

## CAPITULO 3

LOS FERROCARRILES

El 24 de julio de 1854 se aprobó un contrato con Richard Farrer, ciudadano inglés, para la construcción de "un camino de fierro" entre San José y Puntarenas. Tres años más tarde, comenzó a operar el primer "ferrocarril" de Costa Rica, en una distancia de nueve millas (15 kilómetros) entre Puntarenas y Barranca. Fue inaugurado el 12 de noviembre de 1857 y se le bautizó humorísticamente con el nombre de "burrocarril", debido a que su fuerza motriz la constituían burros o mulas, que recorrían ese trayecto a una velocidad de sólo tres kilómetros por hora. Aunque realmente este primer tramo no logró ser continuado hacia el interior, por incumplimiento del concesionario, si sirvió para despertar en el público la necesidad de contar con mejores medios mecánicos de transporte, cuando en otros países el ferrocarril se estaba convirtiendo en el medio de transporte más rápido y eficiente de cuantos se conocían en la época. Además, pese a que nunca tuvo éxito por sus rudimentarias características, históricamente constituyó el primer intento de ferrocarril tendido en Centroamérica, sin tomar en cuenta el ferrocarril transístmico de Panamá, abierto en 1856.

Para concluir y poner en explotación el "camino de hierro" entre Puntarenas y Esparta, el 20 de abril de 1882 se suscribió un contrato con Juan Myers, empresario norteamericano, quien se comprometió a completar los trabajos que había iniciado el 1° de enero de 1880 Farrer, incluyendo el levantamiento de un muro de piedra en La Angostura del lado de la playa, para proteger la línea de las mareas altas. A fines del año 1883, el Congreso autorizó al Presidente don Próspero Fernández para destruir la línea férrea construída entre Puntarenas y Esparta (como desde 1879 hasta 1974 se denominó a la Ciudad de Esparza), en vista de que se ha demostrado la inconveniencia de mantenerla por su escasísima importancia para el tráfico comercial. Sin embargo, este desmantelamiento no se llevó a cabo.

Hacia el Atlántico, conforme se abandonaba la idea del llamado "camino del norte", ganaba terreno la posibilidad de un ferrocarril. Así, por ejemplo, en el año 1867 el Presidente Castro Madriz contrata con el General John C. Fremont, empresario norteamericano, la construcción de un ferrocarril interoceánico, entre Limón y Caldera, proyecto que en definitiva no se ejecutó. El Presidente don Jesús Jiménez, dos años más tarde, suscribe otro contrato con la compañía estadounidense de Eduardo Reilly, para la construcción de un ferrocarril "de mar a mar", pero este convenio tampoco se cumplió. Poco tiempo después se firma con H.J. Overmann un nuevo contrato, pero éste no logró ser aprobado por el Congreso.

Sin embargo, la verdadera historia de los ferrocarriles de Costa Rica se inicia con la construcción del ferrocarril al Atlántico, en la Administración de don Tomás Guardia, la que constituyó su magna obra, "la que más habría de contribuir a que el país alcanzara en una sola década, un nivel económico y cultural que parece sorprendente al compararse con los adelantos realizados durante los 50 años anteriores", como afirma don Tomás Soley en su "Historia Económica y Hacendaria de Costa Rica".

La idea de construir este ferrocarril al Atlántico surgió al intensificarse el cultivo del café en el interior del país y necesitarse transportarlo con destino a Europa y la Costa Oriental de Estados Unidos, por una vía más corta, sin tener que usar la extensa ruta que pasaba por Puntarenas y el Cabo de Hornos (hay que recordar que el Canal de Panamá no entró en funcionamiento sino hasta en el año 1914). Antes de la construcción de esta vía férrea, el café se exportaba por medio de carretas de bueyes hasta Puntarenas y, de ahí, por barco hasta su destino, tardando unos cinco meses en tránsito hasta Europa. En cambio, por la ruta del Atlántico, el viaje duraba aproximadamente seis semanas, y el costo del flete se reducía a menos de la mitad.

Esto explica por qué la Administración Guardia adoptó el siguiente lema: "Ferrocarril al Atlántico; ferrocarril a todo trance; ferrocarril aún a través de lo imposible".

