putnam: atender al mercado laboral en el Gran Caribe con perspectiva transnacional. Lo cual favorece nuevas interpretaciones respecto a la visión unilateral y vertical de las migraciones laborales, como un monopolio hegemónico de

la UFCO y sobre el papel de las políticas estatales sobre la materia. Por ejemplo, la Northern no necesita el permiso estatal para contratar estadounidenses y europeos, pero la compañía está sujeta a Decretos para la contratación de población afro caribeña, no obstante, tiene cierto poder de maniobra.

En las primeras décadas del S. XX, las empresas transnacionales de capital norteamericano e inglés establecidas entre los trópicos, diseñaron un complejo sistema de contrata y beneficios para la captación y disminución de la fuga de sus trabajadores blancos originarios de zonas templadas. El estudio de casos cuestiona la visión sobre estos empleados norteamericanos, como una masa homogéneamente privilegiada y permite observar los mecanismos por los cuales operan las divisiones y desigualdades entre éstos, así como, las condiciones en que vivieron los distintos trabajadores de la compañía. Además se refiere a un momento fundamental en tanto el desempleo empieza a ser un problema importante en todas las sociedades, cuando antes, la escasez de mano de obra fomentaba la movilidad laboral y las migraciones laborales en condiciones ventajosas. En el S. XIX, leyes como las leyes contra la vagancia impedían la movilidad de los trabajadores y los sujetaban al patrono (Sánchez, 2016).

La comparación con las investigaciones sobre la UFCO en Cuba, basadas en el uso de fuentes empresariales, ayudan a que se comprenda mejor la estructura jerárquica dentro de la NRC-UFCO Costa Rica. Y hacen visibles las lógicas que asumieron las redes migratorias y la movilidad laboral, por ejemplo en relación con Haití, vinculado a procesos de emancipación y las revoluciones. Los documentos disponibles en Costa Rica para los ferrocarriles evidencian que la entidad, aunque fue subsidiaria de la UFCO, construyó un sistema de reclutamiento de la fuerza de trabajo, más compleja que la común asunción que todas decisiones se tomaban en Boston. Los Superintendentes, Maestros y otros

Jefes de Departamento, viajaban en búsqueda de los trabajadores a otras divisiones y a empresas ferrocarrileras establecidas en el norte, más allá de las imposiciones en Boston. Las cartas de solicitud de empleo y las misivas y reuniones que solicitaron para mejorar sus condiciones de trabajo evidencian además, la agencia de los mismos trabajadores y de aspirantes.

Respecto a la relación entre enclave y región, la situación en el Canal de Panamá, evidencia las diferencias entre un enclave controlado de manera directa por Estados Unidos, donde la segregación y las desiguales laborales, étnicas y de nacionalidad son más plausibles que en la región Caribe de Costa Rica. Sin embargo, respecto a la composición de familias, según los datos sobre los cuadros dirigentes de la Northern establecidos en Costa Rica, la mayoría de ellos habitaron en el país con sus esposas de origen norteamericano e inglés. El estudio de fuentes como la *Revista Unifruitco* resulta valioso para comprender la trayectoria laboral y las migraciones laborales de los cuadros dirigentes las Divisiones Tropicales de la UFCO. Y da cuenta del cambio a partir de los proyectos de producción y progreso que impulsaron en los territorios donde se asentaron. Por ejemplo, allí se plantea que Limón es un lugar de escape para quienes quieran huir del calor que de *New Orleans* en verano. Estas fuentes reúne la visión empresarial y norteamericana sobre las relaciones entre placer, trabajo, acumulación y aculturación. La mayoría de quienes las han estudiado, se han concentrado en una única dimensión, como el turismo, la propaganda y la identidad. Generalmente desde una visión imperialista, donde Estados Unidos transforma la región con su mirada, sus habitantes y su infraestructura. Investigaciones como la de Steven Striffler (2002) sobre la UFCO en Ecuador, para el periodo de 1930 a 1962 son fundamentales para estudiar comparadamente de manera más crítica, la influencia de la UFCO en una comunidad y las estrategias de trabajadores y empleados para contener sus

poderes. Cabría hacer un estudio asincrónico comparativo con Costa Rica, donde entre 1920 y 1940 hubo intervención estatal para recuperar parte de las tierras cedidas a la transnacional frutera, para repartir entre pequeños y medianos productores. Ecuador, principal productora de cacao mundial hasta 1930, fue después un líder en la productora bananera, donde la mayoría de la producción quedó en manos de pequeños y medianos productores.

En este artículo se realizó un esfuerzo por explicar a nivel muy básico la movilidad laboral de trabajadores de mandos medios en el periodo de estudio. Se cuenta con nóminas de trabajadores para hacer análisis de más casos y análisis estadísticos sobre cambios en la composición de la fuerza de trabajo. Queda está pendiente explicar las migraciones laborales emprendidas por empleados de la Northern UFCO de origen costarricense, hacia otras divisiones de la UFCO, y observar las dimensiones globales del mercado mundial. Es posible ir más allá de las relaciones del Atlántico Norte con América Latina y el Caribe, para estudiar las migraciones laborales de rusos, austriacos, chinos y otros trabajadores, presentes en la nómina de la entidad en Limón. También cabría realizar un estudio comparativo de regiones donde se establecieron las transnacionales fruterías, con y sin desarrollo ferroviario, lo cual resultaría aclaratorio respecto a las condiciones estructurales que inciden en el grado de integración de una región al mercado laboral.⁵

Referencias

Administrative Staff of Northern Railway Company. (1953). *Costa Rica Railway Company and Northern Railway*

Company. San José, Costa Rica: Fotolitografía Universal de Carlos Federspiel & Co.

