

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA COMPENSAR LAS PÉRDIDAS ECONÓMICAS QUE SUFRIERON
LOS EX TRABAJADORES DEL FERROCARRIL Y SUS FAMILIAS POR EL
CIERRE DEL FERROCARRIL**

**JOSELYN SÁENZ NUÑEZ
Y OTRAS SEÑORAS DIPUTADAS
Y SEÑORES DIPUTADOS**

EXPEDIENTE N.º25.641.

PROYECTO DE LEY

LEY PARA COMPENSAR LAS PÉRDIDAS ECONÓMICAS QUE SUFRIERON LOS EX TRABAJADORES DEL FERROCARRIL Y SUS FAMILIAS POR EL CIERRE DEL FERROCARRIL

Expediente N.º25.641

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El presente proyecto de ley busca compensar las afectaciones económicas que las personas trabajadoras del Ferrocarril y sus familias sufrieron por su cierre en la década de los noventa. En particular, se busca corregir la disparidad generada sobre aquellas personas que fueron liquidadas en los meses comprendidos de enero de 1991 al 12 de diciembre de 1995, pero que no pudieron acogerse a los beneficios de prejubilación contenidos en la Ley N°8950 y sus reformas, Ley de Derechos Prejubilatorios a los Extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles. Este grupo de personas (actualmente son 231 adultos mayores), a pesar de que también sufrieron afectaciones, no pudieron acogerse a la prejubilación (63% del salario de referencia) sino que se pensionaron anticipadamente por el IVM de la Caja Costarricense del Seguro Social (43% del salario de referencia), teniendo que asumir las consecuencias de una pensión menor mientras simultáneamente se quedaban sin posibilidades de laborar.

El drama de quedar a la deriva

El ferrocarril en Costa Rica constituyó un motor de desarrollo significativo que facilitó el transporte de mercancías y personas, comunicando territorios y promoviendo el intercambio comercial. Sin embargo, como país, hemos olvidado que aquel enorme despliegue de infraestructura requirió de una fuerza laboral inmensamente especializada, que hizo del tren su modo de vida, su cultura y su identidad.

“Los trabajadores ferroviarios en Costa Rica surgieron producto de la construcción de dos ferrocarriles: el primero de ellos fue el ferrocarril al Atlántico (1873-1890), el cual nació como una empresa estatal, pero por la falta de recursos para su finalización, fue concesionado a una empresa inglesa, por medio del contrato Soto Keith de 1884, y arrendado a la Northern Railway Company, una subsidiaria de la United Fruit Company, en 1905 *[el ferrocarril al Atlántico fue nacionalizado en 1972 debido a los constantes derrumbes y el incumplimiento de los acuerdos laborales por parte de la compañía]*. El segundo ferrocarril en establecerse fue el ferrocarril al Pacífico, construido y administrado por el Estado costarricense desde 1897, con el fin de liberar a los exportadores de café y a los importadores de mercancías, de las prácticas arbitrarias de la Costa Rica Railway, concesionaria del ferrocarril y de un muelle en puerto Limón.

El ferrocarril al Atlántico constituyó la obra constructiva más importante del siglo XIX y la más grande empresa del país hasta la década de 1930. Su

función principal consistía en vincular las zonas productoras de café y banano con el puerto principal en el Caribe, el cual comunicaba con los puertos del Este de los Estados Unidos y Europa, de donde provenía el grueso de las importaciones que el país necesitaba para el consumo y la producción. Para su funcionamiento requirió de la conformación de un grupo laboral integrado exclusivamente por hombres, capaces de hacerse cargo de diversas y complejas labores en la vía, en los talleres y a bordo del tren. Estos trabajadores, quienes ocupaban variadas funciones como: agentes, bodegueros, telegrafistas, peones de vías, brequeros, fogoneros, conductores, maquinistas, carpinteros, torneros, herreros, fundidores y otros, procedían de diversos orígenes étnicos, nacionales y sociales.

(...) El trabajador ferroviario desarrolló una identidad de grupo laboral específico, muchos de ellos pertenecieron a familias ferroviarias, y en general fueron respetados y gozaron de prestigio en sus comunidades de origen, muchas de las cuales constituyeron centros de residencia de ferroviarios, donde se desarrollaron prácticas y tradiciones culturales asociadas al mundo ferroviario (...)" (Págs. 68-69, Botey, A.M: 2006)¹

Después de décadas de impulsar el desarrollo del país, la actividad ferroviaria empezó a sufrir un severo deterioro y con ella, las condiciones laborales de los trabajadores del ferrocarril y la calidad del servicio también. En este contexto, las autoridades públicas, en vez de atender el deterioro, resolvieron aplicar un conjunto de medidas que, más allá de solucionar los problemas, acabaron por desaparecer el ferrocarril. Al respecto, la catedrática de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica, Ana María Botey Sobrado, explica lo siguiente:

"Al cumplirse los 100 años del primer recorrido ferroviario San José-Limón, en diciembre de 1990, las autoridades del INCOFER señalaban que el déficit de la institución era de 600 millones de colones, las pérdidas diarias por operación de 2.5 millones de colones, el 60 por ciento de la vía férrea se encontraba en mal estado, y se tenía una deuda acumulada de mil 500 millones de colones con la Caja Costarricense del Seguro Social. El INCOFER y el poder Ejecutivo, enfrentaron esta crisis por medio de un "plan de racionalización" de la actividad ferroviaria, contenido en un Contrato-Programa. (...) El Contrato-Programa establecía que la institución tenía que optimizar sus actividades y alcanzar el equilibrio financiero. En esa ruta las primeras medidas consistían en eliminar el excedente de personal, jubilar a los trabajadores con los requisitos establecidos para el disfrute de la pensión, facilitar el pago de prestaciones a quien lo solicitara, trasladar personal a otras instituciones públicas y procurar el traslado de ciertas actividades periféricas a la gestión de servicios por empleados del INCOFER, por medio de la creación de cooperativas.

¹ Sobrado, A. M. B. (2006). Los trabajadores ferroviarios en la encrucijada neoliberal. Revista de Historia de América, (137), 63–104. Consultar en: <https://www.jstor.org/stable/20140164>

(...) Las implicaciones de este Contrato-Programa condujeron a adoptar algunas medidas, la primera fue anunciada en diciembre de 1990 y ejecutada el 1 de enero de 1991, consistió en el despido de 697 trabajadores, 477 del sector Atlántico y 220 del Pacífico, de un total aproximado de 2.313 empleados. Posteriormente, se acogieron a la movilidad laboral, o sea al retiro con pago de prestaciones, más de 200 empleados. En consecuencia, el ferrocarril fue quedando disminuido, especialmente en los talleres, las vías continuaron destruyéndose y el material rodante empeoró sus condiciones de existencia. Con respecto a las otras medidas del Contrato-Programa, las cuales, eventualmente, pudieron contribuir a solventar la crisis, e iniciar un proceso de recuperación, la mayoría se quedó en el papel.

(...) Finalmente, en 1995, durante la administración de José María Figueres Olsen, el ferrocarril fue cerrado, dejó de operar, se mantuvo solamente el personal necesario para resguardar el patrimonio institucional y para preparar la concesión de los ferrocarriles a las empresas ferroviarias internacionales. De nuevo se regresaba a la concesión.” (Págs. 94-95-96-97, Botey, A.M: 2006)²

Estas personas se especializaron toda su vida en el oficio ferroviario, dedicaron familias y generaciones a este trabajo, tuvieron que luchar por dignificar su oficio varias veces a lo largo de la historia e hicieron posible la hazaña del ferrocarril, y, sin embargo, quedaron a la deriva una vez que el Estado costarricense tomó la decisión de cerrar la actividad. Muchos de ellos se vieron obligados a trabajar en la informalidad para intentar llevar comida a sus casas porque las indemnizaciones y pensiones no lograron compensar el ingreso perdido en sus hogares. Además, después de toda una vida de especializarse en este oficio, la mayoría no sabía hacer otra cosa por lo que reincorporarse en un oficio nuevo era inmensamente difícil, especialmente para los de mayor edad.

Con el fin de corregir esta situación, en el año 2011 la Asamblea Legislativa de Costa Rica aprobó la Ley N°8950, Derechos Prejubilatorios a los Extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles y aprobó su reforma en el año 2017. Ambos esfuerzos consiguieron mejorar las condiciones de jubilación a cientos de ex ferrocarrileros que al momento del cierre tenían al menos 50 años de edad y que se acogieron a la jubilación. Sin embargo, quedó un grupo poblacional por fuera. Aquellos ex ferrocarrileros que al momento del cierre no se acogieron a la jubilación sino que se pensionaron porque les faltaban pocos años y que, obligados por el cierre y sabiendo que a la edad de 60 años no conseguirían otro empleo, tuvieron que aceptar pensiones mucho más bajas de lo que les habría correspondido si hubiesen seguido trabajando en el tren. Este grupo de personas (actualmente son 231 adultos mayores con vida) no pudo acogerse a los beneficios

² Sobrado, A. M. B. (2006). Los trabajadores ferroviarios en la encrucijada neoliberal. Revista de Historia de América, (137), 63–104. Consultar en: <https://www.jstor.org/stable/20140164>

que sus compañeros más jóvenes sí pudieron y ha tenido que subsistir con pensiones insuficientes.

Tal disparidad debe ser corregida. El Estado costarricense tiene la deuda moral de compensar las pérdidas económicas que sus decisiones causaron a estas familias. Con el objetivo de evidenciar el impacto que el cierre del INCOFER tuvo sobre la vida de estos trabajadores y sus familias hemos recopilado una serie de testimonios que ponemos a disposición las y los Señores Diputados en la siguiente tabla.

TABLA 1. Fragmentos de entrevistas realizadas a ex ferrocarrileros.