El 20 de julio de 1871, el Lic. Manuel Alvarado, Secretario de Fomento de don Tomás Guardia y Enrique Meiggs firmaron en Lima, Perú, el Contrato Alvarado-Meiggs para la construcción de un ferrocarril de vapor entre Alajuela y Limón. La obra se financió con fondos provenientes de tres empréstitos obtenidos en Londres por valor de 3,8 millones de libras esterlinas, de las cuales el Gobierno sólo recibió un millón, porque fue víctima de la estafa de inescrupulosos banqueros ingleses y de la inexperiencia y falta de probidad de algunos negociadores. Los trabajos se iniciaron simultáneamente en Limón y Alajuela el 18 de agosto de ese mismo año. Para dar al pueblo una lección objetiva de lo que es una vía férrea y silenciar a los opositores del proyecto, que hacían circular los rumores más absurdos, el Presidente Guardia decidió que la obra se iniciara también en Alajuela, a pesar de que para ello fue necesario transportar desde Puntarenas, a costos excesivamente elevados, los materiales y equipos necesarios, tardándose a veces hasta cuatro o cinco meses en el difícil recorrido. Por ejemplo, la primera locomotora llegó a Alajuela el 9 de febrero de 1872, donde fué bautizada con el nombre de "Limón N°1", halada por 10 ó 12 yuntas de bueyes a lo largo de la vieja carretera a Puntarenas, en un viaje que tardó algo más de cuatro meses.

Los primeros trenes hicieron el recorrido (de una milla) entre Limón y el Campamento N°1 el 4 de julio de 1872, de Ciruelas a Alajuela el 31 de marzo de 1872, de Alajuela a San José el 30 de diciembre de 1872, y de Alajuela a Cartago el 30 de noviembre de 1873.

En el año 1874, después de haber quedado concluída la sección de 26 millas (42 kilómetros) entre Alajuela y Cartago y la de 21,5 millas (35 kilómetros) entre Limón y Río Matina, por dificultades financieras

el Gobierno tuvo que rescindir el contrato que Meiggs ya había traspasado a sus sobrinos Henry Meiggs Keith y Minor Cooper Keith.

Los trabajos se reanudaron en virtud de un contrato celebrado en el año 1875 con Myers y Douglas para extender la vía a Pacuare, cerca de Siquirres, y otro celebrado en el año 1879 con Minor C. Keith, para extender la línea hasta el Río Sucio (Carrillo).

A la muerte del General Guardia en el año 1882, ya estaba en operación el ferrocarril en los trayectos Alajuela-Cartago y Limón Río Sucio, lugar este último que quedó unido con la capital mediante un camino de carretas, como se mencionó antes en el Capítulo 2. El mismo contratista Keith obtuvo entonces una concesión para ofrecer un servicio de transporte "multimodal", de San José a Río Sucio en carreta y de ahí a Limón en tren.

Es justo destacar la admirable energía desplegada por el Gobierno de Guardia en la prosecución de un proyecto, cuya magnitud contrastaba con los escasos recursos de la nación, no obstante los disturbios internos provocados por sus enemigos y la hostilidad manifiesta de las demás Repúblicas Centroamericanas, que llegó a materializarse en una cuádruple alianza contra Costa Rica, la cual obligó al Gobierno a utilizar tiempo y recursos en preparar la defensa armada del país.

Además de su inquebrantable interés por el ferrocarril al Atlántico, don Tomás visualizó también la importancia que para el país tendría otra vía férrea que, partiendo de la Capital, llegara hasta el Golfo de Nicoya, para completar así un ferrocarril interoceánico que enlazara todos los pueblos centrales del país, desde el Atlántico hasta el Pacífico. Con este propósito, se autorizó en el año 1879 la construcción de dicha vía, pero fueron tantas las dificultades que se presentaron, que no solamente tuvo que posponerse la construcción del ferrocarril a Puntarenas, sino que, en el año 1883, como se mencionó antes, estuvo a punto de ser destruída la sección entre

Puntarenas y Esparta, que ya había sido construída.

