



380 22

1977

385
M



NUESTRA PORTADA

Vista panorámica del Puente de Río Grande, localizado en kilómetro 36. La luz total de este puente es de 209 metros, con una anchura de 5 metros y altura sobre el río de 93 metros. El tipo de estructura es de arco de 2 articulaciones y material de acero. Fue construido por Milliken Brothers, New York, U.S.A., en el año 1902, y por su magnitud y tipo ocupa el 7º lugar en América.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

INFORME ANUAL 1956

El Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico fué creado por Ley No. 1721 del 28 de diciembre de 1953, modificada por Ley No. 1797 de 24 de setiembre de 1954.

JUNTA DIRECTIVA



ING. MARIO QUIROS S.
Presidente



ING. GASTON PERALTA C.
Vice-Presidente



LIC. JULIO RUIZ S.
Director



DON FRANCISCO J. ORLICH
Ministro de Obras Públicas
Director
del 1º de enero de 1954 al
19 de junio de 1956.



ING. CARLOS ESPINACH E.
Ministro de Obras Públicas
Director
13 de agosto de 1956.



DON ALVARO ROJAS R.
Director



DON ROBERTO MADRIZ J.
Delegado del Señor Ministro
de Obras Públicas

GERENCIA Y AUDITORIA



ING. GUILLERMO LARA BUSTAMANTE
Gerente



RAFAEL VILLEGAS BRAUN
Secretario



OSCAR CRUZ SALAZAR
Auditor

Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

Sa. José, 31 de Diciembre de 1950.

Señor Sr.
don Mario Quiros Sasso,
Presidente de la Junta Directiva,
Presente.

Estimado señor Presidente:

Me es muy grato presentar, por su digno medio, a continuación de la Honorable Junta Directiva del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, el informe sobre la labor realizada durante el año de 1950, que hoy termina.

Como se podrá comprobar con los cuadros y gráficos que se incluyen en este informe, el año 1950 ha sido, en el aspecto económico, de muy satisfactorios resultados, habiéndose registrado muy altos índices de rehabilitación, y obtenido altas cifras sobre utilidades, en relación con los años anteriores.

Las Entradas de Operación fueron de \$ 16.529.309.99 y los Gastos de \$ 13.815.456.12, habiéndose registrado una diferencia a favor de la Empresa de \$ 2.713.853.87. De estas sumas se reservaron \$ 1.086.110.39 para depreciación, habiéndose obtenido una utilidad neta de \$ 1.627.742.98.

En el aspecto de Presupuesto los ingresos ordinarios y extraordinarios ascendieron a la suma de \$ 16.159.286.16 y los egresos a \$ 13.782.033.59, habiéndose registrado un superávit de \$ 2.374.252.57.

Es oportuno resaltar el hecho de que durante los años de 1950 a 1953, cuando esta Empresa era una dependencia gubernamental, tuvo un déficit acumulado presupuestario de \$ \$ 8.925.492.17. En cambio en el régimen de autonomía durante los años 1954 a 1956, se ha registrado un superávit acumulado presupuestario de \$ 5.490.137.97.

No obstante los beneficios obtenidos, es interesante observar el grado de aumento de los gastos en rehabilitación general de la Empresa. En 1950 se invirtieron \$ 1.993.277.64, y tomando esta suma como base 100 %, en el

año 1950	se invirtió	\$ 1.993.277.64	100 %
año 1951	"	2.068.230.50	103.76 %
año 1952	"	2.206.458.89	110.70 %
año 1953	"	2.390.568.22	119.92 %
año 1954	"	3.086.434.31	154.84 %
año 1955	"	3.722.262.08	186.74 %
año 1956	"	4.001.669.49	200.76 %

lo que indica que a pesar de la fuerte inversión en rehabilitación se produjo aún un apreciable superávit, que está invirtiendo en el programa de mejoramiento que se ha impuesto la Empresa.

En lo que se refiere a Salarios, me permito presentar 20 ejemplos comparativos, con los salarios de antes de la Autonomía, o sea 1953, con el período de Autonomía 1956, que evidencian la preocupación y empeño de la Institución por mejorar las dotaciones de sus servidores.

	Salario Mensual				
	Dependencia Gubernamental 1953	Autónomo 1956	Aumento	Porcentaje	
<u>Secretaría de la Gerencia</u>					
Oficial	\$ 650.00	\$ 800.00	\$ 150.00	23 %	
Portero	275.00	350.00	75.00	27 %	
<u>Auditoría</u>					
Inspector de Trenes	650.00	750.00	100.00	15 %	
Chofer	350.00	425.00	75.00	21 %	
<u>Departamento Financiero</u>					
Oficial de Contabilidad	575.00	735.00	160.00	28 %	
Oficinista	475.00	550.00	75.00	16 %	
Auxiliar	325.00	400.00	75.00	23 %	
<u>Departamento Transportes</u>					
Conductor y Maquinista	800.00	945.00	145.00	18 %	
Motorista	525.00	630.00	105.00	20 %	
Brequeero	400.00	475.00	75.00	19 %	
Guarda	275.00	350.00	75.00	27 %	
<u>Departamento Ingeniería</u>					
Cepillador	351.52	499.20	147.68	42 %	
Soldador	449.28	520.00	70.72	16 %	
Operario Especializado	416.00	478.40	62.40	15 %	
Copataz Vía	260.00	374.40	114.40	44 %	
Peón Vía	149.76	260.00	110.24	74 %	

Departamento Muelles

Copataz Muelle	332.80	405.60	72.80	22 %
Peón Muelle	301.60	364.00	62.40	21 %
Copataz Aduana	312.00	374.40	62.40	20 %
Peón Aduana	260.00	312.00	52.00	20 %

A la vez, este Instituto ha mantenido su crédito, al cumplir puntualmente sus pagos. Ha conservado la armonía dentro del personal de la Empresa, otorgándoles, de acuerdo con las posibilidades económicas, un merecido estímulo a sus empleados mediante un aumento justo de sus salarios, y mejorado en los respectivos casos, sus viviendas.

Constante preocupación ha habido por tratar de prestar al público un servicio eficiente, dentro de las posibilidades de la Empresa.

Es muy satisfactorio para mí aprovechar la ocasión y dar las gracias a los señores Jefes de Departamento, de Sección y Sub-Secciones, así como al personal de oficina y a los trabajadores en general, por la eficiente colaboración prestada al Ferrocarril en este tercer año de su autonomía.

Quiero también manifestar a usted, señor Presidente, y a los demás Miembros de la Junta Directiva, el testimonio de mi agradecimiento por las cordiales relaciones mantenidas con el suscrito, y dejar constancia de un merecido reconocimiento por la desinteresada e inteligente dirección que le han dado a esta Empresa Nacional.

Soy de usted con toda consideración, muy atento y seguro servidor,

G. L. B.
Guillermo Lara Bustamante
GERENTE

JEFES DE DEPARTAMENTO

Ing. Guillermo Ulloa Lizano
INGENIERO JEFE

Eduardo Mora Brenes
JEFE TRANSPORTES

Lic. José Antonio Flores Lara
JEFE DEPARTAMENTO FINANCIERO

Eduardo Valverde García
JEFE MUELLE

Lic. Heriberto Pereira Coto
JEFE DEPARTAMENTO LEGAL

Lic. José L. Redondo Gómez
JEFE DEPARTAMENTO PERSONAL

JEFES DE SECCION

Marco Tulio Alvarado B.	Despachador Jefe
Humberto Campos Valerín	Inspector Material Rodante
Víctor Palma S.	Jefe Patio San José
Aguinaldo Fonseca Z.	Agente en San José
Marciano Torres Murillo	Agente en Puntarenas
Louis de Abate Austin	Jefe Terminal Puntarenas
Claudio Padilla Quesada	Sub-Jefe Contabilidad
Harry A. Meoño Méndez	Jefe Presupuestos
Santiago del Castillo R.	Tesorero
Guillermo Meléndez L.	Pagador
Carlos Ulate Valverde	Jefe Sección Proveeduría
Eduardo Brenes B.	Jefe Sección Máquinas I. B. M.
Mario Montero G.	Enc. Sección de Estadística
Manuel Amador P.	Agente Aduanal y Comercial Puntarenas
Alvaro Jiménez Z.	Agente Aduanal y Comercial San José
Horacio Herrera C.	Jefe Almacenes de Materiales
Eduardo Castro Acosta	Jefe Sección Impresos y Encuadernación
Juan Vargas Soto	Jefe Adm. Ing. Eléctrica
Carlos Marvel González R.	Jefe Adm. Ing. Civil
Warren Chase S.	Jefe Adm. Depto. Auditoría
Rodrigo Arrea Escalante	Jefe Sección Ing. Civil
George Craig	Jefe Sección Ing. Eléctrica
Carlos Holkemeyer S.	Ingeniero Consultor
Ricardo Zamora Z.	Enc. Sección Contralora
Carlos Boulanger R.	Enc. Sec. Inspec. de Trenes y Agencias
Victor Ml. Lizano Riggioni	Administrador Planta Tacares
Alfonso Quirós Esquivel	Jefe Taller San José
Jorge Espinoza Rodríguez	Jefe Sec. Locomotoras Eléctricas
Rodrigo Marín Conejo	Enc. Balneario de Ojo de Agua
José Díaz Hernández	Jefe Taller Puntarenas
José J. Retana Q.	Enc. Sección Planillas

ACTIVIDADES

La operación y explotación de un Ferrocarril, por lo complejo y variado de sus funciones, requiere una serie de servicios adicionales, que al crecer y servir también a los particulares, vienen a constituir en si nuevos negocios de la Empresa.- También se presenta el caso de instalaciones que originalmente fueron estatales o municipales y que por razones de comodidad, o por la necesidad de bajar costos de operación, se adscriben al ferrocarril aprovechando su vasta organización.- Tal es el caso del Acueducto de Puntarenas, cuya administración se ha adscrito a la Empresa del Ferrocarril al Pacífico.- Se aprovecha en esta forma el trabajo de las cuadrillas de mantenimiento de vía para darle la asistencia necesaria a la conducción de agua al puerto de Puntarenas.-

El caso es corriente en la mayoría de los ferrocarriles del mundo, y en el que nos ocupa, las actividades que se explotan, independientemente de transportes, son las siguientes:

- Muelles
- Grúas
- Quebrador de Piedra en Dantas
- Arenera en Caldera
- Tajos de lastre
- Agencia Aduanal y Comercial
- Servicios eléctricos a particulares
- Acueducto de Puntarenas
- Balneario de Ojo de Agua



Todas estas actividades se explotan con regularidad, y como corresponde a una buena administración es necesario conocer con propiedad el rendimiento que se obtiene de cada una de ellas.- Analizaremos en detalle la razón de ser de cada una de estas actividades, empezando, aunque parezca redundancia, por la actividad propia de un ferrocarril: los transportes:

TRANSPORTES.- Desde fines del siglo pasado hasta el presente, todas y cada una de las estaciones del año han sido testigos de la ardua labor desarrollada por personas de empuje en pro de la operación y correcta explotación del Ferrocarril.- Las bestias de carga y las antiguas carretas, tuvieron su mérito y aún hoy nos llenan de admiración; pero el hombre, en su eterno y admirable afán de superación y progreso, inventó la máquina de vapor y con ella sonó la hora final para el lento transporte de personas y productos.- Desde entonces, con nuestra venerable "María Cecilia" para empezar, se han venido operando cambios tan notables en los sistemas ferroviarios del país como que del ya casi mítico "burrocarril" disfrutamos ahora de los modernos "pullman" que conducen al pa-



sajero, casi sin darse cuenta, de una ciudad a otra en todo el territorio nacional.-

Durante el año 1956, el Ferrocarril al Pacífico movilizó 338.511 toneladas de carga en general, lo que demuestra, entre otras cosas, el alto grado de capacidad y eficiencia alcanzado.-



MUELLES.- La historia del Ferrocarril está íntimamente ligada al comercio internacional, y la creación de esta Empresa nacional tenía, como objeto principal, fomentar el intercambio, a través de vías de comunicación nacionales, con el resto de los países del mundo.- Por tal razón, desde que nuestros hombres de Estado concibieron la magna obra del Ferrocarril al Pacífico, ligaron sus estudios a la necesidad de un adecuado establecimiento de la terminal portuaria.-

Entre las razones que dieron origen al decreto legislativo de fecha 29 de julio de 1895, que autoriza al Ejecutivo para realizar los estudios necesarios para la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico, y elaborar el correspondiente presupuesto, se encuentra el siguiente considerando:

“... 5) Que esta vía ensanchará grandemente los horizontes de nuestro comercio, poniéndonos más en contacto con la América del Sur, Méjico y California, y sobre todo con los países de la América Central...”

Este decreto legislativo dió origen al Decreto Ejecutivo N° 1, de 10 de agosto del mismo año, por medio del cual se organiza una comisión mixta, compuesta de dos capitanes de marina, dos profesores de medicina, dos ingenieros y dos agricultores, para que “proceda a examinar los diferentes lugares de la costa del Golfo de Nicoya, comprendidos entre Puntarenas y Herradura, inclusive estos, que sean aparentes para el servicio de puerto.”

La Comisión Mixta, después de prolongado estudio, propuso un trazado que fija como término de la vía el puerto de Tivives en el Golfo de Nicoya.- El decreto legislativo del 24 de noviembre de 1896 ordena la construcción del Ferrocarril, adoptando para ello el trazado propuesto por la Comisión Mixta, sea con Tivives como Puerto Terminal.-

En la Gaceta de 31 de mayo de 1904, aparece el decreto legislativo de 28 del mismo mes, que en su artículo primero declara a la ciudad de Puntarenas como puerto terminal del Ferrocarril al Pacífico.