CASO DE EX FERROCARRILERO #1: Hombre de 79 años que empezó a trabajar en el ferrocarril a los 18 años y que a la fecha del cierre era conductor de tren. Se pensionó con 2 años de anticipación debido al cierre de INCOFER (43%), sin derecho a la jubilación (63%). Su pensión mensual actualmente es de aproximadamente ₡157 mil.	
PREGUNTA	RESPUESTA
¿Cómo le afectó el cierre del ferrocarril?	“Bueno, yo sólo trabajé en el ferrocarril y fue lo único que yo supe hacer, porque no sabía qué otra cosa hacer. Entonces tres días después de que se hizo el cierre, ya yo estaba trabajando en una empresa de seguridad. Trabajé en una empresa de seguridad en la fábrica de bolas de béisbol en Turrialba. Después de ahí trabajé como cinco años ahí más o menos con esa empresa y luego de ahí me fui para los Estados Unidos a buscar nuevos horizontes. Estuve en los Estados Unidos trabajando allá, pero la verdad que no me hallaba sin la familia, entonces tuve que venirme. Y luego cuando ya llegué acá de nuevo sin trabajo y sin nada, ahí empecé a hacer excursiones (...) En realidad muchísimas familias, cuando el ferrocarril se cerró, muchísimas familias quedamos prácticamente con una decepción total, ¿Verdad? De quedar sin trabajo y de no saber que hacer porque solamente sabíamos hacer lo del ferrocarril. Para nosotros fue muy duro, con hijos pequeños y estudiando, fue muy duro para nosotros y la verdad que necesitamos esta ayuda de los diputados para ver si acaso las pensiones mejoran un poquito más. En realidad necesitamos esto.”
¿Por qué necesitan heredar este beneficio a sus esposas si ustedes fallecen?	“Es que es justo porque los trabajos de nosotros eran a la 1 de la mañana, 2 de la mañana, 3 de la mañana, 4 de la mañana y nuestras esposas también vivieron eso porque ellas tenían que alistarnos nuestro cafecito, nuestras comidas para llevar, porque a veces trabajábamos 15 horas, hasta 18 horas seguidas y nosotros siempre andábamos como quien dice limpios, sin plata, ¿Verdad? Entonces teníamos que llevar nuestro café, nuestro almuerzo y ellas se levantaban en la madrugada a hacer nuestras comidas. Y de noche. Trabajamos de noche y trabajamos de día. Trabajamos tres días de noche, tres días de vida, entonces era

	muy duro para ellas también. Entonces es justo y necesario que si nosotros faltamos, ellas se queden también con su jubilación.”
CASO DE EX FERROCARRILERO #2: Hombre de 78 años que empezó a trabajar en el ferrocarril a los 18 años y que a la fecha de cierre era brequero de tren. Se pensionó con 2 años de anticipación debido al cierre de INCOFER (43%), sin derecho a la prejubilación (63%). Su pensión mensual actualmente es de aproximadamente ¢328 mil.	
¿Cómo le afectó el cierre del ferrocarril?	“Fue tremendo porque yo nunca había trabajado en ninguna otra cosa, solamente en el ferrocarril y bueno en ese tiempo yo tuve trabajos pero montones, mira, trabajé en un montón de cosas, de guarda, me daba un sueño y me dormía porque ya uno no estaba acostumbrado a eso. Después cuando estaban haciendo el hotel, el Marriot, yo fui el que lo hice porque llegué a trabajar ahí en construcción, después de que cerraron el ferrocarril. Cuando ya uno se vio sin trabajo entonces uno tenía que ver en qué parte había trabajo y a dónde le daban trabajo. Entonces ahí uno no estaba acostumbrado a llevar solo. De mi casa yo salía a las cuatro y media de la mañana y volvía otra vez a las 7 de la noche. Quiere decir que nosotros salíamos de noche y llegamos de noche. Fue tremendo.”
¿Por qué esta propuesta es justa?	“Es justa por todo lado, por uno mismo, por la familia, por muchos compañeros que están en situaciones que uno dice, ¿y cómo es que viven esta gente con esa pensión que tienen? ¿Cómo va a vivir con una pensión de 140 mil colones una persona? Y hay parejas, señores que tal vez las hijas andan por mal camino y les dejaron a ellos los nietos ahí. Eso le llega a uno al alma. Yo le pido a los diputados que por favor nos ayuden, que nos ayuden porque en realidad nosotros estamos necesitando eso.”
CASO DE EX FERROCARRILERO #3: Hombre de 65 años que empezó a trabajar en el ferrocarril a los 14 años y que a la fecha de cierre era conductor de tren. Esta persona si logró aplicar al beneficio de prejubilación (63%). Su pensión mensual actualmente es de más de ¢500 mil.	
¿Cómo le afectó el cierre del ferrocarril?	“Eso en cuanto a lo laboral. Tuve que acostumbrarme, por el bienestar de mi familia, a desempeñar funciones muy pesadas a las que yo no estaba acostumbrado. A exponer mi vida. Inclusive anduve lo que llamamos piratear. Andar con unos carros que no eran ni de mi propiedad. Tenía que alquilarlos para poder llevar el sustento a la familia. Cuando yo salí del ferrocarril en el 95, mi hija mayor tenía solamente 15 años. Estaba cruzando el 9º año. Y mis hijos eran relativamente muy pequeños, los dos varones. Tuvimos que emigrar del pueblo donde vivíamos, por el bienestar de ellos. Para poderlos traer a una parte más céntrica, donde ellos tuvieran la oportunidad de estudiar. Y también para trabajar, para poder darles el sustento. Gracias a Dios, de ahí pude salir adelante.