El Lic. Bernardo Soto, Secretario de Hacienda, Comercio y Fomento del Presidente don Próspero Fernández, y el empresario norteamericano Minor C. Keith, celebran el conocido contrato Soto-Keith, que fue aprobado mediante Ley N°2 del 21 de abril de 1884, destinado a levantar el crédito del país en el exterior, comprometido con los empréstitos ingleses, y a concluir la línea férrea directa del interior al Atlántico, mediante la construcción del tramo comprendido entre La Junta (Siquirres) y Cartago, debido a la imposibilidad técnica de construir la sección Carrillo-Cartago.

Para alcanzar esos objetivos, en el año 1886, Keith organiza en Londres la empresa Costa Rica Railway Co. Ltd. (Compañía del Ferrocarril de Costa Rica), que se compromete a completar y a equipar el ferrocarril, e inicia el 20 de agosto de ese mismo año los trabajos de construcción del trecho de 51 millas que aún faltaba entre Cartago y La Junta, trabajos que quedan concluídos el 7 de diciembre de 1890. De acuerdo con el Contrato Soto-Keith, el Gobierno cedió a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica la explotación tanto de esa nueva sección, como de las construídas anteriormente (exceptuando la de Esparta-Puntarenas), durante un plazo de 99 años. Se asignó entonces a Costa Rica una tercera parte de las acciones, pero estas últimas las perdió el Gobierno, unos años más tarde, en una mala negociación.

En el año 1888, el mismo Minor C. Keith obtuvo otra concesión para la construcción del llamado "Ferrocarril del Norte" que, partiendo del Río Jiménez en la vía del Atlántico, debía llegar a un punto situado 12 millas (19 kilómetros) antes de la desembocadura del Río Frío, en el Lago de Nicaragua, después de pasar por el Muelle de San Carlos. Sin embargo, después de numerosas modificaciones y prórrogas, este contrato tuvo que ser cancelado en el año 1900 por dificultades financieras, pasando al Gobierno todos los estudios realizados y las obras iniciadas.

En el año 1892, se otorgó un contrato al señor Ricardo Schutt para la construcción de un ferrocarril entre Limón y la Boca del Río Banano, y se le dieron facultades para extenderlo, o construir un canal de 11 metros de ancho y 1,5 metros de profundidad, hasta el Río La Estrella. Este contrato fue cedido al año siguiente a Minor C. Keith, quien de inmediato lo traspasó a la Compañía Industrial Agrícola de Costa Rica.

En el año 1894, se dio otra concesión a Hoadley y Co., de New York, para construir una vía férrea entre los Ríos Matina y Banano, contrato que fue modificado años más tarde para que la vía siguiera la ruta Estrada-Zent-Moín-Limón.

Ambas concesiones, las de los años 1892 y 1894, fueron traspasadas en el año 1895 a The Tropical Trading and Transport Co., Ltd., compañía inglesa que las cedió en el año 1900, junto con otra concesión que obtuvo en ese mismo año para la construcción del Ramal de La Luisa (Matina Este), a la United Fruit Co., empresa que desde entonces ejerce actividades en Costa Rica.

En el año 1901, comienza a operar una nueva empresa ferrocarrilera en el país, la Northern Railway Co., compañía que en ese tiempo era subsidiaria de la United Fruit Co., y a la cual ésta traspasó los citados contratos para construir vías férreas cuyo fin principal era dotar a las plantaciones de banano, que en la región tenía la United, de medios para transportar la fruta al puerto de Limón.

A la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica se le autorizó también para construir los ramales ferroviarios de El Cairo, La América y La Herediana, respectivamente, en los años 1902, 1903 y 1904.

Poco tiempo después, en virtud de un convenio celebrado en el año 1905 entre la Costa Rica Railway Co., la United Fruit Co. y la

Northern Railway Co., esta última se hizo cargo del manejo y la administración de los ferrocarriles de la primera, con la obligación de pagar los intereses de sus bonos.

En 1923 se autorizó a la Northern para suprimir los ramales Limón-Moín y Limón-Westfalia y construir, con los materiales de ellos, el ramal Turrialba-Pejibaye, el cual estuvo en servicio hasta 1956.

