

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

ESCUELA DE CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES

**CONFECCION DE UN SISTEMA DE CONTABILIDAD DE COSTOS EN EL
INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO**

TESIS DE GRADO

JOSE A. FLORES L

OCTUBRE DE 1957

CONFECCION DE UN SIST DE COSTOS EN EL INSTI
TUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

José A. Flores L.

Tesis presentada a la Facultad de Ciencias Econó
micas y Sociales de la Universidad de Costa Rica,
como requisito parcial para optar por el grado de
Licenciado de Ciencias Económicas y Sociales, con
especialización en Administración y Contabilidad,
aprobada por el Tribunal constituido por los pro-
fesores:

Lic. Adonai Ibarra Bejarano

Lic. Mario Jiménez Royo

Lic. Edgar Jiménez Andreoli

San José, 23 de octubre de 1957

PREFACIO

Cuando llegué a ocupar una posición en la Contabilidad del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico en enero de 1956, tuve la grata oportunidad de contar con la colaboración de un asesor en Contabilidad de Ferrocarriles que había sido solicitado por el Ferrocarril a una dependencia extranjera (Punto Cuarto). Después de un concienzudo estudio por parte del citado técnico, éste recomendó y estableció los principios generales para la instalación de Sistemas de Contabilidad de Costos para cada una de las diferentes actividades de la Empresa.

La Junta Directiva de la Institución encargó al suscrito elaborar el nuevo sistema y, una vez conocido y aprobado por la Junta, llevarlo a la práctica. Durante el año 1956 se trabajó en una forma intensa y en enero del año en curso, con la debida aprobación, fue instalado el nuevo sistema de Contabilidad y ha venido trabajando y cumpliendo sus objetivos, hasta la fecha sin ningún tropiezo.

Llevar una contabilidad de costos para cada actividad y poder determinar, en la mejor forma posible, los costos y resultados de cada una de ellas, era una imperiosa necesidad de la Institución y un paso trascendental en su progreso, que es el máximo empeño de quienes la servimos.

Este trabajo, objeto de esta Tesis, fue posible llevarlo a la práctica gracias a la colaboración prestada por los funcionarios y empleados de esta Empresa y a los consejos de los profesores encargados de la revisión de esta Tesis, para todos ellos mi agradecimiento.

José A. Flores L.

Octubre de 1957.

INDICE

CONFECCION DE UN SISTEMA DE CONTABILIDAD DE COSTOS EN EL INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

CAPITULO I

INTRODUCCION

| | <u>PAG.</u> |
|---|-------------|
| 1 - 1 Resumen histórico del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico | 1 |
| 1 - 2 Función Económica y Social | 20 |

CAPITULO II

DIFERENTES ACTIVIDADES DEL FERROCARRIL

| | |
|--|----|
| 2 - 1 Diferentes actividades del Ferrocarril | 28 |
|--|----|

CAPITULO III

OBJETIVOS Y CONFECCION DEL SISTEMA

| | |
|--|----|
| 3 - 1 Objetivos de una Contabilidad de Costos | 33 |
| 3 - 2 Problemas Varios y Confeción del Sistema | 34 |
| a) Activos Fijos | |
| b) Cargos por Depreciación | |
| c) Cargos por Ordenes Abiertas | |
| d) Distribución de los Gastos Generales de Talleres y Gastos Generales de Administración | |
| e) Asientos de Distribución | |
| 3 - 3 Sistemas de Costos | 60 |
| 3 - 4 Cálculo de los costos unitarios | 68 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3 - 5 | Distribución de la actual Reserva para Depreciación | 77 |
|-------|---|----|

CAPITULO IV

CUENTAS, REGISTROS E INFORMES DEL NUEVO SISTEMA

| | | |
|-------|--|-----|
| 4 - 1 | Cuentas del Libro Mayor | 80 |
| 4 - 2 | Libros y Registros | 84 |
| 4 - 3 | Cierres de Operación Mensuales | 90 |
| 4 - 4 | Análisis Estadísticos de Costos de Transportes | 111 |

APENDICE

| | | |
|----|-------------------------------|-----|
| 1. | Colección de Decretos y Leyes | 118 |
| 2. | Cuadro de Cuentas | 137 |

| | |
|--------------|-----|
| BIBLIOGRAFIA | 214 |
|--------------|-----|

CONFECCION DE UN SISTEMA DE CONTABILIDAD DE COSTOS
EN EL INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

CAPITULO I

INTRODUCCION

Resumen histórico del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico:

Desde el año 1879 se hablaba en Costa Rica de la importancia que para la nación tendría una vía férrea que, partiendo de la capital, llegara hasta el Golfo de Nicoya, enlazando así todos los pueblos centrales del país desde el Atlántico hasta el Pacífico, ya en aquel entonces el ferrocarril al Atlántico estaba en construcción y sus trabajos iban muy adelantados, pero la falta de brazos hacía que aun esta obra anduviera muy despacio, al extremo de que el Gobierno se vio precisado a enviar a Canarias a una persona provista de fondos suficientes para contratar quinientos trabajadores.

Eran tantas las dificultades que se presentaban, que no solamente se pospuso la idea del ferrocarril a Puntarenas, sino que a fines del año 1883 se resolvió destruir la sección del ferrocarril comprendida entre Puntarenas y Esparta. En ese sentido se pronunció la Comisión Permanente en decreto número 13 de 10 de diciembre de 1883, el cual fue aprobado por el Presidente de la República don Próspero Fernández y por su Ministro de Fomento don Bernardo Soto.

El 13 de junio de 1888 el Congreso Constitucional emitió un Decreto autorizando al Poder Ejecutivo para efectuar los gastos que demandara el trazado y localización de una nueva vía férrea que pusiera en comunicación el interior de la República con la costa del Pacífico. Este decreto

tampoco vino a surtir sus efectos, pero puso de manifiesto la necesidad de unir la capital con las costas del Pacífico, ya que tal vía de comunicación constituía no solamente una necesidad vivamente sentida desde hacía tiempo, sino un justo anhelo de todos los habitantes de la nación.

La misma grandeza de la obra, parecía ser un serio obstáculo para su realización.

BASE FUNDAMENTAL DEL FERROCARRIL

Transcurrieron otros seis años. La faz política del país había cambiado y estaba en la Presidencia de la República don Rafael Yglesias Castro.

El Poder Ejecutivo comenzó a hacer las diligencias previas necesarias para llevar al ánimo del Congreso la importancia del proyecto del ferrocarril a la costa del Pacífico y este alto cuerpo, compenetrado de esas ideas, emitió el 29 de junio de 1895 el decreto número 83 que vino a ser la piedra fundamental de tan importante obra, que bien pronto el brazo enérgico del señor Yglesias convirtió en realidad.

COMISION DE TECNICOS

Era tanta la fe que el Presidente Yglesias tenía en su proyecto que no solamente lo aprobó sin pérdida de tiempo, sino que emitió un decreto organizando una comisión mixta de técnicos, para que procediera inmediatamente a realizar los estudios para determinar el lugar terminal más conveniente para el ferrocarril, punto que debía ser habilitado como puerto de primera clase.

Esta comisión, compuesta de dos capitanes de marina, dos profesore

res de medicina, dos ingenieros y dos agricultores, debía organizarse dentro de los primeros quince días después de la publicación del decreto y presentar al Poder Ejecutivo, dentro de los sesenta días siguientes, el informe de sus trabajos y el plano de las ensenadas con indicación de los sondajes efectuados y de las corrientes.

Con vista de ese informe la Dirección General de Obras Públicas, auxiliada por ingenieros de designación del Ejecutivo, debía proceder sin demora a practicar los estudios formales del trazado, debiendo presentar el informe correspondiente a la Secretaría de Fomento, dentro de los seis meses siguientes, junto con el presupuesto probable del costo de la obra.

INFORME DE LA COMISION

En la Gaceta de 20 de diciembre de 1895 aparece el informe que la Comisión Exploradora del Golfo de Nicoya presentó al Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Fue un informe muy amplio. Los capitanes de marina visitaron las bahías de Caldera, Herradura, Agujas y Río Grande, la cual a su vez comprende las de Pital y Tárcoles, resultando de su examen que la bahía de Pital, entre todas las demás, era la que podía entrar en ventajosa competencia con Puntarenas, según dijo la Comisión.

El 16 de octubre salió de Puntarenas el vapor "General Fernández" llevando a bordo a todos los miembros de la Comisión y a sus auxiliares, anclando en la tarde de ese mismo día en la ensenada de las Agujas. Se fijó el campamento en dicho lugar, donde habitaban unos sesenta moradores y se procedió, con el concurso de todos los miembros, a completar el examen y estudios del Puerto de Agujas, Herradura, Pital, Río Grande, Tivives, y Caldera.

Después de regresar de la costa, celebró la Comisión algunas conferencias y se sometió a votación el asunto, habiéndose resuelto por siete votos de entre ocho votantes, declarar que el puerto del Pital era el que debía preferirse como punto terminal del ferrocarril.

TRAZADO DEL FERROCARRIL A TIVIVES

Con vista de ese informe, el Presidente de la República emitió, con fecha 2 de diciembre de 1895, un acuerdo por el cual se ordenaba a la Dirección General de Obras Públicas, hacer, en primer término, los estudios del trazado del Ferrocarril al Pacífico, partiendo de San José y en dirección al puerto del Pital en el Golfo de Nicoya y, terminados éstos, a estudiar la sección del trazado que, partiendo del punto más conveniente del derrotero antes dicho, a juicio de la Comisión técnica nombrada al efecto, terminara en el puerto de Puntarenas.

El 6 de noviembre de 1896 se dio publicación oficial al informe presentado por don Alberto González Ramírez con fecha 17 de octubre, como Director General de Obras Públicas, en el cual se estimaba el costo de la obra del ferrocarril a Tivives, en una distancia de 93 y 1/3 de kilómetros, en la suma global de 5.022.579.30 pesos.

Los 93 y 1/3 de kilómetros incluían los desvíos para estaciones y en el precio estimado se tomaba en cuenta, desde luego, el del material rodante consistente en cinco locomotoras a diez mil pesos cada una, 10 carros de primera clase para pasajeros y 5 para segunda, 20 carros cajón para fletes y 40 carros abiertos para fletes, lastre y carbón; la construcción de 10 estaciones y 4 tanques de agua y 3070 toneladas de hierro para puentes.

SE DECRETA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL

En el año 1896, a los 24 días del mes de noviembre, siendo Presidente de la República don Rafael Yglesias y Secretario de Estado en el Despacho de Fomento don Juan J. Ulloa G., se le puso el ejecutarse a la ley que autorizaba la construcción del trazado propuesto por la Comisión Técnica nombrada por el Poder Ejecutivo, que fijaba como término de la vía el puerto de Tivives.

CONTRATO CASEMENT

Por fin, el 3 de agosto de 1897, el Congreso Constitucional dio su aprobación al contrato firmado por el señor Presidente de la República, don Rafael Yglesias Castro y por el contratista de la obra Mr. John S. Casement - quien era vecino de Parisville, Ohio, Estados Unidos de América - por el cual éste se comprometía a construir, por la suma de \$2.898.971.43 oro americano y a entregar en perfecto estado de servicio, una vía férrea que, partiendo de San José, terminara en el puerto de Tivives, en el litoral del Pacífico, incluyendo los desvíos, tornamesas, cambiavías, cisternas, estaciones con sus edificios y dependencias, talleres, provistos de fuerza motriz y de las máquinas y útiles necesarios, material rodante de los modelos más nuevos y perfectos, con locomotoras y carros provistos de frenos de aire y enganchadores de patente y almacenes provistos de todo lo necesario para el servicio del ferrocarril y una instalación de postes con dos líneas telegráficas, desde esta capital hasta Tivives, de las cuales una sería para servicio público y otra para uso exclusivo del Ferrocarril.

SE DA PRINCIPIO A LAS OBRAS

Las obras del Ferrocarril dieron comienzo el día 22 de setiembre

de 1897, de conformidad con nota del 21 del mismo mes, que enviara el señor Wm. H. Lynn a nombre del contratista señor John S. Casement, al Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

SUSPENSION DE TRABAJOS

Posteriormente y debido a dificultades monetarias por parte del Gobierno, que se vio en dificultades para cumplir debidamente con los compromisos adquiridos con el convenio firmado con el señor J. S. Casement, los trabajos no pudieron ir tan a prisa como era de desearse y fue preciso prorrogar el término para la conclusión del ferrocarril; venció la prórroga y la obra aún distaba mucho de llegar a su fin.

El Gobierno creyó que lo más conveniente en aquel entonces, era suspender los trabajos, para esperar tiempos más propicios para proseguirlos, en que las condiciones del erario no fueran tan difíciles y en que el costo pudiera ser más favorable a los intereses nacionales.

NUEVO CONTRATO

El Ferrocarril se encontraba listo hasta Río Grande y el trecho entre ese lugar y Santo Domingo de San Mateo, hoy conocido con el nombre de Orotina, estaba en construcción. Para terminar este último trayecto don Manuel de Jesús Jiménez, Ministro de Fomento, firmó un nuevo contrato con el señor Casement, el cual fue aprobado y ratificado por la Comisión Permanente del Congreso Constitucional, a los quince días de diciembre de mil novecientos dos, mereciendo el Ejecutivo en esa misma fecha, siendo Presidente de la República don Ascensión Esquivel.

SE ABREN LAS OFICINAS

El día 23 de enero de 1903, en el segundo piso del conocido edi-

ficio "La Alhambra" de esta capital, se abrieron las primeras oficinas del Ferrocarril.

Cuatro meses más tarde de abierta fue trasladada a las casas del Gobierno donde estuvo posteriormente la Gobernación de la provincia, frente al actual edificio de Correos; es decir, esa casa se encontraba en el lugar donde se halla la placita de don Juan Rafael Mora.

PREPARANDOSE A RECIBIR LAS OBRAS

El 29 de enero de 1903 el Presidente de la República nombró una Comisión compuesta por el Jefe de la Sección de Obras Públicas y de los señores don Nicolás Chavarría, don Luis Matamoros, don Lesmes Jiménez y don Manuel Vázquez, para que examinaran los trabajos ejecutados en la construcción del Ferrocarril al Pacífico, que conforme a lo previsto en el convenio, debían ser entregados el día 31 de enero de 1903, y dijeran si se ajustaban o no a las condiciones estipuladas.

SE RESUELVE CAMBIAR EL PUNTO TERMINAL

Por medio del Decreto N° 70 de 1903 el Congreso Constitucional facultó al poder Ejecutivo para nombrar una Comisión Técnica para que en el término de 30 días comenzara a realizar un estudio de la ruta más practicable para enlazar la línea del Ferrocarril al Pacífico, desde Santo Domingo de San Mateo, con el trozo ya existente de Esparta a Puntarenas, tocando o no en la ciudad de Esparta, según resultara más conveniente.

PUNTARENAS, PUNTO TERMINAL

El 30 de mayo de 1904 el Presidente don Ascensión Esquivel le puso el Ejecútese a una ley que declaraba la ciudad de Puntarenas punto ter-

minal del Ferrocarril al Pacífico. El citado decreto autorizaba al Poder Ejecutivo para hacer las erogaciones que demandaba el estudio de la nueva localización de la vía.

PROGRESOS DE LA OBRA

Desde la fecha en que se publicó el anterior acuerdo, hasta nuestros días, el Ferrocarril ha progresado mucho y, después de comunicar la capital con el puerto de Puntarenas - completando así el trazado interoceánico - ha sufrido muchas y muy grandes transformaciones.

RAMAL DE ALAJUELA

El 31 de marzo de 1907 se dió por terminado el ramal de Alajuela, costando la suma de \$232,305.26 y con 8 kilómetros de vía.

TRAZADO CASCAJAL - EL ROBLE

El gobierno hizo ejecutar un nuevo trazado desde Cascajal hasta un punto situado entre las estaciones de El Roble y El Porvenir. Este trazado cruza el río Jesús María, pasa la Colina llamada de Cambalache por medio de un túnel de 425 metros, y sigue hasta la bahía de Caldera.

De ese punto, cruzaba el cerro de Carballo por otro túnel, ahora abandonado, que medía 846 metros y llegaba a la boca del río Barranca.

TERMINACION DE LA VIA HASTA PUNTARENAS

De conformidad con los contratos celebrados con el señor W. H. Knowlton, aprobados por decretos de 4 de setiembre de 1908 y 23 de febrero de 1909, la sección de vía entre El Cascajal y El Roble debió ser concluida y entregada al Gobierno el día 30 de abril de 1910.

Una serie de dificultades impidieron al señor Knowlton el cum-

plimiento de esa obligación dentro del plazo estipulado, y fueron éstas de tal carácter que el Gobierno, ajustando sus actos a una equidad severa, no podía, en rigor de justicia, aplicar las penas establecidas en el contrato por demora en la entrega de las obras.

No obstante que todavía quedaban algunos trabajos por ejecutar, de los comprendidos dentro de las obligaciones del señor Knowlton, creyó conveniente el Gobierno entrar en arreglos para recibir la obra, a fin de organizar, desde luego, la explotación de esa vía completa, para satisfacer necesidades urgentes sentidas por los intereses agrícolas y comerciales en esa zona del Pacífico.

Resultado de esos arreglos es el citado contrato firmado el 2 de noviembre de 1910, en virtud del cual el Gobierno da por recibida la obra, desde el 21 de octubre próximo anterior, fecha en que, puede decirse, entró el Ferrocarril en explotación, hasta su punto terminal del Pacífico.

INTERRUPCION DEL TRAFICO

Don José Cabezas, en su informe de 13 de abril de 1914 al señor Secretario de Fomento indica que hubo tres meses de interrupción por el aterro del Túnel de Cambalache y dos más por los lavados y derrumbes de la Roca de Carballo que obligaron a la Empresa del Ferrocarril al Pacífico a hacer más gastos de los previstos, y trastornaron, naturalmente, sus intereses.

SE INAUGURA LA VIA COMPLETA

En el informe presentado por don Isaac Zufiiga M., en su calidad de Administrador General del Ferrocarril a la Secretaría de Fomento con fe

cha 30 de abril de 1915, encontramos el dato de que la vía fué inaugurada en toda su extensión de 132 kilómetros a las 3 y 15 p.m. del 23 de julio bajo la dirección de don José Cabezas.

SE COMIENZA A USAR PETROLEO

En el citado informe de don Isaac Zúñiga da cuenta de que en la locomotora N° 5 fué instalado un quemador de petróleo y se han logrado, después de algunos esfuerzos, obtener resultados satisfactorios tanto en lo referente a la economía como al buen servicio.

DESTRUCCION DEL PUENTE DE BARRANCA

El entonces Secretario de Fomento, don Juan Bautista Quirós, en su memoria de 1916 nos cuenta de la destrucción del puente de Barranca que no pudo resistir la fuerza inusitada de las crecientes ocasionadas por el rigor de las lluvias. Para salvar las dificultades del tráfico por la falta de ese puente, fué construído uno provisional de madera, con un gasto de \$10.674.95 que serviría mientras se llevaba a cabo la reconstrucción del puente de hierro destruído.

Antes de resolver ese trabajo la comisión de ingenieros nombrada al efecto, tomó en consideración el proyecto que se había estudiado para desviar la vía en la boca del río Barranca y empalmarla con el ramal de Esparta en el puente que sobre el mismo río Barranca sirve al propio ramal.

DON RAFAEL YGLESIAS

COMO ADMINISTRADOR GENERAL DEL FERROCARRIL AL PACIFICO

Por esos azares propios de nuestra vida republicana y altamente democrática, logramos ver el hermoso gesto del ex-Presidente de la Repblí

ca don Rafael Yglesias, de aceptar el cargo de Administrador General del mismo Ferrocarril que él iniciara y al que él le dió vida.

En efecto, cuando el Ferrocarril se encontraba bajo la suprema dirección del Consejo Administrativo, éste se dió cuenta de que convenía a los intereses de la Empresa hacer un cambio en la Administración y se pensó, con muy buen acierto, en don Rafael Yglesias.

Es claro, a la sazón convenía un hombre que estuviese plenamente identificado con la vida y las necesidades del Ferrocarril, que sintiese por él verdadera devoción, para poder abordar y resolver un cúmulo de problemas que se habían presentado; y ninguno más capacitado para ello, ni que reuniera mejores condiciones que el propio señor Yglesias, quien miraba en la empresa una obra netamente suya, ya que era producto de su cerebro y de su esfuerzo.

EL PROBLEMA DE LA ANGOSTURA

En el informe de las operaciones del Ferrocarril al Pacífico correspondiente al año 1922, nos dice don Rafael Yglesias, que el paso de la Angostura era el trayecto de toda la línea que requería mayor atención, después del de la Roca de Carballo, por ser el que mayor peligro revestía para el tráfico del Ferrocarril y para toda comunicación con Puntarenas.

EL PROBLEMA DE LA ELECTRIFICACION VISTO POR DON RAFAEL YGLESIAS

En el informe del año 1922, ya mencionado, don Rafael Yglesias, al hablar del problema de la locomoción, dice que se había sugerido algunas veces la idea de electrificar el Ferrocarril sin que hasta ese entonces hubiera pasado tal deseo de una simple indicación general sin razones

prácticas que recomendaran el procedimiento como más ventajoso y factible. El hecho de no haberse perfeccionado en ese tiempo la acumulación de la electricidad como fuerza motriz en cantidad y eficiencia bastantes para movilizar trenes de largas carreras, parecía condenar la idea de electrificación porque aquel medio tenía la desventaja de hacer depender por corriente directa todo el movimiento de los trenes de un solo centro de producción de fuerza, de tal suerte que cualquier interrupción de ésta, paralizaría el movimiento general, eventualidad ésta muy frecuente en estos países donde no se tienen a mano para pronta reposición fábricas y depósitos de maquinaria e implementos para el caso. Estas eran las objeciones que a ese sistema de tracción se hacían además de tenerse como muy dispendiosa la reforma, desde luego que apartaba del servicio de las locomotoras en uso para reponerlas por otras propias del sistema eléctrico, lo que equivalía a una reposición general de las mismas. Por todo lo expuesto consideraba que no era tiempo aún de tomar resolución definitiva sobre este particular y prudente parecía esperar un tiempo más, mientras con mejores elementos se presentaban otras oportunidades para la atención de estas necesidades.

Con todo, parece ser en primer lugar que el precio de las locomotoras eléctricas era la mitad o tercera parte de las de vapor, que el número de las primeras suplía con ventaja a un número doble de las otras, es decir, que el servicio de catorce locomotoras con que contaba el Ferrocarril podía hacerse con ocho de las eléctricas por la mayor tracción y velocidad de estas últimas y el menor desgaste que sufren y menores reparaciones que exigen. El resto del material rodante no sería preciso cambiarlo por ser aplicable al nuevo sistema. En cuanto a la paralización del trá

fico por la suspensión de la corriente quedaría el recurso de correr los trenes con las antiguas locomotoras de carbón y leña, ya que por lo demás no se hacía cambio ni alteración alguna en las condiciones de la vía, la cual quedaba expedita para el uso de cualquier sistema de tracción. Considerada de esta manera la posibilidad de adaptar la electricidad como fuerza motriz, cabía pensar en que revestía la mayor de las ventajas como es la de ser netamente nacional. El carbón es producto extranjero, asimismo el aceite.

LA ROCA DE CARBALLO

Don Rafael Yglesias, siendo Administrador General de la Empresa, en su informe de 10 de mayo de 1922, presentado a los miembros del Consejo Administrativo del Ferrocarril, entre otras cosas, nos habla de que en la sección comprendida entre Orotina y Puntarenas habían sido y serían aún causa de constante peligro y de interrupción frecuente, la Roca de Carballo y el puente de la boca del río Barranca. Ya que la primera implicaba el doble peligro de la roca cortada perpendicularmente desde su gran altura para dar paso a la vía, con desprendimientos frecuentes a causa de su desintegración y el mar al pie de la vía azotándola y lavando y barriendo sus soportes en las grandes mareas. El segundo, de madera, sustituía provisionalmente el puente de hierro que cayó al faltarle la base a los cilindros de soporte, los cuales al desprenderse de él se sumergieron, demostrando así la inconsistencia del suelo sobre el cual se edificaron. Desde que se construyó el primer puente de madera había tenido que reponerse en parte cada año a consecuencia de las fuertes avenidas del río, especialmente en los meses de setiembre y octubre. El que existía, adolecía de varios

defectos de construcción que limitaban su resistencia al paso de trenes ligeros, impidiendo el de las máquinas pesadas, aparte de que por la poca distancia entre las secciones de los pilotes de soporte, se facilitaba la formación de represas, aumentando de esta suerte el peligro de ser barrido el puente por el río en sus crecimientos.