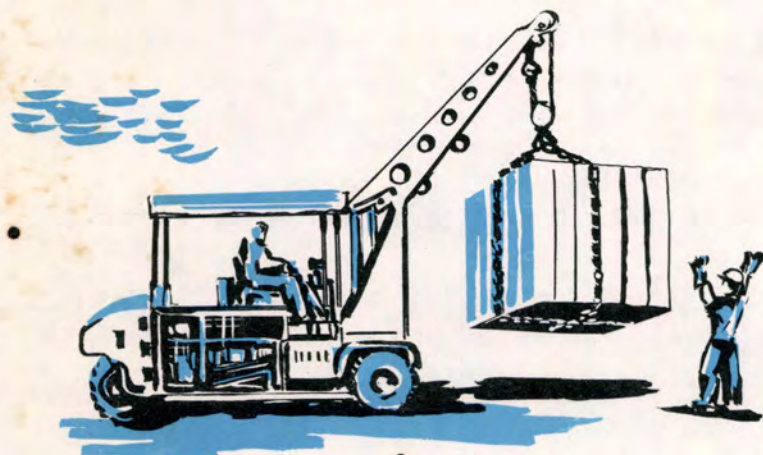
El 3 de enero de 1927 comenzaron los trabajos de construcción del actual Muelle de Puntarenas, lo que venía a llenar

una gran necesidad ya que solo existían atracaderos pequeños que servían a lanchas, que eran a su vez las que recibían la mercadería de importación o exportación de los buques de gran calado.-

La construcción del Muelle permitía a los barcos de comercio internacional descargar directamente a los vagones de Ferrocarril, lo que abarataba enormemente los costos de operación en la labor de carga y descarga.-

En la actualidad dicho Muelle, que ha prestado valiosos servicios a la economía nacional a través del intercambio comercial con otros países, se hace insuficiente para el tráfico marítimo con el puerto del pacífico, por lo que se impone una ampliación de sus instalaciones.- En ese sentido se están realizando los estudios necesarios.-

Se comprenderá fácilmente después de analizar la trayectoria del Ferrocarril y el Muelle, que son parte de un todo; que se complementan en tal forma que la operación de uno incide directamente en el otro.-



GRUAS.- Tiene esta actividad como productos la aplicación de tarifas especiales por hora de servicio en el uso, por parte de particulares, de las grúas que el Ferrocarril mantiene en servicio para su propia operación.- Por haberse generalizado los servicios de grúas a los particulares, se llevan registros adecuados a fin de establecer los costos de operación de las grúas, pudiendo determinarse periódicamente el beneficio que se obtiene.- Los servicios que prestan estas máquinas a las otras actividades se hace al costo.

ARENERA EN CALDERA.- La explotación de la arenera de Caldera sí se lleva a cabo, en su mayor parte, para proceder a la venta de dicho material de construcción.-

En realidad esta actividad tiene relación con el concepto de un mayor aprovechamiento del material rodante.-

Durante el año 1956 se transportó un total de 150.725 metros cúbicos de arena.

Si se cuenta con claros en el tráfico que permitan a algunas locomotoras arrastrar carros góndolas cargados con arena, mientras en el muelle y la aduana de Puntarenas se alistan carros con mercadería de importación, este tipo de transporte debe de hacerse.- Cumple además la función social de regular el precio de materiales que son indispensables al desarrollo material del país.-

QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS.- Fué instalado este quebrador de piedra, fundamentalmente, para proveer de balasto a la vía.- Específicamente es recomendada para estos fines la piedra quebrada.-

El Quebrador instalado en Dantas produce excedentes de piedra quebrada que son vendidos al Gobierno de la República, a instituciones autónomas como el I.C.E., y a particulares.-



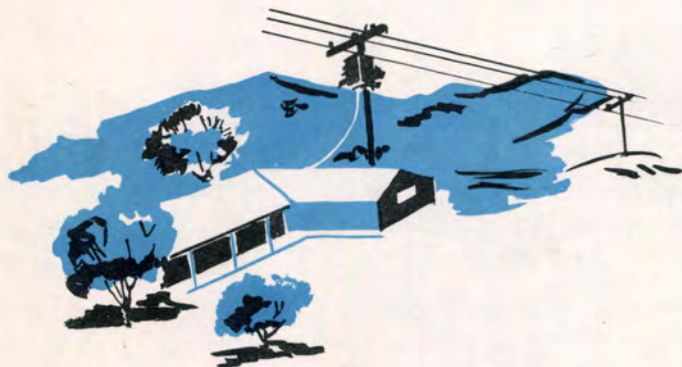
TAJOS DE LASTRE.- Su explotación guarda mucha similitud con el Quebrador de Piedra y la Arenera, aún cuando su movimiento es mucho menor, ya que se trata de piedra en bruto que se toma de algunos tajos y se usa para algunos trabajos específicos poco corrientes.-

- * -

AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL.- El Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, por Acuerdo Ejecutivo de 16 de marzo de 1954, fué autorizado para que pudiera actuar como Agente Aduanal del Gobierno, Instituciones Autónomas y Municipalidades.-

En esta forma, desde el año 1954 el Ferrocarril atiende todos los aspectos de importación de las mercaderías del Gobierno y las Instituciones Autónomas, sea desembarque a través del Muelle Grande, desalmacenaje por medio de la propia Agencia Aduanal del Ferrocarril, y movilización a la Meseta Central u otros lugares de la vía por medio de su Departamento de Transportes.- El hecho de que estos tres aspectos sean cubiertos por una sola entidad hace que se llegue a una mejor coordinación de los diferentes servicios y se cumplan en forma eficiente.-

SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES.- Nace este servicio de los excedentes de energía eléctrica generada por la Planta de Tacares, que es la que produce la corriente necesaria para la movilización de los trenes.- En la actualidad, como consecuencia del incremento en el movimiento del Ferrocarril, y de la llegada de cuatro nuevas locomotoras con mayor



potencia de arrastre y por ende mayor consumo de energía eléctrica, se ha tomado la disposición de no hacer una conexión más a los particulares.- Aun antes, tan pronto como el I.C.E. esté en capacidad de dar este servicio, se suspenderá esta clase de explotación por parte del Ferrocarril ya que la corriente eléctrica que produce Tacares es primordialmente para servicio de los trenes.-

ACUEDUCTO DE PUNTARENAS.- Se comenzó esta obra en el año 1934, siendo Presidente de la República el Lic. don Ricardo Jiménez Oreamuno, y Ministro de Fomento el Lic. don León Cortés Castro.- Para estudiar el problema de surtir de agua potable a Puntarenas, fué designada por el Lic. Cortés Castro, una comisión técnica integrada por los Ingenieros don Arturo Tinoco, don Fernando Royo, don Gastón Bartorelli, don M. E. Vázquez y don Max Efinger.- Se decidió esta Comisión por captar las aguas provenientes de unos manantiales situados al norte de San Antonio de Belén, en propiedad de Emeterio Campos, y entubarlas suministrando el precioso líquido a algunas poblaciones a lo largo del tubo madre.- Se reservaron 100 litros por segundo, del total de 350 para el Acueducto, a fin de abastecer a Puntarenas.-

El acueducto recorre 80 kilómetros hasta llegar a Puntarenas, y buena parte de ese trayecto lo es a orillas de la vía férrea, por lo que la Administración del mismo fué encomendada al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.- En esta forma el mantenimiento del servicio es supervisado por el personal que tiene a su cargo la revisión y mantenimiento de la vía. Esto permite efectuar una labor completa de revisión del tubo madre, sin necesidad de mantener personal especialmente dedicado al acueducto.-

BALNEARIO DE OJO DE AGUA.- El excedente de agua producido por los manantiales que surten al Acueducto de Puntarenas, se proyecta hacia arriba, a través de una campana hecha con el objeto de reunir en uno solo todos los surtidores, y rebalsa hacia su boca cayendo a los lados en una formación arquitectónica que semeja un enorme ojo, escapando luego hacia un canal que remata en pequeña cascada.- El agua de esta cascada, originalmente iba a depositarse en un pequeño lago que aprovechaban los bañistas, dada la belleza del lugar y la transparencia de las aguas.

Posteriormente se llevaron a cabo algunas obras de acondicionamiento que convirtieron el lugar en un Balneario, y en el año 1953 se construyeron las instalaciones modernas que hacen de Ojo de Agua uno de los lugares más concurridos por todas aquellas personas que buscan solaz y expansión.- En el año 1956 visitaron el Balneario 113.583 personas, y disfrutaron de sus piscinas e instalaciones 59.761.-

Los cuadros estadísticos y gráficos que siguen exponen con exactitud la labor realizada durante el año 1956, que fué prodigo en mejoras y aumentos de toda índole.-

TRANSPORTES

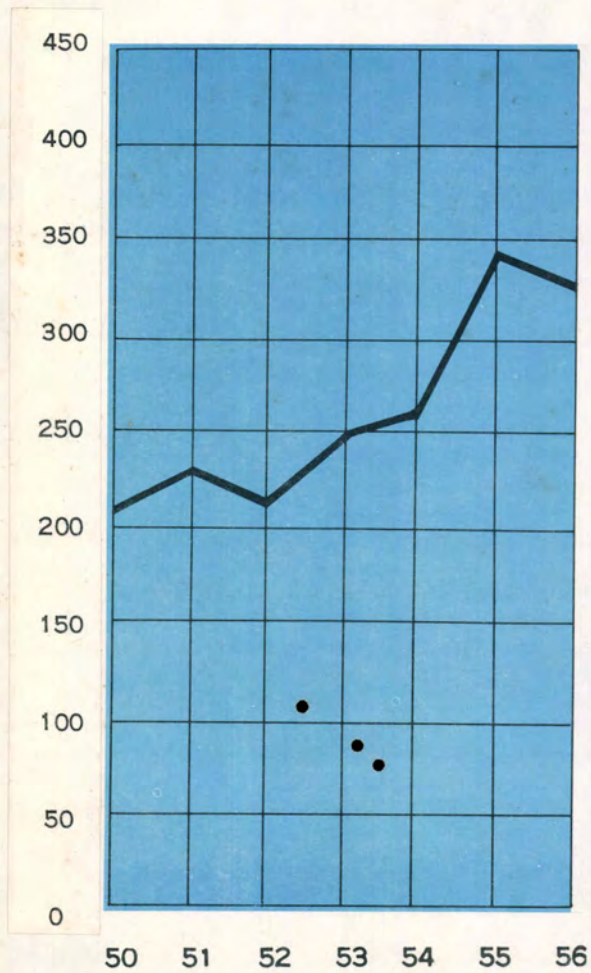
- 8 -

MOVIMIENTO DE CARGA

A Ñ O S	T O N E L A D A S	F L E T E S
1950	213.485	3.166.662.65
1951	226.521	3.691.456.55
1952	217.801	3.579.523.50
1953	247.288	3.954.190.75
1954	269.503	4.508.445.30
1955	343.556	5.533.486.58
1956	338.511	6.049.583.50
TOTAL	1.856.665	30.483.348.83

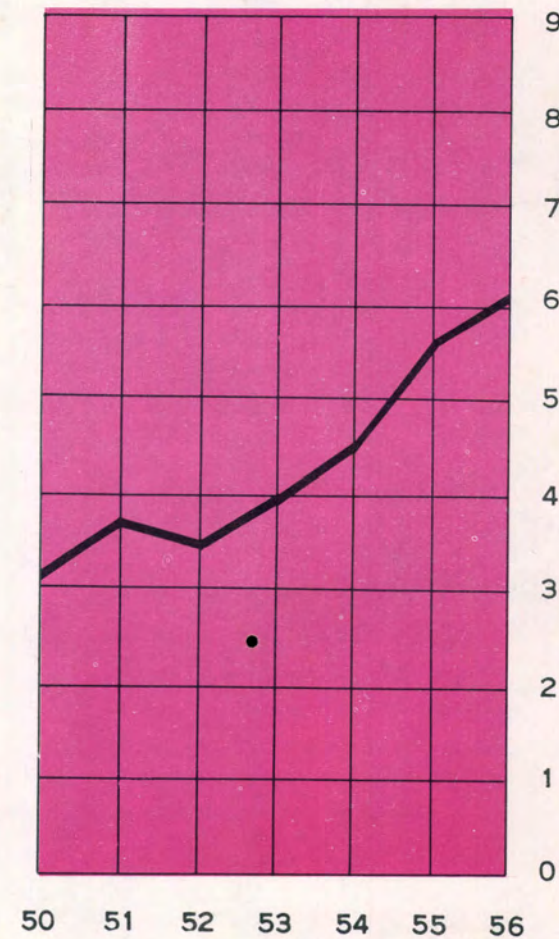
La carga movilizada por la Empresa ha venido sufriendo un aumento paulatino a través de los años, sólo interrumpido ligeramente en los años 1952 y 1956. El mismo fenómeno se observa en los ingresos - excepto que en el año 1956 sí hubo incremento con relación al año anterior - que del año 1950 al 1956 casi se duplicaron, experimentando un ascenso en números absolutos de ₡ 2.882.920.85 y relativo del 91.04 %.

MILES DE
TONELADAS METRICAS



MOVIMIENTO DE CARGA

MILLONES DE
COLONES



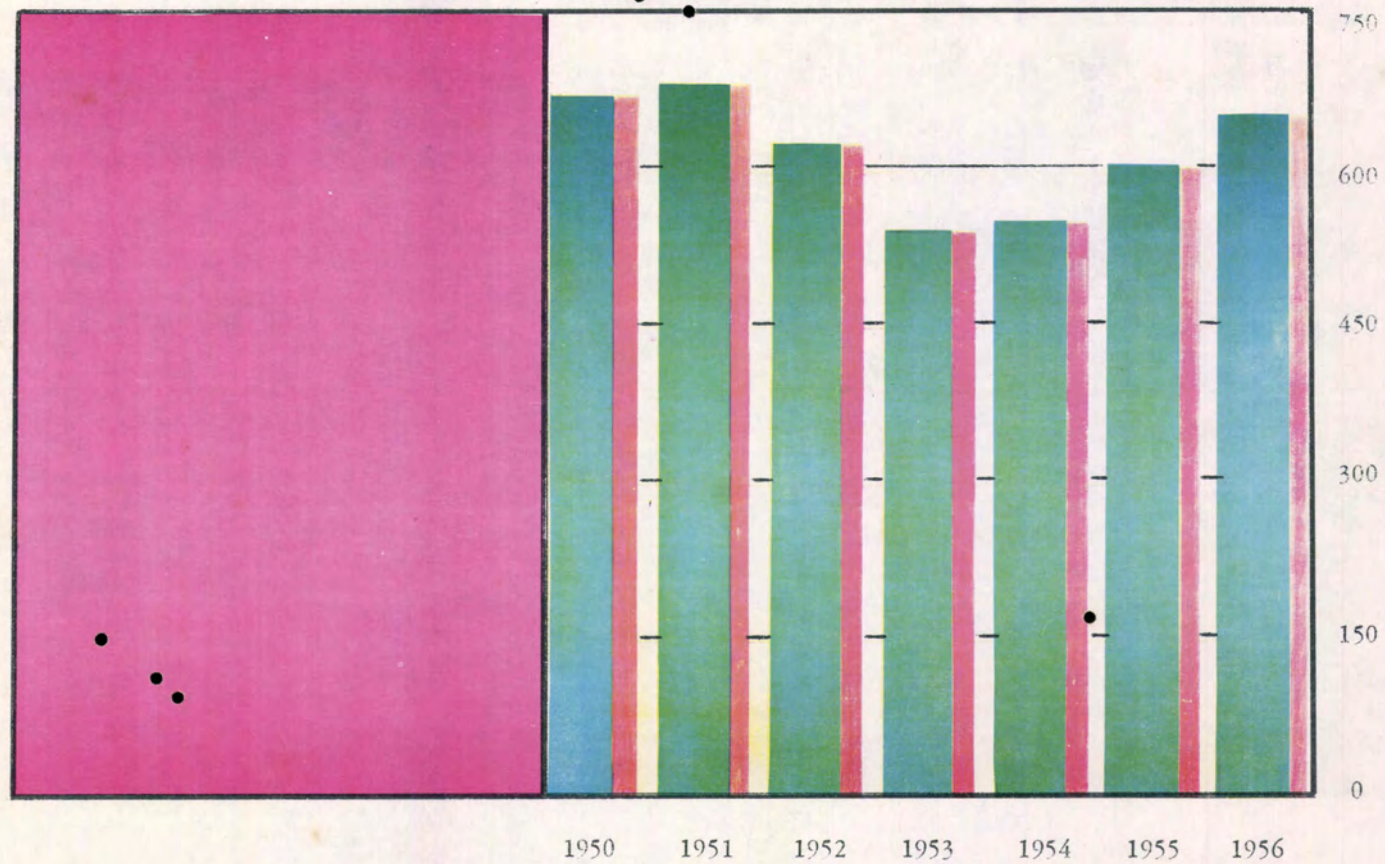
PASAJEROS MOVILIZADOS

A Ñ O S	PASAJEROS	PRODUCTOS
1950	678.056	1.766.144.05
1951	681.142	1.922.386.40
1952	629.501	1.907.220.50
1953	549.914	1.798.001.70
1954	556.172	1.887.685.55
1955	605.684	2.071.215.35
1956	653.167	2.268.094.85

El movimiento de pasajeros venía decayendo hasta llegar al año 1954, primero de la autonomía, en que experimentó un ascenso con respecto al año anterior, tendencia que se ha mantenido constante gracias a la nueva política de la Empresa, tendiente a prestar cada vez mejor servicio.