En la mañana del 14 de marzo de 1926 se produjo un pavoroso accidente en la línea del Atlántico, que llenó de consternación y duelo a todo el país, en la curva de acceso al puente del Río Virilla. Por el número de víctimas, esa dolorosa catástrofe del Virilla todavía se recuerda como una de las tragedias más terribles de la historia ferroviaria del mundo.

Como resultado de las pérdidas ocasionadas por la enfermedad de "Panamá", que destruyó los bananales de la United, esta compañía tuvo que traspasar en 1942 la propiedad de la Northern, a la Costa Rica Railway Co., en pago por intereses atrasados. A partir de entonces, la Northern siguió únicamente a cargo de las operaciones.

Desde que empezó a operar el ferrocarril al Atlántico, proporcionándole al país una adecuada comunicación con Europa, se hizo más patente la necesidad de extenderlo hacia el Pacífico, tanto para lograr un medio de transporte más rápido y eficiente que el camino de carretas existente entre San José y Puntarenas, como para establecer una saludable competencia de fletes y pasajes, y contrarrestar el monopolio de que disfrutaba la compañía del ferrocarril a Limón.

Considerando la conveniencia de ese nuevo ferrocarril, se promulgó la Ley N°83, del 3 de agosto de 1895, que dispuso la realización de estudios para la localización del puerto y el trazado de la ruta y, con base en sus resultados, la Ley N°5 de 24 de noviembre de 1896, ordenó la construcción de una vía férrea entre San José y Tivives, sitio éste escogido como terminal portuaria en el Pacífico.

El 14 de junio de 1897, bajo la Administración de don Rafael Iglesias, se celebró un contrato con John S. Casement, empresario norteamericano, para la construcción de la vía férrea al Pacífico, iniciándose las obras el 22 de setiembre de ese mismo año, en un lugar al sur de San José.

Los trabajos se realizaron lenta pero regularmente, hasta llegar al valle de Santo Domingo de San Mateo (Orotina) en donde se paralizaron, rescindiéndose el contrato por mutuo acuerdo de las partes, celebrado a finales de 1902. En los años siguientes, el Gobierno toma por su cuenta la construcción, haciéndola avanzar hasta Cascajal, con rumbo a Tivives. En las postrimerías de la Administración de don Ascensión Esquivel, el Gobierno emprendió la construcción de un ramal férreo que conectara la Ciudad de Alajuela con la Estación de Ciruelas.

El 30 de mayo de 1904, mediante Ley N°23, se declara la Ciudad de Puntarenas como puerto terminal del ferrocarril al Pacífico, por lo que el proyecto original que consideraba el puerto de Tivives debe modificarse, en contra del criterio de los técnicos. Al efecto, se encargan estudios para el nuevo trazado y finalmente, en el año 1908, se contrata la conclusión de la vía con Warren H. Knowlton, quien se compromete a construirla desde Cascajal hasta El Roble para entrocarla con la existente entre Esparta y Puntarenas.

Cabe anotar que en el año 1909, ante la necesidad de contar con las regulaciones ferroviarias y de transporte que demandaba el creciente desarrollo de las actividades comerciales del país en aquella época, se promulgaron la Ley de Transportes (N°7 del 29 de noviembre), y la Ley General de Ferrocarriles (N°11 del 3 de diciembre). Esta última estableció el principio de la propiedad estatal, limitando a 99 años las concesiones para la construcción y explotación de vías férreas, plazo que fue reducido a 50 años, al ser sustituida esa ley por la N°5066 del 30 de agosto de 1972, vigente en la actualidad.