En cuanto a la roca de Carballo, la determinación de emprender los trabajos del desvío que la evitara así como también al túnel del mismo nombre, había resuelto la dificultad.

MUELLE DE PUNTARENAS

Para que el Ferrocarril al Pacífico pudiera llegar a rendir todo lo que el país esperaba de él, era menester completar su obra por medio de un muelle en Puntarenas al cual pudieran atracar cómodamente buques de gran calado, pues el servicio que se hacía en aquel puerto, por medio de lanchas, no solamente resultaba caro e incómodo, sino que alejaba al comercio de hacer sus importaciones por allí, por el trasbordo de los artículos importados.

Don Ricardo Jiménez, dándose cuenta de la importancia trascendental de esta obra, puso en ella sus mejores empeños y energías y procedió, sin pérdida de tiempo, a dar los pasos necesarios para comenzar los trabajos a la mayor brevedad.

Esta obra se hizo por administración, dando principio los trabajos el 3 de enero de 1927, bajo la dirección del ingeniero señor Walter Sprung, ayudado del ingeniero costarricense don Efraín Artavia.

En el mes de marzo se comenzó el muro de arranque del muelle y en abril los cimientos de la casa del mismo, habiéndose terminado aquél

en junio de este mismo año y los segundos en agosto.

Por renuncia del ingeniero Sprung, fué encargado como jefe de la construcción el Ingeniero Cox, con el título de Maestro de Obras y la suprema dirección se le encomendó a Mr. Vincent E. Gregg, con carácter interino. En noviembre el señor Cox se retiró de su puesto y vino a sustituirlo como auxiliar técnico don Víctor Brenes.

El 15 de octubre se hizo cargo de la dirección de la obra el ingeniero alemán señor Fritz Witt, quien fué traído de Alemania especialmente con ese objeto.

Cuando el Lic. don Cleto González Víquez asumió, por segunda vez, la Presidencia de la República, encargó de la dirección de esa importante obra al ingeniero señor Gerrit Goedhart, quien la dejó casi terminada, habiéndose hecho los últimos trabajos y la colocación del piso del muelle bajo la dirección de don Napoléon González.

SIGUE EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE

Una verdadera sangría a las entradas del Ferrocarril era ocasionada por el costo del combustible, pudiendo decirse que éste representaba el veinticinco por ciento de aquéllas.

Analizando estadísticas de la empresa, se encuentra el dato curioso de que en cinco años, de 1921 a 1925, el Ferrocarril gastó en leña y carbón la enorme suma de \$2.110.116.78 (casi dos millones y cuarto de colones). Esta cifra nos da un promedio de \$422.023.36 por año.

El servicio de transportes se hacía con ocho locomotoras grandes y ocho pequeñas, arrastrando los trenes un promedio de seis carros a una velocidad media de veinte kilómetros por hora, con un tonelaje neto de 100

a 120 toneladas por tren.

El combustible usado en mayor cantidad era la leña y el carbón se tenía únicamente como sucedáneo de aquélla, de donde resultaban grandes deficiencias en el servicio. Al mismo tiempo, las chispas causaban constantemente incendios en los coches, en los carros y perjuicios a los pasajeros y a la carga en general, así como también a las traviesas de la vía, al piso de los puentes, a las estaciones y los mismos montones de leña que había sido comprada y estibada a lo largo de la vía, lista para su consumo.

El uso del petróleo también resultaba muy deficiente, por las dificultades que había para conseguirlo y para almacenarlo en las cantidades necesarias, así como por el alto costo y las fluctuaciones en su precio. De otra parte, la falta de un muelle en Puntarenas dificultaba grandemente la descarga del petróleo directamente del vapor al tanque, haciéndose necesario el uso de lanchas de empresas particulares.

Vino a la Presidencia de la República el Lic. don Ricardo Jiménez y este ilustre Presidente resolvió abordar el problema en una forma definitiva.

Pensó en proceder sin pérdida de tiempo a electrificar el Ferrocarril y puso todo su empeño en realizarlo. Se trataba de una obra costosa, pero de un provecho indudable para la empresa y para el Gobierno, y no vaciló en su determinación.

ELECTRIFICACION DEL FERROCARRIL

Esta monumental obra de progreso le tocó realizarla al Lic. don Ricardo Jiménez en su segunda Presidencia.

Hubo, como es de suponerse, fuerte oposición, pero el Lic. Jiménez, con su reconocida independencia de criterio y después de pensar y meditar bien sobre las ventajas que esta evolución representaba para el Ferrocarril y para el Estado, resolvió ejecutarla.

En "La Tribuna" del 28 de julio de 1926, después de hablar de otros tópicos de aquella actualidad, dijo don Ricardo en un reportaje que, cuando se trataba de obras de progreso como la electrificación del Ferrocarril al Pacífico y las mejoras que en esa Empresa se estaban haciendo, que el país podría realizar sin que ello significara un gravamen sobre sus rentas, él, lejos de oponerse a ello, las impulsaba y las apoyaba calurosamente. Las grandes obras hechas hasta ese momento en el Ferrocarril, en lo que iba de su administración, las había pagado la misma empresa. Y la obra de electrificación que iba a exigir del país un servicio anual de intereses y amortización de \$720.000.00, sería pagada con la economía en el gasto de combustible, que entonces casi llegaba a esa suma y que en muy poco tiempo, si se mantenía el sistema actual, la igualaría y la sobrepasaría, como consecuencia obligada del aumento de tráfico. Se trataba pues, de una inversión a base de negocio remunerativo. Era evidente también que aquellas inversiones eran vitales para la Nación, tenía el Gobierno que hacerlas con sus entradas ordinarias o con uso del crédito. Pero esos gastos el Presidente no se los imponía al país, sino que la necesidad se los exigía al Gobierno.

SE CONTRATA LA ELECTRIFICACION

A los 25 días del mes de setiembre de 1926, don Ricardo Jiménez promulgó la ley que aprobaba el contrato entre la República de Costa Rica

y la "Allgemeine Elektrizitäts Gesellschafts, Berlin" (A.E.G.) por la suma de \$1.800.000.00, para la electrificación de la vía férrea entre San José y Puntarenas, incluyendo el ramal de Alajuela. Este contrato, que consta de 16 artículos, había sido aprobado el día anterior por el Congreso cuya Vice-Presidencia ocupaba don Víctor Trejos y con su Primer Secretario el Lic. don León Cortés Castro, quien posteriormente llegaría a servir el cargo de Administrador del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

ELECTRIFICACION DEL RAMAL A ESPARTA

El 20 de agosto de 1927 se celebró otro contrato entre las mismas partes, adicionando el anterior y por el cual, entre otras cosas, se convenía en electrificar también el ramal de Esparta, en hacer varias construcciones en la Planta de Tacares, en instalar un cable subterráneo en vez de un cable aéreo, para el servicio de las comunicaciones telefónicas y telegráficas; en ampliar la planta eléctrica a tres grupos generadores en vez de los dos que proponía la A.E.G. y otras ampliaciones.

SE INICIA LA TRACCION ELECTRICA

El servicio de tracción eléctrica se inició en abril de 1930. Después de los 60 días de prueba estipulados en el contrato respectivo, la Secretaría de Fomento acordó dar por recibida oficialmente la obra de electrificación (acuerdo número 125-A del 13 de agosto de 1930).

NUESTROS DIAS

Hemos visto ya cómo ha ido creciendo y evolucionando este Ferrocarril. Ha sufrido una metamorfosis completa desde el momento en que su creación brotó en el cerebro de don Rafael Yglesias hasta la época actual.

Primero, la locomotora número uno, conocida con el nombre de la "María Cecilia", la cual quemaba leña de nuestros bosques; después, otras locomotoras ya mucho más grandes, quemando carbón de piedra; más tarde, varias de éstas arregladas para usar petróleo como combustible; y por último, tenemos ahora las magníficas locomotoras eléctricas A.E.G. y Siemens, que funcionan con absoluta precisión, haciendo un trabajo eficiente y completamente satisfactorio.

En lo concerniente al régimen legal de la empresa también sufrió una importante transformación al pasar del Ministerio de Obras Públicas, del cual era una dependencia, al conjunto de instituciones autónomas, que son aquellas dependencias del Estado descentralizadas del Gobierno central y contempladas en los artículos del 188 al 190 de nuestra actual Constitución Política de 7 de noviembre de 1949. La ley que le concedió autonomía al Ferrocarril fué la N° 1721 de 28 de diciembre de 1953, y es similar, en cuanto a lo relativo a gobierno y administración se refiere, a las demás leyes que rigen las demás Instituciones Autónomas del país.

Han pasado por la administración de esta empresa muchos caballeros, cuya lista, para completar esta reseña histórica, incluimos en el Apéndice de este trabajo. Puede decirse, sin temor a equivocarse, que todos ellos han puesto sus buenos empeños en levantar cada vez más el nivel de este ferrocarril y que todos han contribuido, dentro de sus posibilidades, a que éste se encuentre en el pie en que hoy se halla.

1 - 2 Función Económica y Social

A lo largo de la Vía el Ferrocarril tiene 55 estaciones, que son las siguientes:

| | | |
|----|-------------|---|
| 1 | San José | |
| 2 | Pavas | P |
| 3 | Electriona | B |
| 4 | San Antonio | P |
| 5 | San Rafael | B |
| 6 | Ojo de Agua | P |
| 7 | Cortijo | B |
| 8 | Nuestro Amo | B |
| 9 | Ciruelas | P |
| 10 | Lagunillas | B |
| 11 | Montecillos | B |
| 12 | Alajuela | P |
| 13 | Sánchez | B |
| 14 | Siquiaries | B |
| 15 | Santa Rita | B |
| 16 | Turrúcares | P |
| 17 | Cebadilla | B |
| 18 | Atenas | P |
| 19 | Balsa | P |
| 20 | Tornos | B |
| 21 | Mangos | B |
| 22 | Escobal | P |
| 23 | Quebradas | P |

| | | |
|----|----------------|---|
| 24 | Concepción | P |
| 25 | Dantas | B |
| 26 | Hacienda Vieja | P |
| 27 | Marichal | B |
| 28 | Orotina | P |
| 29 | Mastate | B |
| 30 | Coyolar | P |
| 31 | Pozón | B |
| 32 | Muñoz | B |
| 33 | Ceiba | P |
| 34 | Hidalgo | B |
| 35 | Cascajal | P |
| 36 | Kilómetro 81 | B |
| 37 | Uvita | B |
| 38 | Jesús María | P |
| 39 | Cambalache | B |
| 40 | Salinas | B |
| 41 | Figueroa | B |
| 42 | Mata de Limón | B |
| 43 | Caldera | P |
| 44 | Cabezas | B |
| 45 | Pan de Azúcar | B |
| 46 | Gregg | B |
| 47 | Barranca | P |
| 48 | Santa Rosa | B |
| 49 | La Rioja | B |

| | | |
|----|------------|---|
| 50 | El Roble | B |
| 51 | San Isidro | B |
| 52 | Carrizal | B |
| 53 | Chacarita | B |
| 54 | Cocal | B |
| 55 | Puntarenas | |

De las 55 estaciones, solamente 29 tienen agencias donde se compran tiquetes y se manifiesta carga y 8 de las últimas son agencias por comisión.

Diariamente se corren cuatro trenes regulares de Pasajeros, que llevan los siguientes números, rumbos y horas de salida.

N° 1 - Rumbo Oeste, Sale de San José a las 8 y 15' hs

N° 2 - Rumbo Este, Sale de Puntarenas a las 8 hs.

N° 3 - Rumbo Oeste, Sale de San José a las 15 y 15'hs

N° 4 - Rumbo Este, Sale de Puntarenas a las 15 hs.

Los trenes N° 1 y N°2 paran en todas las estaciones. Los trenes N°3 y N°4 paran en todas las estaciones regulares y en San Isidro, El Roble, Mata de Limón, Pozón, Mastate, Cebadilla y San Rafael.

Actualmente hay dos trenes extras que hacen servicio diario de Pasajeros en las siguientes condiciones:

Rumbo Oeste - Sale de San José a las 17 y 15' hs.

Rumbo Este - Sale de Puntarenas a las 6 y 30' hs.

Ambas extras paran únicamente en Ciruelas, Atenas, Orotina y Barranca.

Hay también dos trenes locales que hacen servicio -especialmente

de carga- en todas las estaciones y en las plataformas de Kilómetro 31, Montes de Oca, Machuca, La Moncha y Playa Linda.

Además se corren diariamente una serie de trenes extras de carga en número variable, comenzando en las horas de la madrugada. En la temporada de verano se corren gran cantidad de trenes especiales de excursión para satisfacer la gran demanda de transporte rápido y seguro hacia- especialmente- el puerto de Puntarenas.

El Ferrocarril, para cumplir con sus funciones, cuenta con el siguiente equipo rodante:

| | |
|--------------------------|---------|
| Locomotoras Eléctricas | 14 |
| Locomotoras de Vapor | 2 |
| Locomotoras Diesel | 2 |
| Carros Motores | 14 |
| Carros góndola | 42 |
| Carros planos | 89 (x) |
| Carros de volteo | 38 (x) |
| Carros cajón | 280 (x) |
| Carros refrigerados | 2 |
| Carros para ganado | 24 |
| Carro de plataforma baja | 1 |
| Carros tanques | 3 |
| Cabooses | 16 |
| Coches para pasajeros | 48 |
| Carritos de Vía | 24 |

—(x) En uso y pendientes de recibir

| | |
|--------------------|---|
| Carros salones | 3 |
| Carro fúnebre | 1 |
| Carros de auxilios | 2 |
| Carros campamentos | 2 |
| Grúas | 4 |

De las 55 estaciones hay aproximadamente 30 cuyo único medio de comunicación con el interior del país, expedito durante todo el año, es el Ferrocarril; de ahí la importancia que tiene este último para toda esa zona.

A continuación se presenta un cuadro donde se aprecia el movimiento de carga de la empresa y su constante incremento.

MOVIMIENTO DE CARGA

| <u>Año</u> | <u>Toneladas</u> | <u>Valor</u> |
|------------|------------------|----------------|
| 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 | 269.502 | 4.508.445.30 |
| 1955 | 343.555 | 5.533.486.58 |
| 1956 | 338.511 | 6.049.583.50 |

En el siguiente cuadro se observa la importancia del Ferrocarril como medio de transporte de pasajeros; en el año 1956 el promedio mensual fue de 54.431 pasajeros.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

| <u>Año</u> | <u>Pasajeros</u> | <u>Valor</u> |
|------------|------------------|----------------|
| 1950 | 678.055 | ¢ 1.766.144.05 |
| 1951 | 681.141 | 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 Muelle de Puntarenas, combinado con el transporte por ferrocarril, ha contribuido considerablemente a la movilización de la mercadería de importación, según lo demuestran las siguientes estadísticas:

MUELLE DE PUNTARENASCarga Movilizada

| <u>Año</u> | <u>Kilos</u> |
|------------|--------------|
| 1950 | 93.795.856 |
| 1951 | 116.847.470 |
| 1952 | 110.214.142 |
| 1953 | 139.785.884 |
| 1954 | 153.419.104 |
| 1955 | 196.336.253 |
| 1956 | 227.788.768 |

Otra fuente de explotación es el Quebrador de Piedra en Dantas, que produce diferentes clases de piedra, tanto para la empresa como para otras dependencias del Estado y particulares.

QUEBRADOR DE PIEDRA
EN DANTAS

Piedra Producida

| <u>Año</u> | <u>Metros Cúbicos</u> |
|------------|-----------------------|
| 1950 | 9.008 |
| 1951 | 8.960 |
| 1952 | 19.240 |
| 1953 | 20.097 |
| 1954 | 18.397 |
| 1955 | 16.190 |
| 1956 | 13.884 |

La producción de la Arenera en Caldera también ha contribuido enormemente a favorecer el ramo de las construcciones en el país, según el aumento mostrado en el siguiente cuadro:

ARENERA EN CALDERA

Arena Producida

| <u>Año</u> | <u>Metros Cúbicos</u> |
|------------|-----------------------|
| 1950 | 16.958 |
| 1951 | 16.849 |
| 1952 | 20.374 |
| 1953 | 17.750 |
| 1954 | 23.110 |
| 1955 | 29.560 |
| 1956 | 26.124 |

Otra actividad de la empresa, que le presta servicios únicamente al Estado, es la Agencia Aduanal y Comercial que durante el año 1955 desal

macenó 30.229 toneladas y en 1956, 44.813 toneladas cobrando por sus servicios \$493.938.70 y \$748.268.05, respectivamente.

El Balneario de Ojo de Agua y el Acueducto de Puntarenas (el Ferrocarril es únicamente el Administrador del segundo) llenan una triple función: económica, social y deportiva. El Acueducto, económica y social al proveer de agua potable una serie de pueblos a lo largo de la vía hasta llegar al puerto de Puntarenas y el Balneario, llena evidentemente una importante necesidad al ofrecer un sitio de esparcimiento y facilitar las actividades deportivas.

BALNEARIO DE OJO DE AGUA

Ingresos

| <u>Año</u> | <u>Valor</u> |
|------------|--------------|
| 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 |

Después de la exposición anterior es fácil comprender la importancia que tiene el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico al llenar, a través de sus diferentes actividades, una serie de necesidades económicas y sociales.

CAPITULO II

DIFERENTES ACTIVIDADES DEL FERROCARRIL

2 - 1 Diferentes Actividades del Ferrocarril:

El Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico tiene dieciséis actividades diferentes, de las cuales, diez son fuentes de explotación consistentes en prestación de servicios públicos, cuatro son de índole interna únicamente y dos son para prestar servicios tanto al público como a la misma empresa.

SERVICIOS PUBLICOS:

Transportes

Muelles

Grúas

Quebrador Piedra en Dantas

Arenera en Caldera

Balneario de Ojo de Agua

Agencia Aduanal y Comercial

Tajo de Lastre

Acueducto de Puntarenas

Servicios eléctricos a Particulares

SERVICIOS INTERNOS:

Fundición

Impresos y Encuadernación

Ordenes de Trabajo

Trastores

SERVICIOS INTERNOS Y PUBLICOS:

Acueducto de Puntarenas

Planta Eléctrica de Tacares

Las actividades Fundición, Impresos y Encuadernación, Ordenes de Trabajo y Tractores eventualmente prestan servicios al público. Dentro de las de Servicios Internos y Públicos encontramos el Acueducto de Puntarenas, del cual el Ferrocarril es su Administrador únicamente, y por tal motivo lleva contabilidad independiente por lo que no nos ocuparemos más de él; la energía eléctrica de la Planta de Tacares presta también servicios a ambos.

Ateniéndose a una clasificación para fines de contabilidad podemos establecer tres grupos básicos:

PRIMER GRUPO:

Fundición

Impresos y Encuadernación

Ordenes de Trabajo

Planta eléctrica de Tacares

Tractores

SEGUNDO GRUPO:

Servicios eléctricos a Particulares

TERCER GRUPO:

Transportes

Muelles

Ordías

Quebrador Piedra en Dantas

Arenera en Caldera

Balneario de Ojo de Agua
 Agencia Aduanal y Comercial
 Tajo de Lastre

Procederé enseguida a analizar cada una de las actividades y la base que nos sirvió para la clasificación anterior.

EN EL PRIMER GRUPO encontramos la Fundición, en ella se confeccionan artículos o materiales de uso interno y pueden ser de hierro, bronce o aluminio y tiene la característica de que la liquidación de cada "Tanda de Fundición" nos permite establecer el costo unitario de los materiales, que pasan luego a formar parte del inventario en el Almacén de Materiales para su uso posterior con cargo, entonces, a las respectivas cuentas de gastos de las diferentes actividades. La segunda actividad dentro de este primer grupo es IMPRESOS Y ENCUADERNACION que, al igual que la Fundición, una vez liquidada cada orden, si son fórmulas de "stock" pasan éstas al "Almacén de Papelería y Utiles", y si son trabajos se cargan los costos directamente a las respectivas dependencias o actividades así servidas.

La tercera de este grupo consiste en lo que se conoce como ORDENES DE TRABAJO y son aquellos trabajos a los cuales se les abre un número de orden que nos sirve para recopilar sus costos y que una vez terminados pasan a formar parte de las inversiones de la empresa. (Los trabajos que no se van a materializar en una inversión, sino que son reparaciones o mantenimiento, se van cargando directamente a las respectivas cuentas de gastos o costos de las diferentes actividades.)

La penúltima actividad de este grupo es la relacionada con el costo de la energía eléctrica consumida: PLANTA ELECTRICA DE TACARES Y A -

NEXOS. Bajo ese concepto se reúnen todos los costos incurridos en la producción de energía eléctrica y de conformidad con el reporte mensual de la energía eléctrica consumida por la empresa y por los servicios eléctricos a particulares, se distribuye el costo total entre las diferentes actividades de la institución y los particulares. Este sistema tiene la característica especial de que a fin de mes no queda nada en proceso, ya que todas las unidades (KW) se producen y consumen instantáneamente. Al igual que los demás sistemas de este grupo nos permite saber el costo del "kilowatt" consumido, en tal forma, que el cargo a las cuentas de gastos de la empresa y particulares se hace al verdadero costo, esto diferencia fundamentalmente estas actividades de las del tercer grupo, ya que los cargos y créditos entre éstas últimas son a un costo estimado o a precio de venta. La última actividad de este grupo, Tractores, tiene un funcionamiento similar a la anterior, ya que durante el transcurso del mes acumulamos todos los gastos y el crédito lo damos a fin de mes por un monto igual a lo acumulado, con cargo a las diferentes actividades con base en las distribuciones de tiempo de los tractores.

La única actividad del SEGUNDO GRUPO es la de Servicios eléctricos a Particulares, que recibe a fin de mes el costo exacto de los "kilowatts" consumidos por los particulares de la liquidación de "Planta Eléctrica de Tacares y Anexos" y distribución correspondiente del consumo de la energía eléctrica, Además, se le hacen/^{cargos}por servicios especiales prestados a los particulares y por concepto de Gastos Generales de Administración y de Talleres; también los correspondientes créditos por el producto del suministro de la energía eléctrica a particulares a precio de venta.

Es la única actividad en que podemos mostrar acertadamente por

separado los servicios prestados al público, ya que en las actividades del tercer grupo se hacen cargos durante el mes por servicios prestados entre ellas mismas que no son al verdadero costo, sino que éste es estimado o es a precio de venta, ya que solamente a fin de mes podríamos calcular el costo real de la producción de ese período.

El TERCER GRUPO se diferencia fundamentalmente de los anteriores porque los servicios que se prestan entre sí las mismas actividades son a precio de venta o costo estimado, ya que los cargos y créditos se efectúan durante el mes y no al final de él o al finalizar el proceso (como en Planta Eléctrica de Tacares y en Fundición, por ejemplo) que es cuando podríamos determinar el posible costo real; es decir, ellas prestan y reciben servicios a un precio que no es el de costo, en cambio, las actividades del primer grupo, como "Planta Eléctrica de Tacares y Anexos" reciben servicios de las demás a un precio que no es el de costo, pero se entrega al costo real calculado sobre la totalidad de los gastos y consumo del mes o del proceso.

En este grupo la producción no se puede acreditar a las cuentas de costos (como en el Primero y Segundo) porque su precio es estimado y a fin de mes no coincidiría el total cargado con lo acreditado.

CAPITULO III

OBJETIVOS Y CONFECCION DEL SISTEMA

3 - 1 Objetivos de una Contabilidad de Costos

Dada la diversidad de funciones del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico era de imprescindible necesidad establecer la productividad de todas y cada una de las diferentes actividades. De conformidad con lo anterior, nuestro objetivo principal fue la confección de Sistemas de Costos, para cada una de las actividades de la Empresa.