PASAJEROS MOVILIZADOS

MILES DE PASAJEROS

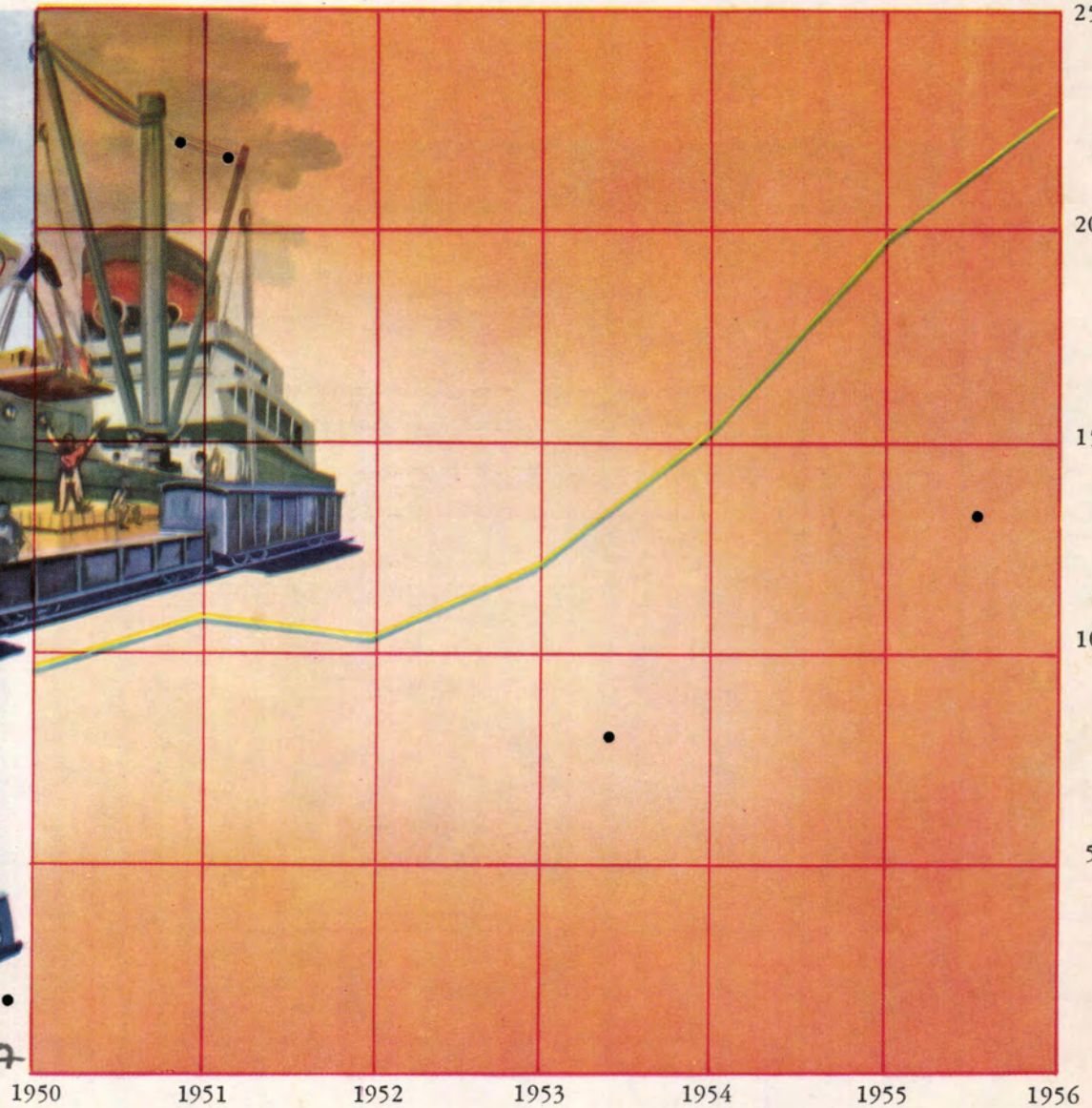
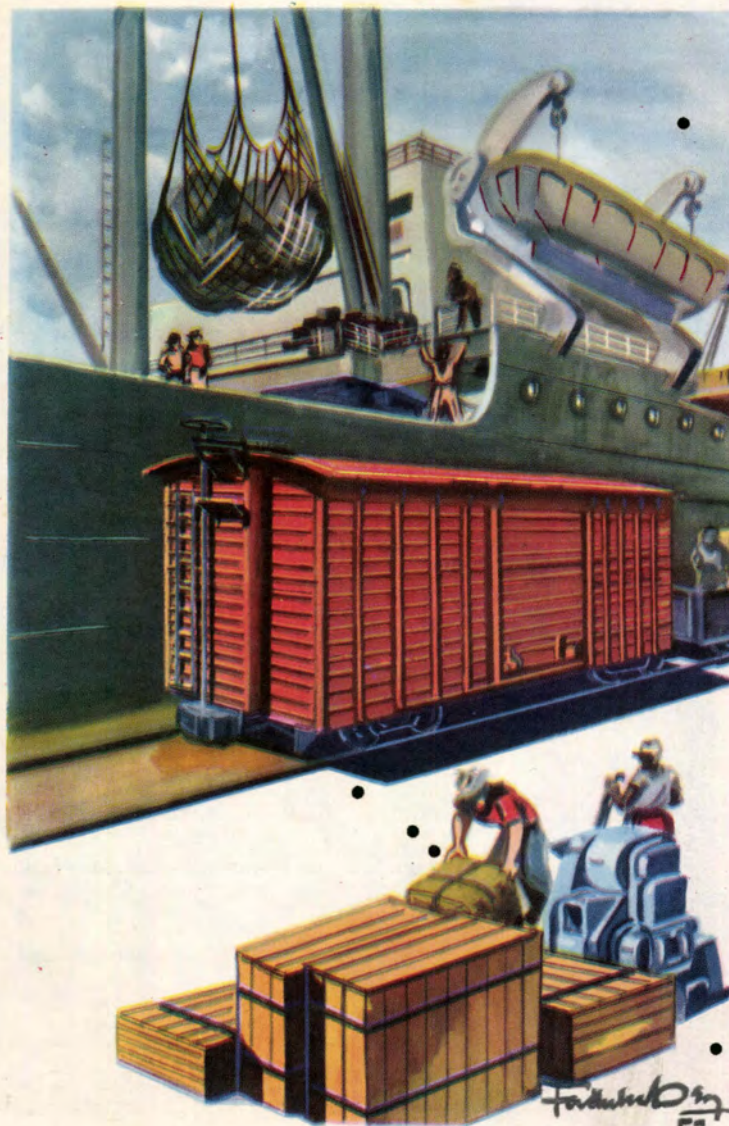


MUELLES

CARGA MOVILIZADA

AÑOS	TONELADAS
1950	93.795
1951	116.847
1952	110.214
1953	139.785
1954	153.419
1955	196.336
1956	227.788

La tendencia al aumento, excepto en el año 1952 que hubo una ligera baja, queda de manifiesto en el cuadro anterior. Del año 1950 al año 1956 hubo un incremento del 142,86 % que significa un ascenso en números absolutos de 133.992 toneladas. El Muelle de Puntarenas es una arteria vital en el desarrollo de la economía del país, por ese motivo la Empresa lo ha sometido a intensas reparaciones y mantenimiento, y tiene proyectadas sustanciales mejoras.



ARENERA DE CALDERA

A Ñ O S	METROS CUBICOS PRODUCIDOS
1950	16.958
1951	16.849
1952	20.374
1953	17.750
1954	23.110
1955	29.560
1956	26.124
TOTAL	150.725

La producción de arena ha sido adecuada a la demanda de ella por parte de las empresas constructoras, tanto estatales como particulares. La arena de Caldera siempre ha sido considerada como una de las mejores, y la prueba de ello es que ha sido usada en una de las obras de mayor envergadura llevadas a cabo en el país, como lo es la Planta Hidroeléctrica de la Garita.

QUEBRADOR DE DANTAS

A Ñ O S	METROS CUBICOS PRODUCIDOS
1950	9.008
1951	8.960
1952	19.240
1953	20.097
1954	18.397
1955	16.190
1956	13.884
TOTAL	105.776

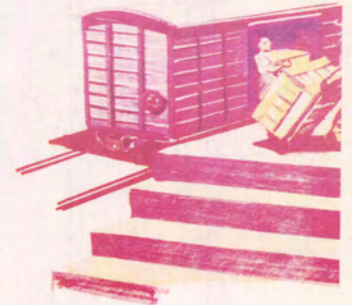
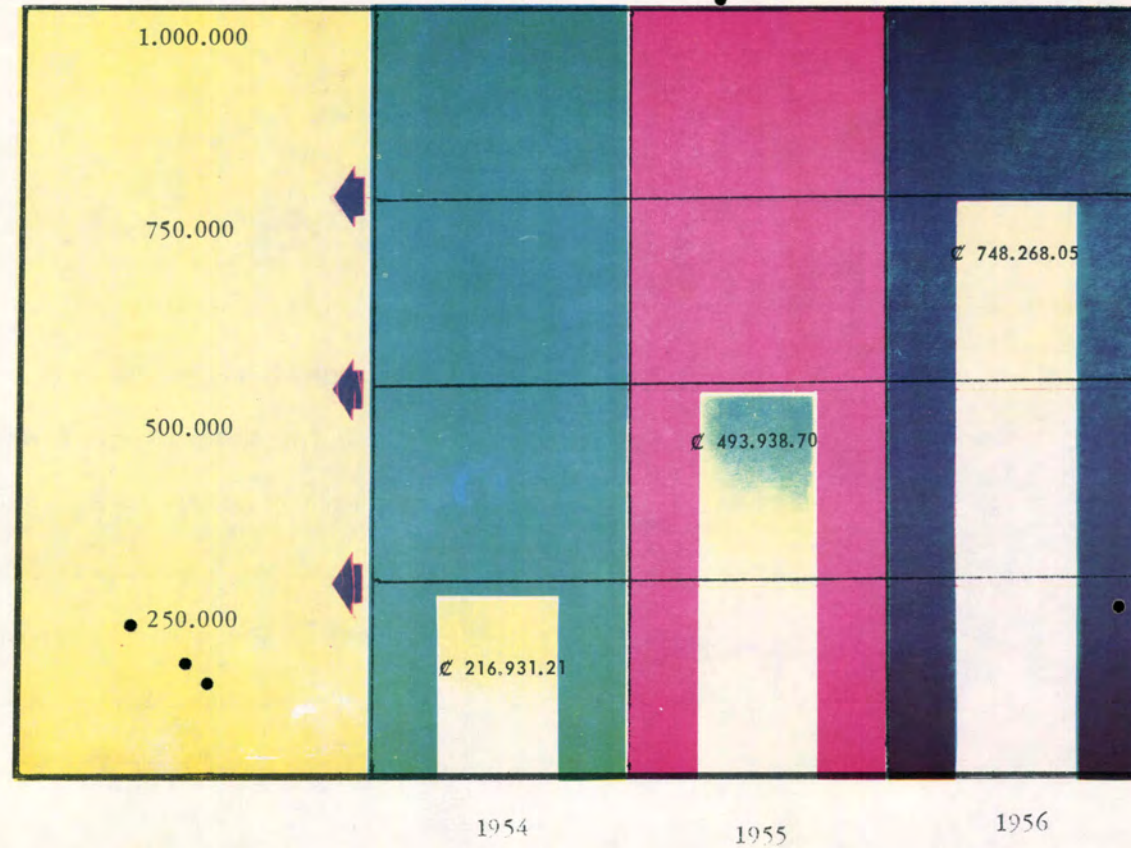
Gran parte de la producción del Quebrador de Piedra en Dantas es utilizada en el lecho de la vía. La Institución se ha propuesto mejorar la vía hasta ponerla en óptimas condiciones de servicio, siendo imprescindible la operación de ese quebrador para tener en existencia constantemente el material necesario. Los excedentes de producción se venden a particulares y otras dependencias del Estado, de acuerdo con las tarifas vigentes.

AGENCIA ADUANAL

AÑOS	PRODUCTOS
1954	₡ 216.931.21
1955	493.938.70
1956	748.268.05

Los ingresos de la Agencia Aduanal del Ferrocarril, que opera únicamente con dependencias del Estado, han venido sufriendo un incremento notable, al pasar de ₡ 216.931.21 en el año 1954 a ₡ 748.268.05 en el año 1956, experimentando un ascenso en números absolutos de ₡ 531.336.84 y relativo del 244.93 %.