El 23 de julio de 1910 se inaugura la vía en toda su extensión de 132 kilómetros, y el primer tren directo a vapor corrió entre Puntarenas y San José. El sistema de vapor consumía bastante leña la que, inicialmente, se obtenía en las proximidades de la vía. Sin embargo, conforme se iban agotando estas reservas, se pensó en utilizar otros combustibles como carbón de piedra, pero su costo resultaba muy alto, o petróleo, pero era imposible conseguirlo a causa de la Primera Guerra Mundial. Fue entonces que comenzó a ganar terreno la idea de electrificarlo. Para este propósito, el 25 de setiembre de 1926, bajo la Segunda Administración de don Ricardo Jiménez, se aprueba un contrato con la Compañía AEG, de Alemania, para montar una planta hidroeléctrica, hacer las instalaciones que el nuevo sistema exigía, y suministrar las locomotoras requeridas para el servicio. Cabe mencionar que esta obra despertó en el país una fuerte oposición pero, gracias al caluroso apoyo de don Ricardo, se logró completarla hasta que, finalmente, el 8 de abril de 1930, corrió a lo largo de toda la vía el primer tren eléctrico.

La United Fruit Co. logró, en ese mismo año de 1930, una autorización para construir todos los ferrocarriles, ramales y tranvías que requiriese para el transporte del banano en los terrenos bajo su control. Ocho años después, la Compañía Bananera de Costa Rica, sucesora de la United Fruit Co., inició la construcción de los llamados Ferrocarriles de Quepos y Golfito, destinados primordialmente a la explotación de las nuevas zonas bananeras que en las regiones del Pacífico Sur obtuvo esa compañía en concesión por un plazo de cincuenta años, o sea hasta 1988. Fue en cumplimiento de los contratos aprobados por Ley N°133 de 23 de julio de 1938 que la Compañía Bananera procedió a construir la red ferroviaria entre Quepos, Portalón, Parrita y La Palma, así como la vía férrea que conecta el puerto de Golfito con la margen del Río Térraba, frente a Puerto Cortés, y con la Frontera de Panamá en Puerto González.

La dirección, administración y manejo del ferrocarril al Pacífico estuvo bajo la dependencia, primero de la Secretaría de Fomento hasta

1948 y, luego, del Ministerio de Obras Públicas hasta que, por Ley N° 1721 del 28 de diciembre de 1953, se creó una Institución Autónoma del Estado, denominada Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. Sin embargo, durante tres años a partir del 3 de mayo de 1921, el Gobierno de don Julio Acosta curiosamente delegó esas funciones en un "Consejo Administrativo", formado por cinco consejeros, para que "libre de compromisos y ajeno a miras políticas" administrara este ferrocarril con dos propósitos fundamentales: fomentar el desarrollo económico sin espíritu de lucro, y recaudar lo suficiente para cubrir los gastos de explotación, mantenimiento y mejora de las instalaciones existentes, así como la extensión paulatina de líneas.

A partir del año 1956, con motivo del abandono de las plantaciones de banano en la región de Quepos, la Compañía Bananera procedió a levantar los ramales de Naranjo, El Silencio, Portalón y otros. Posteriormente, por Ley N° 3304 de 23 de julio de 1964, se autorizó la sustitución del ferrocarril Quepos-Parrita-La Palma por una carretera cuya construcción quedó a cargo de la misma Compañía, al igual que su mantenimiento.

El resurgimiento de la industria bananera en la Zona Atlántica, obliga a promulgar la Ley N° 3317 del 27 de julio de 1964, que declara de interés público el uso de las líneas de tranvías de propiedad particular, y a establecer que los dueños o arrendatarios de tales líneas deben permitir el transporte de bananos o cualesquiera otros productos, mediante el pago de tarifas determinadas por ley. Asimismo, para favorecer el desarrollo general y el de la industria bananera, la Ley N° 3852 del 21 de marzo de 1967 autorizó a la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica para extender de Guácimo a la región de Río Frío, la línea conocida como Ramal de Roxana.

La situación de la empresa administradora del ferrocarril al Atlántico se volvió crítica en el período de 1969 a 1971, con motivo de derrumbes que mantuvieron interrumpido el servicio por más de ocho

meses, y requirieron mayores gastos para el restablecimiento del tránsito. La empresa se había comprometido, mediante convención colectiva con sus trabajadores, a una revisión de salarios para fines de 1971, lo cual no cumplió por descapitalización originada en el envío al exterior de fondos en exceso, o porque los había tomado para otros destinos. Al incumplirse los acuerdos tomados en dicha convención, los trabajadores decidieron ir a la huelga el 4 de enero de 1972. El grave perjuicio económico para el país de una huelga ferroviaria, con posibles pérdidas millonarias, principalmente en exportaciones de banano, unido al estado de deterioro del ferrocarril, llevaron al Gobierno del Presidente don José Figueres a tomar la decisión de intervenir la empresa, para mantener la continuidad y regularidad en la prestación del servicio ferroviario (Decreto N°2128-T del 5 de enero de 1972).