La clasificación de Cuentas de Explotación que se tenía en uso era fundamentalmente un Sistema de "Clasificación de Cuentas" y no un sistema de costos.

Dentro de la estructura anterior de cuentas encontrábamos el grupo "Gastos Generales" que involucraba casi todos los gastos administrativos, fueran aplicables o no directamente a las actividades.

Lo que nos proponemos bajo el nuevo sistema es poder mostrar por separado los ingresos, costos y gastos de cada actividad con el fin de determinar su productividad y poder calcular los costos unitarios de las unidades producidas; por ejemplo, nos interesa saber el costo unitario de tonelada movilizada por el Muelle; el de tonelada desalmacenada por la Agencia Aduanal; el del metro cúbico de arena, lastre, piedra; el costo de Tonelada-Kilómetro de cada clase de carga movilizada, el de Pasajero-Kilómetro, etc.

Es importante hacer hincapié en el sentido de recordar que el sistema Contable del Ferrocarril tiene más de medio siglo y que el personal actual de la Contabilidad estaba acostumbrado a trabajar con el sistema y con las cuentas anteriores, por lo que un cambio súbito y demasiado radical po-

dría haber significado un trastorno tan grande que probablemente hubiera ocasionado un atraso de varios meses en la contabilidad.

No debemos olvidar que además del planeamiento teórico tenemos que pensar que vamos a actuar sobre un organismo con muchos años de vida y no sobre una empresa naciente; lo anterior es muy importante tenerlo en consideración para comprender la imposibilidad de hacer muchas reformas tal y como lo demandan las teorías científicas de la Contabilidad.

3 - 2 Problemas Varios y Confección del Sistema

a) Activos Fijos:

Las cuentas de activos fijos eran unas de las secciones que más necesitaban una depuración por su gran influencia, a través de los cargos por depreciación, sobre los costos de los servicios o actividades. El problema se podía dividir en tres partes:

1) Valuaciones: Había gran cantidad de activos que aparecían en los libros por un valor inferior a su costo actual.

2) Inclusiones: Existían activos que por diferentes motivos habían pasado a ser propiedad de la empresa y por falta de información o documentos legales la Contabilidad no había podido registrarlos en los libros.

3) Exclusiones: Era suficiente darle una simple ojeada a las tarjetas de activos fijos para darse cuenta de que muchas de ellas debían de ser eliminadas de esos registros por múltiples motivos, tales como: muchos bienes habían sido vendidos, donados, destruidos o transformados y no había llegado a la Contabilidad la información necesaria; además, en un inventario practicado hace muchos años, se incluyeron como Inversiones gran cantidad de artículos (plumeros, tinteros, lápices, etc.) que son gastos.

En el año 1953 se practicó un inventario al 30 de abril, con una nomenclatura diferente y con un valor neto total a ese momento de..
 ₡45.917.416.87

Con el dato anterior y el Libro Mayor podríamos confeccionar la siguiente operación:

| | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Inversiones según libros | ₡ 28.570.573.34 |
| Reserva para depreciación | <u>7.608.029.23</u> |
| Inversiones netas | ₡ 20.962.544.11 |
| Inversiones netas según inventario | <u>45.917.416.87</u> |
| | <u><u>₡ 24.954.872.76</u></u> |

En virtud de lo anterior, al contabilizar el inventario se produce un crédito de ₡24.954.872.76 que ha sido abonado a cuenta denominada Reserva General.

Los asientos que había que efectuar en nuestros libros para contabilizar el inventario, eran los siguientes:

| <u>1.- PARA REGISTRAR LAS INVERSIONES POR SU VALOR NETO.- DEBE</u> | <u>HABER</u> |
|--|----------------|
| <u>FONDO DE DEPRECIACION</u> | ₡ 7.608.029.23 |
| Acueducto Planta Racares | ₡ 384.002.61 |
| Carretera Sta. Rosa-Tacares | 26.400.00 |
| Edificios | 859.946.95 |
| Equipo Rodante | 2.640.878.20 |
| Líneas de Distribución | 439.547.59 |
| Maquinaria, Herramientas y Equipo de Trabajo | 476.042.41 |
| Mobiliario y Utiles | 329.939.21 |
| Muelles | 1.531.668.29 |
| Quebrador Piedra en Dantas | 17.735.76 |
| Vía y Ramales | 901.868.21 |

| | <u>HABER</u> |
|---|----------------------------------|
| ACUEDUCTO PLANTA TACARES | ¢ 384.002.61 |
| CARRETERA STA. ROSA-TACARES | 26.400.00 |
| EDIFICIOS | 859.946.95 |
| EQUIPO RODANTE | 2.640.878.20 |
| LINEAS DE DISTRIBUCION | 439.547.59 |
| MAQUINARIA, HERRAMIENTAS Y EQUIPO DE TRABAJO | 476.042.41 |
| MOBILIARIO Y UTILES | 329.939.21 |
| MUELLES | 1.531.668.29 |
| QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS | 17.735.76 |
| VIA Y RAMALES | 901.868.21 |
| | <hr/> |
| | ¢ 7.608.029.23 ¢ 7.608.029.23 |
| | <hr/> <hr/> |

Por medio del anterior asiento las inversiones quedaron por su valor neto y la cuenta llamada Fondo de Depreciación se cargó por una suma igual a su saldo acreedor a esa fecha.

| <u>2.- PARA CONTABILIZAR EL INVENTARIO</u> | <u>DEBE</u> | <u>HABER</u> |
|---|----------------|----------------|
| TERRENOS | ¢ 4.247.480.15 | |
| EDIFICIOS | 7.296.545.19 | |
| MUELLES | 1.770.000.00 | |
| VIA FERREA | 15.650.545.96 | |
| SISTEMA ENCAUZAMIENTO AGUA EN LA PLANTA DE TACARES | 1.838.757.95 | |
| SISTEMA DE COMUNICACIONES | 313.375.00 | |
| EQUIPO DE TRABAJO | 2.451.459.69 | |
| MUEBLES | 444.213.30 | |
| EQUIPO DE OFICINA | 324.005.71 | |
| EQUIPO MOVIL FERROVIARIO | 11.581.033.92 | |
| ACUEDUCTO PLANTA TACARES | | ¢ 1.239.585.59 |
| CARRETERA SANTA ROSA-TACARES | | 226.058.59 |

| | <u>DEBE</u> | <u>HABER</u> |
|---|------------------------|------------------------|
| EDIFICIOS | | 4.205.145.02 |
| EQUIPO RODANTE | | 2.697.704.21 |
| FAROS Y BOYAS | | 81.393.71 |
| LINEAS DE DISTRIBUCION | | 1.008.526.15 |
| MAQUINARIA, HERRAMIENTAS Y EQUIPO DE TRABAJO | | 1.254.796.18 |
| MOBILIARIO Y UTILES | | 525.595.15 |
| MUELLES | | 3.416.733.23 |
| QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS | | 236.027.65 |
| VIA Y RAMALES | | 6.070.978.63 |
| RESERVA GENERAL | | 24.954.872.76 |
| T O T A L E S | <u>¢ 45.917.416.87</u> | <u>¢ 45.917.416.87</u> |

b) Cargos por Depreciación

Sabido es que los cargos por depreciación constituyen un factor determinante en los costos de operación, de ahí la importancia de efectuar una contabilización correcta de los activos fijos para que su correspondiente depreciación pueda calcularse correctamente. Como lo explique anteriormente el primer problema a resolver, luego de la correcta valuación de dichos activos es su asignación a las diferentes actividades para que éstas reciban los cargos por depreciación correctamente; la depreciación de activos de las dependencias administrativas y talleres se puede distribuir con una base igual a la de gastos generales de administración y talleres.

Los bienes de la empresa estaban siendo objeto de una depreciación general global del 3% anual, es decir, se les estimaba a todos una vida útil de 33 años y fracción, lo que desde luego no se ajustaba a la rea-

lidad, de manera que el segundo paso era establecer cuotas individuales de depreciación para cada grupo de bienes similares. En el citado inventario que se efectuó en el año 1953, se estimó la vida útil de los bienes y, con algunas modificaciones, ésa era una buena base para establecer las cuotas de depreciación individuales.

Con un sistema de contabilidad mecanizada se puede llevar adecuadamente el control, registro y depreciación de los activos fijos.

Bajo el nuevo sistema de depreciación individual las diferentes actividades soportarán los gastos por depreciación que les corresponde, para lo cual, según decíamos, fue necesario proceder a una sub-clasificación de los bienes de acuerdo con la actividad en que prestan sus servicios, problema de gran volumen, pero relativamente fácil por el gran detalle con que fueron elaborados los citados inventarios de 1953.

c) Cargos por Ordenes Abiertas

El Departamento de Ingeniería, Sección Electro-Mecánica, anteriormente le daba una numeración a cada trabajo, ya fuera una Inversión o un gasto, procedimiento que era sumamente molesto y laborioso tanto para ese Departamento como para la Contabilidad. Con el fin de solucionar ese problema se optó por establecer lo que en contabilidad de costos se conoce como "Ordenes Abiertas o Permanentes", para todos los trabajos que significaran cargos por MANTENIMIENTO, exclusivamente. Para lo anterior trabajaron conjuntamente ambos Departamentos con el fin de que el nuevo sistema de "Ordenes de Mantenimiento" se ajustara a las necesidades de la Contabilidad.

A continuación presento la numeración de órdenes clasificadas por actividades y con las correspondientes cuentas en que se han de cargar;

es importante hacer notar que los gastos de mantenimiento y reparación se cargan a las mismas cuentas:

6001 GASTOS DE TRANSPORTES

| <u>Orden de Mantenimiento</u> | | <u>Cuentas de Operación</u> | |
|-------------------------------|--|-----------------------------|--|
| E-091 | Vía Férrea | 600103 | Vía Férrea |
| E-029 | Limpieza Patios y Jardines de San José | 05 | Edificios, Patios y Anexos |
| E-038 | Instalaciones e Implementos Eléctricos de Agencias, Bodegas de Fletes y Patios | 05 | Edificios, Patios y Anexos |
| E-047 | Instalaciones e Implementos Eléctricos de casas para <u>em</u> pleados en Puntarenas | 05 | Edificios, Patios y Anexos |
| E-069 | Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones de Agencias y Bodegas | 06 | Líneas Subterráneas |
| E-078 | Cable subterráneo de Comunicaciones | 06 | Líneas Subterráneas |
| E-061 | Maquinaria y Equipo de Trabajo de las Cuadrillas de la Vía | 07 | Equipo de Trabajo |
| E-090 | Mezcladoras de Concreto | 07 | Equipo de Trabajo |
| E-001 | Locomotoras Eléctricas | 18 | Reparación Locomotoras Eléctricas |
| E-002 | Locomotoras Diesel y de Vapor | 19 | Reparación Otras Locomotoras |
| E-008 | Coches de Pasajeros | 20 | Reparación de Coches, Equipajes y Cabooses |
| E-009 | Cabooses y Equipajes | 20 | Reparación de Coches, Equipajes y Cabooses |
| E-003 | Carros Cajón | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-004 | Carros Planos | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-005 | Carros de Volteo | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-006 | Carros Stock | 21 | Reparación Carros de Carga |

| <u>Orden de Mantenimiento</u> | | <u>Cuentas de Operación</u> | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|----------------------------|
| E-007 | Carros Góndola | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-010 | Carros Campamento | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-011 | Carros Refrigerador | 21 | Reparación Carros de Carga |
| E-012 | Carros Motores | 22 | Carros Motores |
| E-058 | Equipo de Trabajo para Transportes en Patio de Puntarenas | 30 | Otros Gastos |
| E-030 | Carretillas de Bodegas de Fletes | 32 | Servicio de Estaciones |
| E-032 | Alumbrado Eléctrico de Trenes de Pasajeros | 33 | Servicio de Trenes |
| E-079 | Maquinaria y Equipo de Trabajo de Comunicaciones | 40 | Telégrafo y Teléfonos |
| E-028 | Carga y Descarga de Carros con mercadería de la Empresa | 43 | Otros Gastos |

6003 GASTOS DE MUELLES

| | | | |
|-------|---|--------|--------------------------|
| E-027 | Carga y Descarga de Mercadería en Aduanas de San José | 600302 | Embarques y Desembarques |
| E-031 | Carretillas de Aduanas | 02 | Embarques y Desembarques |
| E-039 | Instalaciones e Implementos Eléctricos del Muelle | 03 | Edificios |
| E-057 | Estructura del Muelle Grande | 04 | Estructura |
| E-056 | Equipo de Trabajo del Muelle Grande | 05 | Equipo de Trabajo |
| E-070 | Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones de Muelles | 05 | Equipo de Trabajo |

6004 GASTOS DE GRUAS

| | | | |
|-------|--------------------------------------|--------|------------|
| E-013 | Grúa Eléctrica Talleres de San José | 600402 | Reparación |
| E-014 | Grúa Eléctrica N° 2001 de Puntarenas | 02 | Reparación |
| E-015 | Grúa Vapor N° 2002 | 02 | Reparación |
| E-016 | Grúa P & H Diesel N° 2003 | 02 | Reparación |
| E-017 | Grúa Coles Diesel-Eléctrica | 02 | Reparación |

Orden de MantenimientoCuentas de Operación

E-022 Grúas Hyster 02 Reparación

6005 GASTOS QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS

E-040 Instalaciones e Implementos Eléctricos del Quebrador de Piedra en Dantas 600503 Reparación de Edificios

E-071 Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones del Quebrador en Dantas 13 Otros Gastos

6006 GASTOS ARENERA EN CALDERA

E-046 Instalaciones e Implementos Eléctricos en casas para empleados 600610 Otros Gastos

6007 GASTOS BALNEARIO DE OJO DE AGUA

E-041 Instalaciones e Implementos Eléctricos del Balneario de Ojo de Agua 600703 Mantenimiento

E-072 Instalaciones y Aparatos de Comunicación del Balneario de Ojo de Agua 14 Otros Gastos

6008 GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES

E-033 Contadores Eléctricos para Abogados particulares 600802 Mantenimiento

E-035 Servicio Eléctrico y Líneas Alimentadoras y de Distribución de Alta y Baja Tensión para Particulares 02 Mantenimiento

E-050 Transformadores de Tensión para la Empresa 02 Mantenimiento

E-051 Transformadores de Tensión para Particulares 02 Mantenimiento

6009 GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL

E-044 Instalaciones e Implementos Eléctricos de la Agencia Aduanal y Comercial 600910 Otros Gastos

| <u>Orden de Mantenimiento</u> | <u>Cuentas de Operación</u> |
|--|---|
| E-073 Instalaciones y Aparatos de <u>Comu</u> <u>nicaciones de la Agencia Aduanal</u> <u>y Comercial</u> | 10 Otros Gastos |
| <u>6010 GASTOS PLANTA ELECTRICA DE TACARES</u> <u>Y ANEXOS</u> | |
| E-086 Pick Up de la Planta de Tacares | 601001 Jefatura |
| E-068 Operación de la Planta de Tacares | 02 Operación de la Planta |
| E-054 Operación de Sub-Estaciones | 04 Operación de Sub-Estaciones |
| E-066 Edificios y Patio Planta de Tacares | 05 Edificios |
| E-034 Contadores Eléctricos al Ser <u>v</u> vicio de la Empresa | 06 Maquinaria y Herramientas |
| E-055 Maquinaria de Sub-Estaciones | 06 Maquinaria y Herramientas |
| E-063 Maquinaria y Equipo de Trabajo de la Planta de Tacares | 06 Maquinaria y Herramientas |
| E-064 Acueducto, Canal y Presa - <u>Plan</u> ta de Tacares | 07 Acueducto y Presa |
| E-053 Líneas de Trasmisión entre la Planta de Tacares y Turrúcares | 08 Líneas de Trasmisión Taca- res - Turrúcares |
| E-052 Postería, accesorios y líneas de Contacto de Alta Tensión | 09 Líneas de Distribución |
| E-036 Servicios Eléctricos y Líneas A- limentadoras y de Distribución de Alta y Baja Tensión para la Empresa | 09 Líneas de Distribución |
| E-049 Maquinaria y Equipo de Trabajo de Alta y Baja Tensión | 10 Baja Tensión |
| E-067 Instalaciones Eléctricas de la Planta de Tacares | 10 Baja Tensión |
| E-065 Carretera Santa Rosa-Tacares | 18 Otros Gastos |
| E-075 Instalaciones y Aparatos de <u>Co</u> <u>municación de la Planta de Ta-</u> <u>cares</u> | 18 Otros Gastos |

6011 GASTOS TRACTORES

| <u>Orden de Mantenimiento</u> | | <u>Cuentas de Operación</u> | |
|-------------------------------|-------------|-----------------------------|------------|
| E-018 | Tractor D-6 | 601102 | Reparación |
| E-019 | Tractor D-4 | 02 | Reparación |
| E-020 | Traxcavator | 02 | Reparación |

6012 GASTOS GENERALES DE TALLERES

| | | | |
|-------|--|--------|-----------------------------------|
| E-023 | Maquinaria y Equipo de Trabajo de los Talleres de San José | 601207 | Maquinaria, Equipo y Herramientas |
| E-059 | Maquinaria y Equipo de Trabajo del Taller de Puntarenas | 09 | Taller de Puntarenas |
| E-080 | Vacaciones | 10 | Vacaciones, Feriados y Asuetos |
| E-081 | Feriados y Asuetos | 10 | Vacaciones, Feriados y Asuetos |

6013 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

| | | | |
|-------|---|--------|--|
| E-082 | Automovil de la Gerencia | 601302 | Gerencia |
| E-084 | Station Wagon Auditoría | 03 | Auditoría |
| E-083 | Jeep de la Ingeniería | 07 | Depto. Ingeniería |
| E-025 | Edificios de Gerencia, Auditoría, Departamento de Personal, Departamento Legal, Departamento Financiero, Departamento de Transportes y Departamento de Ingeniería | 15 | Mantenimiento Edificios Administrativos |
| E-026 | Mobiliario y Equipo de Oficina de: Gerencia, Auditoría, Departamento de Personal, Departamento Legal, Departamento Financiero, Departamento de Transportes y Departamento de Ingeniería | 16 | Mantenimiento de Mobiliario y de Equipo de Oficina |
| E-048 | Instalaciones e Implementos Eléctricos de: Gerencia, Auditoría, Departamento de Personal, Departamento Legal, Departamento Financiero, Departamento de Transportes y Departamento de Ingeniería | 17 | Mantenimiento Instalaciones e Implementos Eléctricos |

| <u>Orden de Mantenimiento</u> | <u>Cuentas de Operación</u> |
|--|---|
| E-037 Relojes Eléctricos | 17 Mantenimiento Instalaciones e Implementos Eléctricos |
| E-088 Carros Tanques Union Oil C° | 21 Reparación Carros de Carga |
| E-089 Carros Tanques de la Esso Stand Oil C° | 21 Reparación Carros de Carga |
| E-085 Camioneta Panel Proveeduría | 25 Otros Gastos |
| E-087 Camión Carga Almacén de Materiales | 25 Otros Gastos |
| E-076 Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones de: Gerencia, Auditoría, Departamento de Personal, Departamento Legal, Departamento Financiero, Departamento de Transportes, y Departamento de Ingeniería | 18 Mantenimiento Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones |
| E-061 Pick Up del Acueducto de Puntarenas | 25 Otros Gastos |

FUNDICION (No es Cuenta)

| | |
|---|---|
| E-024 Cajas, Moldes y Zarandas de Fundición | <u>OTROS PASIVOS</u> : Reserva para Gastos de Fundición |
| E-043 Instalaciones e Implementos Eléctricos de Fundición | <u>OTROS PASIVOS</u> : Reserva para Gastos de Fundición |

IMPRESOS Y ENCUADERNACION (No es Cuenta)

| | |
|---|---|
| E-045 Instalaciones e Implementos Eléctricos de Impresos y Encuadernación | <u>OTROS PASIVOS</u> : Reserva para Gastos de Impresos y Encuadernación |
| E-074 Instalación y Aparatos de Comunicación de Impresos y Encuadernación | <u>OTROS PASIVOS</u> : Reserva para Gastos de Impresos y Encuadernación |

ACUEDUCTO DE PUNTARENAS

| | |
|--|--------------------------------|
| E-042 Instalaciones e Implementos Eléctricos del Acueducto de Puntarenas | <u>ACUEDUCTO DE PUNTARENAS</u> |
|--|--------------------------------|

Orden de MantenimientoCuentas de Operación

E-059 Maquinaria y Equipo de Trabajo del Acueducto de Puntarenas

ACUEDUCTO DE PUNTARENAS

E-077 Instalaciones y Aparatos de Comunicaciones del Acueducto de Puntarenas

ACUEDUCTO DE PUNTARENAS

En las distribuciones de tiempo, vales de salida o devolución a los almacenes de materiales o en cualquier otro documento que afecte a los registros de contabilidad y cuando se trate de trabajos de mantenimiento se usa únicamente el número de la correspondiente Orden Permanente.

d) Distribución de los Gastos Generales de Talleres y Gastos Generales de Administración

Dentro de los Gastos Generales de Talleres encontramos la Jefatura Administrativa y todos aquellos no aplicables a una actividad específica.

Los Gastos Generales de Administración están constituidos por aquellos en que incurren los diversos Departamentos y Secciones administrativas y que no pueden ser aplicados directamente a cada actividad; además, por algunos servicios y materiales de uso y beneficio general.

Sin embargo, tanto en unos como en otros anteriormente había una serie de conceptos que sí podríamos imputar directamente a la actividad correspondiente y que no se había hecho así por falta de información o por la simple fuerza de la costumbre; entre ellos encontramos, por ejemplo, los guardas que en su mayoría ejecutan labores de vigilancia en Transportes únicamente, los Inspectores de Trenes de la Auditoría y muchos empleados de la Contabilidad que junto con todo lo anterior debían cargarse directamente a Transportes; en el mismo caso están otras actividades que podían soportar otros cargos directamente.

De los meses de enero de 1956 y 1957, son los siguientes datos:

ENERO DE 1956

| | <u>Gastos</u> | | <u>Total</u> | <u>%</u> |
|-------------------|-----------------------|--|-----------------------|------------|
| Gastos Directos | ¢ 987.760.78 | | ¢ 987.760.78 | 76 |
| Gastos Indirectos | 228.798.84 | | 228.798.84 | 18 |
| Depreciación | 89.877.04 | | 89.877.04 | 6 |
| | ¢ 1.306.436.66 | | ¢ 1.306.436.66 | 100 |

ENERO DE 1957

| | <u>Gastos</u> | <u>Depreciación</u> | <u>Total</u> | <u>%</u> |
|-------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|------------|
| Gastos Directos | ¢ 1.020.323.37 | ¢ 77.067.39 | ¢1.105.105.68 | 81 |
| Gastos Indirectos | 259.021.96 | 12.466.06 | 271.488.02 | 19 |
| | ¢ 1.279.345.33 | ¢ 89.533.45 | ¢1.368.878.78 | 100 |

Los directos están constituidos por los que se cargan directamente a cada actividad y los indirectos, por los de Talleres y Generales de Administración.

La distribución de los gastos citados se llevaba a cabo en proporción a la cuantía de los Gastos Directos en que incurría cada una de las diferentes actividades, desde luego ese criterio no era el más acertado; además, Fundición e Impresos y Encuadernación no estaban soportando ningún cargo, ya que no eran afectadas por esa distribución.