Boyer, G. y Halthon, T. (2003). Regional Labour Market Integration in England and Wales, 1850-1930 En G. Grantham y M. Mackinnon (Ed.). *Labour Market: The Economic History of Market Integration, Wage Flexibility and the Employment Relation*. New York, Estados Unidos: Routledge.

Casey, M. (2017). *Empire's Guestworkers: Haitian Migrants in Cuba in the Era of U.S. Empire*. Cambridge, United Kingdom: Cambridge University Press.

Colby, J. (2011) *The Business of Empire: United Fruit, Race, and US Expansion in Central America*. New York, Estados Unidos: Cornell University Press.

Costa Rica. (1892). Censo General de la República de Costa Rica. San José: Tipografía Nacional.

Costa Rica. (1927). Censo de Población de Costa Rica. San José: Tipografía Nacional.

Elías-Caro, J. E. y Vidal-Ortega, A. (2013) Multinacionales Bananeras e imperio económico en el Gran Caribe: 1900-1940. *Revista Escuela de Historia*, Vol. 12 (2).

Grantham, G. (2003). Economic History and the History of Labour Markets. En: G. Grantham y M. Mackinnon (Ed.). *Labour Market: The Economic History of Market Integration, Wage Flexibility*

⁵ En todo caso, queda abierta la pregunta de cuánto del funcionamiento de una organización empresarial puede generalizarse a la Región Caribe. En la tesis analizo de manera más contextualizada el tema. Dado que este es

un artículo de cierta extensión, tiene esa limitación. El análisis de las desigualdades salariales con base en el estudio de planillas y salarios, también se desarrolla en la misma.

- and the Employment Relation*. New York, Estados Unidos: Routledge.
- Mackinnon, M. (2003). The Great War and the Canadian Labour Market: Railway Workers 1903-1939. En: G. Grantham y M. Mackinnon (Ed.). *Labour Market: The Economic History of Market Integration, Wage Flexibility and the Employment Relation*. New York, Estados Unidos: Routledge.
- Martin, W. (2008). *Cultures of Business, Work and Leisure in the United Fruit Company's Caribbean, 1880-1940*. Tesis de Doctorado. University of New Mexico. New Mexico, Estados Unidos.
- Molina, S. (2013). "El cantón de Jiménez: un espacio de frontera. La construcción inconclusa de una sub-región entre Cartago y el Atlántico-Caribe costarricense. Siglos XIX y XX"; en: R. Viales (Ed.). *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el S. XVI y el siglo XXI*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Northern. Gerencia General, estudios e informes sobre salarios. Limón, Costa Rica: 1931-1943. # 44. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Northern. Superintendencia General, correspondencia interna. Limón, Costa Rica: 1929-1938. # 73. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Northern. Reporte de accidentes ferroviarios. Limón, Costa Rica: 1936-1937. # 216. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Northern. Superintendencia, correspondencia con funcionarios, quejas, reportes y constancias. 1926-1940. # 248. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Northern. Correspondencia Maestro Mecánico con Superintendente de la Northern Railway Company en Costa Rica. Solicitudes de pensiones, reportes de enfer medad. Folleto Asociación de Ingenieros Ferrocarrileros de América. 1921-1928. # 730. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Northern. Movimientos y reportes de la estructura ocupacional de la Northern Railway Company. Reportes de personal contratado y distribuido por nacionalidad. Informe comparativo de personal de Panamá y Costa Rica. # 790. Archivo Nacional de Costa Rica.
- Putnam, L. (2002). *The Company They Kept. Migrants and the Politics of Gender in Caribbean Costa Rica, 1870-1960*. Chapel Hill, Estados Unidos: The University of North Carolina Press.
- Putnam, L. (2013). *Radical Moves: Caribbean Migrants and the Politics of Race in the Jazz Age*. USA: University of North Carolina Press.
- Shragai, A. (2011) Do Bananas Have a Culture? United Fruit Company Colonies in Central America 1900-1960. *Iberoamericana*, Año 11, (42), pp. 65-82.
- Striffler, S. (2002) *In the Shadows of State and Capital. The United Fruit Company, Popular Struggle and Agrarian Restructuring in Ecuador (1900-1995)*. United States: Duke University Press.
- Striffler, S. y Moberg, M. (Eds.). (2003). *Banana Wars*. New York, Estados Unidos: Duke University Press.
- United Fruit Company (1927, march). *Revista Unifruitco*. Estados Unidos de América: Tulain University.

- Viales, R. (1998). *Después del enclave: un estudio de la Región Atlántica Costarricense*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad de Costa Rica.
- Viales, R. (2006). Más allá del enclave en Centroamérica: aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la región Caribe costarricense (1870-1950). *Iberoamericana*, Año 6, (23), pp. 97-111.
- Viales, R. (2013). La segunda colonización de la región Atlántico/Caribe costarricense. Del siglo XVI hasta la construcción de la red ferroviaria. En R. Viales (Ed.), *La conformación histórica de la región Atlántico/Caribe costarricense: Reinterpretaciones sobre su trayectoria entre el S. XVI y el siglo XXI* (pp. 89-126). San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Viales, R. y Díaz, D. (2017) Labor Justice in Costa Rica, 1821-2000s. En: J. Palacio y L. Fink (Edits.). *Labor Justice Across the Americas* (pp. 117-141). Illinois, USA: The University of Illinois Press.
- Zanetti, O. y García, A. (1976). *United Fruit Company: un caso de dominio imperialista en Cuba*. La Habana, Cuba: Editorial de Ciencias Sociales.