	Saqué a mis hijos adelante y todo, pero sí fue. Me afectó mucho la pensión porque se tomaron en cuenta los últimos salarios devengados en el ferrocarril. Y como ya tenía muchos años de no ser empleado. Esos salarios, aunque los trajeran a valor presente, siempre me seguían afectando. Porque la pensión era muy baja. Gracias a esta pensión que tenemos nosotros complementaria en la ley es que entre las dos pensiones, gracias a Dios, pude tener una vida más digna. Pero como experiencia tengo que el resto de mis compañeros no lograron esa pensión. Siguen viviendo las mismas calamidades que en las que yo pasé. Por eso es la consideración que tengo para estos compañeros. Y yo les pido a este gobierno actual. Que por favor, les pongan la mano en el corazón. Y que aprueben este proyecto. Para que estos señores ya de edades tan avanzadas tengan un fin de vida un poco más digno.”
¿Es cierto que durante los últimos años del ferrocarril los empleados ponían de sus bolsillos para sostener el tren?	“Eso es cierto. Nosotros ya al final del ferrocarril, como el ferrocarril ya no se le daba presupuesto, las vías empezaron a fallar demasiado entonces empezaron a haber muchos descarrilamientos. Y entonces nos pidieron a nosotros que si aportábamos una cantidad económica para comprar durmientes y nosotros autorizamos el rebajo al departamento de planillas, cada uno de acuerdo a sus posibilidades. Aceptamos que nos dedujeran de nuestros salarios cierta cantidad para comprar 1 durmiente, 2 durmientes, 3 durmientes. Algunos decían que podían dar 10 durmientes. Y así fue como nos pudimos reunir. Pero sin embargo no fue suficiente. Porque había otro montón de situaciones. Las locomotoras por ejemplo (...) Todo empezó a fallar y fallar. Hasta que llegó el gobierno el 30 de junio de 1995 y decidió cerrar el ferrocarril. [¿Qué les decían cuando les pedían que aportaran?] Que nos acordáramos de algo que decía el reglamento del ferrocarril: cuando el ferrocarril se veía en condiciones críticas, la respuesta era que los trabajadores tenían que unirse para protegerlo. Entonces se valieron de eso. Nosotros nos unimos para protegerlo. Pero no fue suficiente.”

Fuente: De elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas por el equipo de despacho de la Diputada Joselyn Sáen Nuñez.

Nótese que el caso #3 es una persona que sí logró acogerse al beneficio de la prejubilación, mientras que los casos #1 y #2 no pudieron hacerlo pues debieron acogerse a la pensión anticipada del IVM, lo que les redujo la pensión total significativamente. Este proyecto busca compensar a los casos #1 y #2 para que puedan equipararse al caso #3 según su clase de puesto y de esta forma terminar de vivir sus vidas como adultos mayores en condiciones dignas, reconociendo el aporte que hicieron al desarrollo del país.

Una compensación justa y posible

Para solucionar la disparidad descrita anteriormente, el presente proyecto de ley crea un subsidio compensatorio con cargo al presupuesto nacional. El subsidio pretende equiparar el ingreso mensual de los ex ferrocarrileros que se pensionaron por el IVM (con el 43% del salario promedio -más menos reconocimientos específicos según el caso-³), con el ingreso de los que se prejubilaron (con el 63% del salario promedio). Esta es una situación que el Estado debe corregir pues de lo contrario, se mantendrá una desigualdad de trato entre personas que sufrieron el mismo evento, afectando la posibilidad de una vejez digna a estas personas.

En este sentido, el proyecto propone pagar un subsidio equivalente a la diferencia entre la pensión actual de quienes se pensionaron por el IVM y el monto que habrían recibido si hubiesen podido acogerse al beneficio de la prejubilación en el momento del cierre del ferrocarril, actualizado a valor presente.