Bajo el nuevo sistema los Gastos Indirectos los redujimos, como dijimos anteriormente, y su distribución se lleva a cabo en proporción a los cargos directos por salarios hechos a cada actividad; esta distribución basada en los cargos directos por salarios, lo más apropiado para el caso, está contemplado por el tratadista Roy B. Kester en el párrafo que a continuación citamos:

"Una vez determinados de esta manera los gastos imputables a cada departamento, hay que proceder a distribuirlos de nuevo entre los distintos productos obtenidos, operación que puede hacerse de muy distintos modos, algunos de los cuales exponemos a continuación. Los métodos más generalizados son los tres siguientes, que toman, respectivamente, como base: el importe de la mano de obra directa, las horas efectivas de trabajo y las horas de máquina. En el método de la mano de obra directa se determina la relación que guarde el importe de la mano de obra invertida en un producto determinado con el importe total de la mano de obra directa del departamento, y a base de esta misma proporcionalidad se aplican al producto de que se trate los gastos indirectos del departamento". (1)

De la totalidad de los cargos directos hechos a las actividades, en el mes de enero de 1957 los salarios representaron un 64%, de ahí su importancia de tomarlos como base de distribución.

e) Asientos de depreciación y distribución

Como se explicó en el inciso anterior los "Gastos Generales de Talleres y de Administración" se van acumulando en el transcurso del mes para, al final de un período ser distribuidos entre las diferentes actividades de conformidad con los salarios directos pagados en cada una de ellas. Los siguientes asientos corresponden a los del mes de enero de 1957, primer mes trabajado bajo el nuevo sistema:

ASIENTO N° 1

DEPRECIACION

| | <u>Parciales</u> | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|-----------------------------|------------------|-------------|--------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTE</u> | | 51.268.48 | |
| Cta. 51 | | | |
| Edificios | 6.446.93 | | |
| Vía Férrea | 5.025.37 | | |

(1) Roy B. Kester
Contabilidad Teórica y Práctica
2a. Edición Editorial Labor, S. A., 5a. reimpresión
España, 1954
Tomo I
Página 373

| | <u>Parciales</u> | <u>D e b e</u> | <u>H a b e r</u> |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Sistema de Comunicaciones | 247.56 | | |
| Muebles | 812.46 | | |
| Equipo de oficina | 1.532.43 | | |
| Equipo móvil ferroviario | 35.849.58 | | |
| Equipo de trabajo | <u>1.354.15</u> | | |
| <u>GASTOS DE MUELLE</u> | | 10.103.30 | |
| Cta. 41 | | | |
| Edificios | 306.88 | | |
| Muelles | 8.702.47 | | |
| Vía Férrea | 31.35 | | |
| Sistema comunicaciones | 34.59 | | |
| Muebles | 104.41 | | |
| Equipo de oficina | 173.19 | | |
| Equipo de trabajo | <u>750.41</u> | | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> | | 1.589.45 | |
| Cta. 13 | | | |
| Edificios | 178.33 | | |
| Equipo de trabajo | <u>1.411.12</u> | | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA DANTAS</u> | | | |
| Cta. 16 | | | |
| Edificios | 204.43 | | |
| Sistema comunicaciones | 2.38 | | |
| Muebles | 29.87 | | |
| Equipo de oficina | 9.04 | | |
| Equipo de trabajo | <u>856.73</u> | | |

| | <u>Parciales</u> | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|---|------------------|-------------|--------------|
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> | | 15.76 | |
| Cta. 13 | | | |
| Muebles | <u>15.76</u> | | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> | | 956.75 | |
| Cta. 17 | | | |
| Edificios | 708.53 | | |
| Sistema comunicaciones | 4.52 | | |
| Muebles | 102.11 | | |
| Equipo de trabajo | <u>141.59</u> | | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> | | 65.40 | |
| Cta. 13 | | | |
| Sistema comunicaciones | 16.24 | | |
| Muebles | 6.09 | | |
| Equipo de oficina | 32.90 | | |
| Equipo de trabajo | <u>10.17</u> | | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> | | 1.377.22 | |
| Cta. 12 | | | |
| Edificios | 12.00 | | |
| Equipo de trabajo | <u>1.365.22</u> | | |
| <u>GASTOS PLANTA DE TACARES Y ANEXOS</u> | | 9.248.80 | |
| Cta. 21 | | | |
| Edificios | 1.294.09 | | |
| Sistema encauzamiento agua Planta Tacares | 2.710.00 | | |
| Sistema comunicaciones | 744.54 | | |
| Muebles | 42.84 | | |

| | <u>Parciales</u> | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|---|------------------|--------------------|--------------------|
| <u>Gastos Fundición Acumulados</u> | <u>119.69</u> | | |
| Edificios | 18.85 | | |
| Equipo de oficina | 16.95 | | |
| Equipo de trabajo | <u>83.89</u> | | |
| RESERVA PARA DEPRECIACION EDIFICIOS | | | 11.821.45 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION MUELLES | | | 8.702.47 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION VIA FERREA | | | 5.056.72 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION SISTEMA EN CAUZAMIENTO AGUA PLANTA TACARES | | | 2.710.00 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION COMUNICA- CIONES | | | 2.441.84 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION MOBILIARIO | | | 2.911.95 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO DE OFICINA | | | 3.021.57 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO MO- VIL FERROVIARIO | | | 35.849.58 |
| RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO DE TRABAJO | | | 18.005.79 |
| | | <u>¢ 90.521.37</u> | <u>¢ 90.521.37</u> |

Contabilizando la depreciación correspondiente al mes de enero

de 1957.

ASIENTO N° 2

| | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|---|-------------------|-------------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTES</u> Cta. 51 | 3.164.54 | |
| <u>GASTOS DE MUELLES</u> Cta. 41 | 1.708.16 | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> Cta. 13 | 45.03 | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS</u> Cta. 16 | 101.76 | |
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> Cta. 13 | 50.86 | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> Cta. 17 | 53.57 | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> Cta. 12 | 7.88 | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> Cta. 13 | 135.88 | |
| <u>GASTOS PLANTA ELECTRICA DE TACARES Y ANEXOS</u> Cta. 21 | 279.56 | |
| <u>GASTOS TRACTORES</u> Cta. 12 | 36.26 | |
| <u>GASTOS GENERALES DE TALLERES</u> Cta. 18 | | 5.587.50 |
| | <u>¢ 5.587.50</u> | <u>¢ 5.587.50</u> |

Redistribución correspondiente al mes de enero de 1957 del cargo por depreciación acumulado en la Cta. 18 de Gastos Generales de Talleres.

ASIENTO N° 3

| | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|--|-------------------|-------------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTES</u> Cta. 51 | 3.900.68 | |
| <u>GASTOS DE MUELLES</u> Cta. 41 | 2.102.84 | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> Cta. 13 | 55.44 | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS</u> Cta. 16 | 125.27 | |
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> Cta. 13 | 62.61 | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> Cta. 17 | 65.94 | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> Cta. 12 | 9.69 | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> Cta. 13 | 167.28 | |
| <u>GASTOS PLANTA ELECTRICA TACARES Y ANEXOS</u> Cta. 21 | 344.17 | |
| <u>GASTOS TRACTORES</u> Cta. 12 | 44.64 | |
| <u>GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION</u> Cta. 26 | | 6.878.56 |
| | <u>¢ 6.878.56</u> | <u>¢ 6.878.56</u> |

Redistribución correspondiente al mes de enero de 1957 de la depreciación acumulada en la Cta. 26 de Gastos Generales de Administración.

| | | |
|----|-----------------------------------|------------------------------|
| 07 | Maquinaria, equipo y herramientas | 8.062.10 |
| 09 | Taller de Puntarenas | 3.049.19 |
| 10 | Vacaciones, feriados y asuetos | 14.265.15 |
| 16 | Suministros generales | 11.86 |
| 17 | Otros Gastos | 3.977.22 |
| | | <hr/> |
| | | ₡ 38.866.94 ₡ 38.866.94 |
| | | <hr/> <hr/> |

Distribución de los Gastos Generales de Talleres, excepto depreciación, correspondientes al mes de enero de 1957 entre las diferentes actividades de la Empresa, con base a los salarios directos pagados en cada una de ellas.

ASIENTO N° 5

| | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|--|--------------------------|--------------------------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTES</u> Cta. 50 | 10,085.41 | |
| <u>GASTOS TAJO DE LASTRE</u> Cta. 11 | 5,437.02 | |
| <u>GASTOS DE MUELLES</u> Cta. 7 | 143.36 | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> Cta. 12 | 323.90 | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS</u> Cta. 15 | 161.87 | |
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> Cta. 12 | 170.51 | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> Cta. 16 | 25.02 | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> Cta. 11 | 432.50 | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> Cta. 12 | 889.85 | |
| <u>GASTOS PLANTA ELECTRICA TACARES Y ANEXOS</u> Cta. 20 | 115.40 | |
| <u>GASTOS TRACTORES</u> Cta. 11 | 376.20 | |
| <u>OTROS PASIVOS</u> | | |
| Gastos Fundición Acumulados | 100.48 | |
| Gastos Impresos y Encuader- nación Acumulados | <u>28.65</u> | |
| <u>GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION</u> Cta. 10 | | 18.290.22 |
| | <hr/> <u>¢ 18.290.22</u> | <hr/> <u>¢ 18.290.22</u> <hr/> |

Distribución de la sub-cuenta N° 10 Seguros de la Cuenta Gastos Generales de Administración, correspondiente al mes de enero de 1957, entre las diferentes actividades de la Empresa, con base a los salarios directos pagados por cada una de ellas. La anterior sub-cuenta se distribuye por separado porque en la actividad "Muelles" tiene una sub-cuenta específica donde cargarse.

ASIENTO N° 6

| | <u>Debe</u> | <u>Haber</u> |
|---|-------------|--------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTES</u> | 115.028,77 | |
| Cta. 50 | | |
| <u>GASTOS DE MUELLES</u> | 62.011,79 | |
| Cta. 40 | | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> | 1.635,01 | |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN BANTAS</u> | 3.694,23 | |
| Cta. 15 | | |
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> | 1.846,23 | |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> | 1.944,73 | |
| Cta. 16 | | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> | 285,94 | |
| Cta. 11 | | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> | 4.932,85 | |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS PLANTA ELECTRICA TACARES Y ANEXOS</u> | 10.149,23 | |
| Cta. 20 | | |
| <u>GASTOS DE TRACTORES</u> | 1.316,23 | |
| Cta. 11 | | |
| <u>YTROS PASIVOS</u> | 1.472,86 | |
| Gastos de Fundición Acumulados | 1.146,01 | |
| Gastos de Impresos y Encuader- | | |
| nación Acumulados | 326,85 | |

GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 01 Junta Directiva | 3.000,00 |
| 02 Gerencia | 12.196,14 |
| 03 Auditoría | 10.955,80 |
| 04 Departamento Financiero | 56.833,81 |
| 05 Departamento de Personal | 5.142,16 |

| | | |
|----|---|------------------------------|
| 06 | Departamento Legal | 1.583.89 |
| 07 | Departamento Ingeniería | 18.303.51 |
| 08 | Vigilancia | 3.534.00 |
| 11 | Gastos Judiciales y Legales | 18.00 |
| 12 | Intereses y Comisiones | 17.315.55 |
| 13 | Publicidad y Propaganda | 7.394.70 |
| 15 | Mantenimiento edificios Admi- nistrativos | 467.10 |
| 16 | Mantenimiento mobiliario y equipo de oficina | 1.562.23 |
| 17 | Mantenimiento instalaciones imple- mentos eléctricos | 272.61 |
| 25 | Otros Gastos | 65.738.37 |
| | | <hr/> |
| | | ¢ 204.317.87 ¢ 204.317.87 |
| | | <hr/> |

Distribución de los Gastos Generales de Administración, (excep-
to las sub-cuentas N° 10 - Seguros y N° 24 - Suministros Generales que hay
que distribuir las por separado) entre cada una de las actividades de la Em-
presa con base a los salarios directos pagados por cada una de ellas.

ASIENTO N° 7

| | | |
|---|-------|----------------------------|
| <u>GASTOS DE TRANSPORTES</u> | | 1.508.84 |
| Cta. 50 | | |
| <u>GASTOS DE MUELLES</u> | | 813.42 |
| Cta. 40 | | |
| <u>GASTOS DE GRUAS</u> | | 21.44 |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS</u> | | 48.26 |
| Cta. 15 | | |
| <u>GASTOS ARENERA EN CALDERA</u> | | 24.22 |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS BALNEARIO OJO DE AGUA</u> | | 25.51 |
| Cta. 16 | | |
| <u>GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES</u> | | 3.75 |
| Cta. 11 | | |
| <u>GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL</u> | | 64.71 |
| Cta. 12 | | |
| <u>GASTOS TRACTORES</u> | | 17.26 |
| Cta. 11 | | |
| <u>OTROS PASIVOS</u> | | |
| Gastos de Fundición Acumulados | 15.03 | |
| Gastos de Impresos y Encuader- | | |
| nación Acumulados | 4.29 | |
| | | <hr/> |
| <u>GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION</u> | | 2.546.93 |
| Cta. 24 | | |
| | | <hr/> |
| | | ¢ 2.546.93 ¢ 2.546.93 |
| | | <hr/> <hr/> |

Distribución de la sub-cuenta N° 24 - Suministros Generales de la Cuenta Gastos Generales de Administración entre las diferentes actividades de la Empresa con base a los salarios directos pagados por cada una de ellas. En el asiento anterior no se toma en consideración la Planta Eléctrica de Tacares y Anexos por cuanto ya se liquidó el costo del Kilowatt producido.

3 - 3 Sistemas de Costos

En esta parte procederemos a hacer un resumen de lo concerniente propiamente a costo de cada una de las actividades.

PRIMER GRUPO

1) FUNDICION

Dentro del sistema de contabilidad del Ferrocarril la Fundición ha llegado a constituirse en un nuevo sistema de costos. Las sub-cuentas por medio de las cuales opera las encontramos dentro de la cuenta OTROS ACTIVOS y son:

Materiales en Fundición

Fundición en Proceso

a su vez esas dos sub-cuentas tienen su respectivo detalle de los diferentes materiales y "tandas de fundición."

Para poder liquidar las "tandas de fundición" antes de la distribución de los Gastos Generales de Talleres y de Administración y para poder absorber algunos cargos no relacionados específicamente con determinada fundición, en la cuenta OTROS PASIVOS se creó la sub-cuenta:

Gastos de Fundición Acumulados

que se carga por los conceptos antes apuntados. Se acredita con el 50% del total de cada tanda de fundición que sufre, entonces, el respectivo recargo.

Cada fundición está compuesta por una serie de Ordenes de fundición, en tal forma, los cargos por materiales y salarios se hacen directamente a cada orden para así poder determinar el costo unitario de los artículos producidos; sin embargo, aparecen cargos también aplicables a la fundición en general que se proceden a distribuir entonces con base a las

Libras fundidas en cada Orden.

2) IMPRESOS Y ENCUADERNACION

La estructura de cuentas por medio de la cual opera Impresos y Encuadernación es la siguiente:

OTROS ACTIVOS

Materiales en Impresos y Encuadernación

Impresos y Encuadernación en Proceso

OTROS PASIVOS

Gastos de Impresos y Encuadernación Acumulados

Salarios Acumulados

Las sub-cuentas de OTROS ACTIVOS tienen su respectivo detalle por materias y órdenes de producción.

La cuenta de gastos acumulados se forma con recargos de un cincuenta por ciento sobre el total de lo acumulado en cada orden de producción y sirva para absorber todos los cargos por suministros varios no aplicables directamente a una orden y la distribución de Gastos Generales de Talleres y de Administración. Tanto en este sistema como en el anterior, los vales de salida por materiales se acreditan al Almacén con cargo a las sub-cuentas de STOCK de donde se descargan con cargo a la Cuenta en Proceso con base de los reportes recibidos que sirven también para liquidar la "tanda" o la orden, según sea el caso.

Los salarios se cargan directamente a las cuentas en proceso. Una vez liquidadas las "tandas" u órdenes se acreditan con cargo a los Almacenes de Materiales si los artículos son para STOCK o con cargo a las Cuentas de Gastos correspondiente si son para su uso inmediato.

3) ORDENES DE TRABAJO

Las Ordenes de Trabajo distintas de las de Mantenimiento a que nos hemos referido antes, tienen su correspondiente cuenta de control en el Mayor General. Su objetivo y funcionamiento está explicado en la siguiente reglamentación que como parte de esta tésis fue elaborada y, a pesar de que algunas de sus disposiciones están actualmente en ejecución, se encuentra en trámite de aprobación e implantación.

"1° - Se entiende por Ordenes de Trabajo el sistema por el cual la Contabilidad, con base en la información que recibe, registra en cuentas especiales todos los costos que intervienen en determinados trabajos numerados específicamente y que se van a convertir, una vez finalizados y liquidados, en una Inversión. A diferencia de los Gastos, a cada orden de Trabajo, por medio de su distintivo que es el número, se le abre una cuenta especial y transitoria que sirve para recoger todos los cargos o costos por conceptos de salarios, materiales, servicios y otros, y una vez terminada la obra se liquida por su costo total con cargo a la cuenta de Inversiones correspondiente o Almacén de Materiales. Lo anterior es lo conocido como un Sistema de Contabilidad de Costos.

2° - Todo proyecto de Obras necesita un Presupuesto previo que llevará el número de la Orden de Trabajo.

3° - Quedan exceptuados de un presupuesto previo los trabajos de mantenimiento y reparación, que son Gastos, y las Inversiones cuyo costo sea estimado en un valor igual o inferior a la suma de \$1.000.00

4° - Si el costo estimado del trabajo fuera menor de \$1.000.00 y mayor de \$100.00, se necesita la autorización previa y escrita por parte de la Gerencia, copia de la cual deberá de recibir la Contabilidad, y

con base en esa autorización Ingeniería comunicará por oficio original a la Contabilidad el número asignado a la Orden de Trabajo.

5° - Si el costo estimado del trabajo fuera menor de \$100.00, Ingeniería no necesita autorización para emprenderlo, pero siempre deberá comunicarlo de antemano, con su número y detalles a la Contabilidad, la que lo considerará, en todo caso, como un gasto.

6° - La Contabilidad con base en la recepción del Presupuesto para Proyecto de Obras, cuyo costo estimado fuera mayor de \$1.000.00 con su respectivo número de Orden de Trabajo, debidamente aprobado y refrendado por la Gerencia y la Auditoría, abrirá en sus registros la Orden de Trabajo correspondiente.

7° - Cuando un Departamento requiere un trabajo que sea un Gasto, se ceñirá también en todo el proceso a lo indicado en los artículos 2 - 3 - 4 - 5 y 6, con la excepción de que la Contabilidad no abrirá Orden de Trabajo.

8° - Cuando un trabajo involucre conceptos de Inversión y Gastos, a lo único que se le abrirá Orden de Trabajo será a la Inversión, por lo tanto todo deberá de venir por separado.

9° - En las Distribuciones de Tiempo, Vales de Salida o Devolución a los Almacenes de Materiales, Compras por Caja Chica, o cualquier otro concepto, deberá detallarse claramente el número de la Orden de Trabajo, y si no la hubiera por ser Gastos de Mantenimiento o Reparación, el número asignado a ese trabajo, o en su defecto, el detalle correspondiente.

10° - Los trabajos serán numerados por la Jefatura del Departamento de Ingeniería, siguiendo el siguiente criterio:

a) A las Ordenes de Trabajo propiamente dichas únicamente se les dará numeración corrida ascendente.

b) Los trabajos con cargos a las cuentas de Gastos (Mantenimiento y Reparaciones) que NO son Ordenes de Trabajo, llevarán otra numeración por aparte, si fuera necesario, a la que se le antepondrá la inicial "G" (Gastos). La numeración de estos trabajos es únicamente para efectos del sistema interno del Departamento de Ingeniería, ya que la Contabilidad hará caso omiso de ella y cargará directamente las Cuentas de Gastos correspondientes.

c) Los trabajos que se hagan por cuenta de Particulares, bajo este sistema, llevarán otra numeración por aparte a la que se le antepondrá la inicial "P", que significa Particulares. La Contabilidad al recibir las Distribuciones de Tiempo y los Vales de Salida del Almacén de Materiales con la distinción apuntada, recogerá todos los costos y procederá, una vez terminado el trabajo, a hacer los siguientes recargos:

3% Riesgos Profesionales, sobre Planillas

3% Seguro Social, sobre Planillas

50% Administración, sobre Planillas

25% Sobre Materiales

Los trabajos a Particulares, que por motivos especiales no se hagan bajo este sistema, serán reportados a la Contabilidad con el precio que ésta deberá cobrar, es decir, el Jefe del Taller estimará el costo y lo recargará con un 50%, todo detallado.

11° - Una vez que el trabajo se haya terminado, la Contabilidad será avisada inmediatamente, especificando la fecha en que se concluyó el trabajo, para proceder a la correspondiente liquidación.

12° - Cuando para ejecutar una Obra que signifique una Inversión, haya que efectuar un desmantelamiento, éste llevará numeración de Gastos diferente a la del trabajo principal, que llevará la Orden de Trabajo correspondiente, y al finalizar el desmantelamiento se informará de la clase, cantidad y valor de los materiales aprovechables y el destino de los mismos.

13° - Cuando se vaya a efectuar un trabajo que se va a convertir en diferentes tipos de Inversión, deberá dársele un número de Orden de Trabajo a cada una.

14° - En todo caso, el número a las Ordenes de Trabajo y su comunicación a la Contabilidad, debe de ser anterior a la indicación de los trabajos y deberá especificar la fecha en que ellos van a comenzar."

4) PLANTA ELECTRICA DE TACARIES

Esta es la única actividad que, en cuanto a su funcionamiento, no sufre ninguna modificación sustancial, ya que ella ha venido operando bajo un sistema de costos correcto.

En el transcurso del mes sus cuentas de gastos reciben todos aquellos cargos correspondientes a la producción de la energía eléctrica y hasta colocarla en el pantógrafo de la locomotora y en los transformadores, tanto los que se usan para suplir de corriente a la empresa, como a los particulares. Al finalizar el mes su cuenta de productos se acredita con el mismo monto acumulado en sus cuentas de Gastos, ya que los servicios los presta al costo, con cargo a las diferentes actividades que hicieron uso de la energía eléctrica producida por la planta. Es sumamente sencillo calcular el costo del Kilowatt consumido.

5) TRACTORES

Esta actividad es nueva y en las operaciones de Contabilidad es similar a la anterior, tal como se explicó en el número 4.

SEGUNDO GRUPO

1) SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES

De la distribución del consumo de la energía eléctrica producida por la Planta Eléctrica, ya referida, proviene el principal cargo a... "Servicios Eléctricos a Particulares"; además sus cuentas de gastos se ven afectadas por las revisiones, mantenimiento y reparación de las instalaciones eléctricas y por la depreciación correspondiente. También podemos calcular fácilmente el costo del kilowatt vendido.

Al ponerse al cobro los recibos correspondientes a los servicios prestados a los particulares se efectúan los créditos por ese concepto a las cuentas de Productos.

TERCER GRUPO

1) TRANSPORTES

Las sub-cuentas de gastos de esta actividad se dividen en tres grupos:

Mantenimiento Vía y Anexos

Mantenimiento del Equipo

Gastos Transportes - propiamente

Las de Productos, al igual que las de Gastos, son bastantes numerosas.

Los servicios que esta actividad le presta a las restantes se calculan con una tarifa especial para la Empresa, que se supone es al costo.

2) MUELLES

Las cuentas de Gastos y Productos de esta actividad se dividen en tres grupos que corresponden respectivamente a cada uno de los tres muelles propiedad de la Empresa, a saber:

Muelle Grande

Muelle "Y" Griega

Muelle El Cocal

En las cuentas de gastos de esta actividad, lo mismo que en la de Transportes, encontramos al final de ellas las siguientes que se refieren a los tres grupos mencionados, respectivamente:

Suministros Generales

Otros Gastos

Gastos Generales de Talleres

Gastos Generales de Administración

Depreciación

Los servicios que presta Muelles al resto de la empresa se contabilizan con la misma tarifa que se cobra a los particulares.

3) GRUAS

4) QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS5) ARENERA EN CALDERA6) AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL7) TAJO DE LASTRE

Todas estas actividades del Tercer Grupo trabajan en una forma

similar y los servicios que prestan a la empresa se contabilizan con la misma tarifa aplicable a los particulares.

8) BALNEARIO OJO DE AGUA

El Balneario de Ojo de Agua tiene su propia administración dependiente directamente de la Gerencia General. Sus cuentas de gastos funcionan en forma similar a las demás actividades y sus productos se clasifican en Derecho de Entrada y Derecho de Baño, pero se distinguen de las cuentas de productos de las demás actividades en que los servicios que presta el Balneario al resto de la empresa no se contabilizan por no existir reportes de esa naturaleza.