AGENCIA ADUANAL - PRODUCTOS



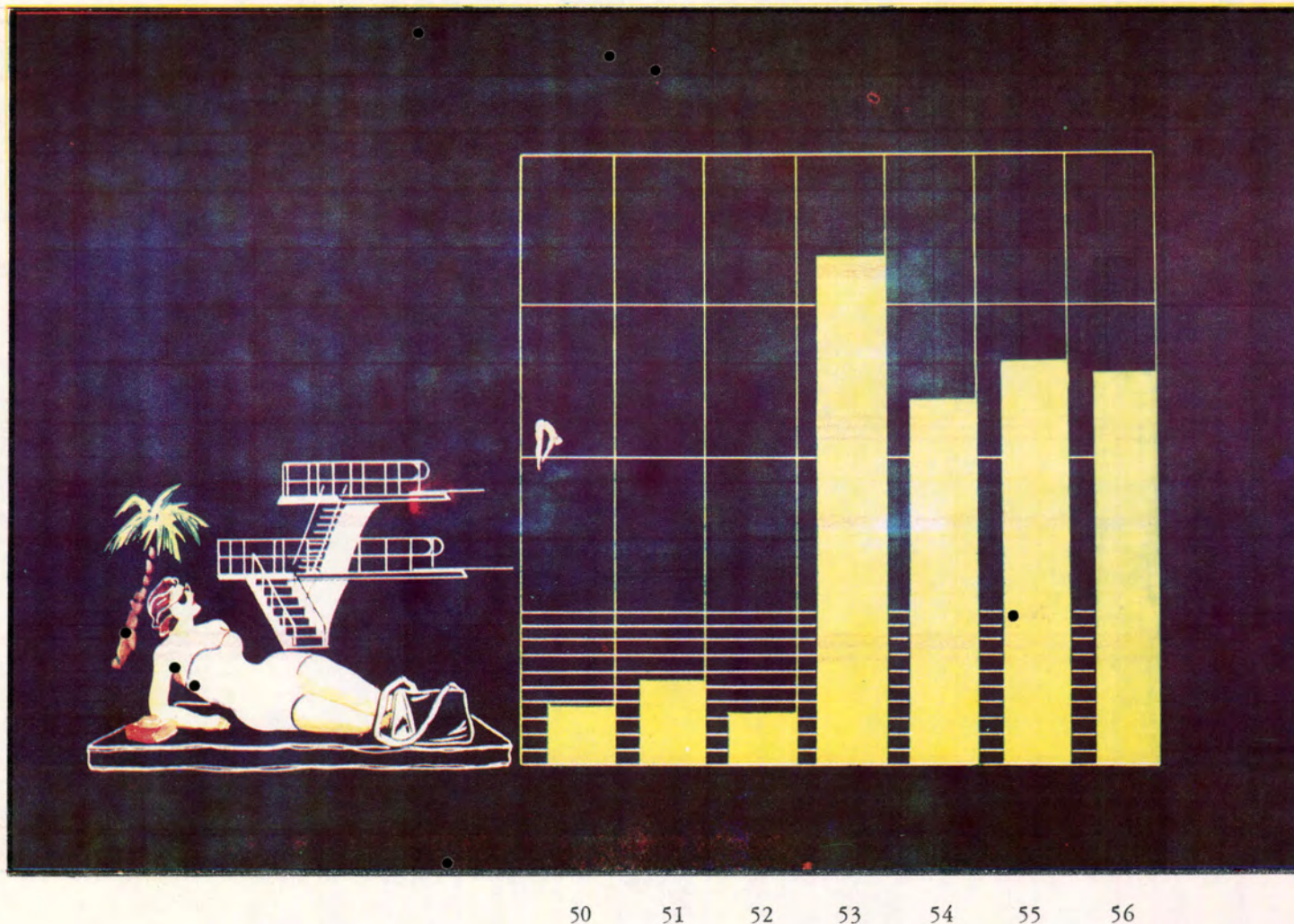
BALNEARIO DE OJO DE AGUA

A Ñ O S	PRODUCTOS
1950	19.172.50
1951	35.553.70
1952	17.358.75
1953	166.524.00
1954	119.938.50
1955	130.621.20
1956	127.004.70

Los ingresos del Balneario de Ojo de Agua aumentaron desproporcionalmente en el año 1953, con motivo de las mejoras llevadas a cabo. La falta de novedades ha provocado un paulatino descenso, que esperamos se ha de terminar tan pronto se lleven a cabo algunas innovaciones en este importante centro deportivo

BALNEARIO DE OJO DE AGUA
INGRESOS

MILES DE COLONES



REPORTES FINANCIEROS

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1956

(En miles de colones)

<u>ACTIVO</u>		<u>PASIVO</u>	
<u>A - Activo Circulante</u>		<u>D - Pasivo Circulante</u>	
Fondos Disponibles	805	Partidas por Pagar	2.160
Inversiones Transitorias	2.500		
Partidas por Cobrar	<u>1.634</u>	<u>E - Pasivo Fijo</u>	
Total del Activo Circulante	4.939	Obligaciones por Pagar	2.212
		<u>F - Otros Pasivos</u>	
<u>B - Activo Fijo</u>		Pasivos Varios	<u>1.826</u>
Prop., Maquinaria y Equipo	36.506		
(-) Reserva para Depreciación	<u>11.570</u>	<u>TOTAL DEL PASIVO</u>	6.198
Total del Activo Fijo	24.936		
		<u>PATRIMONIO</u>	
<u>C - Otros Activos</u>		G - Capital	30.000
Existenc. Almacenes y Patios	4.361	H - Reserva General	7.930
Activos Varios	<u>11.656</u>	I - Beneficio del Período	<u>1.764</u>
Total de Otros Activos	<u>16.017</u>	<u>TOTAL DEL PATRIMONIO</u>	39.694
<u>TOTAL DEL ACTIVO</u>	<u>45.892</u>	<u>TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO</u>	<u>45.892</u>

ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS
DEL 1. DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1956

(En miles de colones)

Nota: Las cantidades marcadas con una x son negativas.

PRODUCTOS DE TRANSPORTES

<u>Fletes</u>		6.037	
Local	1.248		
Importación	3.639		
Exportación	125		
Encomienda	322		
Empresa	703		
<u>Pasajes</u>		2.367	
Excursión	97		
Regulares	2.171		
Especiales	28		
Empresa	71		
<u>Varios</u>		393	
Total Productos			8.797

GASTOS DE TRANSPORTES

Transportes - propiamente -	3.035		
Mantenimiento Vía y Anexos	3.296		
Mantenimiento del Equipo	1.410		
Total Gastos		7.741	1.056
Productos Muelle	4.990		
Gastos Muelle	3.798		1.192
Productos Agencia Aduanal	748		
Gastos Agencia Aduanal	341		407
Productos Grúas	356		
Gastos Grúas	133		223
Productos Balneario	127		
Gastos Balneario	126		1
Productos Tajo Arena y Lastre	571		
Gastos Tajo Arena y Lastre	753		182 x
Productos Quebrador Dantas	323		
Gastos Quebrador Dantas	324		1 x
Productos Tractores	7		
Gastos Tractores	33		26 x
Productos Servicios Eléctricos	610		
Gastos Servicios Eléctricos	566		44
Beneficio Bruto de Explotación			2.714
Depreciación			1.086
Beneficio Neto Explotación			1.628
Productos Indirectos	173		
Gastos Indirectos	37		136

BENEFICIO NETO DEL PERIODO

1.764

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
BALANCE DE SITUACION COMPARATIVOS AL 31
DE DICIEMBRE. (EN MILES DE COLONES)

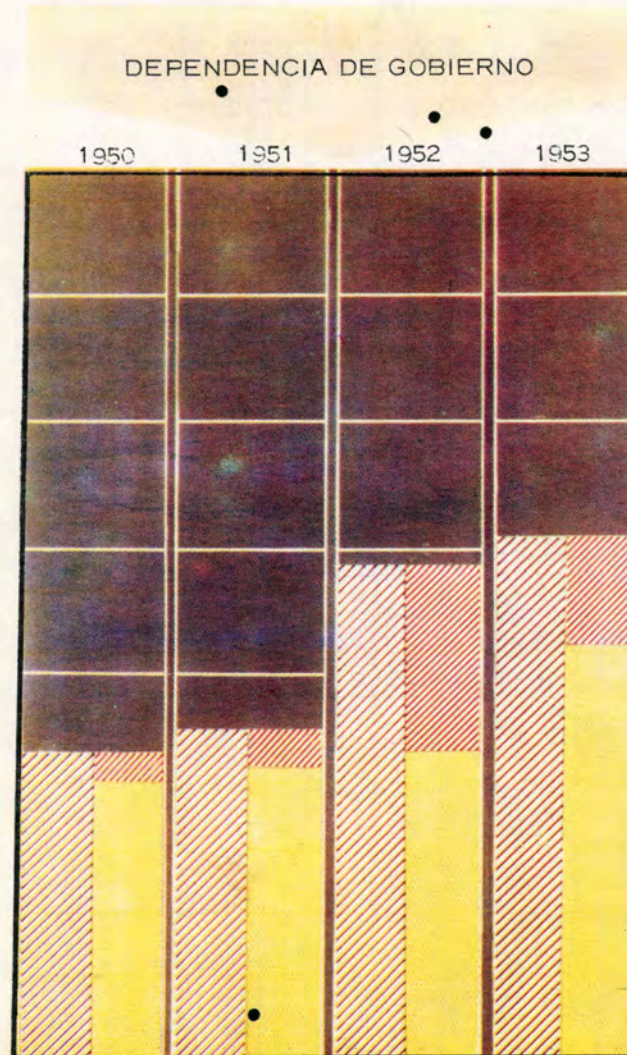
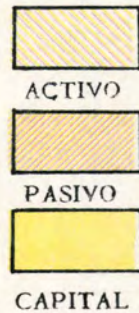
ACTIVO.	1956	1955	1954	1953	1952	1951	1950
	₡	₡	₡	₡	₡	₡	₡
Inmovilizaciones	36.507	35.408	34.928	29.483	28.941	21.200	20.706
Circulante	7.072	2.251	2.647	1.355	776	521	252
Materiales Disponibles	4.252	4.980	2.792	6.220	2.916	1.663	1.392
Cargos pendientes de ajuste							
Otros Activos Circulantes	<u>12.607</u>	<u>2.417</u>	<u>1.800</u>	<u>3.977</u>	<u>5.721</u>	<u>2.462</u>	<u>1.341</u>
TOTAL:	<u>60.438</u>	<u>45.056</u>	<u>42.167</u>	<u>41.035</u>	<u>38.354</u>	<u>25.846</u>	<u>23.691</u>
PASIVO RESERVAS Y PATRIMONIO.							
Pasivo Circulante	297	280	409	247	135	190	769
Créditos pendientes de ajuste							
y Otros Pasivos Circulantes	8.877	152	112	2	6.108	2.528	904
Reserva para Depreciación	11.570	10.504	9.490	8.493	8.386	627	614
Reserva General	7.930	2.825	1.819	--	--	--	--
Capital	30.000	30.000	30.000	31.565	23.128	22.018	21.440
Beneficio del Período	<u>1.764</u>	<u>1.295</u>	<u>337</u>	<u>728</u>	<u>597</u>	<u>483</u>	<u>36 (x)</u>
TOTAL:	<u>60.438</u>	<u>45.056</u>	<u>42.167</u>	<u>41.035</u>	<u>38.354</u>	<u>25.846</u>	<u>23.691</u>

NOTA:

(x) PERDIDA.

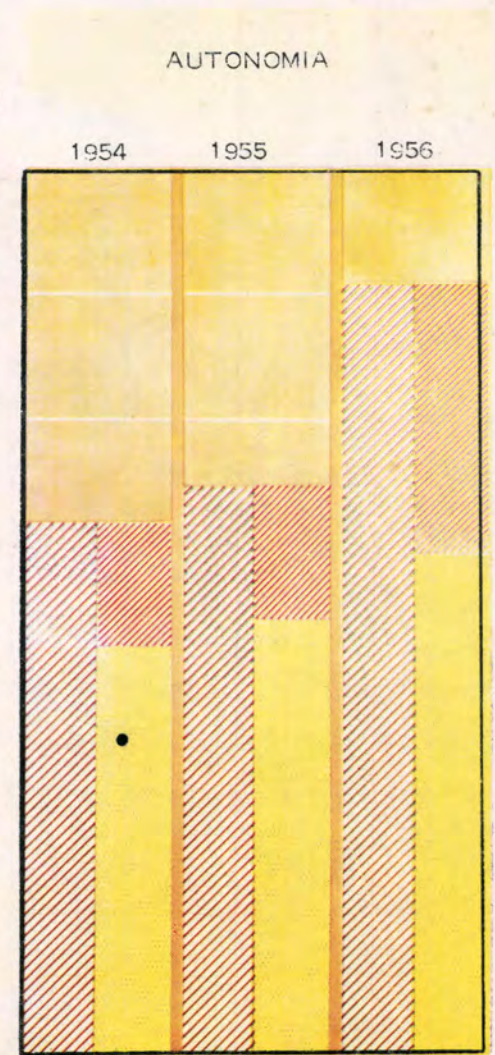
En los años 1950/51/52 no se calculó Depreciación, en estos cuadros lo hemos hecho para hacerlos comparativos, pero no lo hemos acumulado en la Reserva para Depreciación, ni se hicieron ajustes en la Reserva General.