Se nombró una comisión para que solicitara a la empresa ponerse a derecho en relación con 37 incumplimientos que le fueron notificados. Ante la clara evidencia de que la concesionaria no mostraba intenciones de mantener las instalaciones y equipos, en el grado de conservación y eficiencia establecidos en los contratos y requeridos para la prestación de un servicio moderno y adecuado, mediante Decreto N°2622-T del 10 de noviembre de 1972, el Gobierno declaró la caducidad de las concesiones y el traspaso del ferrocarril, con todas sus anexidades, al Estado. A partir de ese momento, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) quedó encargada de la administración del ferrocarril al Atlántico, que en adelante se llamó "Ferrocarril Nacional al Atlántico". Cabe mencionar que los concesionarios hicieron abandono de sus derechos y no presentaron alegato alguno de defensa, por lo que las acciones judiciales prescribieron, pasando en consecuencia sus bienes al Estado.

En ese mismo año de 1972, se reformó la Ley Orgánica del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, creándose por Ley N°4964 del 21 de marzo una institución de derecho público, denominada Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), al cual se le concedió la administración de este último ferrocarril.

Fue así como, a partir del citado año y hasta 1977, las instituciones portuarias JAPDEVA e INCOP manejaron, respectivamente, los ferrocarriles al Atlántico y al Pacífico.

En el año 1974 se crearon dos comisiones presididas por el Ministro de Obras Públicas y Transportes: primero una "Comisión Mixta" (Decreto N°3858-T del 14 de junio) encargada de elaborar las bases administrativas de un sistema ferroviario integrado sujeto a mandos ejecutivos uniformes, y luego una "Comisión de Enlace" (Decreto N°5228-T del 18 de setiembre) encargada de las funciones de gobierno de los ferrocarriles del Estado, para asegurar su coordinación y la integración de sus programas de mejoramiento.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, a fines del año 1976 el Ferrocarril Nacional al Atlántico se encontraba próximo a una total paralización, debido al deterioro progresivo de sus instalaciones y material rodante, a la imposibilidad de JAPDEVA para hacerle frente a los compromisos financieros del ferrocarril, a la excesiva demanda de transporte derivada del vigoroso incremento que estaba experimentando la producción bananera en la zona atlántica (la que en el período 1970-1975 aumentó en un 60%), y a la fuerte competencia de la entonces recientemente terminada carretera Siquirres-Limón. Por otro lado, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico también afrontaba problemas económicos bastantes graves.

Ante esta seria situación se consideró urgente integrar la administración y el gobierno de los ferrocarriles bajo un solo mando, con miras a conseguir el máximo aprovechamiento de las instalaciones y los equipos existentes, y a promover un financiamiento integral para los programas de mantenimiento, mejoramiento y equipamiento más indispensables. Para alcanzar tales objetivos, el Gobierno del Lic. Daniel Oduber, en su Decreto N°6686-MOPT del 12 de enero de 1977, declaró intervenidas temporalmente las empresas ferroviarias citadas, y dispuso que mientras dure esa intervención el gobierno y la administración de ambos ferrocarriles lo asumirá Ferrocarriles de Costa Rica S.A. (FECOSA), empresa subsidiaria de la Corporación Costarricense

de Desarrollo (CODESA). Desde entonces FECOSA actúa a través de un representante nombrado por dicha empresa con el carácter de Interventor General, investido de amplias facultades para desempeñar su cometido.