3 - 4 CALCULO DE LOS COSTOS UNITARIOS

A continuación vamos a presentar los grupos de cuentas de gastos de cada actividad, correspondientes al mes de enero de 1957, y la producción de cada una de ellas, datos que nos permiten conocer el resultado práctico del sistema de costos: el costo unitario de producción:

MUELLES

Costo enero 1957

MUELLE GRANDE

| | | |
|----------------------------|---|------------|
| 1 Jefatura | ¢ | 11.173.37 |
| 2 Embarques y Desembarques | | 161.793.10 |
| 3 Edificios | | 538.87 |
| 4 Estructura | | 110.427.35 |
| 5 Equipo de Trabajo | | 3.606.26 |
| 6 Movimiento de Carros | | 9.540.00 |
| 7 Seguros | | 14.144.67 |

| | | | |
|----|-----------------------|----------|--------------|
| 8 | Faros y Boyas | 1.182.33 | |
| 15 | Suministros Generales | 455.05 | |
| 16 | Otros Gastos | 630.88 | ¢ 313.491.88 |

MUELLE "Y" GRIEGA

| | | | |
|----|-----------------------|--------|--------|
| 17 | Operación | | |
| 18 | Reparación | | |
| 25 | Suministros Generales | 144.00 | 144.00 |
| 26 | Otros Gastos | | |

MUELLE EL COCAL

| | | | |
|----|------------------------------------|-----------|---------------------|
| 27 | Operación | | |
| 28 | Reparación | | |
| 34 | Suministros Generales | | |
| 35 | Otros Gastos | | |
| 37 | Suministros Generales | | 314.160.53 |
| 38 | Otros Gastos | 13.75 | |
| 39 | Gastos Generales de Talleres | 10.278.83 | |
| 40 | Gastos Generales de Administración | 62.825.21 | 73.117.79 |
| | Sub-Total | | ¢ 387.278.32 |
| 41 | Depreciación | | 13.914.20 |
| | T O T A L | | ¢ 401.192.52 |

Las toneladas movilizadas durante el mes fueron 15.141 lo que nos da un costo unitario de \$26.72 la tonelada (el dato de tonelaje incluye todo lo movilizado en el Muelle de Puntarenas -importación y exportación- y no incluye lo descargado en Caldera).

TRANSPORTESCosto enero 1957MANTENIMIENTO VIA Y ANEXOS

| | | | | |
|----|-----------------------------------|---|------------|--------------|
| 1 | Jefatura de la Vía | ¢ | 2.294.48 | |
| 2 | Lecho de la Vía | | 114.387.98 | |
| 3 | Vía Férrea | | 30.218.98 | |
| 4 | Puentes, Alcantarillas y Muros | | 9.546.00 | |
| 5 | Edificios, Patios y Anexos | | 12.801.87 | |
| 6 | Líneas Subterráneas | | 6.938.32 | |
| 7 | Equipo de Trabajo | | 6.222.19 | |
| 8 | Desmantelamientos | | | |
| 9 | Daños y Accidentes | | 90.00 | |
| 16 | Suministros Generales | | 207.91 | |
| 17 | Otros Gastos | | 8.906.31 | ¢ 191.614.04 |

MANTENIMIENTO DEL EQUIPO

| | | | | |
|----|--|--|-----------|------------|
| 18 | Reparación locomotoras eléc- tricas | | 35.430.35 | |
| 19 | Reparación otras locomotoras | | 3.662.05 | |
| 20 | Reparación Coches Equipajes, cabooses y salones | | 43.934.37 | |
| 21 | Reparación carros de carga | | 21.357.71 | |
| 22 | Reparación carros motores | | 6.583.40 | |
| 23 | Desmantelamientos | | | |
| 29 | Suministros Generales | | 43.80 | |
| 30 | Otros Gastos | | 4.527.77 | 115.539.45 |

GASTOS DE TRANSPORTES

| | | | |
|----|---|------------|---------------------|
| 31 | Jefatura | 11.669.97 | |
| 32 | Servicio de estaciones | 58.946.47 | |
| 33 | Servicio de trenes | 94.973.78 | |
| 34 | Servicio de carros motores | 2.004.22 | |
| 35 | Suministros a locomotoras eléctricas | 1.187.02 | |
| 36 | Suministros a otras loco- motoras | 2.852.67 | |
| 37 | Energía eléctrica consumida por trenes | 48.717.27 | |
| 38 | Accidentes y daños de Trans- portes | 205.33 | |
| 39 | Guardas, Vigías y Switcheros | 370.55 | |
| 40 | Telégrafos y teléfonos | 2.500.59 | |
| 41 | Anuncios y Propaganda | | |
| 42 | Suministros Generales | 40.66 | |
| 43 | Otros Gastos | 2.011.26 | 226.479.79 |
| 47 | Suministros Generales | 53.81 | |
| 48 | Otros Gastos | 13.173.58 | |
| 49 | Gastos Generales de Talleres | 19.066.73 | |
| 50 | Gastos Generales de Adminis- tración | 126.623.02 | 158.917.14 |
| | Sub-Total | | 692.550.42 |
| 51 | Depreciación | | 57.630.77 |
| | T O T A L | | ¢ 750.181.19 |

Los datos de Pasajeros-Kilómetros y Toneladas-Kilómetros movilizadas por Transportes necesitan un largo proceso para obtenerse y luego uno laborioso para poder determinar los gastos imputables a cada uno, tal como se explica en el punto 4 - 4 del Capítulo 4° de esta Tesis.

TAJOS DE LASTRE

Costo enero 1957

| | | | |
|-----------|------------------------------------|---|--------|
| 1 | OPERACION | | |
| 2 | CARGADA | | |
| 3 | FLETES Y ACARREOS | ¢ | 132.30 |
| 9 | SUMINISTROS GENERALES | | |
| 10 | OTROS GASTOS | | |
| 11 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | | |
| 12 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | | |
| T O T A L | | ¢ | 132.30 |

La producción de Lastre fue de 12 m³ lo que nos da un costo unitario de \$11.03

GRUAS

Costo enero 1957

| | | | |
|----|------------------------------|--|--------|
| 1 | OPERACION | | |
| 2 | REPARACION | | |
| 3 | VIGILANCIA | | |
| 9 | SUMINISTROS GENERALES | | |
| 10 | OTROS GASTOS | | 149.11 |
| 11 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | | 271.02 |

| | |
|--|---------------------------|
| 12 GASTOS GENERALES DE ADMINIS- TRACION | 1.799.81 |
| Sub-Total | <u>23.507.90</u> |
| 13 DEPRECIACION | 1.689.92 |
| T O T A L | <u><u>¢ 25.197.82</u></u> |

Las grúas (la 1-A, 1 - 2 - 3 - 4 y 2002) trabajaron en total 689 horas, dándonos un costo promedio por hora de ¢365.72

QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS

Costo enero 1957

| | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 1 OPERACION | ¢ 9.467.22 |
| 2 MAQUINARIA | 3.301.49 |
| 3 EDIFICIOS | 324.53 |
| 4 FLETES | 10.333.20 |
| 5 ALQUILERES | |
| 6 VIGILANCIA | 262.77 |
| 12 SUMINISTROS GENERALES | 680.37 |
| 13 OTROS GASTOS | 683.04 |
| 14 GASTOS GENERALES DE TALLERES | 612.34 |
| 15 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | 4.066.59 |
| Sub-Total | <u>29.731.55</u> |
| 16 DEPRECIACION | 1.329.48 |
| | <u><u>¢ 31.061.03</u></u> |

La producción en el mes de enero fué de 1.368 m³ lo que nos da un costo unitario por m³ de ¢22.71

ARENERA EN CALDERACosto enero 1957

| | | | |
|----|------------------------------------|---|------------------|
| 1 | CARGADA | ¢ | 9.903.55 |
| 2 | FLETES | | 38.770.85 |
| 3 | ALQUILERES | | |
| 9 | SUMINISTROS GENERALES | | 18.00 |
| 10 | OTROS GASTOS | | 219.29 |
| 11 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | | 306.03 |
| 12 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | | 2.032.32 |
| | Sub-Total | | 51.250.04 |
| 13 | DEPRECIACION | | 129.23 |
| | T O T A L | ¢ | 51.379.27 |

La producción en el mes fué de 2.070 m³ lo que nos da un costo unitario de ¢24.82

BALNEARIO DE OJO DE AGUACosto enero 1957

| | | | |
|----|-----------------------------|---|----------|
| 1 | ADMINISTRACION | ¢ | 591.99 |
| 2 | OPERACION | | 1.169.40 |
| 3 | MANTENIMIENTO | | 113.29 |
| 4 | VIGILANCIA | | 3.639.69 |
| 5 | ANUNCIOS Y PROPAGANDA | | 1.000.00 |
| 6 | SERVICIOS ELECTRICOS Y AGUA | | 48.63 |
| 7 | FLETES Y ACARREOS | | |
| 13 | SUMINISTROS GENERALES | | 411.22 |
| 14 | OTROS GASTOS | | 505.59 |

| | | |
|----|------------------------------------|-------------|
| 15 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | 322.36 |
| 16 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | 2.140.75 |
| | Sub-Total | 9.942.92 |
| 17 | DEPRECIACION | 1.076.26 |
| | T O T A L | ¢ 11.019.18 |

Los visitantes en el mes de enero al Balneario fueron 15.710 lo que nos da un costo por persona de ¢0.70

SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES

Costo enero 1957

| | | |
|----|------------------------------------|------------|
| 1 | COSTO ENERGIA ELECTRICA | ¢ 6.193.73 |
| 2 | MANTENIMIENTO | 972.84 |
| 8 | SUMINISTROS GENERALES | 293.77 |
| 9 | OTROS GASTOS | 79.98 |
| 10 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | 47.39 |
| 11 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | 314.76 |
| | Sub-Total | ¢ 7.902.47 |
| 12 | DEPRECIACION | 1.394.79 |
| | T O T A L | ¢ 9.297.26 |

Los K W H consumidos durante el mes por los particulares ascendieron a 85.788 lo que nos da un costo unitario de ¢0.08916251691

AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL

Costo enero 1957

| | | |
|---|--|-------------|
| 1 | AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL- PUNTARENAS | ¢ 13.771.08 |
|---|--|-------------|

| | | |
|----|--|--------------------|
| 2 | AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL- SAN JOSE | 990.55 |
| 3 | ALQUILERES | 500.00 |
| 9 | SUMINISTROS GENERALES | 24.75 |
| 10 | OTROS GASTOS | 395.56 |
| 11 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | 817.65 |
| 12 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | 5.430.06 |
| | Sub-Total | 21.929.65 |
| 13 | DEPRECIACION | 368.56 |
| | T O T A L | ¢ 22.298.21 |

Las Toneladas desalmacenadas en el mes fueron 1.888 lo que nos da un costo unitario de \$11.81

PLANTA ELECTRICA DE TACARES

Costo enero 1957

| | | |
|----|---|------------|
| 1 | JEFATURA | ¢ 1.957.76 |
| 2 | OPERACION DE LA PLANTA | 3.613.03 |
| 3 | VIGILANCIA | |
| 4 | OPERACION DE SUB-ESTACIONES | 1.574.11 |
| 5 | EDIFICIOS | 2.337.56 |
| 6 | MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS | 1.202.88 |
| 7 | ACUEDUCTO Y PRESA | 1.695.50 |
| 8 | LINEAS DE TRASMISION TACARES- TURRUCARES | 2.143.56 |
| 9 | LINEAS DE DISTRIBUCION | 17.239.11 |
| 10 | BAJA TENSION | 189.50 |
| 11 | FLETES Y ACARREOS | |

| | | |
|----|------------------------------------|------------------|
| 17 | SUMINISTROS GENERALES | 263.13 |
| 18 | OTROS GASTOS | 3.821.96 |
| 19 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | 1.682.29 |
| 20 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | <u>11.039.08</u> |
| | Sub-Total | 48.759.47 |
| 21 | DEPRECIACION | <u>9.872.53</u> |
| | T O T A L | ¢ 58.632.00 |

La producción fue de 812,100 K W H lo que nos da un costo unitario de ¢0.07219800517

TRACTORES

Costo enero 1957

| | | |
|----|------------------------------------|-----------------|
| 1 | OPERACION | ¢ 1.354.09 |
| 2 | REPARACION | 3.018.75 |
| 8 | SUMINISTROS GENERALES | 82.10 |
| 9 | OTROS GASTOS | 238.29 |
| 10 | GASTOS GENERALES DE TALLERES | 218.17 |
| 11 | GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION | <u>1.448.89</u> |
| | Sub-Total | 6.360.29 |
| 12 | DEPRECIACION | <u>2.127.71</u> |
| | T O T A L | ¢ 8.488.00 |

Los Tractores trabajaron 261 horas lo que nos da un costo de operación por hora de ¢32.52

3 - 5 Distribución de la Actual Reserva para Depreciación

Aunque éste no es un problema que afecte directamente el establecimiento de un sistema de costos, sí tenemos que contemplarlo dentro de un

plan general de reorganización de la Contabilidad. Como lo dijimos en el inciso 2- b) del Capítulo III la Reserva para Depreciación acumulada al 30 de abril de 1953 hay que capitalizarla y la que se ha acumulado de esa fecha al 31 de diciembre del presente año hay que distribuirla entre las nuevas Inversiones adquiridas en ese período, ya que se encuentra en un solo total, es decir, no conocemos la depreciación que se le ha acumulado individualmente a cada bien.

Para distribuir la Reserva para Depreciación, hemos pensado que hay que tomar en consideración el valor del bien y sus años de servicio, motivo por el cual lo más recomendable es hacer una ponderación del valor de cada bien con sus años de servicio, para lo cual habría que proceder en la siguiente forma:

1. Clasificamos los bienes por grupos de acuerdo con sus años de servicio,
2. Sumamos el valor de los bienes de cada grupo para obtener totales,
3. Multiplicamos cada total de grupo por sus respectivos años de servicio,
4. Todos los productos que obtenemos los sumamos para obtener un gran total,
5. Dividimos cada total de grupo entre el gran total para obtener el porcentaje de cada grupo relacionado con el gran total,
6. Distribuimos la Reserva para Depreciación entre cada grupo de conformidad con su respectivo porcentaje,
7. El total de cada grupo lo distribuimos entre sus bienes componentes con una base proporcional, es decir, obtenemos una cuota por colón dividiendo el total de la Reserva que le corresponde a cada grupo entre el valor total de sus bienes y esa cuota la multiplicamos por cada bien para así obtener las Reservas individuales.

Creo que el procedimiento anterior dentro de las circunstancias especiales en que tenemos que trabajar es el más adecuado.

El nuevo sistema de Reserva para Depreciación individual nos permite conocer en cualquier momento los siguientes datos:

- a) - Valor original del activo
- b) - Sumas periódicas de depreciación
- c) - Depreciación acumulada al finalizar cada período
- d) - Valor actual depreciado del activo
- e) - Otros datos informativos

Como se aprecia fácilmente tenemos a la vista la historia completa de cada activo.

CAPITULO IV

CUENTAS E INFORMES DEL NUEVO SISTEMA

4 - 1 Cuentas del Libro Mayor

Para la confección del cuadro de cuentas del Libro Mayor tuvimos que tomar en consideración las siguientes modificaciones con relación a la clasificación anterior:

- a) Clasificación según el orden en que deben aparecer en el Balance de Situación y Estado de Ganancias y Pérdidas.
- b) Cambio en la nomenclatura de las cuentas de Inversiones debido al Inventario de 1953.
- c) Cambio de nombre de la cuenta "Fondo de Depreciación".
- d) Desaparición de la cuenta "Pedidos al Exterior por Liquidar" y sustitución por una de activo y otra de pasivo.
- e) Desaparición de la cuenta llamada "Suspense".
- f) La cuenta "Explotación Gastos" fue sustituida por catorce nuevas cuentas de mayor.
- g) La cuenta "Explotación Entradas" es sustituida por doce nuevas cuentas de mayor.
- h) Apertura de cuentas de explotación de la nueva actividad TRACTORES.

A continuación se presentan las cuentas del Libro Mayor:

CAJA

DEPOSITOS BANCARIOS

PAGADOR GENERAL

AGENTES Y CONDUCTORES

OTROS AGENTES

CUENTAS CORRIENTES

SUPREMO GOBIERNO

VALES A COBRAR

FACTURAS POR COBRAR

RESERVA PARA INCOBRABLES

TERRENOS

EDIFICIOS

RESERVA PARA DEPRECIACION EDIFICIOS

MUELLES

RESERVA PARA DEPRECIACION MUELLES

VIA FERREA

RESERVA PARA DEPRECIACION VIA FERREA

SISTEMA ENCAUZAMIENTO AGUA PLANTA TAGARES

**RESERVA PARA DEPRECIACION SISTEMA ENCAUZAMIENTO AGUA
PLANTA TAGARES**

SISTEMA DE COMUNICACIONES

RESERVA PARA DEPRECIACION SISTEMA DE COMUNICACIONES

MUEBLES

RESERVA PARA DEPRECIACION MOBILIARIO

EQUIPO DE OFICINA

RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO DE OFICINA

EQUIPO MOVIL FERROVIARIO

RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO MOVIL FERROVIARIO

EQUIPO DE TRABAJO

RESERVA PARA DEPRECIACION EQUIPO DE TRABAJO

MATERIALES EN OROTINA

MATERIALES EN PUNTARENAS

MATERIALES EN SAN JOSE

MATERIALES EN TAGARES

MATERIALES EN PATIOS
EXPLOSIVOS EN DANTAS
PAPELERIA Y UTILES
TRAVIESAS
PARTIDAS POR LIQUIDAR
ACUEDUCTO PUNTARENAS
ORDENES DE TRABAJO
CUENTAS ATRASADAS
OTROS ACTIVOS
COMPROBANTES A PAGAR
CHEQUES DE PLANILLAS POR PAGAR
RESERVA PARA REMUNERACION ADICIONAL
FACTURAS POR RECIBIR
PAGOS A EFECTUAR
VALES A PAGAR
DEUDORES Y ACREEDORES VARIOS
OBLIGACIONES PARTIDAS POR LIQUIDAR
DEPOSITOS POR LLAVES PARA CANDADOS
OTROS PASIVOS
CAPITAL
RESERVA GENERAL
PLANILLAS
GANANCIAS Y PERDIDAS
PRODUCTOS DE TRANSPORTES
PRODUCTOS DE TAJOS DE LASTRE
PRODUCTOS DE MUELLES

PRODUCTOS DE GRUAS
PRODUCTOS DE QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS
PRODUCTOS DE ARENERA EN CALDERA
PRODUCTOS DE BALNEARIO OJO DE AGUA
PRODUCTOS SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICUDARES
PRODUCTOS DE AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL
PRODUCTOS PLANTA ELECTRICA DE TACARES
PRODUCTOS TRACTORES
PRODUCTOS INDIRECTOS
GASTOS DE TRANSPORTES
GASTOS DE TAJOS DE LASTRE
GASTOS DE MUELLES
GASTOS DE GRUAS
GASTOS DE QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS
GASTOS DE ARENERA EN CALDERA
GASTOS DE BALNEARIO OJO DE AGUA
GASTOS DE SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES
GASTOS DE AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL
GASTOS PLANTA ELECTRICA DE TACARES
GASTOS TRACTORES
GASTOS INDIRECTOS
GASTOS GENERALES DE TALLERES
GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

En el Apéndice N°2 hemos incluido el "Cuadro de Cuentas" completo, es decir, que contiene todos los detalles de las cuentas que anteceden.

4 - 2 Libros y Registros

Bajo el nuevo sistema de Contabilidad los Libros y Registros no varían en cantidad sino que solamente son objeto de variaciones de forma al tener que adaptarse a la nueva Clasificación de Cuentas.

Los Asientos de Diario si son modificados para facilitar su mayorización.

4 - 3 Cierres de Operación Mensuales

Esta publicación mensual de la Contabilidad será variada en su contenido y presentación y nos proporcionará el siguiente detalle:

1) Un Balance de Situación Compendiado en miles de colones y en el que las cuentas se han agrupado con el siguiente criterio:

El Activo Circulante comprende las partidas en efectivo o aquellas que se pueden convertir en él dentro del ejercicio económico de la empresa y que son por lo tanto, las que pueden servir para hacer frente a los compromisos a corto plazo (Pasivo Circulante).

El Activo Fijo incluye todas las Propiedades, Maquinaria y Equipo, es decir, todas las instalaciones fijas o permanentes que permiten a la institución cumplir con su cometido, y que son a la vez fuentes productoras de ingresos. Estas inversiones se relacionan con el Pasivo Fijo y también con el Pasivo Circulante.

El grupo Otros Activos comprende, en primer lugar, todas las Existencias, tanto en Almacenes como en Patios y en segundo término una serie de conceptos diferentes agrupados bajo el rubro Activos Varios, siendo el principal de ellos los pedidos al exterior por liquidar.

El Pasivo Circulante comprende todas las obligaciones registradas a corto plazo y que han de cubrirse con el respectivo Activo Circulan

te, la relación entre ambas es muy importante y es la conocida por razón de Solvencia o Liquidez.

El Pasivo Fijo comprende las obligaciones a largo plazo (más de un año).

Otros Pasivos engloba las partidas que por su misma índole no pueden ni deben de clasificarse en los dos grupos anteriores.

Los conceptos que forman el Patrimonio son explícitos por sí mismos.

A modo de complementos a las anteriores explicaciones presentamos a continuación un detalle de las partidas o cuentas que encierran los Grupos que integran el Balance de Situación Compendiado para su mejor entendimiento y análisis y que además servirá para que éste sea confeccionado siempre siguiendo un mismo criterio, detalle muy importante para efectos comparativos.

ACTIVO

A - Activo Circulante

Fondos Disponibles:

Caja (Tesorería, incluyendo la Caja)

Depósitos Bancarios

Pagador General (Al saldo de esta cuenta se le aplica el de Cheques de Planillas por Pagar; si el resultado es un saldo deudor aparece aquí, si fuera acreedor aparecería en Cheques de Planillas por Pagar en el Pasivo Circulante.)

Agentes y Conductores

Otros Agentes

Inversiones Transitorias:

Valores Mobiliarios (inversiones en Bienes)

Partidas por Cobrar:

Cuentas Corrientes (Si el saldo fuera deudor)

Deudores y Acreedores Varios (Si el saldo fuera deudor)

Supremo Gobierno

Vales a Cobrar

B - Activo Fijo**Propiedad y Equipo:**

Terrenos

Edificios

Muelles

Vía Férrea

Sistema Encauzamiento Agua Planta Tacares

Sistema de Comunicaciones

Muebles

Equipo de Oficina

Equipo Móvil Ferroviario

Equipo de Trabajo

Reserva para Depreciación:

Reserva para Depreciación Terrenos

" " " Edificios

" " " Muelles

" " " Vía Férrea

" " " Sistema Encauzamiento Agua
Planta Tacares

" " " Sistema de Comunicaciones

" " " Mobiliario

Reserva para Depreciación Equipos de Oficina

" " " Equipo Móvil Ferroviario

" " " Equipo de Trabajo

C - Otros Activos

Existencias en Almacenes y Patios:

Materiales en Orotina

" " Puntarenas

" " San José

" " Tacares

" " Patios

Explosivos en Dantas

Papelería y Útiles

Traviesas

Activos Varios:

Partidas por Liquidar

Ordenes de Trabajo

Acueducto de Puntarenas (Cuenta con el Ferrocarril)

Cuentas Atrasadas

Otros Activos

P A S I V O

D - Pasivo Circulante

Partidas por Pagar:

Comprobantes a Pagar

Cheques de Planillas por Pagar (Ver Pagador General)

Reserva para Remuneración Adicional

Facturas por Recibir

Pagos a Efectuar

Vales a Pagar

Planillas (Cuenta de Registro)

Cuentas Corrientes (Si el saldo fuera acreedor)

Deudores y Acreedores Varios (Si el saldo fuera Acreedor)

Obligaciones Partidas por Liquidar

E - Pasivo Fijo

Obligaciones por Pagar: (A más de un año)

Vales a Pagar

Obligaciones Partidas por Liquidar

F - Otros Pasivos

Pasivos Varios:

Depósitos por Llaves para Candados

Otros Pasivos

PATRIMONIO

G - Capital

H - Reserva General

I - Beneficio del Período

2) Un estado de ganancias y pérdidas clasificado por Transportes, Muelles y Otras Actividades.