BALANCE DE SITUACION
COMPARATIVOS



MILES DE
COLONES

70.000
60.000
50.000
40.000
30.000
20.000
10.000
0



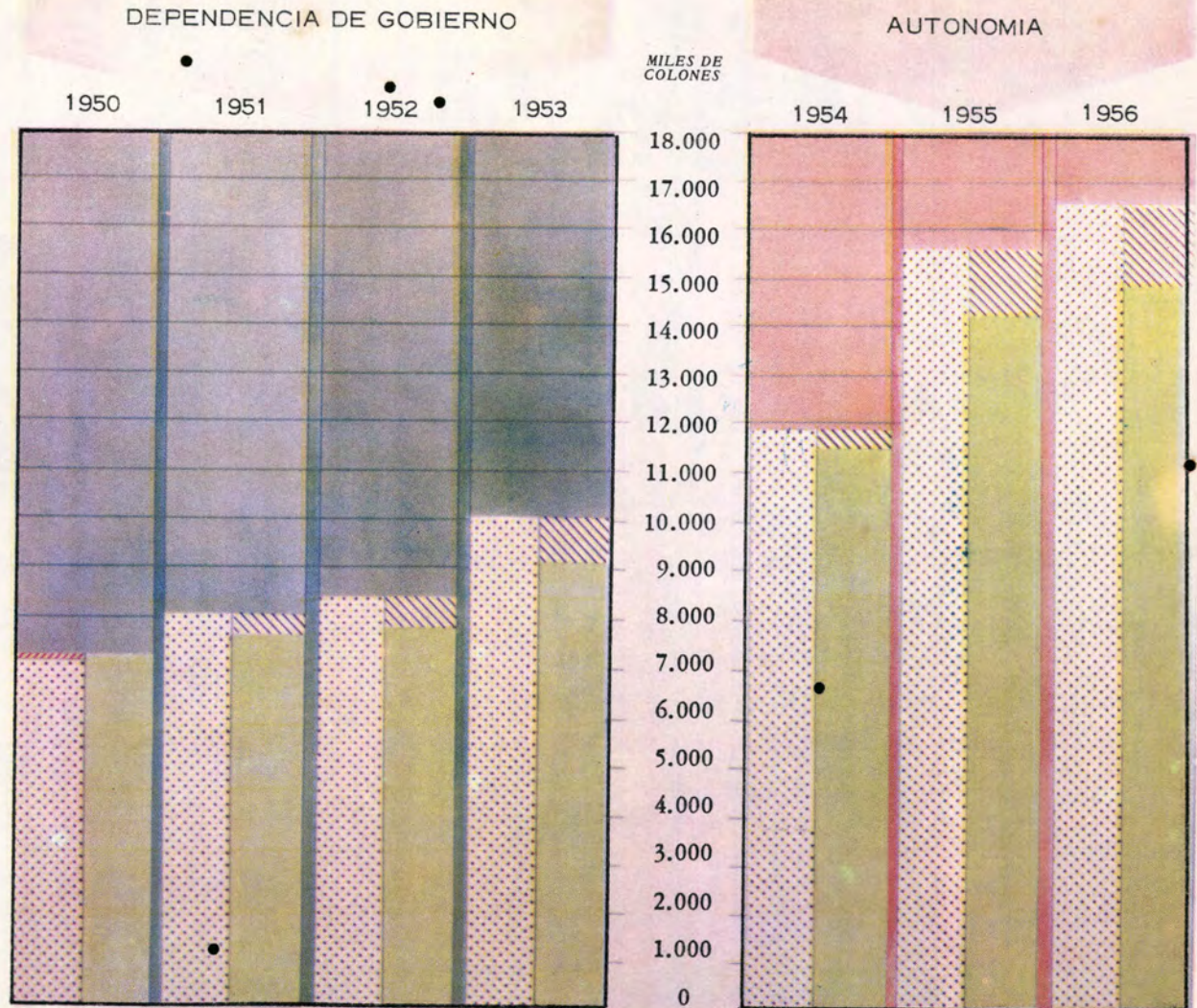
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
ESTADO COMPARATIVO DE PRODUCTOS Y GASTOS
(EN MILES DE COLONES)

	1956 ₡	1955 ₡	1954 ₡	1953 ₡	1952 ₡	1951 ₡	1950 ₡
<i>Productos de Explotación</i>	16.529	15.673	11.839	10.039	8.486	8.071	7.180
<i>Gastos de Explotación</i>	14.901	14.378	11.449	9.088	7.790	7.516	7.169
<i>Beneficio de Explotación</i>	1.628	1.295	390	951	696	555	11
<i>Ganancias y Pérdidas, Indirectas:</i>	136	-	53	223	99	72	47
<i>Beneficio Neto del Período:</i>	1.764	1.295	337	728	597	483	36 (x)

(x) PERDIDA.

<i>Beneficio</i>		<i>Promedio por año</i>
<i>Años 1950 - 1953</i>	1.772	443
<i>Años 1954 - 1956</i>	3.396	1.132
<i>Diferencia promedio por año</i>		689

ESTADO COMPARATIVO DE PRODUCTOS Y GASTOS



BALANCES DE OPERACION

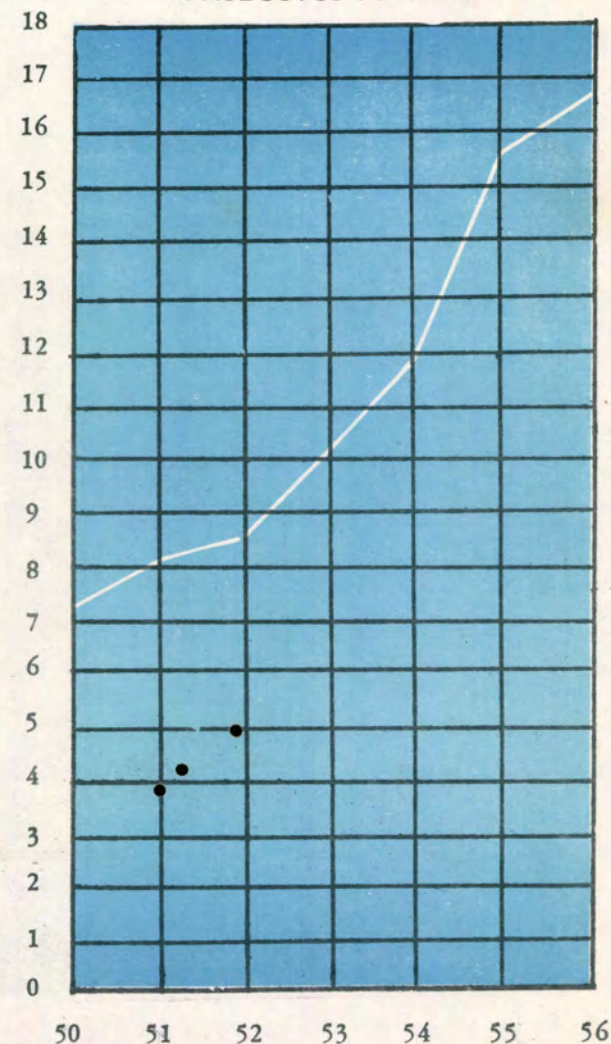
PRODUCTOS

AÑOS	TRANSPORTES 9	ACTIVIDADES PORTUARIAS	OTRAS ACTIVIDADES	TOTAL 12
1950	5.141.892.33	1.403.755.65	634.037.12	7.179.685.10
1951	5.737.308.30	1.651.383.56	682.178.87	8.070.870.73
1952	5.703.299.87	1.797.079.19	985.213.35	8.485.592.41
1953	5.962.423.17	2.888.518.44	1.187.774.28	10.038.715.89
1954	6.480.108.78	4.053.712.52	1.304.960.50	11.838.781.80
1955	8.025.099.89	5.875.908.83	1.772.278.62	15.673.287.34
1956	8.803.789.04	6.095.888.25	1.631.632.70	16.529.309.99

El cuadro anterior es sumamente explícito, en cuanto al incremento experimentado en los ingresos de las diferentes actividades de la Empresa.

Transportes experimentó un ascenso, con relación al año 1950, de ₡ 3.661.896.71 y de un 71.22 % en números relativos; las Actividades Portuarias marcaron los incrementos más elevados: de ₡ 4.690.132.60 y del 334.11 %, en números absolutos y relativos respectivamente; otras actividades también mejoraron notablemente. Los ingresos totales aumentaron, siempre con relación al año 1950, en ₡ 9.349.624.89 y en un 130.22 % en números relativos.

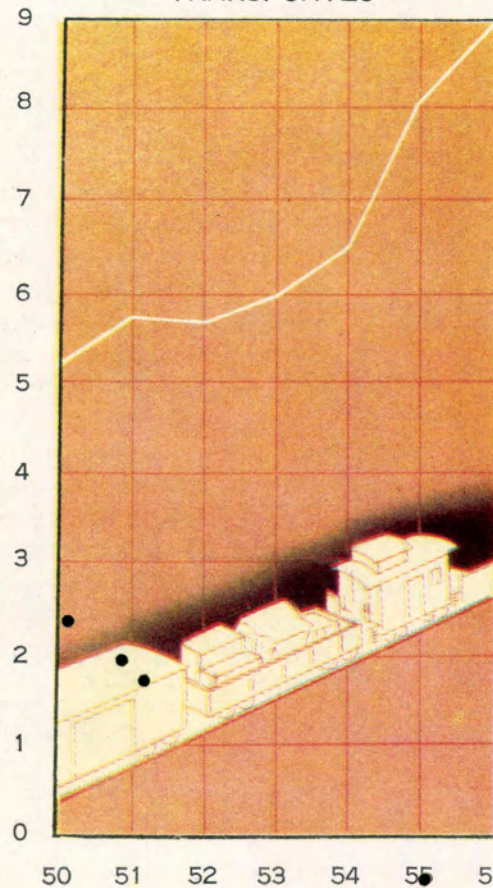
PRODUCTOS TOTALES



PRODUCTOS DE OPERACION

MILLONES DE
COLONES

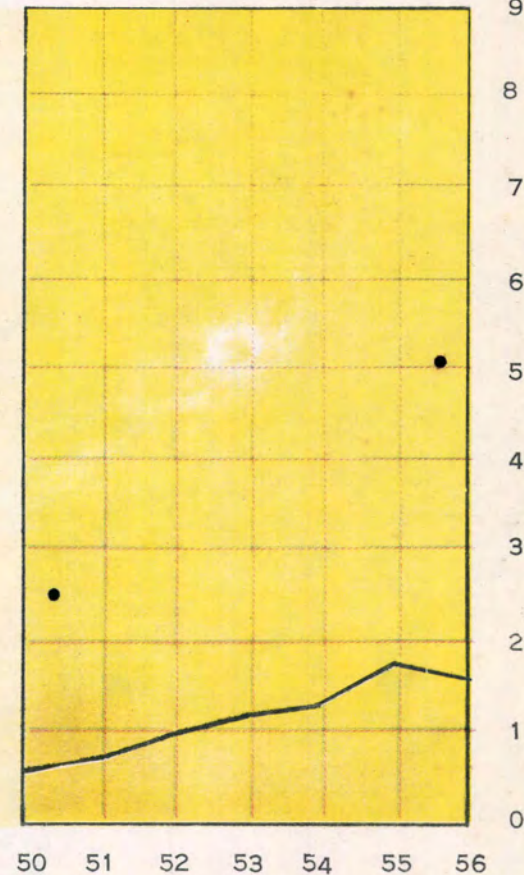
TRANSPORTES



ACTIVIDADES PORTUARIAS



OTRAS ACTIVIDADES

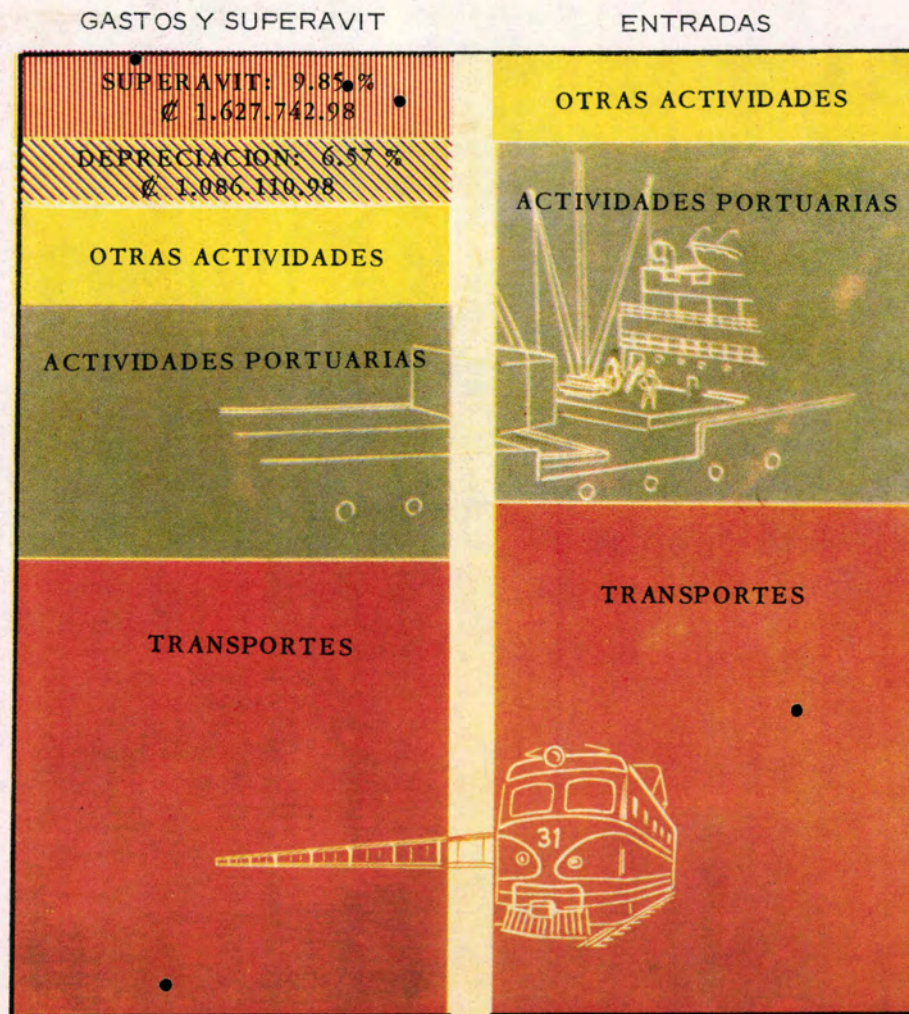


ACTIVIDAD, PRODUCTOS, GASTOS Y SUPERAVIT

ACTIVIDAD	PRODUCTOS	GASTOS
TRANSPORTES	8.803.789.04	7.773.935.80
ACTIVIDADES PORTUARIAS	6.093.888.25	4.271.906.32
OTRAS ACTIVIDADES	1.631.632.70	1.769.614.00
DEPRECIACION		1.086.110.89
SUPERAVIT		1.627.742.98
SUMAS IGUALES	16.529.309.99	16.529.309.99

Del arreglo anterior se desprende que la actividad de Transportes fué la que más ingresos y gastos le provocó a la Empresa, dejando una utilidad bruta de ¢ 1.029.853.24. Las actividades portuarias (Muelles, Grúas y Agencia Aduanal) tuvieron ingresos por ¢ 6.093.888.25 y gastos por ¢ 4.271.906.32, lo que dejó un excedente bruto de ¢ 1.821.981.93, lo que las convirtió en la principal fuente de ingresos de la Institución. Otras actividades (Quebrador de Piedra, Arenera en Caldera, Balneario de Ojo de Agua, Tajos de Lastre, Servicios Eléctricos a Particulares y Planta Eléctrica de Tacares) le dejaron una pérdida de ¢ 137.981.30; lo anterior nos arroja en total una utilidad bruta de ¢ 2.713.853.87, que al rebajarle la depreciación nos da el beneficio neto de ¢ 1.627.742.98.