Así, a modo de ejemplo simplificado, suponga un caso hipotético en el que un ayudante de maquinista de tren ganaba, al momento del cierre el ferrocarril, un salario mensual equivalente traído a valor presente de ¢430.000 y suponga que mantuvo ese valor presente del salario por 5 años seguidos de forma que es su salario promedio. Si la persona se hubiese podido acoger a la prejubilación recibiría cerca de ¢270 mil al mes, pero si se hubiese acogido a la pensión anticipada del IVM habría recibido aproximadamente ¢185 mil al mes (-más menos reconocimientos específicos según el caso-) . Entonces el subsidio propuesto en este proyecto de ley sería de ¢86 mil, es decir, sería simplemente el resultado de la siguiente resta:

$$\begin{aligned} \text{Subsidio} &= \text{Pre Jubilación} - \text{Pensión IVM} \\ &= \text{¢}270,900.00 - \text{¢}184,900.00 \\ &= \text{¢}86,000.00 \end{aligned}$$

³ Este es el porcentaje que los entrevistados indican que la CCSS les dio como referencia para sus casos.

Cabe mencionar que, según el oficio de Incofer PE-OF-0370-2026 y la información pública disponible⁴, los trabajadores del tren en la actualidad tienen salarios que efectivamente rondan esos montos, según el puesto:

TABLA 2. Salarios brutos indicados por INCOFER como vigentes en el cartel de contratación al año 2026

PUESTO	SALARIO MENSUAL UNITARIO
Maquinista	¢520.000
Ayudante de maquinista	¢430.000
Brequero	¢420.000
Técnico de radio	¢415.000

Fuente: Tomado del oficio PE-OF-0370-2026 del 01 de junio del 2026

Igualmente, de la información recopilada con los ex ferrocarrileros sabemos que, por ejemplo, al año 1990, un brequero tenía un salario promedio traído a valor presente del 2026 equivalente a ¢396.080⁵. Estos datos demuestran que se trata de salarios medios o bajos, no de salarios de lujo.

De lo anterior, **considerando que: 1) la lista de sujetos potencialmente beneficiarios es limitada y constituye 231 personas, 2) los sujetos beneficiarios son personas adultas mayores (mayores de 65 años) y 3) los sujetos beneficiarios tienen pensiones relativamente bajas pues corresponden a una fracción de sus salarios de referencia; entonces este subsidio compensatorio representa un cargo para el presupuesto nacional relativamente bajo y dispone de un horizonte temporal de no más de 20 años, tomando en cuenta la esperanza de vida de los sujetos beneficiarios⁶.** En particular, la siguiente tabla describe a la población potencialmente beneficiaria:

⁴ Referencia de salario aplicable al gremio: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/maquinistas-tendrian-alza-salarial-de-c-9-266/VSJ6QXCJTFFTRJEN5MFBQEXGYU/story/>

⁵ Cálculo de cuantía de pensión por desempleo (prejubilación INCOFER) realizada por la Dirección Nacional de Pensiones del MTSS en el año 2015 a ex ferrocarrileros.

⁶ Nótese que la esperanza de vida al nacer en Costa Rica al año 2026 es de 78.68 años para los hombres y de 83.69 años para las mujeres. Consultar en: <https://inec.cr/indicadores/esperanza-vida-al-nacer>

TABLA 3. Lista de sujetos potencialmente beneficiarios

N°	Nombre	N° Cédula
1	Acosta Larios Carlos	7-0039-0506
2	Acosta Larios Jose Antonio	7-0037-0927
3	Agüero Mora Claudio Ricardo	3-0200-0257
4	Aguilar Pereira Octavio	3-0200-0483
5	Aguilar Vargas Hugo	3-0181-0674
6	Aguilar Vega Omar	3-0183-0005
7	Aguilera Quintanilla Alejandro	6-0108-0547
8	Alfaro Hernández Marco tulio	3-0174-0337
9	Alpízar Herra Gerardo	5-0126-0346
10	Alpízar Herra Jesús	6-0073-0843
11	Alvarado Gonzalez Álvaro	2-0234-0973
12	Alvarado López Jose Maria	1-0303-0599
13	Álvarez Bustos Jose Manuel	5-0130-0157
14	Álvarez Salazar Gerardo	2-0240-0904
15	Araya Solano Nautilio	3-0162-0101
16	Araya Soto Miguel Ángel	6-0101-1281
17	Arce Flores Jorge	2-0190-0468
18	Arce León Rafael Ángel	1-0341-0667
19	Arias Castro Luis Eduardo	2-0260-0919
20	Arias Córdoba Oldemar	2-0329-0309
21	Artabia Morales Manuel Francisco	9-0045-0226
22	Arroyo Ortega Manuel	3-0190-0202
23	Ballester Carmona Jorge	9-0040-0337