3) Un Estado de Ganancias y Pérdidas de todas las actividades, con totales de Productos, Gastos y Beneficio.

4) Un Estado de Ganancias y Pérdidas para cada actividad y pa-

ra los Productos y Gastos Indirectos.

5) Un Balance del Libro Mayor que muestra los saldos de las cuentas al debe y al haber del mes anterior, el movimiento del mes y los nuevos saldos del mes en consideración.

6) Un gráfico de los resultados de operación; al lado derecho se muestran los productos clasificados por actividades y del lado izquierdo los gastos, (incluyendo la depreciación) también por actividades y el Superávit englobado en un solo total.

7) Un gráfico de Productos de Operación, comparativo de tres años.

8) Un gráfico de Gastos de Operación, comparativo de tres años

9) Un Gráfico de Superávit de Operación que muestra la diferencia en los números absolutos de los dos anteriores y también comparativo de tres años.

10) Un detalle por sub-sub-cuentas de las sub-cuentas que han experimentado fuertes aumentos relativos en relación con el mes anterior.

11) Reconciliaciones de los siguientes tarjeteros auxiliares:

- a) Cuentas Corrientes
- b) Deudores y Acreedores Varios
- c) Supremo Gobierno
- d) Obligaciones Partidas por Liquidar
- e) Partidas por Liquidar

A continuación se incluye un Cierre de Operación Mensual en su nueva forma; excepto los puntos 10 y 11.

Instituto Autónomo
del
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

C I E R R E D E O P E R A C I O N E S

correspondiente al mes de

ENERO DE 1957

DEPARTAMENTO FINANCIERO

Sección Contabilidad

1957

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
BALANCE DE SITUACION COMPENDIADO
AL 31 DE ENERO DE 1957
-En miles de colones-

| <u>ACTIVO</u> | | <u>PASIVO</u> | |
|---|------------------------|---|------------------------|
| A - Activo Circulante | | D - Pasivo Circulante | |
| Fondos Disponibles | ¢ 1.056 | Partidas por Pagar | ¢ 2.157 |
| Inversiones Transitorias | 2.500 | | |
| Partidas por Cobrar | <u>1.732</u> | | |
| Total del Activo Circulante | ¢ 5.288 | E - Pasivo Fijo | |
| | | Obligaciones por Pagar | 2.182 |
| B - Activo Fijo | | F - Otros Pasivos | |
| Propiedades, Maq. y Equipo | 54.654 | Pasivos Varios | <u>2.167</u> |
| (-) Reserva p ^a Depreciación | <u>4.052</u> | | |
| Total del Activo Fijo | 50.602 | TOTAL DEL PASIVO | ¢ 6.506 |
| C - Otros Activos | | <u>PATRIMONIO</u> | |
| Existenc. Almacenes y Patios | 4.284 | G - Capital | 30.000 |
| Activos Varios | <u>10.955</u> | H - Reserva General | 34.480 |
| Total de Otros Activos | <u>15.239</u> | I - Beneficio del Periodo | <u>143</u> |
| | | TOTAL DE PATRIMONIO | <u>64.623</u> |
| <u>TOTAL DEL ACTIVO</u> | ¢ <u>71.129</u> | <u>TOTAL DEL PASIVO Y PATRIMONIO</u> | ¢ <u>71.129</u> |

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
Estado de Ganancias y Pérdidas
Mes de Enero de 1957

T R A N S P O R T E S

| | | | |
|--|-------------------|--------------|---------------------|
| PRODUCTOS TRANSPORTES | | | \$834.540.30 |
| <u>Productos por Fletes</u> | | \$534.376.30 | |
| Local | \$116.155.60 | | |
| Importación | 326.773.55 | | |
| Exportación | 12.918.70 | | |
| Encomienda | 26.047.80 | | |
| Empresa | 3.244.30 | | |
| Arena | 38.770.85 | | |
| Piedra | 10.333.20 | | |
| Lastre | <u>132.30</u> | | |
| <u>Productos por Pasajes</u> | | 272.044.30 | |
| Excursión | 24.982.65 | | |
| Regulares | 233.494.25 | | |
| Especiales | 3.348.00 | | |
| Empresa | <u>10.219.40</u> | | |
| <u>Productos Varios</u> | | 28.119.70 | |
| Demoras de Carros y Bodegajes | 1.010.05 | | |
| Movimiento de Carros | 19.021.20 | | |
| Exceso de Equipaje | 32.45 | | |
| Alquiler Edificios | 5.410.00 | | |
| Varios | <u>2.646.00</u> | | |
| GASTOS DE TRANSPORTES | | 533.633.28 | <u>750.181.19</u> |
| Mantenimiento Vía y Anexos | 191.614.04 | | |
| Mantenimiento del Equipo | 115.539.45 | | |
| Gastos de Transportes-propiamente- | <u>226.479.79</u> | | |
| OTROS GASTOS | | 216.547.91 | |
| Misceláneos | 13.227.39 | | |
| Gastos Generales de Administración | 126.623.02 | | |
| Gastos Generales de Talleres | 19.066.73 | | |
| Depreciación | <u>57.630.77</u> | | |
| Beneficio Bruto en Transportes | | | \$ 84.359.11 |
| <u>M U E L L E S</u> | | | |
| PRODUCTOS DE MUELLES | | | 423.430.84 |
| Muelle Grande | 421.876.74 | | |
| Muelle Y Griega | 50.00 | | |
| Muelle Cocal | 630.50 | | |
| Faros y Boyas | <u>873.60</u> | | |
| GASTOS DE MUELLES | | 314.160.53 | |
| Muelle Grande | 313.491.88 | | |
| Muelle Y Griega | 144.00 | | |
| Muelle Cocal | <u>524.65</u> | | |
| OTROS GASTOS | | 87.031.99 | <u>401.192.52</u> |
| Misceláneos | 13.75 | | |
| Gastos Generales de Administración | 10.278.83 | | |
| Gastos Generales de Muelles | 62.825.21 | | |
| Depreciación | <u>13.914.20</u> | | |
| Beneficio Bruto en Muelles | | | 22.238.32 |
| <u>O T R A S A C T I V I D A D E S</u> | | | |
| Productos | | | 236.749.55 |
| Gastos | | | <u>217.505.07</u> |
| Beneficio Bruto Otras Actividades | | | <u>19.244.48</u> |
| Beneficio Neto del Período | | | <u>\$125.841.91</u> |

INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS COMPARATIVO

NOTA:
Los números marcados con
una X son negativos.

CORRESPONDIENTE AL MES DE ENERO 1957

46728 - FALCO LTDA.

| PRODUCTOS | Mes de Enero | | Enero | | Aumento o disminución | |
|-------------------------------------|---------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 1957 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| TRANSPORTES | 834,540.30 | | | | | |
| MUELLES | 423,430.84 | | | | | |
| GRUAS | 32,330.00 | | | | | |
| QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS | 32,520.00 | | | | | |
| ARENERA EN CALDERA | 44,380.00 | | | | | |
| BALNEARIO OJO DE AGUA | 16,219.85 | | | | | |
| AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL | 31,692.30 | | | | | |
| TAJOS DE LASTRE | 252.00 | | | | | |
| SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES | 10,283.40 | | | | | |
| PLANTA ELECTRICA DE TACARES | 58,632.00 | | | | | |
| TRACTORES | 10,440.00 | | | | | |
| SUB-TOTAL | 1,494,720.69 | | | | | |
| INDIRECTOS | 18,490.69 | | | | | |
| TOTALES | 1,513,211.38 | | | | | |

| GASTOS | Mes de Enero | | Enero | | Aumento o disminución | |
|-------------------------------------|---------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 1957 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| TRANSPORTES | 750,181.19 | | | | | |
| MUELLES | 461,192.52 | | | | | |
| GRUAS | 25,197.82 | | | | | |
| QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS | 31,681.03 | | | | | |
| ARENERA EN CALDERA | 51,379.27 | | | | | |
| BALNEARIO OJO DE AGUA | 11,019.18 | | | | | |
| AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL | 22,298.21 | | | | | |
| TAJOS DE LASTRE | 132.30 | | | | | |
| SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES | 9,297.26 | | | | | |
| PLANTA ELECTRICA DE TACARES | 58,632.00 | | | | | |
| TRACTORES | 8,488.00 | | | | | |
| SUB-TOTAL | 1,368,878.78 | | | | | |
| INDIRECTOS | 1,196.79 | | | | | |
| TOTALES | 1,370,075.57 | | | | | |

| BENEFICIO | Mes de Enero | | Enero | | Aumento o disminución | |
|-------------------------------------|-------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 1957 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| TRANSPORTES | 84,359.11 | | | | | |
| MUELLES | 22,238.132 | | | | | |
| GRUAS | 7,132.18 | | | | | |
| QUEBRADOR DE PIEDRA EN DANTAS | 1,458.97 | | | | | |
| ARENERA EN CALDERA | X 6,999.27 | | | | | |
| BALNEARIO OJO DE AGUA | 5,206.67 | | | | | |
| AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL | 9,394.09 | | | | | |
| TAJOS DE LASTRE | 119.70 | | | | | |
| SERVICIOS ELECTRICOS A PARTICULARES | 986.14 | | | | | |
| PLANTA ELECTRICA DE TACARES | | | | | | |
| TRACTORES | 1,952.00 | | | | | |
| SUB-TOTAL | 125,841.91 | | | | | |
| INDIRECTOS | 17,293.90 | | | | | |
| TOTALES | 143,135.81 | | | | | |

INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS COMPARATIVO
TRANSPORTES

NOTA:
 Los números marcados con
 una X son negativos.

CORRESPONDIENTE AL MES DE ENERO 1957

| PRODUCTOS | Mes de Enero | | Enero a | | Aumento o disminución | |
|------------------------------|-------------------|----------------|---------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Período |
| PRODUCTOS POR FLETES | | | | | | |
| Flete Local | 116,155.60 | | | | | |
| Flete Importación | 326,773.55 | | | | | |
| Flete Exportación | 12,928.70 | | | | | |
| Flete Encomienda | 26,647.80 | | | | | |
| Flete Empresa | 3,244.30 | | | | | |
| Flete Arena | 38,770.85 | | | | | |
| Flete Piedra de Dantas | 10,333.20 | | | | | |
| Flete Lastre | 132.30 | | | | | |
| PRODUCTOS POR PASAJES | | | | | | |
| Pasajes Excursión | 24,982.65 | | | | | |
| Pasajes Regulares | 233,464.25 | | | | | |
| Pasajes Especiales | 3,348.00 | | | | | |
| Pasajes Empresa | 10,719.40 | | | | | |
| PRODUCTOS VARIOS | | | | | | |
| Demora de Carros y Bodegajes | 1,010.05 | | | | | |
| Movimiento de Carros | 19,621.20 | | | | | |
| Exceso de Equipaje | 32.45 | | | | | |
| Alquiler Edificios | 5,410.00 | | | | | |
| Varios | 2,646.00 | | | | | |
| TOTAL | 834,540.36 | | | | | |

| GASTOS | Mes de Enero | | Enero a | | Aumento o disminución | |
|--|-------------------|----------------|---------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Período |
| MANTENIMIENTO VIA Y ANEXOS | | | | | | |
| 1 Jefatura de la Vía | 2,294.48 | | | | | |
| 2 Lecho de la Vía | 114,307.58 | | | | | |
| 3 Vía Férrea | 36,228.88 | | | | | |
| 4 Puentes, Alcantarillas y Muros | 9,546.00 | | | | | |
| 5 Edificios, Patios y Anexos | 12,801.87 | | | | | |
| 6 Líneas Subterráneas | 6,536.32 | | | | | |
| 7 Equipo de Trabajo | 6,222.19 | | | | | |
| 8 Desmantelamientos | | | | | | |
| 9 Daños y Accidentes | 50.00 | | | | | |
| 10 Suministros Generales | 267.51 | | | | | |
| 17 Otros Gastos | 8,566.31 | | | | | |
| MANTENIMIENTO DEL EQUIPO | | | | | | |
| 18 Reparación Locomotoras Eléctricas | 35,436.35 | | | | | |
| 19 Reparación Otras Locomotoras | 3,662.05 | | | | | |
| 20 Reparación Coches Equip., Cabos y Salones | 43,934.37 | | | | | |
| 21 Reparación Carros de Carga | 21,357.71 | | | | | |
| 22 Reparación Carros Motores | 6,583.46 | | | | | |
| 23 Desmantelamientos | | | | | | |
| 28 Suministros Generales | 43.80 | | | | | |
| 30 Otros Gastos | 4,527.77 | | | | | |
| GASTOS DE TRANSPORTES | | | | | | |
| 31 Jefatura | 11,669.97 | | | | | |
| 32 Servicio de Estaciones | 59,946.47 | | | | | |
| 33 Servicio de Trenes | 94,973.78 | | | | | |
| 34 Servicio de Carros Motores | 2,104.22 | | | | | |
| 35 Suministros a Locomotoras Eléctricas | 1,187.02 | | | | | |
| 36 Suministros a Otras Locomotoras | 2,652.67 | | | | | |
| 37 Energía Eléctrica consumida por Trenes | 48,717.27 | | | | | |
| 38 Accidentes y Daños de Transportes | 205.33 | | | | | |
| 39 Guardas, Vigías y Switcheros | 376.55 | | | | | |
| 40 Telégrafos y Teléfonos | 2,566.59 | | | | | |
| 41 Anuncios y Propaganda | | | | | | |
| 42 Suministros Generales | 40.66 | | | | | |
| 43 Otros Gastos | 2,011.26 | | | | | |
| 47 Suministros Generales | 53.61 | | | | | |
| 48 Otros Gastos | 13,173.58 | | | | | |
| 49 Gastos Generales de Talleres | 19,696.73 | | | | | |
| 50 Gastos Generales de Administración | 126,623.02 | | | | | |
| Sub-Total | 682,550.42 | | | | | |
| 51 Depreciación | 57,630.77 | | | | | |
| TOTAL | 750,181.19 | | | | | |

| BENEFICIO | Mes de Enero | | Enero a | | Aumento o disminución | |
|------------------|------------------|----------------|---------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Período |
| BENEFICIO | 84,359.11 | | | | | |

INSTITUTO AUTONOMO DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS COMPARATIVO

PRODUCTOS Y GASTOS INDIRECTOS

NOTA:
Los números marcados con una X son negativos.

CORRESPONDIENTE AL MES DE ENERO 1957

| PRODUCTOS | Mes de <u>ENERO</u> | | Enero | | Aumento o disminución | |
|--|---------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| Donaciones | 500.00 | | | | | |
| Venta de planos | 44.00 | | | | | |
| Venta Materiales y Maquinarias | 6,725.38 | | | | | |
| Sobranes de inventario | 208.78 | | | | | |
| Utilidad venta materiales y maquinaria | 5.00 | | | | | |
| Acarreos camión | 552.25 | | | | | |
| Utilidad en trabajos a particulares | 2,147.44 | | | | | |
| Admon. y comisión Acueducto | 2,236.99 | | | | | |
| Intereses devengados sobre bonos | 6,070.85 | | | | | |
| TOTAL | 18,490.69 | | | | | |

| GASTOS | Mes de <u>ENERO</u> | | Enero | | Aumento o disminución | |
|--|---------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| Platos anulados | 1.00 | | | | | |
| Asortisco, Particip. Lanchón Puerto Feje | 560.00 | | | | | |
| Acarreos camión | 695.79 | | | | | |
| TOTAL | 1,196.79 | | | | | |

| BENEFICIO | Mes de <u>ENERO</u> | | Enero | | Aumento o disminución | |
|------------------|---------------------|----------------|-------|----------------|-----------------------|---------|
| | 1957 | Del año pasado | 195 | Del año pasado | Mes | Periodo |
| BENEFICIO | 17,293.90 | | | | | |

INSTITUTO AUTONOMO
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
BALANCE DE PRUEBA

Al _____ de _____ de 19 _____

SALDOS ANTERIORES

MOVIMIENTO DEL MES

SALDOS ACTUALES

| NOMBRE DE LA CUENTA EN EL MAYOR | DEBE | HABER | DEBE | HABER | DEBE | HABER |
|---|------|-------|------|-------|------|-------|
| Caja | | | | | | |
| Depósitos Bancarios | | | | | | |
| Pagador General | | | | | | |
| Agencias y Conductores | | | | | | |
| Otros Agencias | | | | | | |
| Cuentas Corrientes | | | | | | |
| Supremo Gobierno | | | | | | |
| Vales a Cobrar | | | | | | |
| Facturas por Cobrar | | | | | | |
| Reserva para Incobrables | | | | | | |
| Terrenos | | | | | | |
| Edificios | | | | | | |
| Reserva para Depreciación Edificios | | | | | | |
| Muelles | | | | | | |
| Reserva para Depreciación Muelles | | | | | | |
| Vía Férrea | | | | | | |
| Reserva para Depreciación Vía Férrea | | | | | | |
| Sist. Encausamiento Agua Planta Tacarec | | | | | | |
| Reserva Dep. Sist. Enc. Agua Planta Tacarec | | | | | | |
| Sistema de Comunicaciones | | | | | | |
| Reserva para Dep. Sist. de Comunicaciones | | | | | | |
| Muebles | | | | | | |
| Reserva para Depreciación Mobiliario | | | | | | |
| Equipo de Oficina | | | | | | |
| Reserva para Dep. Equipo de Oficina | | | | | | |
| Equipo Móvil Ferroviario | | | | | | |
| Reserva Dep. Equipo Móvil Ferroviario | | | | | | |
| Equipo de Trabajo | | | | | | |
| Reserva para Dep. Equipo de Trabajo | | | | | | |
| Materiales en Ordiña | | | | | | |
| Materiales en Puntarenas | | | | | | |
| Materiales en San José | | | | | | |
| Materiales en Tacarec | | | | | | |
| Materiales en Paltos | | | | | | |
| Explosivos en Dantías | | | | | | |
| Papelaría y Utiles | | | | | | |
| Traviesas | | | | | | |
| Partidas por Liquidar | | | | | | |
| Acueducto Puntarenas | | | | | | |
| Órdenes de Trabajo | | | | | | |
| Cuentas Atrasadas | | | | | | |
| Otros Activos | | | | | | |
| | | | | | | |
| Comprobantes a Pagar | | | | | | |
| Cheques de Planillas por Pagar | | | | | | |
| Reserva para Remuneración Adicional | | | | | | |
| Facturas por Recibir | | | | | | |
| Pagos a Efectuar | | | | | | |
| Vales a Pagar | | | | | | |
| Deudores y Acreedores Varios | | | | | | |
| Obligaciones Partidas por Liquidar | | | | | | |
| Depósitos por Llaves para Caudados | | | | | | |
| Otros Pasivos | | | | | | |
| | | | | | | |
| Capital | | | | | | |
| Reserva General | | | | | | |
| | | | | | | |
| Planillas | | | | | | |
| Ganancias y Pérdidas | | | | | | |
| | | | | | | |
| Productos de Transportes | | | | | | |
| Productos de Tajos de Lastre | | | | | | |
| Productos de Muelles | | | | | | |
| Productos de Grúas | | | | | | |
| Productos de Quebrador Piedra en Dantías | | | | | | |
| Productos de Arquera en Caldera | | | | | | |
| Productos de Bañeario de Ojo de Agua | | | | | | |
| Productos Serv. Eléctricos a Particulares | | | | | | |
| Productos Agencia Aduanal y Comercial | | | | | | |
| Productos Planta Eléctrica de Tacarec | | | | | | |
| Productos Tractores | | | | | | |
| Productos Indirectos | | | | | | |
| | | | | | | |
| Gastos de Transportes | | | | | | |
| Gastos de Tajos de Lastre | | | | | | |
| Gastos de Muelles | | | | | | |
| Gastos de Grúas | | | | | | |
| Gastos de Quebrador Piedra en Dantías | | | | | | |
| Gastos de Arquera en Caldera | | | | | | |
| Gastos de Bañeario de Ojo de Agua | | | | | | |
| Gastos Serv. Eléctricos a Particulares | | | | | | |
| Gastos de Agencia Aduanal y Comercial | | | | | | |
| Gastos Planta Eléctrica de Tacarec | | | | | | |
| Gastos Tractores | | | | | | |
| Gastos Indirectos | | | | | | |
| Gastos Generales de Talleres | | | | | | |
| Gastos Generales de Administración | | | | | | |
| | | | | | | |
| TOTALES | | | | | | |

Hecho por _____

JEFE SECC. DE CONTABILIDAD

V. B.

JEFE DEPARTAMENTO FINANCIERO

F. E. AL P.

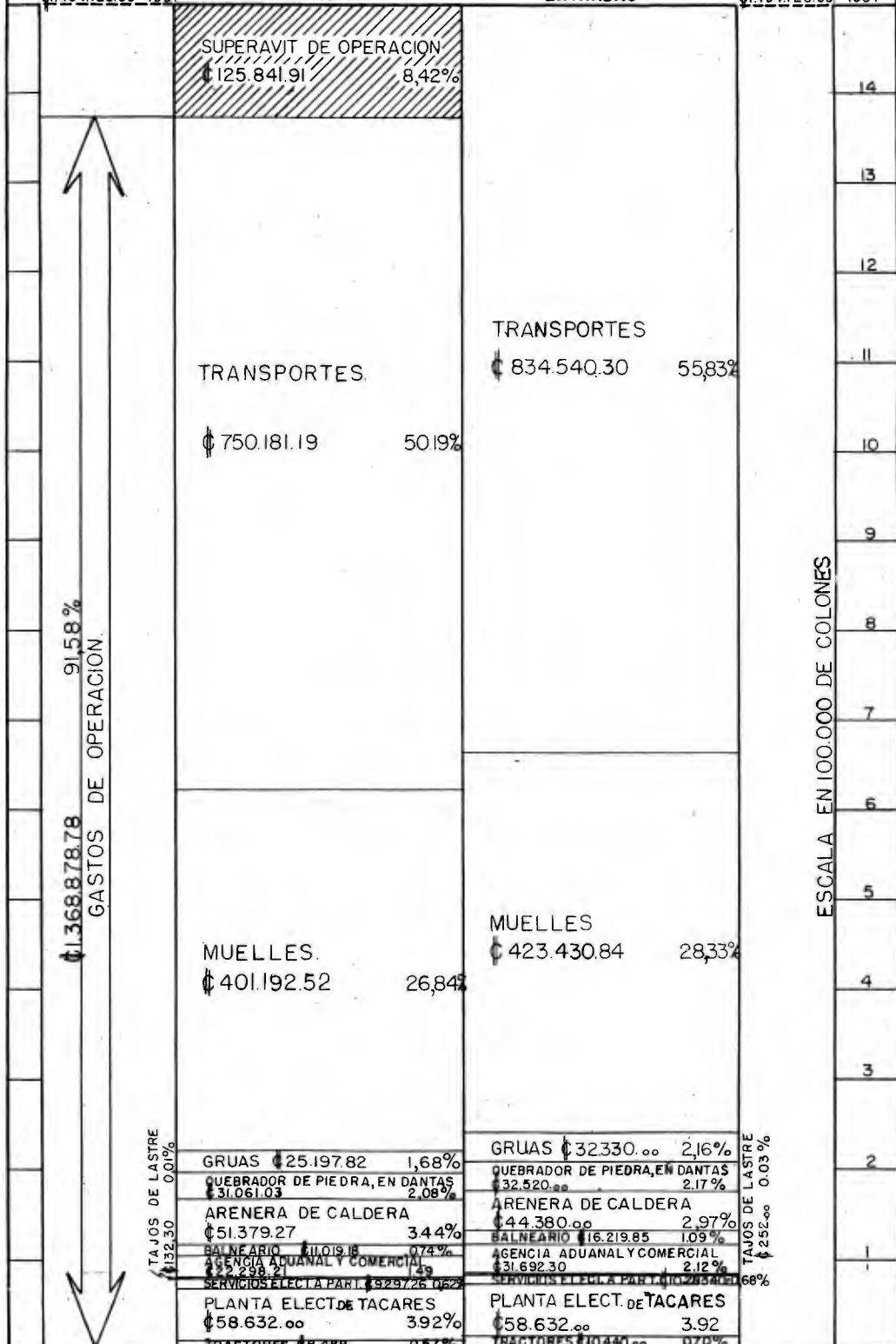
Gráfico del balance de resultados de operación
del 1º de Enero al 31 de Enero de 1957