BALANCE DE RESULTADOS
DE OPERACION



PRESUPUESTO

- 30 -

PRESUPUESTOS LIQUIDADOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS

RECURSOS PROPIOS

(Sin auxilio del Estado)

<u>AÑO</u>	<u>EGRESOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>DEFICIT</u>	<u>SUPERAVIT</u>
1950	7.276.990.89	5.933.655.55	1.343.335.34	
1951	8.546.970.03	7.390.412.64	1.156.557.39	
1952	11.008.844.63	7.530.896.20	3.477.948.43	
1953	10.087.790.21	8.481.649.15	1.606.141.06	
1954	10.975.258.40	13.122.281.33		2.147.022.93
1955	15.459.057.89	16.427.920.36		968.862.47
1956	13.782.033.59	16.156.286.16		2.374.252.57
TOTALES	¢ 77.136.945.64	75.043.101.39	7.583.982.22	5.490.137.97

A continuación se detallan un gráfico y un cuadro de la liquidación de Presupuestos Ordinarios y Extraordinarios de recursos propios del Ferrocarril, es decir, sin tomar en cuenta los auxilios que esta Institución ha recibido del Estado, durante el período comprendido entre los años 1950 a 1956, inclusive.

Cuando este Ferrocarril era una dependencia del Ministerio de Obras Públicas (1950-1953), tuvo un déficit total de Presupuestos de ¢ 7.583.982.22; este déficit fué cubierto mediante partidas asignadas en el Presupuesto Gubernamental, cubiertos por el ingreso nacional.

Ahora bien, además de haber cubierto esta suma, se pagaron, fuera del Presupuesto del Ferrocarril, con dineros del Presupuesto Nacional, aprobadas en partidas globales que para el efecto tenía en disponibilidad el Gobierno, las siguientes partidas: Cuota Patronal a la Caja Costarricense de Seguro Social ¢ 663.312.75; Remuneración Adicional ¢ 430.591.70 y Prestaciones Legales ¢ 247.605.50. Lo que significa que del Presupuesto Nacional, durante este período, le fué asignada al Ferrocarril la suma de ¢ 8.925.492.17, que representan como promedio 2 1/4 millones por año.

En cambio, durante el régimen de Autonomía (1954-1956), se ha registrado un superávit de presupuesto de ¢ 5.490.137.97.

De lo anterior se desprende que la Autonomía le ha representado al Presupuesto Nacional una economía de 2 1/4 millones de colones, que, sumados al promedio anual de superávit obtenido durante los tres años del régimen de autonomía, da como total un mejoramiento promedio anual de 4 1/3 millones de colones.

Es oportuno hacer notar que el superávit de ¢ 5.490.137.97 registrado durante el régimen de Autonomía se produjo a pesar de haber cubierto de sus propias entradas lo correspondiente a trezavo mes, prestaciones legales, cuota patronal a la Caja Costarricense de Seguro Social, por la suma de ¢ 2.801.430.16, que como antes se dijo, estas partidas las cubría el Presupuesto Nacional, fuera del presupuesto propio del Ferrocarril.

Lo anterior da pie para afirmar, en forma irrefutable, que el régimen Autónomo ha representado una economía al Erario Nacional.

PRESUPUESTOS ORDINARIOS
Y EXTRAORDINARIOS DE
RECURSOS PROPIOS

DEPENDENCIA DE GOBIERNO

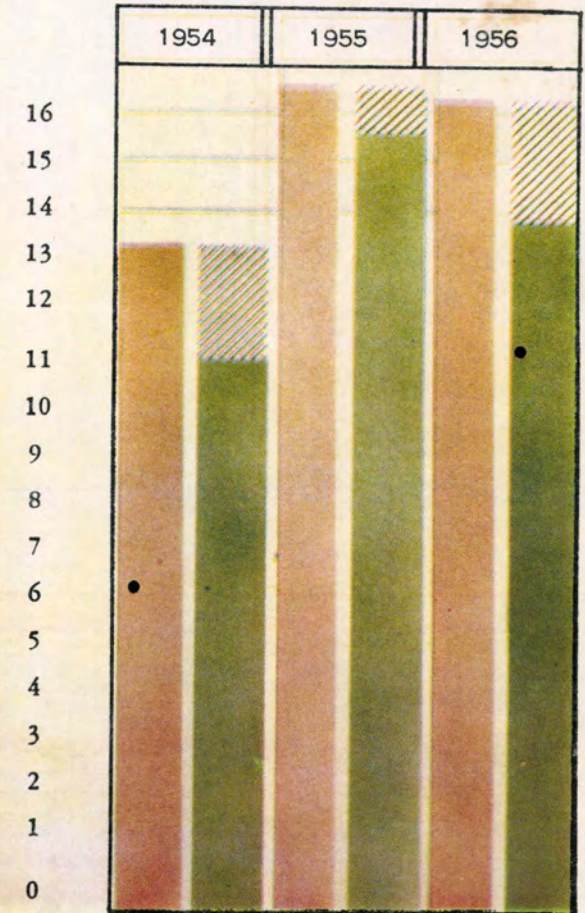
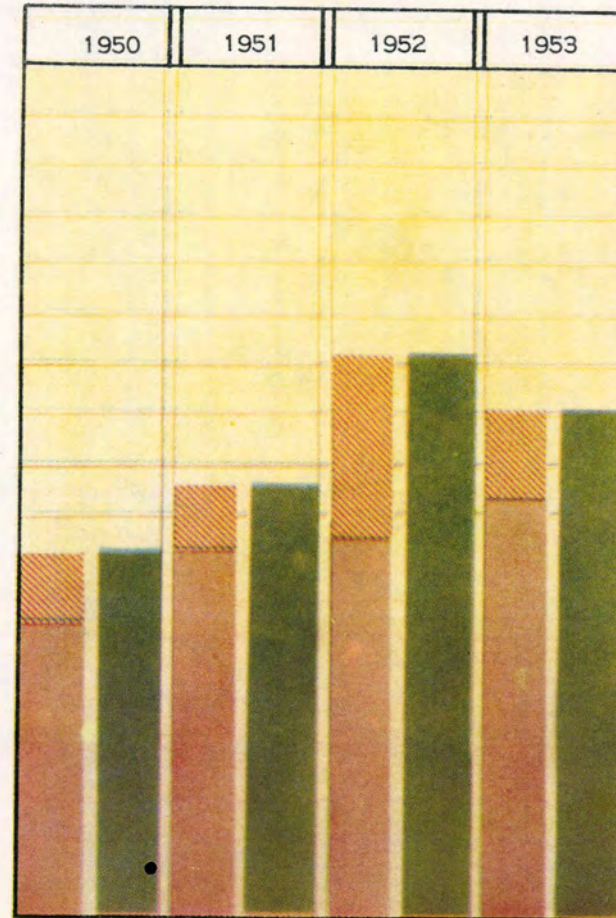
• DEFICIT 7.583.982.22

MILLONES DE
COLONES

AUTONOMIA

SUPERAVIT 3.115.585.40

INGRESOS
EGRESOS
DEFICIT
SUPERAVIT



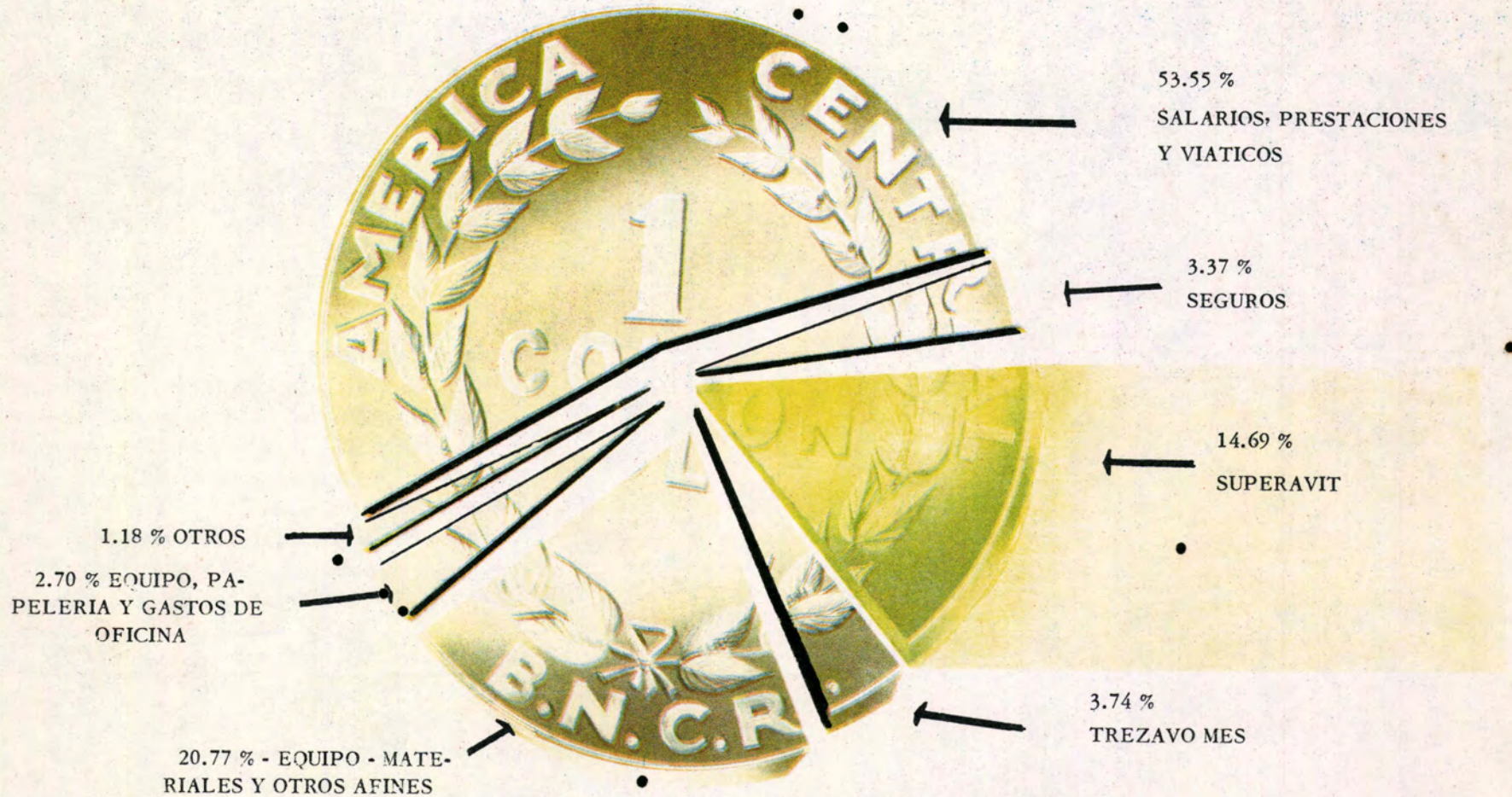
PRESUPUESTO AÑO 1956

ASI SE DISTRIBUYO EL INGRESO DE 1956:

PARTIDAS	MONTO	%
Equipo, Materiales y otros afines	3.355.706.31	20.77
Equipo, Papelería y Gastos de oficina	436.464.79	2.70
Otros	190.313.12	1.18
Salarios, Prestaciones y Viáticos	8.651.523.33	53.55
Seguros	544.425.10	3.37
Superávit	2.374.252.57	14.69
Trezavo mes	603.600.94	3.74
TOTALES	16.156.286.16	100.00

El gráfico que presentamos en esta página se refiere a la distribución de cada colón ingresado en efectivo y está ligado a la liquidación del presupuesto, a diferencia del estado de Ganancias y Pérdidas, que se refiere a los productos contables, algunos de los cuales no se han percibido en efectivo, porque debe mediar el cobro correspondiente. Una Empresa puede tener altos productos de Operación por la prestación de servicios al crédito, con ingresos en efectivo bajos. El gráfico que consignamos pone de manifiesto la distribución de un total de ¢ 16.156.286.16 que ingresaron en efectivo.