En el año 1979, al reorganizarse el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Decreto N°9610-T del 15 de febrero), y al suprimirse el antiguo cargo de Inspector Gubernamental de Ferrocarriles, se creó bajo la División de Transportes un Departamento de Ferrocarriles, cuyas funciones fueron reglamentadas al final de ese mismo año (Decreto N°10914-T del 30 de noviembre). Este Departamento, poco tiempo después, fue ascendido al rango de Dirección General, encargándosele "lo relativo a la fijación de políticas, programación, planeamiento, regulación, control y vigilancia del transporte ferroviario nacional" (Decreto N°13069-T del 19 de octubre de 1981).

Para ayudar a solventar los problemas financieros de FECOSA se promulgó la Ley N°6185, del 23 de noviembre de 1977, mediante la cual se obtuvieron créditos en el exterior por la suma de diez millones de dólares. Posteriormente, otra ley (la N°6256 del 28 de abril de 1978, reformada por la N°6393 del 12 de setiembre de 1979) autorizó a FECOSA para contratar empréstitos hasta por la suma de 98 millones de dólares, a fin de que pudiera hacerle frente a la modernización y electrificación de los ferrocarriles, en especial el bananero, y al Poder Ejecutivo para otorgar la garantía solidaria del Estado y destinar una suma no mayor de veinte centavos de dólar por caja de banano exportada al servicio de dichos empréstitos.

Los recursos así obtenidos por FECOSA le permitieron reconstruir, entre 1979 y 1981, la totalidad de la vía bananera Limón-Río Frío (110 kilómetros), incluyendo la sustitución de los rieles viejos por nuevos soldados (de 85 libras/yarda), el cambio de los durmientes de madera por otros de concreto preesforzado, la corrección de algunas curvas y niveles, y la construcción de un gran puente (de 466 metros) sobre el Río Chirripó. Estos trabajos fueron contratados con la firma Canadian Pacific Consulting Services Ltd., con financiamiento

de la Corporación Canadiense de Desarrollo y el Royal Bank of Canadá. En cuanto a equipamiento, aparte de algún material rodante usado conseguido en 1977 principalmente en Estados Unidos y Terranova, FECOSA adquirió alrededor de 320 vagones a la compañía brasileña COBRASMA en 1978, así como 15 locomotoras diesel-eléctricas en 1979 fabricadas por la General Electric de Estados Unidos y financiadas por el EXIMBANK y Wells Fargo. Además, para el servicio del nuevo Puerto de Moín, FECOSA inició a finales de 1980 la construcción del patio ferroviario, mediante contrato con firmas costarricenses y canadienses.

Otro gran proyecto que emprendió FECOSA, poco tiempo después de iniciada la reconstrucción de la línea bananera, fue el de la electrificación del tramo ferroviario Moín-Río Frío. Este trabajo abarcó el tendido de cables para la catenaria, así como la construcción de dos subestaciones eléctricas. El equipo de tracción consistió en 12 locomotoras bifrecuenciales (20/60 ciclos, para que también pudieran utilizarse en el ferrocarril al Pacífico), de 1200 kW de potencia efectiva (1600 caballos de vapor), 64 toneladas de peso y 900 toneladas de arrastre. Esta obra de electrificación, que se llevó a cabo mediante contrato con el "Grupo Cincuenta Ciclos S.A", integrado por firmas de Bélgica, Alemania, Francia y Suiza, fue oficialmente inaugurada por el Presidente Carazo el 19 de febrero de 1982, casi 52 años después de la electrificación del ferrocarril al Pacífico.

Mientras tanto, la difícil situación financiera, operativa y administrativa de FECOSA continuó agravándose, lo que obligó a la Administración Monge a tomar medidas para asegurar una acción más directa y eficaz en la vigilancia y control de esa empresa, primero por medio de la Dirección General de Ferrocarriles (Decreto N°14846-T del 16 de setiembre de 1983) y, después, con ayuda de un Interventor-Administrador General, nombrado por el Poder Ejecutivo (Decreto N°15216-MOPT del 8 de febrero de 1984). Como resultado de esta interventoría, que sólo duró tres meses, se produjo un diagnóstico de las principales fallas de FECOSA y se formularon recomendaciones para reducir las cuantiosas pérdidas que, por concepto de funcionamiento, estaba sufriendo entonces esa empresa ferroviaria.