24	Barrantes Barrantes Evelio	7-0029-0558
25	Bell Arrieta Gilberto	3-0232-0548
26	Bell Delgado Eladio Jesús	3-0152-0902
27	Benavides Cespedes Cornelio	6-0089-0819
28	Bermúdez Duran Carlos Luis	7-0046-0290
29	Bermúdez Marín Victor Manuel	2-0275-1180
30	Berrocal Sandí Edwin Alberto	2-0334-0848
31	Bonilla Acevedo Miguel Angel	7-0043-0322
32	Bonilla González Juan Bautista	3-0160-0082
33	Bravo Rojas Luis	3-0227-0466
34	Brenes Agüero Gerardo	2-0246-0549
35	Brenes Cambronero Juan Bautista	2-0253-0298
36	Calderón Azofeifa Moises	3-0193-0079
37	Calderón Castro Eulogio	3-0132-0923
38	Camacho Alvarado Álvaro	7-0045-0488
39	Campos Duran Sergio	1-0344-0661
40	Campos Fernández Jesús	2-0229-0617
41	Campos Morales Gerardo Alexis	2-0278-1421
42	Cascante Segura Evad Odiney	6-0092-0085
43	Cascante Acuña Eli Eduardo	1-0341-0675
44	Castillo Jimenez Manuel	2-0239-0389
45	Castillo Masis Hector	3-0198-0512
46	Castillo Meza Gerardo	3-0206-0697
47	Castillo Meza Omar Manuel	3-0197-1054
48	Castillo Quesada Carlos Arturo	3-0182-0151

49	Castillo Quesada Victor Hugo	7-0047-0289
50	Castillo Ramirez Rafael Ángel	2-0256-0261
51	Castillo Zuñiga Luis	3-0138-0403
52	Castro Corrales Victor Manuel	6-0082-0843
53	Castro Marín Otoniel	1-0316-0109
54	Castro Miranda Rafael Angel	2-0247-0062
55	Cedeño Olivares Rafael Ángel	3-0192-1045
56	Cespedes Rojas José Jerónimo	7-0036-0396
57	Chacón Bravo Arnulfo	3-0148-0280
58	Chacón Calderón Rafael	1-0470-0005
59	Chavarria Gamboa Gerardo	7-0056-0207
60	Chaverri Madrigal Gerardo Enrique	7-0042-0400
61	Chaves Alvarado Gerardo	2-0245-0538
62	Ching Toruño Jose Alfredo	7-0036-0211
63	Cordero Quirós José Miguel	3-0152-0471
64	Cordero Sequeira Rodrigo	2-0231-0100
65	Cordoba Garcia Oscar Luis	2-0304-0958
66	Coto Ramírez Agustín	7-0052-1456
67	Coto Vega Javier Román	3-0169-0791
68	Díaz Alvarez Jose Everth	1-0377-0545
69	Díaz Cantillo Victor Manuel	3-0226-0303
70	Díaz Leon Antonio	3-0149-0522
71	Díaz Leon Rigoberto	3-0170-0326
72	Drummond Drummond Eduardo Esicaya	7-0040-0543
73	Duran Valverde Alcides Rosario	1-0290-0175

74	Fernandez Fonseca Victor Manuel	3-0149-0140
75	Fernandez Monge Victor	3-0176-0404
76	Fernandez Navarro José Adolfo	3-0230-0616
77	Fernandez Navarro Juan Bautista	3-0223-0691
78	Fernandez Navarro Luis Guillermo	3-0237-0139
79	Fernandez Porras Rafael Ángel	7-0044-0248
80	Fernandez Sanabria Juan	3-0111-0415
81	Fernandez Trigueros Austregildo	9-0032-0276
82	Flores Rojas Luis Fernando	2-0313-0989
83	Fonseca Cespedes Buenaventura	3-0173-0878
84	Fonseca Mata Bernardo	3-0192-1426
85	Fonseca Zuñiga Adolfo	3-0173-0088
86	Fuentes Ramírez Ricardo	7-0056-0848
87	Fuentes Orozco Gerardo	7-0050-0470
88	Gamboa Velasquez Gerardo	3-0181-0190
89	Garcia Barboza Rafael Ángel	1-0405-0467
90	Garcia Venegas Rodolfo	9-0076-0650
91	Garita Solis Jorfe Arturo	1-0534-0436
92	Garita Solis Walter Rolando	1-0421-0695
93	Gonzalez Alvarado Rodrigo	6-0124-0082
94	Gonzalez Carranza José Ramón	2-0270-0422
95	Gonzalez Chavarria Hector	9-0027-0780
96	Gonzalez Gonzalez Gerardo	2-0384-0344
97	Gonzalez Rodríguez Luis Antonio	2-0268-0685
98	Guerrero Arce Jose Francisco	2-0236-0764

99	Guerrero Loria Mario	2-0283-1356
100	Guzman Irias Uriel Rafael	2-0265-0110
101	Hernandez Espinoza Ulises	2-0210-0584
102	Hernandez Rodriguez Fabio	2-0180-0869
103	Hurtado Morales Gerardo	7-0044-0962
104	Irias Quiros Dagoberto	2-0265-00223
105	Irola Salas Sigifredo	3-0177-0111
106	Jimenez Jimenez Mario	2-0198-0259
107	Jimenez Ortega Juan Cupertino	1-0356-0060
108	Kelly Hawes Frank Alberto	7-0052-0546
109	Ledezma Chacon German	2-0321-0400
110	Lopez Lopez Santos Orlando	5-0104-0572
111	Madriz Fuentes Luis Gerardo	7-0053-0453
112	Madriz Vives Edgar	3-0169-0939
113	Martinez Morales Emanuel	7-0037-0816
114	Mata Mata Fernando Antonio	7-0037-0221
115	Mata Meza Felix Gerardo	3-0192-0431
116	Mata Pereira Jose Roger	3-0193-0546
117	Mata Serrano Cipriano Eugenio	4-0091-0156
118	Mattey Rivera Carlos	3-0173-0231
119	Mc Conney Taylor Luis Alfonso	7-0046-0969
120	Medina Gonzalez Hirinaldo	8-0066-0774
121	Mena Gomez Rudy Alberto	7-0075-0557
122	Miranda Delgado Guillermo	7-0041-0889
123	Miranda Delgado Julio Jesus	7-0056-0977