ASI SE DISTRIBUYO CADA COLON INGRESADO

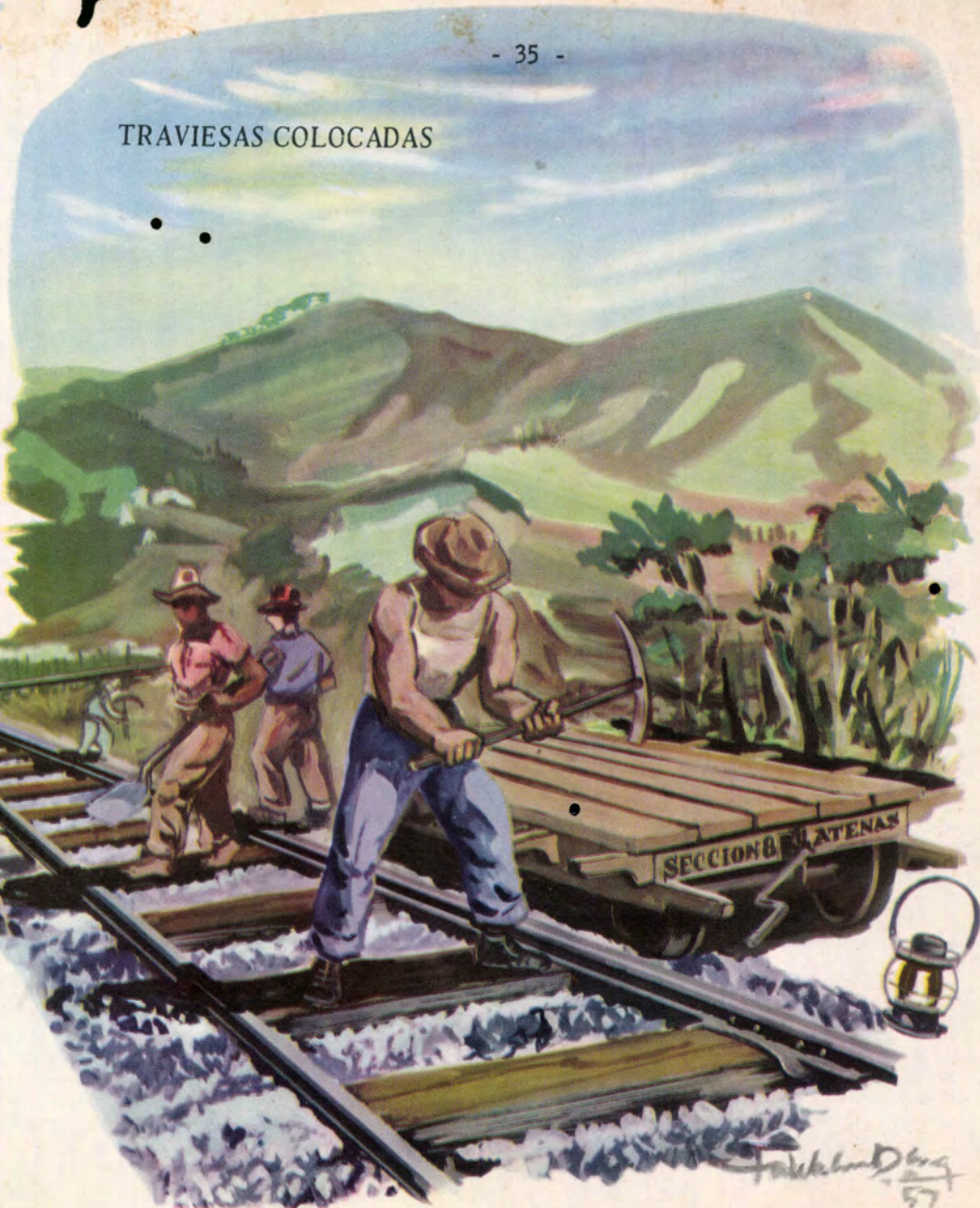
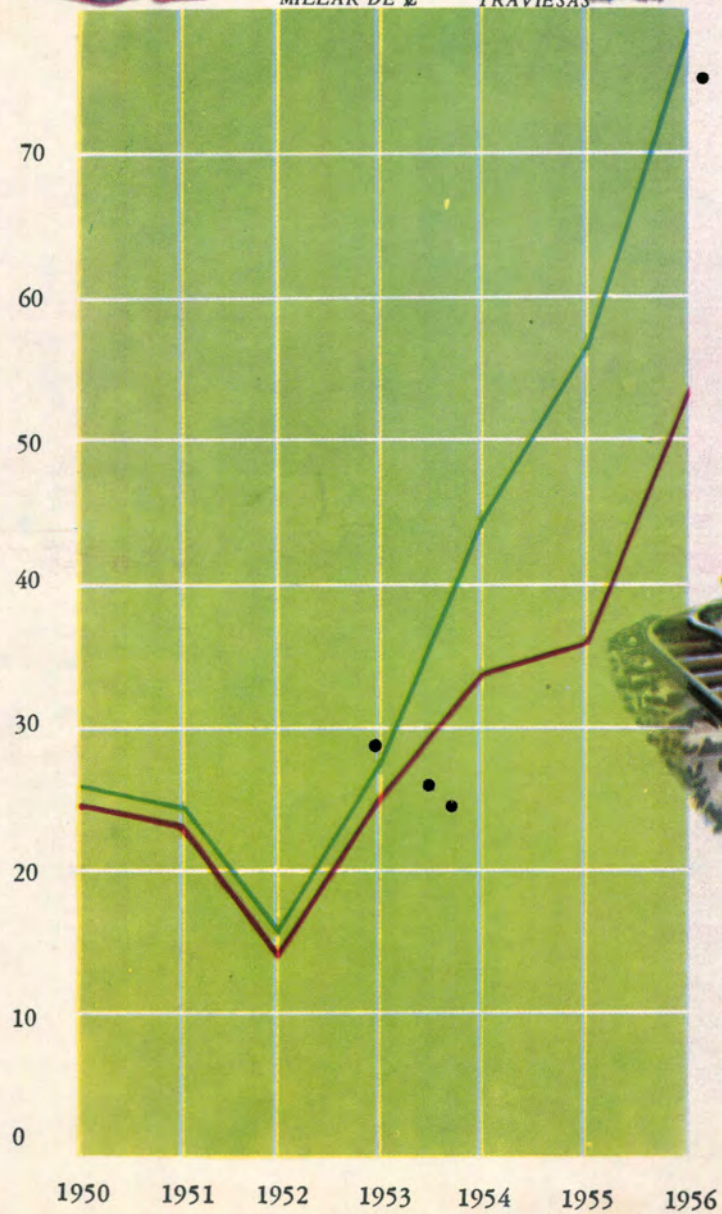


POLITICA DE REHABILITACION

TRAVIESAS COLOCADAS

AÑOS	NUMERO TRAVIESAS	VALOR
1950	24.953	¢ 254.098.89
1951	24.564	248.999.41
1952	14.824	143.658.91
1953	25.359	270.897.27
1954	30.365	445.644.63
1955	36.833	563.206.65
1956	53.130	780.526.69

De acuerdo con la política de la Empresa, de ofrecer el máximo de seguridad en sus servicios, la colocación de nuevas traviesas ha venido incrementándose en una forma notoria, hasta alcanzar en el año 1956 la cifra de 53.130 con un valor de ¢ 780.526,69, (el dato anterior no incluye el costo de colocación, sino únicamente el valor de las traviesas) en comparación con el año de 1950 que se colocaron 24.953 traviesas con un costo total de ¢ 254.098.89, experimentándose un ascenso del 112,92 % y del 207,17 %, respectivamente.



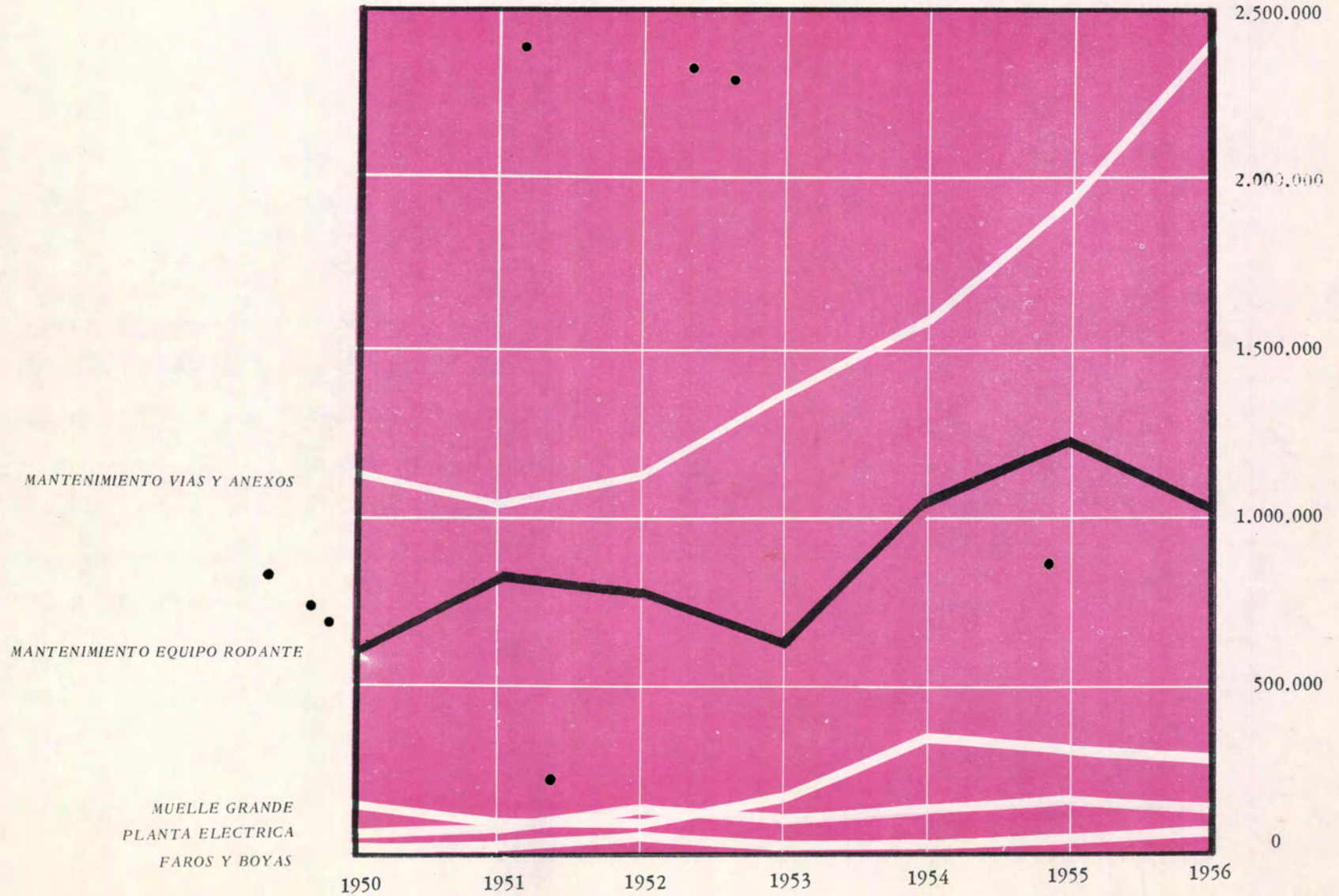
Se detallan en este Cuadro y en el gráfico correspondiente, los gastos realizados para rehabilitar la Empresa.

(GASTOS DE OPERACION)

	1956	1955	1954	1953	1952	1951	1950
MANTENIM. VIA Y ANEXOS	2.414.678.20	1.929.876.95	1.508.522.17	1.343.124.69	1.100.838.70	1.030.212.89	1.109.873.85
MANTENIM. EQUIPO RODANTE	1.037.265.89	1.243.595.19	1.022.792.86	639.754.53	786.582.04	830.013.84	629.304.02
MUELLE GRANDE	324.921.74	328.687.33	379.895.59	198.332.59	130.200.79	86.316.32	145.699.95
PLANTA ELECTRICA	165.268.50	168.672.53	145.748.34	119.112.65	136.376.86	79.590.86	72.513.11
FAROS Y BOYAS	59.535.16	51.430.08	29.475.35	30.243.76	52.497.50	42.096.55	35.886.71
TOTAL GENERAL	4.001.669.49	3.722.262.08	3.086.434.31	2.330.568.22	2.206.495.89	2.068.230.50	1.993.277.64
INDICE	200.76	186.74	154.84	116.92	110.70	103.76	100.00

GASTOS DE OPERACION

COLONES



PASAJEROS MOVILIZADOS POR MESES

ESTADO COMPARATIVO

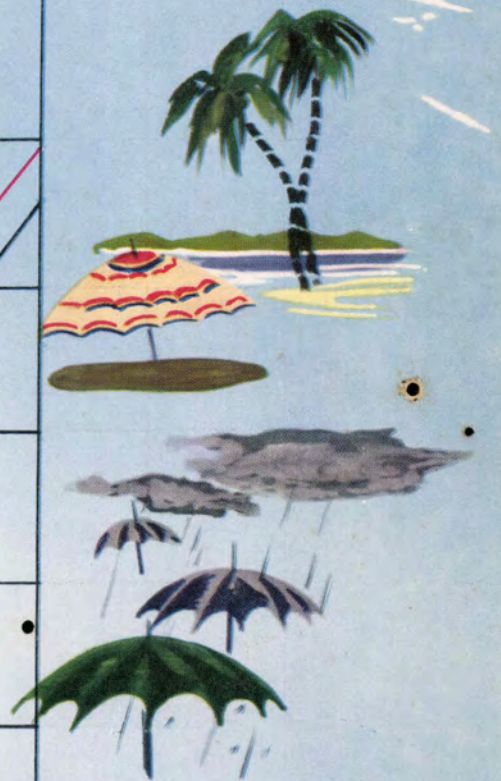
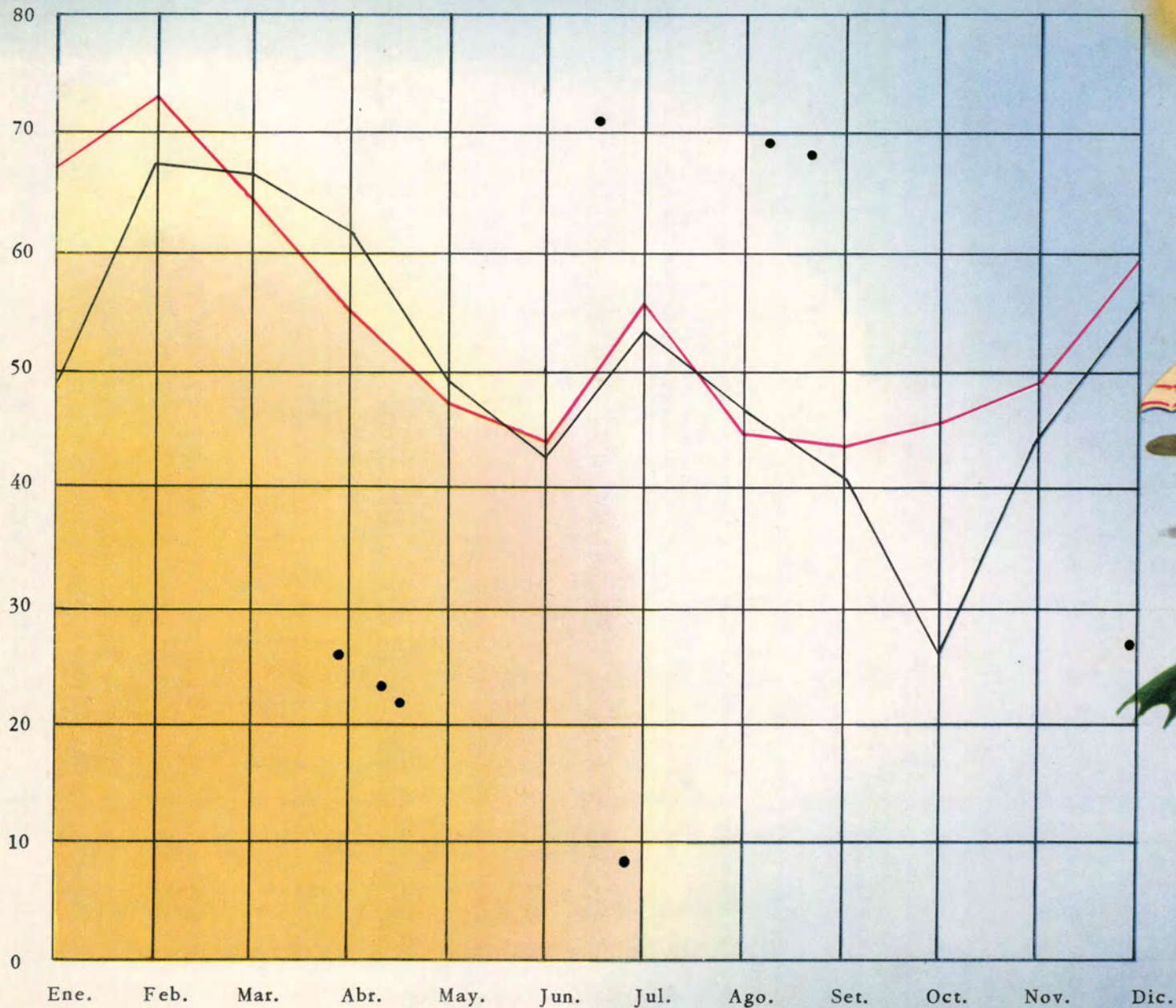
(No incluye los pasajes de Empresa)

MESES	1955	1956
Enero	49.968	67.376
Febrero	67.396	73.780
Marzo	66.498	64.811
Abril	61.652	55.798
Mayo	49.753	47.791
Junio	42.355	43.485
Julio	53.330	56.144
Agosto	47.383	45.037
Setiembre	40.722	44.273
Octubre	25.944	45.607
Noviembre	44.421	49.169
Diciembre	56.262	59.896
	605.684	653.167

El movimiento de Pasajeros aumentó, de un año al otro, en una suma aproximada a los 50.000, manteniendo en esa forma el ritmo ascendente manifestado en los últimos años. El mayor transporte de pasajeros se lleva a cabo en los meses correspondientes a la temporada de verano; el promedio mensual de pasajeros transportados en el año 1956 fué de 55.000.