1.445.723.83 - 1956
1.494.720.69 - 1957

GASTOS Y SUPERAVIT DE OPERACION

ENTRADAS

1.445.723.83 - 1956
1.494.720.69 - 1957



ESCALA EN 100.000 DE COLONES

APROBADO:
JEFE CONTABILIDAD

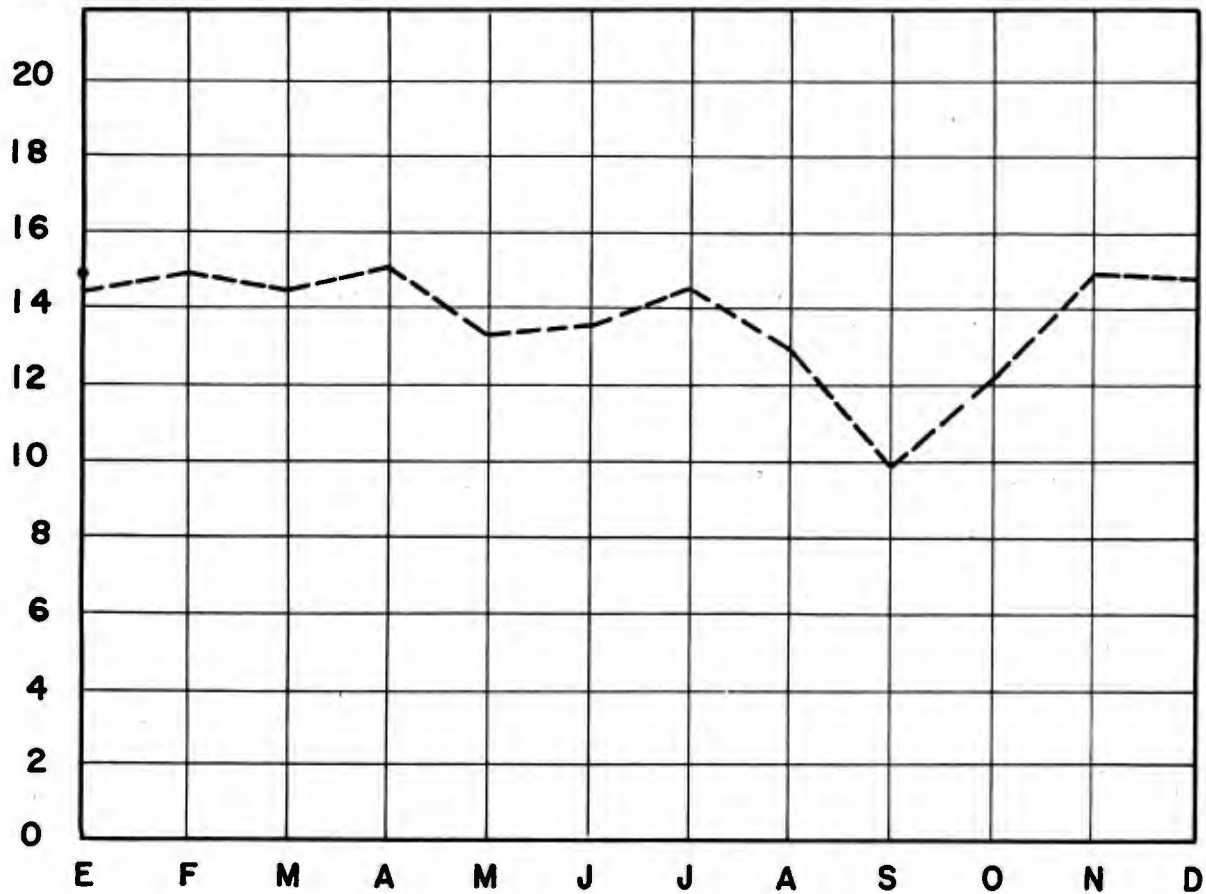
REFRENDADO:
AUDITOR GENERAL

AUTORIZADO:
GERENTE GENERAL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

ENTRADAS DE OPERACION

Colones en
Centenas de Millar.



1956 ---
1957 —

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

GASTOS DE OPERACION

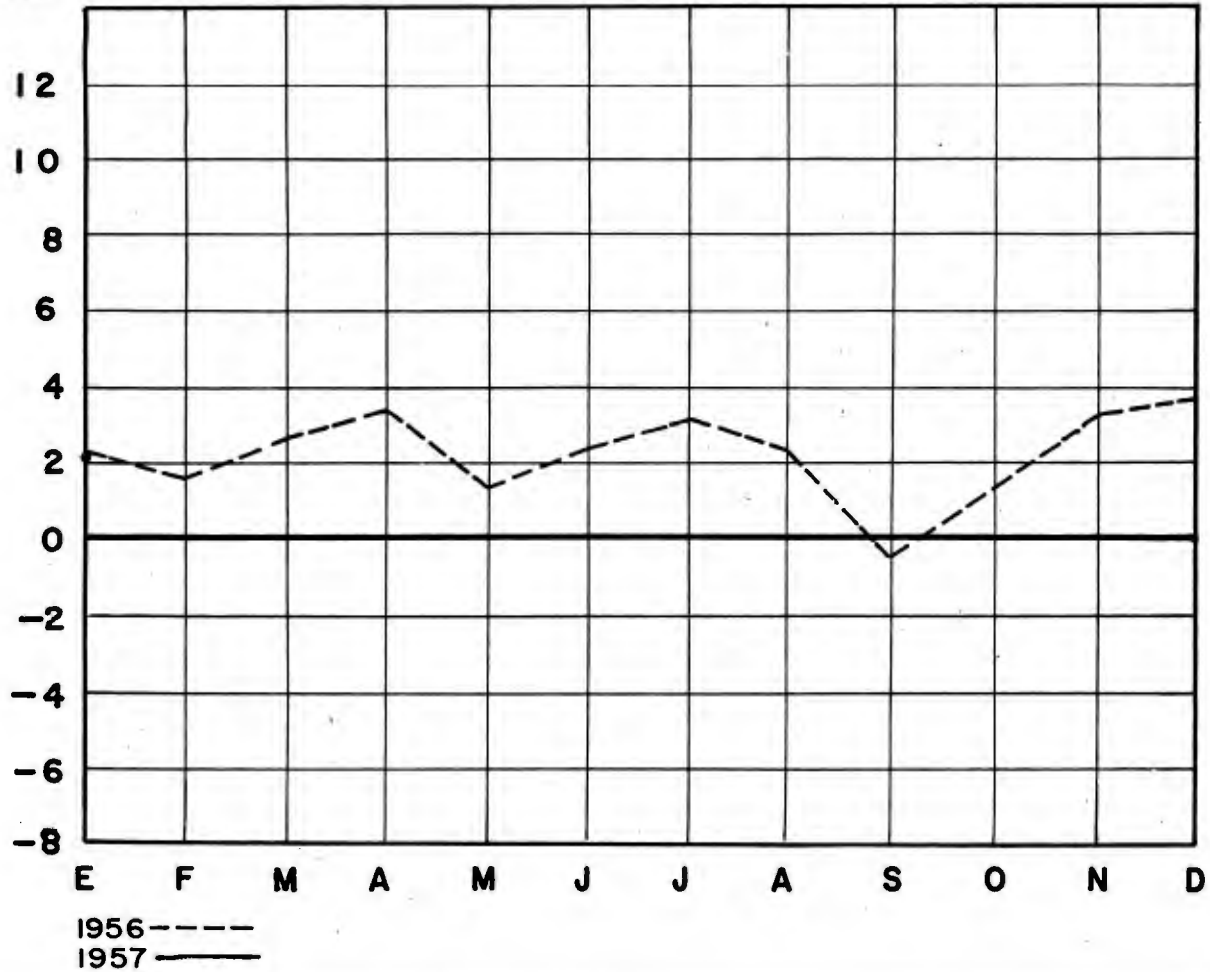
Colones en
Centenas de Millar.



FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

SUPERAVIT DE OPERACION

Colones en
Centenas de Millar.



4 - 4 Análisis Estadísticos de Costos de Transportes

Este trabajo es efectuado usando máquinas de contabilidad y luego es editado en un folleto que contiene lo siguiente:

ANALISIS DE CARROS

En el Cuadro No. 1 se puede observar el total de kilómetros recorridos por cada tipo de carro, el porcentaje de utilización de dichos carros y el recorrido promedio de cada uno en el mes y diariamente. Al multiplicar los kilómetros recorridos por cada tipo de carro por su capacidad, obtenemos las toneladas-kilómetros disponibles, al comparar este dato con las toneladas kilómetros efectivamente transportadas, obtenemos el porcentaje de utilización, este dato, que actualmente obtenemos en total, de el año 1956 trataremos de obtenerlo por cada uno de los tipos de carro en servicio; así obtenemos un porcentaje de utilización para carros planos, cajones, góndolas, etc.

Luego, si dividimos el total de kilómetros recorridos por cada tipo de carro entre el número de unidades en servicio durante el mes obtendremos el recorrido promedio de cada carro, clasificados por tipo de carro. Esto nos permite determinar las principales necesidades de la empresa en lo que a la adquisición de material rodante se refiere.

En el Cuadro No. 2 se hace solamente el análisis del recorrido promedio de coches de pasajeros.

En el Cuadro No. 3 se establece la forma en que se cargan los gastos de transportes a cada tipo de carro, tomando en cuenta la ponderación respectiva, que resulta de tomar en consideración la capacidad en toneladas y la tara de cada tipo de carro. Al multiplicar los kilómetros recorridos por la ponderación que corresponde, obtenemos determinadas ci

fras que reducidas a porcentajes nos indican la forma en que se han de cargar los gastos de transportes a cada tipo de carro, a fin de determinar el costo por kilómetro de cada uno de ellos. El costo por Km. se ha dividido en dos partes: General y Utilizado. El primero corresponde al costo por kilómetro sin tomar en consideración el porcentaje de utilización y el segundo tiene por objeto establecer el costo tomando en cuenta este factor.

ANALISIS DE FLETES

En el Cuadro No. 4 se establecen en detalle el número de toneladas-kilómetros transportadas, clasificadas por rumbo y por clase de transporte. Comprende la última clasificación o clase de carga, a saber:

IMPORTACION comprende toda la mercadería que viene de los Puertos de Puntarenas y Caldera, rumbo al interior de la República.

EXPORTACION se considera como tal toda carga que se dirige al Puerto para ser exportada.

ARENA Y PIEDRA en esta clasificación está comprendida la Arena y la Piedra que explota este Ferrocarril de yacimientos que existen en algunos lugares de la vía; estas explotaciones tienen bajo el nuevo sistema sus cuentas aparte y entre los costos que tomamos en consideración se encuentran los fletes que aparecen como un producto de Transportes, y un cargo a la Arenera y el Quebrador de Piedra.

EMPRESA bajo esta clase se clasifican todos aquellos implementos que el Ferrocarril transporta para su propio servicio.

LOCAL que comprende todo movimiento entre estaciones de la vía

ENCOMIENDA que agrupa flete local que requiera cuidados espe -

ciales, y por lo consiguiente cuenta con tarifas más elevadas.

Una vez determinadas, en el Cuadro No. 3 la distribución de gastos entre carga y pasajeros, de acuerdo con el recorrido de cada uno de los carros, se procede a hacer una distribución de los gastos que corresponden a carga entre cada una de las seis clases de carga mencionadas; para hacer esta distribución de gastos se toma en consideración, al igual que en carros, un sistema de ponderaciones, al calcular las cuales, se establecen las relaciones que existen en las tarifas de las diversas clases de carga. Así tenemos que el costo más bajo, o sea el de ponderación, corresponde a Importación y Exportación, ya que bajo esta clase se transportan mercaderías generales en carro entero que recorre toda la distancia de la vía, sea de Puntarenas a San José o viceversa, lógicamente cada tonelada-kilómetro representa para la "empresa" un mínimo de costo; se incluyen dentro de esta ponderación las clases de "empresa y arena y piedra", por ser servicios que el Ferrocarril se presta a sí mismo, lo que se debe registrar al costo más bajo, "Local" comprende transporte de partidas variables en peso que recorren distintas distancias y requieren por lo tanto mayor manipuleo, que se traduce sin duda en un alza en los costos.

Encomienda, además de tener las características del local, comprende mercaderías delicadas que viajan directamente bajo el cuidado del Conductor en un carro especial; por esta razón se le ha dado a esta clase de carga ponderación 3.

Al completarse la distribución de gastos entre las diversas clases de carga, obtenemos el costo estimado de la tonelada-kilómetro para cada una de ellas.

En este cuadro se muestra la distribución de gastos mencionada, el costo por tonelada-kilómetro de cada una de las clases de transporte y una distribución por rumbo y clase de las toneladas-kilómetros y los gastos. Se observa fácilmente que el transporte de carga en este Ferrocarril es casi exclusivamente rumbo este.

Una vez determinado el costo por tonelada-kilómetro, se procede a compararlo con el producto de cada uno de los grupos de artículos semejantes y se establece así los que son remunerativos y los que no lo son. En una tabulación se muestra una clasificación alfabética de comodidades que comprende de izquierda a derecha; descripción alfabética del artículo; flete pagado; toneladas-kilómetros; producto por tonelada-kilómetro, que resulta de dividir flete pagado entre toneladas-kilómetros; beneficio por tonelada-kilómetro, que se obtiene de la diferencia entre el producto de la tonelada-kilómetro y su costo; beneficio total, que resulta al multiplicar el beneficio por tonelada-kilómetro por el número de las mismas.

En esta forma determinamos aproximadamente, con base en algunas estimaciones organizadas, el beneficio o la pérdida obtenida en el transporte de cada artículo, lo que viene a constituir dato de vital importancia en la confección de tarifas.

A continuación agregamos los cuadros 1 a 4 inclusive mencionados en esta última parte del capítulo IV.

MAYO 1956

CUADRO N° 1

| Tipo de carro | Kilómetros recorridos | Capacidad | Tons-Kmts Disponibles | Tons-Kmts Efectivas | % de Utilización | N° de carros | Recorrido Por mes | Promedio Por día |
|----------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|----------------------|------------------|--------------|-------------------|------------------|
| Planos pequeños | 5.544 | 18 | 99.792.000 | | | 10 | 554.40 | 17.88 |
| Planos grandes | 27.174 | 25 | 604.350.000 | | | 34 | 711.00 | 22.94 |
| Plataforma bajo | .402 | 30 | 12.060.000 | | | 1 | 402.00 | 12.97 |
| Stocks | 21.337 | 18 | 384.066.000 | | | 20 | 1.066.85 | 34.41 |
| Cajones pequeños | 97.570 | 18 | 1.756.260.000 | | | 122 | 799.75 | 25.80 |
| Cajones viejos | 36.622 | 30 | 1.098.660.000 | | | 47 | 779.19 | 25.14 |
| Cajones nuevos | 33.513 | 27.5 | 921.607.500 | | | 43 | 779.37 | 25.14 |
| Góndolas | 38.335 | 18 | 690.030.000 | | | 23 | 1.666.74 | 53.77 |
| Volteos | 13.729 | 18 | 247.122.000 | | | 15 | 915.27 | 29.52 |
| Tanques | 38.357 | 22 | 843.854.000 | | | 20 | 1.917.85 | 61.87 |
| T O T A L E S | 309.583 | | 6.657.801.500 | 2.709.384.878 | 40.69 | | | |

CUADRO N° 2

| Tipo de Carro | Kmts. | No. de carros | Recorrido Por mes | Promedio Por día |
|------------------|--------|---------------|-------------------|------------------|
| Coche salón | .142 | 1 | 142.00 | 4.58 |
| Coches 1a. clase | 66.159 | 26 | 2.544.58 | 82.08 |
| Coches 2a. clase | 46.091 | 11 | 4.190.09 | 135.16 |

MAYO 1956

CARGACUADRO N° 3

| Tipo de carro | Kilómetros recorridos | Ponderación | Total | % | Gastos | Costo por Km. | |
|--------------------|-----------------------|-------------|----------------|--------------|-------------------|---------------|--------------|
| | | | | | | General | Utilizado |
| Planos pequeños | 5.544 | 1 | 5.544 | 1.00 | 6.309.90 | 1.138 | 2.799 |
| Planos grandes | 24.174 | 1.3 | 31.426 | 5.66 | 35.767.51 | 1.480 | 3.641 |
| Plataforma bajo | .402 | 1.5 | .603 | 0.11 | 686.31 | 1.707 | 4.199 |
| Stocks | 21.337 | 1.1 | 23.471 | 4.22 | 26.713.51 | 1.252 | 3.080 |
| Cajones pequeños | 97.570 | 1.1 | 107.327 | 19.31 | 122.154.23 | 1.252 | 3.080 |
| Cajones viejos | 36.622 | 1.6 | 58.595 | 10.54 | 66.689.89 | 1.821 | 4.480 |
| Cajones nuevos | 33.513 | 1.5 | 50.270 | 9.05 | 57.214.80 | 1.707 | 4.199 |
| Cóndolas | 38.335 | 1.1 | 42.169 | 7.59 | 47.994.65 | 1.252 | 3.080 |
| Volteos | 13.729 | 1.3 | 17.848 | 3.21 | 20.313.71 | 1.480 | 3.641 |
| Tanques | 38.357 | 1.3 | 49.864 | 8.97 | 56.752.71 | 1.480 | 3.641 |
| TOTAL CARGA | 309.583 | | 387.117 | 69.66 | 440.597.22 | 1.423 | 3.501 |

PASAJEROS

| | | | | | | | |
|------------------------|----------------|-----|----------------|--------------|-------------------|--------------|--|
| Coches 1a. | 66.159 | 1.5 | 99.239 | 17.86 | 112.948.87 | 1.707 | |
| Coches 2a. | 46.091 | 1.5 | 69.137 | 12.44 | 78.688.28 | 1.707 | |
| Coches salón | .142 | 1.6 | .227 | 0.04 | 258.36 | 1.821 | |
| TOTAL PASAJEROS | 112.392 | | 168.603 | 30.34 | 191.895.51 | 1.707 | |
| TOTAL GENERAL | 421.975 | | 555.720 | | 632.492.73 | 1.499 | |

MAYO 1954

RUMBO ESTECUADRO N° 4

| Clase | Tons - Kmt. | | Gastos | | Ponderación | Costo Ton-Km. |
|----------------------|----------------------|--------------|-------------------|--------------|-------------|------------------|
| | Cantidad | % | Monto | % | | |
| Importación | 1.547.347.735 | 57.11 | 219.505.23 | 49.82 | 1 | 0.142 |
| Arena y Piedra | 492.497.700 | 18.18 | 69.865.24 | 15.86 | 1 | 0.142 |
| Empresa | 23.496.759 | 0.87 | 3.333.23 | 0.76 | 1 | 0.142 |
| Local | 421.416.579 | 15.55 | 89.672.61 | 20.35 | 1.5 | 0.213 |
| Encomienda | 47.762.274 | 1.76 | 20.326.53 | 4.61 | 3 | 0.426 |
| T O T A L E S | 2.532.521.047 | 93.47 | 402.702.84 | 91.40 | | 0.159 |

RUMBO OESTE

| | | | | | | |
|----------------------|----------------------|-------------|-------------------|-------------|-----|--------------|
| Importación | 13.766.216 | 0.51 | 1.952.86 | 0.45 | 1 | 0.142 |
| Exportación | 19.350.897 | 0.72 | 2.745.10 | 0.62 | 1 | 0.142 |
| Arena y Piedra | 12.119.520 | 0.45 | 1.719.26 | 0.39 | 1 | 0.142 |
| Empresa | 8.795.805 | 0.32 | 1.247.77 | 0.28 | 1 | 0.142 |
| Local | 103.599.716 | 3.82 | 22.044.83 | 5.00 | 1.5 | 0.213 |
| Encomienda | 19.231.677 | 0.71 | 8.184.56 | 1.86 | 3 | 0.426 |
| T O T A L E S | 176.863.831 | 6.53 | 37.894.38 | 8.60 | | 0.214 |
| TOTAL GENERAL | 2.709.384.878 | | 440.597.22 | | | 0.163 |

A P E N D I C E1) LEYES Y DECRETOSDECRETO DE JUNIO 12 DE 1888

Art. único.- Autorízase al Poder Ejecutivo para hacer del Tesoro Público, los gastos que demanden el trazado y localización de una nueva vía férrea que ponga en comunicación el interior de la República con las costas del Pacífico.

Al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Nacional, en San José, a los doce días del mes de junio de mil ochocientos ochenta y ocho.

A. Esquivel
Presidente

Andrés Venegas
Secretario

Manuel J. Jiménez
Secretario

Palacio Presidencial.- San José, junio doce de mil ochocientos ochenta y ocho.

Ejecútese

Bernardo Soto

El Subsecretario de Fomento
Encargado del Despacho
José Astúa Aguilar

Gaceta de 11 de agosto de 1895

PODER LEGISLATIVO

N° 83

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica,

Considerando:

- 1) Que la construcción de un ferrocarril al Pacífico es una de las obras que el progreso del país con más insistencia reclama;
- 2) Que esa nueva vía está destinada a llevar riqueza y prosperidad a muchos de los más feraces, sanos y poblados distritos de la República, los cuales permanecen hoy en día estacionarios por falta de salida para los productos de su suelo;
- 3) Que este nuevo ferrocarril traerá consigo el abaratamiento seguro de los artículos de primera necesidad, hoy tan escasos en los grandes centros de población;
- 4) Que el ensanche que inmediatamente tomará el cultivo de las tierras por este ferrocarril habilitadas, vendrá a aumentar en mucho la riqueza pública, poniendo al Erario Nacional en condiciones de hacer frente con más desahogo a los compromisos adquiridos y de fomentar por otros medios el progreso del país;
- 5) Que esta nueva vía de comunicación ensanchará grandemente los horizontes de nuestro comercio, poniéndose más en contacto con la América del Sur, Méjico y California y sobre todo con los países de la América Central: y por último;
- 6) Que viniendo a establecer una competencia, hoy por todos considerada como indispensable, a la Empresa del Ferrocarril del Norte, resultarán considerablemente favorecidos el Comercio y la Agricultura con la rebaja

de fletes,

Decreta:

Art. único.- Facúltase al Poder Ejecutivo para que desde luego proceda a hacer los estudios previos para la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico y el cálculo del costo de la obra. En caso de que los estudios y presupuesto del costo se terminen en el presente año, el Ejecutivo los pondrá enseguida en conocimiento del Congreso, a cuyo efecto éste será convocado extraordinariamente.

Al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.- Palacio Nacional.- San José, a veintinueve de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Pedro León Páez

Carlos Sáenz

Víctor Orozco

Palacio Nacional.- San José, a tres de agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Ejecútese

Rafael Iglesias

El Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

Juan J. Ulloa G.

Gaceta de 11 de agosto de 1895:

PODER EJECUTIVO

N° 1

Rafael Iglesias

Presidente Constitucional de la República de Costa Rica,

Por cuanto el Congreso Constitucional en decreto de 29 de julio

próximo pasado ha dispuesto que se proceda a practicar el estudio previo a la construcción del Ferrocarril al Pacífico, y

Considerando :

Que el desarrollo de la riqueza pública reclama la pronta ejecución de esta obra que, por su importancia y por el carácter nacional que ha de revestir, debe en su ejecución, además de consultar los intereses locales que está llamada a favorecer, reunir en primer término las condiciones más adecuadas al buen servicio de importación y exportación, que es su primordial objeto y que ha de constituir el más poderoso auxilio para su mantenimiento; que entre estas condiciones es sin duda la principal la de que termine en un buen puerto de la costa del Pacífico, que a sus ventajas marítimas reúna las consiguientes a la salubridad, riquezas naturales y aproximación al interior de la República; todo lo cual es preciso determinar previamente por los más seguros medios,

Decreta:

Art. 1º.- Organízase 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 éstos, que sean aparentes para el servicio de puerto.