124	Miranda Herrera Simeon Jesus	7-0044-0305
125	Molina Chaves Heriberto	7-0045-0349
126	Molina Rodriguez Juan Guillermo	3-0177-0122
127	Montano Montano Juan Francisco	5-0124-0439
128	Montoya Gamboa Ana Grace	3-0201-0302
129	Montoya Gamboa Carlos Humberto	3-0163-0982
130	Mora Alvarado Alvaro Cecilio	3-0201-0714
131	Mora Alvarado Luis Alberto	2-0409-0971
132	Mora Arias Marco Tulio	2-0248-0731
133	Mora Miranda Sergio Antonio	6-0055-0507
134	Mora Porras Carlos Enrique	2-0237-0061
135	Morales Corella Gerardo	3-0166-0392
136	Morales Perez Jose Francisco	7-0036-0575
137	Morales Venegas Juan Pablo	6-0085-0979
138	Moreno Vargas José Luis	2-0231-0636
139	Morgan Morgan Allan	7-0028-0463
140	Morris Brumbley Alberto Antonio	1-0424-0684
141	Moya Ortega María Cecilia	1-0312-0177
142	Moya Vasquez Hector	3-0173-0487
143	Muñoz Villalobos Miguel	5-0125-0204
144	Murillo Ramirez José Eduardo	7-0058-0746
145	Murillo Sanchez Oscar	2-0240-0062
146	Nuñez Cubero Marcos Bernando	3-0129-0040
147	Nuñez Cubero Miguel Angel	3-0138-0261
148	Nuñez Garita Manuel Antonio	2-0311-0429

149	Núñez Garita Rafael Angel	2-0227-0023
150	Ocampo Meza Cristobal	7-0053-0649
151	Olivar Bell Alberto	7-0046-0444
152	Ortega Cajina Espectacion	8-0049-0370
153	Ortiz Jimenez Rodolfo Antonio	7-0064-0722
154	Palacios Matarrita Eduardo	7-0035-0864
155	Pereira Vargas Ezequiel	3-0209-0378
156	Pereira Obando Ruben Francisco	3-0182-0070
157	Pereira Vargas Victor Manuel	3-0189-0742
158	Perez Corrales Alderico Fernado	3-0164-0977
159	Perez Mata Jorge Evelio	3-0193-0144
160	Picado Vargas Marvin	1-0515-0064
161	Petgrave Mc Vane Roy Wilfred	1-0347-0591
162	Picado Torres Jose Fabio	1-0207-0712
163	Porras Alvarez Gilberto	2-0263-0444
164	Porras Cascante Victor Manuel	3-0154-0516
165	Portuguez Quiros Bernardo	7-0049-0175
166	Portuguez Quiros Manuel	3-0212-0985
167	Quesada Fernandez Carlos Luis	3-0173-0410
168	Quiros Coto Victor Manuel	3-0148-0996
169	Quiros Pereira Gerardo	2-0269-0851
170	Quiros Pereira Juan Manuel	3-0156-0107
171	Quiros Roman Eduardo Antonio	3-0158-0112
172	Quiros Ureña Rafael Angel	1-0311-0061
173	Ramirez Álarado Gerardo	3-0204-0156

174	Ramirez Calderón Gerardo	3-0189-0043
175	Ramirez Ramirez Jose Leonardo	5-0131-0677
176	Redondo Jimenez Juan Rafael	7-0028-0767
177	Rivas Rivas Alfredo	5-0140-0904
178	Robles Solís Pedro Nilson	1-0360-0914
179	Rodriguez Barboza Gerardo	3-0182-0372
180	Rodriguez Madrigal Gerardo Guillermo	2-0281-1306
181	Rodriguez Porras Hector	2-0280-0621
182	Rodriguez Vasquez Marvin	2-0343-0212
183	Rodriguez Coto Manuel	3-0164-0133
184	Rojas Aguilar José Rafael	3-0135-1002
185	Rojas Mora Eduardo	2-0280-1151
186	Rojas Robles Guido	2-0260-0094
187	Roman Arias Ninfa de la Trinidad	7-0058-0640
188	Saen Gutierrez Arturo Adilio	3-0152-0374
189	Salas Méndez José Luis	4-0095-0771
190	Salazar Jara Gerardo	7-0048-0513
191	Sanabria Jiménez Luis Guillermo	3-0141-0403
192	Samuel Hall Sherman Ronaldo	7-0035-0439
193	Sánchez Abarca Hector	2-0314-0614
194	Sánchez Guerrero Juan Daniel	2-0339-0143
195	Sánchez Trigueros Juan Luis	2-0288-0553
196	Sánchez Trigueros Malaquias	2-0226-0934
197	Serrano Miranda Juan Luis	2-0300-0534
198	Slak Slak Fisroy Henry	7-0043-0083