MILES DE
PASAJEROS

PASAJEROS MOVILIZADOS - meses



Rojo: 1956
Negro: 1955

CARACTERISTICAS GENERALES DEL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

INFORMACION GENERAL:

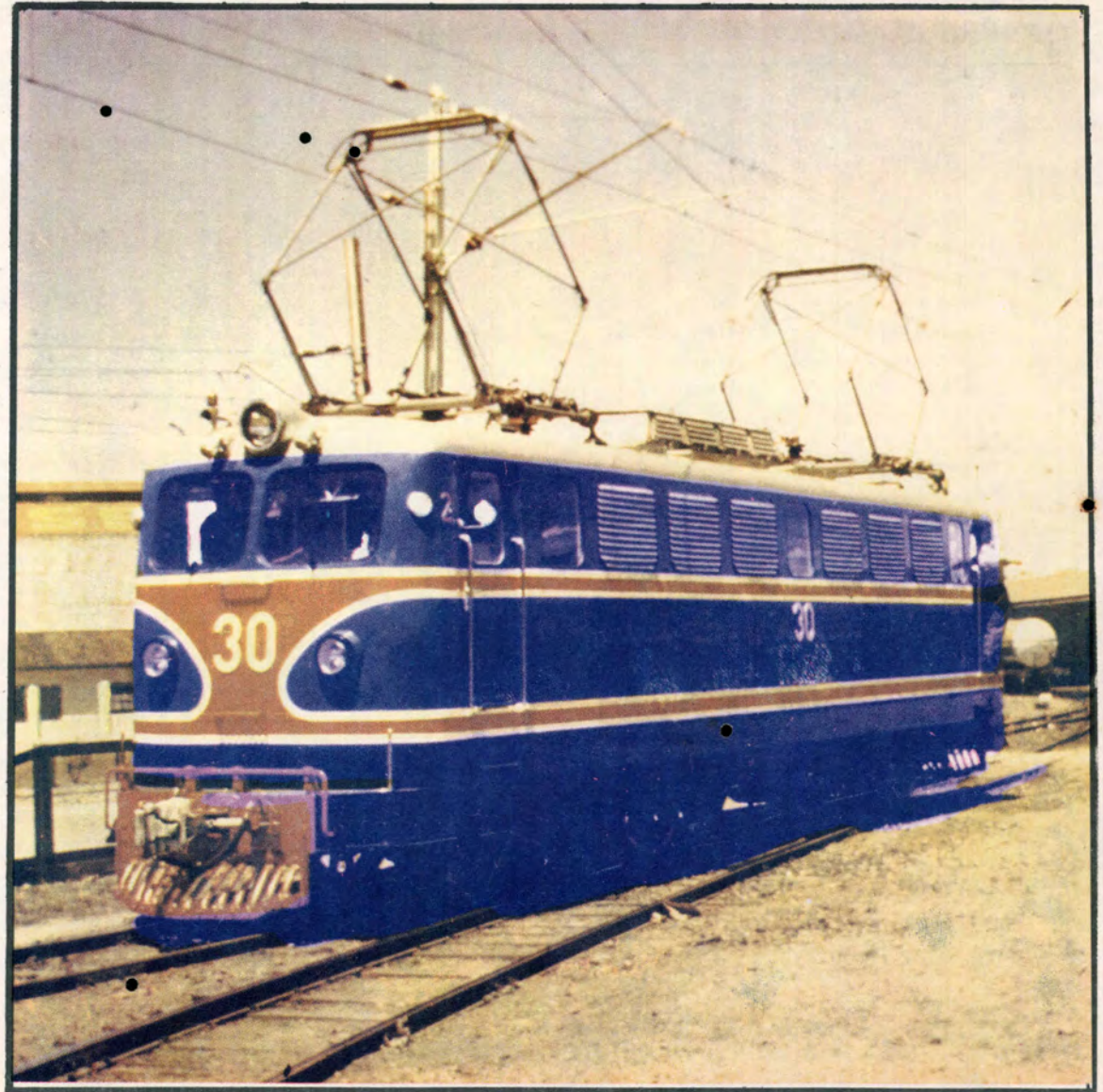
Ancho de vía: 1.067 milímetros (42")
Elevación mínima sobre el nivel del mar: 3.25 mtrs.
Elevación máxima sobre el nivel del mar: 1.190 mtrs.
Temperatura mínima: 6º C
Temperatura máxima: 36º C.
Clima: Tropical
Peso máximo de furgones vacíos: 13 tons.
Peso máximo de furgones cargados: 43 tons.
Radio mínimo de curva: 87 mtrs.
Sobre ancho en las curvas: 13 mm.
Peralte máximo: 120 mm.
Gradiente máxima: 3.44%
Tipo de riel en los patios: ASCE - 50 Lbs./yd.
Tipo de riel en la vía real: ASCE - 70 y 80 Lbs./yd.
Separación aproximada entre durmientes: 450 mm.

LOCOMOTORAS SIEMENS:

El valor total de las nuevas locomotoras pedidas a la casa Siemens, es de cuatro millones de colones y sus características básicas son las siguientes:

Ancho de vía: 1.067 mm.
Potencia unihoraria: 1380 KW.
Potencia continua: 1280 KW.
Diámetro de las ruedas motrices: 1250 mm.
Distancia entre ejes de un bogie: 2800 mm.
Distancia entre los ejes extremos: 9800 mm.
Distancia entre pivotes: 7000 mm.
Largo máximo entre los topes: 14.600 mm.
Ancho máximo: 2800 mm.
Altura máxima sobre carrocería: 3.700 mm.
Peso de servicio: 60.000 Kg.
Velocidad máxima: 60 K/h.
Radio mínimo de curva: 87 mtrs.
Esfuerzo de tracción permanente a 42 K/h: 11.200 Kg.
Esfuerzo de tracción unihorario a 42 K/h: 12.100 Kg.

Una de las locomotoras eléctricas pedidas a la Casa SIEMENS de Alemania, con capacidad de arrastre de 50% mayor que las actuales y las que podrán reducir el tiempo de recorrido de San José a Puntarenas, de 4 a 3 horas.



ORGANIZACION SINDICAL

DELEGADO OBRERO ANTE LA JUNTA DIRECTIVA

DON ALVARO ROJAS ROJAS

SINDICATOS

SINDICATO UNION FERROVIARIA NACIONAL

Marcelino Ortiz P.	Secretario General
Juan de Dios Valerín A.	Secretario Adjunto
José R. Bonilla G.	Secretario de Actas y Correspondencia
Hernán Guerrero G.	Tesorero
Humberto Ruiz O.	Secretario de Conflictos
Ramón Oconitrillo J.	Secretario de Organización
Mario Molina V.	Secretario de Cultura y Propaganda
Jorge Luis Espinoza M.	Secretario Previsión Social
Marcos Ruiz Ch.	Fiscal
Adilio Rojas Mena	Vocal

AFILIADO A LA CONFEDERACION DE TRABAJADORES RERUM NOVARUM.

Secretario General: Sr. Eddy Alvarez G.

SINDICATO DE TRABAJADORES DE ADUANA

Joaquín Calvo Q.	Secretario General
Carlos Solano S.	Secretario de Actas y Correspondencia
Alberto Espinoza P.	Tesorero
Jorge Murillo M.	Secretario de Conflictos
Victor Manuel Centeno Z.	Secretario de Organización
Mauro Fallas Navarro	Fiscal
Carlos Luis Montiel O.	Vocal 1º

AFILIADOS A LA CONFEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES.

Secretario General: Sr. Héctor Gutiérrez Z.

SINDICATO DE ESTIBADORES DE MUELLES

Gonzalo Lazo S.	Secretario General
Damián Palacios S.	Secretario de Actas y Correspondencia
Ventura Batista A.	Secretario de Finanzas
Carlos Umaña M.	Secretario de Organización
Eloy Chaves C.	Fiscal
Tomás Cruz P.	Primer Vocal
Sabas Mendoza C.	Segundo Vocal

La Empresa se complace en consignar los nombres de los integrantes de las Juntas Directivas de los diferentes Sindicatos que componen la organización sindical del Ferrocarril. Las relaciones obrero-patronales se han mantenido en un plano de armonía y equidad, lo que ha permitido que los problemas que se han presentado hayan sido resueltos, beneficiando al trabajador, hasta donde ha sido posible, sin perjudicar los intereses generales de la Institución, que constituyen a su vez los de todos.

CORRESPONDENCIA ENTRE

LAS ORGANIZACIONES SINDICALES Y LA INSTITUCION

CONFEDERACION NACIONAL DE TRABAJADORES DE COSTA RICA

SAN JOSE - COSTA RICA

Señores

Miembros de la Junta Directiva
Ferrocarril Eléctrico al Pacífico,
CIUDAD.

Estimados señores:

A nombre de la Junta Directiva de la Confederación Nacional de Trabajadores, presento un atento saludo a la Honorable Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, así como también al señor Gerente Ingeniero don Guillermo Lara Bustamante.

Permítaseme hacer de vuestro conocimiento, el agradecimiento imperecedero de esta Confederación hacia esa Honorable Junta Directiva, por la solución al problema salarial de los trabajadores del Muelle de Puntarenas, recientemente planteado por el Sindicato de Estibadores de Muelles de Puntarenas, y resuelto con avanzado criterio social - va que, si no fue solucionado el problema de salarios en forma integral, si ha demostrado esa Junta Directiva poseer sensibilidad social, al estudiar y resolver cada problema planteado dentro de las posibilidades económicas de la Empresa, que está dando pruebas irrefutables de un magnífico ordenamiento administrativo, ejecutivo y económico.

Vaya nuestro reconocimiento al señor Auditor don Oscar Cruz, por su magnífica labor de Auditoría revelada a través de la memoria económica de la Empresa recientemente ilustrada en la Revista que al efecto circuló en el año de 1955.

Esta Institución Autónoma está demostrando lo que vale la labor de conjunto, es decir, el trabajo por equipo, donde se coadyuvan capital, trabajo, dirección y orden, hacia un fin común: la prosperidad de la Empresa.

Atento servidor,

Héctor Gutiérrez Zamora
Secretario General de la C.N.T.

FERROCAPRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Señor
don Héctor Gutiérrez Zamora,
Secretario General de la
Confederación Nacional de
Trabajadores de Costa Rica,
CIUDAD.

Estimado señor:

Me es muy grato comunicar a usted que la Junta Directiva de esta Empresa en sesión celebrada el 27 de Mayo ppdo., conoció su atenta comunicación de fecha 15 de ese mes, en la cual presenta un atento saludo a los Miembros de esa Junta, al Sr. Auditor, y al suscrito, y tiene palabras de encomio por la labor realizada en esta Empresa.

Por los amables conceptos de su carta y por sus elogiosas manifestaciones hacia la Empresa y sus personeros, la Junta Directiva me ha encomendado dar las gracias más efusivas en su nombre, lo cual hago con mucho gusto, agregando mi personal reconocimiento y el del señor Auditor por sus gentiles manifestaciones.

Soy de usted muy atento servidor,

Guillermo Lara Bustamante
GERENTE

SINDICATO UNION FERROVIARIA NACIONAL

(AFILIADO A LA CONFEDERACION DE
TRABAJADORES RERUM NOVARUM)

Señor Ing.

don Guillermo Lara Bustamante
Gerente del Ferrocarril E. al Pacífico,
Su Despacho.

Estimado señor:

La Directiva del Sindicato Unión Ferroviaria Nacional, a nombre de sus afiliados y en el suyo propio, acordó hacer pública manifestación de agradecimiento a la Gerencia y Junta Directiva del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, por la ecuanimidad y comprensión con que han recibido, estudiado y resuelto los problemas de los trabajadores de esta Empresa. Por haber transcurrido todo este proceso en un plano de altura y con la mejor buena voluntad de mantener en armonía las relaciones públicas obrero-patronal. Por comprender los señores Directivos del Ferrocarril, que los mejores colaboradores somos los trabajadores que velamos por el engrandecimiento y resurgimiento económico de la Empresa donde ganamos nuestro sustento, pues sabemos que si la Empresa aumenta cada día más sus eficientes servicios de carga y pasajeros, nosotros los trabajadores somos los beneficiados, pues tenemos garantizado nuestro trabajo y hasta podemos, con el tiempo, conquistar mejoras de salarios y condiciones de trabajo, superando nuestro poder adquisitivo y consecuentemente nuestro medio de vida.

Por todo lo antes expuesto, el Sindicato Unión Ferroviaria Nacional, ha hecho una excitativa a todos sus afiliados a fin de obtener una mayor colaboración y eficiencia en el desempeño de sus labores lo que redundará en beneficio directo de ellos y de la Empresa.

En esa excitativa, se le recuerda a los trabajadores que tienen derechos adquiridos, pero que también tienen deberes ineludibles y que en todo momento deben cumplir con sus obligaciones colaborando en la medida de su capacidad para cuidar como buenos costarricenses los bienes del Ferrocarril, que son patrimonio nacional.

Somos del señor Gerente, muy atentos y seguros servidores,

UNION FERROVIARIA NACIONAL

Marcelino Ortiz Palacios
Secretario General

FERROCAPRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Señor

don Marcelino Ortiz Palacios,
Secretario General
Sindicato Unión Ferroviaria,
PTE.

Estimado señor:

He leído con suma complacencia la transcripción del Acuerdo tomado por la Junta Directiva de ese Sindicato, haciendo pública manifestación de la cordialidad que se ha mantenido entre la Empresa y los trabajadores, y el reconocimiento por la forma en que la Junta Directiva del Ferrocarril y la Gerencia han resuelto los problemas laborales que le ha presentado ese Sindicato.

Por la comprensión que se ha tenido al hacer esta pública manifestación, en nombre de la Junta Directiva de la Empresa y en el mío propio, me es muy satisfactorio presentar a la Junta Directiva del Sindicato, por su medio, el más cordial agradecimiento, y al propio tiempo hago votos porque las mismas relaciones de armonía perduren y se mantengan en el futuro.

Soy de usted muy atento servidor,

Guillermo Lara Bustamante
GERENTE