199	Solano Mata Gerardo	3-0181-0953
200	Solano Ramírez Carlos Luis	7-0044-0896
201	Solorzano Acosta Carlos Luis	2-0226-0239
202	Sosa Arguedas David	2-0283-0143
203	Sosa Arguedas Rigoberto	2-0266-0019
204	Soto Bermúdez Tarciso	3-0188-1179
205	Soto Sanabria Victor Manuel	7-0049-1426
206	Suarez Arias Raul	2-0269-0020
207	Tortos Trejos José Joaquin	3-0152-0897
208	Toruño Herrera Juan	7-0037-0752
209	Trigueros Gonzalez Adrián	2-0248-0730
210	Valerin Moraga Felipe	5-0092-0113
211	Valverde Jimenéz Ricardo	3-0209-0155
212	Valverde López Cesar	2-0243-0747
213	Valverde Madriz Saul	3-0108-0962
214	Valverde Sánchez Eduardo	3-0194-0386
215	Vargas Chaves Luis Guillermo	3-0187-0093
216	Vargas León Edwin Antonio	3-0170-0279
217	Vargas Mora Marco Antonio	3-0190-0481
218	Vargas Zamora Rafael Eduardo	3-0176-0199
219	Vásquez Barrantes José Antonio	7-0050-0812
220	Vásquez Madrigal Manuel	2-0222-0557
221	Vásquez Sanabria Oscar Efrain	3-0177-0375
222	Vega Chaves Luis Fernando	2-0339-0972
223	Velásquez Zamora Rafael Ángel	3-0178-0785

224	Venegas Bonilla Zenon	2-0263-0381
225	Villalta Valerin José	3-0152-0584
226	Wittingham Tyndale Ernest Charles	7-0031-0830
227	Wittingham Tyndale Gerard Vicente	7-0031-0829
228	Yen Leon Carlos Alberto	7-0049-1460
229	Zamora Fonseca Gerardo	3-0178-0840
230	Zamora Loría Rodolfo	9-0046-0075
231	Zuñiga Aguilar Eduardo	7-0043-0007

Fuente: De elaboración propia a partir de la información contenida en el Expediente Legislativo N°24.544.

De lo anterior, la compensación propuesta en este proyecto de ley no representa un peso sustantivo en el presupuesto nacional de la República pero sí puede transformar la calidad de vida de estos adultos mayores. Constituye además una deuda moral que el Estado costarricense tiene con los ex ferrocarrileros, quienes no pudieron elegir su destino sino que acabaron viviendo las condiciones impuestas por las decisiones políticas de otros.

En virtud de las consideraciones expuestas, se somete el presente proyecto de ley al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su discusión y aprobación por parte de los señores y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA COMPENSAR LAS PÉRDIDAS ECONÓMICAS QUE SUFRIERON
LOS EX TRABAJADORES DEL FERROCARRIL Y SUS FAMILIAS POR EL
CIERRE DEL FERROCARRIL**

ARTÍCULO 1- Para que se agregue un artículo nuevo a la Ley N°8950 y sus reformas, Ley de Derechos Prejubilatorios a los Extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, que en adelante se lea de la siguiente manera:

“Artículo nuevo- Los extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), que fueron liquidados en los meses comprendidos de enero de 1991 al 12 de diciembre de 1995, como resultado del proceso de cierre técnico de ferrocarril, que no califican para los beneficios del artículo uno de la presente ley, en virtud de haberse acogido a una pensión otorgada por la Caja Costarricense de Seguro Social, por el régimen de invalidez, vejez y muerte, **y que al momento de aprobación de la presente ley tengan al menos 65 años cumplidos**, tendrán derecho a **un subsidio complementario a cargo del presupuesto nacional equivalente a la diferencia entre su pensión actual y el 63% del salario promedio calculado con los doce mejores salarios mensuales percibidos por el trabajador en los últimos cinco años en que haya laborado en el Incofer, actualizados a valor presente.**”

ARTÍCULO 2- Para que se agregue un transitorio nuevo a la Ley N°8950 y sus reformas, Ley de Derechos Prejubilatorios a los Extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, que en adelante se lea de la siguiente manera:

“Transitorio nuevo- Todos los beneficios creados en la presente ley y en la Ley N°9516 y sus reformas, Ley de Derechos Prejubilatorios a los Extrabajadores del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, **podrán ser sucedidos a su esposa o compañera de unión de hecho debidamente comprobada.**”

Rige a partir de su publicación.

[illegible]