Art. 2º.- Será objeto de especial estudio de la comisión en los puntos que ella examine:

1º) Las condiciones marítimas, especificando por sondajes en metros la profundidad de las ensenadas, a distancia de cincuenta a cincuenta metros; los bajíos y rocas, si los hubiere; la magnitud de las mareas; la fuerza y dirección de las corrientes y de los vientos, determinando los reinan -

tes y los periódicos, la situación y distancia aproximada de cada lugar respecto de la entrada del Golfo; las transformaciones a que pueda estar expuesta la localidad o las que hubiere sufrido con el tiempo, especificando la naturaleza de éstas y los fenómenos que las producen; la capacidad del puerto y las facilidades o inconvenientes que presente para el establecimiento de muelles, faros, fuertes de defensa, obras de drenaje, tajamar y cualesquiera otras, cuya ejecución sea precisa desde luego, o se considere necesaria en lo futuro; la existencia de elementos para refacción y lastre de embarcaciones; las condiciones de las barras de los ríos inmediatos y las ventajas que éstos presten a la navegación; y en general, todo cuanto directa o indirectamente se relacione con el servicio de puertos y naves.

2°) Las condiciones higiénicas, indicando la naturaleza del suelo, de las playas y de las riberas de los ríos inmediatos; las condiciones del aire y las del agua potable; la temperatura ordinaria y sus cambios; los desagües y ventilaciones naturales; las ventajas o desventajas para el servicio de higiene, establecimiento de hospitales y de cuarentenas para embarcaciones, mercaderías y pasajeros; especificación de las enfermedades propias del lugar, sus causas y elementos de que puede disponerse para evitarlas; existencia de esteros o pantanos, si éstos son constantes o de formación periódica, su distancia del centro de la localidad, las facilidades o inconvenientes que presenten para su desecación y la influencia que puedan ejercer en la salubridad, y en fin, todo cuanto de un modo o de otro se relacione con las condiciones sanitarias del lugar.

3°) Fijar la cabida de los lugares aparentes para el establecimiento de la población; su altura sobre el nivel del mar, su distancia de la playa

y de las colinas o cordilleras más próximas, las sinuosidades, declives y planuras del suelo; la distancia y altura a que se encuentra la mejor agua potable y cantidad de ésta, determinando su presión y el costo aproximado para conducirla a la localidad, y en general, fijar las distancias, verificar las alturas, niveles y toda suerte de medidas que se consideren necesarias al objeto de la comisión; y

4°) Examinar la vegetación de los terrenos inmediatos al puerto, la calidad y cantidad de sus maderas; los frutos naturales; la clase, producción y estado de los cultivos establecidos; la fertilidad del suelo, sus condiciones para el trabajo y los cultivos para que es más propio; así como cualesquiera otras particularidades relacionadas con la agricultura y con la vida propia de la localidad.

Art. 3°.- La comisión deberá organizarse dentro de los primeros quince días, contados desde la publicación del presente decreto; comenzar sus estudios veinte días después y presentar al Poder Ejecutivo, dentro de los sesenta días siguientes, el informe de sus trabajos y el plano de las ensenadas con expresión de los sondajes y de las corrientes.

Art. 4°.- Para el mejor orden en los trabajos, la Comisión nombrará dentro de sus miembros, un presidente y un secretario encargado de recibir y compilar los estudios de las diferentes secciones, autorizar los gastos, expedir órdenes y llevar la correspondencia, y tendrá, además, a su servicio un dibujante, un escribiente, un economo, el personal de auxiliares y trabajadores que considere necesario y las embarcaciones que fueren precisas.

Art. 5°.- Las Secretarías de Estado en los Despachos de Fomento y Marina proporcionarán al Presidente de la Comisión, bajo inventario, todos los

planos y documentos existentes que él solicite o que se consideren conducentes al objeto de la Comisión. Las autoridades del puerto de Puntarenas y las del tránsito prestarán a la Comisión todos los auxilios que ella requiera.

Art. 6°.- Al dar cuenta la Comisión de los trabajos que verifique, designará, además, el puerto que, por unanimidad de sus miembros, o en concepto de la mayoría de ellos, debe preferirse como punto de extremo del ferrocarril, y en caso de no ser éste el de Puntarenas, expondrá las diferencias que existen entre este puerto y el que se designe y las demás razones que obren en apoyo de su resolución.

Art. 7°.- La Secretaría de Fomento expedirá los giros para el pago de los sueldos y gastos de la Comisión, de conformidad con los presupuestos que al efecto el Presidente de la misma: estos gastos se cargarán a eventuales de la Cartera, mientras se designa la partida a que correspondan.

Art. 8°.- Hechos los conocimientos a que se refieren los anteriores artículos, la Dirección General de Obras Públicas, auxiliada por los ingenieros que el Gobierno designe, procederá sin demora a practicar los estudios formales del trazado, debiendo presentar a la Secretaría de Fomento dentro de los seis meses siguientes, el informe respectivo y el presupuesto probable del costo de la obra, para dar cuenta con ellos al Congreso Constitucional en sus próximas sesiones ordinarias.

Dado en el Palacio Nacional, en San José, a diez de agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Rafael Iglesias

El Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

Juan J. Ulloa G.

Gaceta de 20 de agosto de 1895:

N° 44

Palacio Nacional

San José, 19 de agosto de 1895

De conformidad con el decreto N°1 de diez del mes en curso,

El Presidente de la República

Acuerda:

Organizar la Comisión que ha de examinar los diferentes lugares del Golfo de Nicoya aparentes para el servicio de Puerto, en la siguiente forma:

Médicos, don Tomás M. Calnek, don Emilio Echeverría

Ingenieros, don Luis Matamoros, don Nicolás Chavarría M.

Capitanes de Marina, don Carlos Pearce, don Eliseo Fradin

Agricultores, don José Quirós M., don Mariano Carazo

Dibujante y escribiente, don Francisco de la Paz

Ecónomo, don Pantaleón Córdoba.

Publíquese.- Rubricado por el señor Presidente.- Ulloa

Gaceta de 25 de noviembre de 1896:

N° 5

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que es de trascendental importancia para el desarrollo de la riqueza pública hacer más expeditas las comunicaciones con el litoral del Pacífico, construyendo al efecto y por cuenta de la Nación, la vía férrea cuyo estudio y trazado ha sido sometido por el Poder Ejecutivo a la aprobación del Congreso; de conformidad con lo dispuesto por el decreto N°83

de 29 de julio próximo pasado y en uso de las facultades que le confiere el artículo 73 de la Constitución,

Decreta:

Art. 1°.- Procédase por cuenta del Tesoro Público a la construcción del Ferrocarril al Pacífico, adoptando para ello el trazado propuesto por la Comisión Técnica nombrada por el Poder Ejecutivo, que fija como término de la vía el puerto de Tivives, en el Golfo de Nicoya.

Art. 2°.- Facúltase al Poder Ejecutivo para celebrar los contratos que considere necesarios para la construcción del expresado ferrocarril y de todas aquellas obras que sean indispensables para el mejor servicio del puerto, término de la vía. Los contratos que con el expresado objeto se celebren, serán sometidos, para su validez, a la aprobación del Poder Legislativo.

Al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.- Palacio Nacional San José a los 24 días del mes de noviembre de mil ochocientos noventa y seis.

Pedro León Páez

Víctor Orozco

Tranquiline Chacón

Palacio Nacional.- San José, a los 24 días del mes de noviembre de mil ochocientos noventa y seis.

Ejecútese

Rafael Iglesias

El Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

Juan J. Ulloa G.

Gaceta de 23 de setiembre de 1897

Cartera de Fomento

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento.

San José, 21 de setiembre de 1897.

Señor:

De conformidad con lo estipulado en la clausula VII del contrato sobre construcción del Ferrocarril a Tivives, aprobado por decreto del Congreso Constitucional, N° 46 de 6 de agosto último, tengo el gusto de remitir a Ud. adjunto un bono por \$30.000.00 oro americano, para seguridad del cumplimiento de las obligaciones en el referido contrato contraídas; y en tal concepto, suplico a Ud. se me exima de la garantía rendida por \$10.000 moneda de Costa Rica, a que dicha clausula alude.

Asimismo creo del caso poner en conocimiento de Ud. que mañana se dará principio a los trabajos a que estoy obligado en la Sección N° 5 y que muy pronto se comenzarán en las secciones números 1 a 9, para lo cual están llegando ya los materiales necesarios.

Soy de Ud. muy atento servidor,

p.p John S. Casement,
Wm. H. Lynn

Gaceta del 30 de enero de 1903:

N° 106

San José, 29 de enero de 1903

En ejecución del convenio celebrado por el Gobierno con don John S. Casement, aprobado por decreto número 20 de 15 de diciembre próxi

no pasado.

El Presidente de la República

Acuerda:

Nombrar una comisión compuesta del Jefe de la Sección de Obras Públicas y de los señores don Nicolás Chavarría, don Luis Matamoras, don Lesmes Jiménez y don Manuel Vásquez, para que examinen los trabajos ejecutados en la construcción del Ferrocarril al Pacífico, que, conforme a lo prevenido en dicho convenio, deben ser entregados el día 31 del presente mes, y digan si se ajustan o no a las condiciones estipuladas.

Publíquese.- Rubricado por el señor Presidente. - Jiménez

Gaceta del 1° de febrero de 1903:

Cartera de Fomento

N° 107

San José, 30 de enero de 1903.

Debiendo correr desde el 1° de febrero próximo, por cuenta del Estado, la conversación y administración del Ferrocarril al Pacífico,

El Presidente de la República

Acuerda:

Organizar esos servicios con los siguientes empleos y respectivas dotaciones.

(Un personal compuesto de un Administrador General y 26 empleados y 45 peones), con agencias en San José, Atenas, Concepción, Las Pavas, San Antonio, Turrúcares y Santo Domingo, siguiendo el orden en que estas estaciones aparecieron en el decreto.

Entre el personal se nombró un maquinista, un conductor, dos

brequeros y dos fogoneros.

N° 108

San José, 30 de enero de 1903.

El Presidente de la República

Acuerda:

Nombrar para Administrador General del Ferrocarril al Pacífico a don Otto L. Kirtley y para Intendente a don Manuel Aragón.

Publíquese.- Rubricado por el señor Presidente.- Jiménez

Gaceta de agosto 8 de 1903

Decreto N° 70

Art. 1°.- "Facúltase al Poder Ejecutivo para nombrar una Comisión Técnica que dentro del perenterio término de cuatro meses, comience a realizar un estudio de la ruta más practicable para enlazar la línea del Ferrocarril al Pacífico, desde Santo Domingo de San Mateo, con el trozo ya existente de Esparta a Puntarenas, tocando o no en la ciudad de Esparta, según resulte más conveniente".

Gaceta de 31 de mayo de 1904

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta:

Art. 1°.- Se declara la ciudad de Puntarenas puerto terminal del Ferrocarril al Pacífico.

Art. 2°.- Deróganse las disposiciones legislativas contrarias al artículo anterior.

Art. 3°.- Excítase al Poder Ejecutivo para que cuando lo crea oportuno,

presente a la consideración del Congreso un plan para la terminación del Ferrocarril al puerto de Puntarenas; y desde luego, se le faculta para que haga las erogaciones que el estudio de la localización de la vía demande.

Al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.- Palacio Nacional.-
San José, a los 28 días del mes de mayo de mil novecientos cuatro.

Mauro Fernández
Presidente.

Vidal Quirós
1er. Secretario.

Carlos Sáenz
2º. Secretario

San José, 30 de mayo de mil novecientos cuatro.-

Ejecútese

Ascención Esquivel

El Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,
José Astúa Aguilar

Nº7

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta :

Aprobar el contrato concebido en los siguientes términos:

"Entre los infrascritos: la República de Costa Rica, denominada en adelante "La República", representada en este contrato por don Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y la "Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft, Berlin", que en lo sucesivo se denominará la "A. E. G.", representada por su apoderado don Otto Rusche ,

por la otra parte, se convino en lo siguiente:

Art. 1°.- Con el dinero obtenido del empréstito que a la vez se contrata con la A. E. G. de Berlín, por valor de \$1.800.000.00 (un millón ochocientos mil dólares), la República contrata con la A. E. G. la electrificación del Ferrocarril al Pacífico con sus líneas férreas de San José a Puntarenas y ramal de Alajuela, comprometiéndose la A. E. G., salvo fuerza mayor, a entregar completos estos trabajos, dentro de los treinta meses siguientes a la vigencia de estos contratos.

Este contrato consta de 16 artículos y fue aprobado por el Congreso a los 24 días de setiembre de 1926, siendo Vice-presidente don Víctor Trejos, primer Secretario el Lic. don León Cortés y Segundo Secretario don Jorge Ortiz E.

Casa Presidencial.- San José, a los 25 días del mes de setiembre de 1926.

Ejecútese

Ricardo Jiménez

El Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

Carlos Volio

ADMINISTRADORES, GERENTES, CONSEJOS ADMINISTRATIVOS Y JUNTAS DIRECTIVAS.FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

| | | |
|-------------------------------|---------------|------|
| 1 - Otto L. Kirtley | Administrador | 1903 |
| 2 - Alberto González Ramírez | Administrador | 1903 |
| 3 - Manuel G. Escalante | Administrador | 1903 |
| 4 - Alberto Villaseñor | Administrador | 1904 |
| 5 - Luis Matamoros | Administrador | 1905 |
| 6 - Juan Francisco Echeverría | Administrador | 1906 |
| 7 - Manuel G. Escalante F. | Administrador | 1907 |
| 8 - José Cabezas Bonilla | Administrador | 1910 |
| 9 - Isaac Zúñiga M. | Administrador | 1914 |
| 10 - Guillermo Tinoco | Administrador | 1917 |
| 11 - Alberto Brenes Mora | Administrador | 1918 |
| 12 - Roberto Tinoco G. | Administrador | 1918 |
| 13 - Ernesto Quirós Aguilar | Administrador | 1919 |
| 14 - Juan Gómez | Administrador | 1919 |
| 15 - Manuel Flores Camacho | Administrador | 1920 |
| 16 - F. G. Williamson | Administrador | 1920 |

Consejo Administrativo 1921

Lic. Alberto Echandi M.

Ing. Nicolás Chavarría M.

Don Alejo Aguilar Bolandi

Don Eladio Prado

Don Alberto García Guzmán

Suplentes:

Ing. Lucas Fernández

Don Guillermo Montealegre

Don Roberto Smyth

Don Gonzalo Lizano Guardia

Don Cipriano Ardón

| | | |
|------------------------------------|---------------|------|
| 17 - Rafael Iglesias Castro | Administrador | 1921 |
| 18 - José Cabezas Bonilla | Administrador | 1924 |
| 19 - Daniel González Viques | Administrador | 1928 |
| 20 - Rafael Castro Quesada | Administrador | 1930 |
| 21 - Ing. Luis N. Fournier | Administrador | 1930 |
| 22 - Gregorio Escalante | Administrador | 1931 |
| 23 - Francisco Mayorga Rivas | Administrador | 1931 |
| 24 - Ricardo Mora Fernández | Administrador | 1931 |
| 25 - León Cortés Castro | Administrador | 1932 |
| 26 - Ricardo Pacheco Lara | Administrador | 1935 |
| 27 - Claudio Cortés Castro | Administrador | 1936 |
| 28 - Próspero Guardia Mora | Administrador | 1943 |
| 29 - Ing. Alfonso Peralta Esquivel | Administrador | 1947 |

Junta Directiva 1948

Don Francisco J. Orlich B.

Ing. don Federico Gutiérrez Braun

Ing. don Mario Quirós Sasse

Ing. don Jorge Ml. Dengo Obregón

Don Julio León Zavaleta

Lic. don Luis Fernando Jiménez Méndez

Ing. don Fernando Aragón Rodríguez
 don Rafael Angel Redondo Hernández
 Don José Miguel Rodríguez Villarreal

| | | | |
|------|-----------------------------------|--------------------|----------------------|
| 30 - | Ing. Gastón Peralta Carranza | Gerente General | 1948 |
| 31 - | Lic. Luis Fernando Jiménez Méndez | Gerente General | 1949 |
| 32 - | Don Jorge Zeledón Venegas | Gerente General | 1949 |
| 33 - | Don Gonzalo Jiménez Flores | Administrador | 1950 |
| 34 - | Don Luis Sibaja García | Sub-Administrador | 1951 |
| 35 - | Don Ricardo Toledo Escalante | Sub-Administrador | 1951 |
| 36 - | Don Edgar Salas Bolaños | Sub-Administrador | 1952 |
| 37 - | Don Edgar Salas Bolaños | Administrador | 1953 |
| 38 - | Ing. Guillermo Lara Bustamante | Gerente | 1953 |
| 39 - | Don Rafael Villegas Braun | Gerente (interino) | 1955 |
| 40 - | Ing. Guillermo Lara Bustamante | Gerente | 1955 1956 1957 |

Junta Directiva 1954

Don Francisco J. Orlich B.

Ing. don Mario Quirós Sasse

Ing. don Gastón Peralta Carranza

Lic. don Julio Ruiz Solórzano

Don Alvaro Rojas Rojas

Don Roberto Madriz Jiménez

Junta Directiva 1955

Ing. don Mario Quirós Sasse

Ing. don Gastón Peralta Carranza

Lic. don Julio Ruiz Solórzano

Don Alvaro Rojas Rojas

Don Francisco J. Orlich B.

Don Roberto Madriz Jiménez

Junta Directiva 1956

Ing. don Mario Quirós Sasse

Ing. don Gastón Peralta Carranza

Lic. don Julio Ruiz Solórzano

Don Alvaro Rojas Rojas

Don Francisco J. Orlich B.

Don Roberto Madriz Jiménez

Junta Directiva 1957

Don Alvaro Rojas Rojas

Don José S. Delcore Alvarado

Ing. don Oscar Cadet Ugalde

Lic. don Rodrigo Méndez Soto

Ing. don Carlos Espinach Escalante

Don Roberto Madriz Jiménez

Cuerpo Administrativo 1957

Guillermo Lara Bustamante
Ingeniero Civil

Gerente

Rafael Villegas Braun

Secretario Gerencia y Junta Directiva

Oscar Cruz Salazar
Economista

Auditor

José A. Flores L.
Economista

Jefe Departamento Financiere

Eduardo Mora Brenes

Jefe Departamento Transportes

Guillermo Ulloa Lizano
Ingeniero Civil

Jefe Departamento Ingeniería

Eduardo Valverde García

Jefe Departamento de Muelles

Heriberto Pereira Coto
Abogado

Jefe Departamento Legal

Fernando Montero Jiménez

Jefe Departamento de Personal

2.- CUADRO DE CUENTAS1. A C T I V OA - 11 ACTIVO CIRCULANTE:
FONDOS DISPONIBLES.11 01 C A J A

11 01 01 Tesorero

02 Caja Chica

03

04

11 02 DEPOSITOS BANCARIOS

11 02 01 Banco Nacional de C. R. - San José - Cuenta Colones

02 Banco Nacional de C. R. - San José - Cuenta Dólares

03 Banco Nacional de C. R. - Puntarenas - Cuenta Colones

04

05

11 03 PAGADOR GENERAL

11 03 01

02

11 04 AGENTES Y CONDUCTORES

11 04 01 San José

02 Pavas

03 Electriciana

04 San Antonio

05 San Rafael

- 06 Ojo de Agua
- 07 Ciruelas
- 08 Montecillos
- 09 Alajuela
- 10 Turrúcares
- 11 Cebadilla
- 12 Atenas
- 13 Balsa
- 14 Escebal
- 15 Quebradas
- 16 Concepción
- 17 Hacienda Vieja
- 18 Orotina
- 19 Mastate
- 20 Coyolar
- 21 Ceiba
- 22 Cascajal
- 23 Jesús María
- 24 Mata de Limón
- 25 Caldera
- 26 Barranca
- 27 Roble
- 28 Cocal
- 29 Puntarenas

11 05 OTROS AGENTES

11 05 01 Jefe de Muelle - Puntarenas

e2 Administrador Balneario de Ojo de Agua

e3

e4

INVERSIONES TRANSITORIAS:

11 15 VALORES MOBILIARIOS

11 15 e1 Bonos hipotecarios 7 % Banco Nacional de Costa Rica

e2 Bonos Obras Públicas 6 %

e3 Bonos Hipotecarios 6% Banco Nacional de Costa Rica

e4 Bonos Electrificación 4 %

PARTIDAS POR COBRAR:

11 25 CUENTAS CORRIENTES

11 25 e1 FLETES

11 25 e1 e1 Nombre del Cliente

11 25 e2 SERVICIO MUELLE

11 25 e2 e1 Nombre del Cliente

11 26 SUPREMO GOBIERNO

11 26 e1 Dependencias

11 27 VALES A COBRAR

11 27 e1

e2

11 28 FACTURAS POR COBRAR

11 28 e1

o2

11 29 RESERVA PARA INCOBRABLES**B - 12 ACTIVO FIJO****12 PROPIEDAD, MAQUINARIA Y EQUIPO****12 00 TERENOS**

12 00 748 Terrenos

12 01 EDIFICIOS

12 01 006 Aceras Interiores y Patios

o24 Andén

o57 Ascensor

o72 Baños Exteriores

o87 Bodegas

145 Campamento y Escuela

157 Cantinas

158 Carretera Santa Rosa Tacares-Tacares

203 Casas

209 Casetas Carro Fúnebre

212 Casetas Guardas

215 Casetas Materiales y Herramientas

218 Casetas para Teléfonos

221 Casetas Semáforos

224 Casetas Transformadores

260 Comedor

| | |
|-----|----------------------|
| 287 | Dormitorios |
| 330 | Estaciones |
| 366 | Galerones |
| 372 | Garages |
| 533 | Muros |
| 542 | Oficinas |
| 575 | Pérgolas |
| 590 | Pilas y Baños |
| 593 | Piscinas |
| 672 | Salón de Baile |
| 684 | Servicios Sanitarios |
| 696 | Silos |
| 706 | Sótanos |
| 721 | Talleres |
| 727 | Tanques de Captación |
| 730 | Tapias |
| 754 | Teriles |
| 803 | Verjas |

12 o2 MUELLES

12 o2 530 Muelles

12 o3 VIA FERREA

12 o3 o45 Apartaderos

327 Espuelas

427 Líneas Principales

430 Líneas Ramales

566 Patios

584 Piernas (Ver Barranca)

630 Puentes

778 Trocha General

781 Trocha Ramales

12 04 SISTEMA ENCAUZAMIENTO AGUA PLAN -
TA TACARES.

12 04 060 Atarjeas

269 Compuertas

654 Represas

790 Tuberías

12 05 SISTEMA COMUNICACIONES

12 05 018 Amplificadores con Micrófonos

039 Aparato de Radio

042 Aparatos Telegráficos

396 Intercomunicador

433 Líneas Telefónicas

436 Líneas Telegráficas

454 Manipulas y Fonéticos

563 Parlante

742 Teléfono para Pruebas

745 Teléfonos

12 06 MUEBLES

12 06 030 Aparador

048 Archivador

054 Armario

066 Banco de Tocador

- 069 Bancos
- 078 Biblioteca
- 084 Bicómoda
- 103 Botiquín
- 109 Buzón
- 115 Caja de Hierro
- 118 Cajón
- 130 Cama
- 142 Camán
- 148 Campana
- 151 Cancel
- 227 Casillero
- 230 Catres
- 233 Cenicero pie
- 257 Cocina Eléctrica
- 263 Cómoda
- 275 Diván
- 278 Diván de Mimbres
- 309 Escaño
- 315 Escritorio
- 324 Espejo
- 333 Estanterías
- 336 Estantes
- 363 Gabinete
- 378 Gavetero
- 399 Juego Confortable

- 439 Locomotora en Miniatura
- 484 Marco Cuadro
- 487 Marco Tallado
- 493 Mecedora
- 499 Mesa
- 503 Mesas de Noche
- 512 Mostrador
- 527 Mueble de Radio
- 536 Nevera
- 560 Paraguera
- 569 Percha
- 578 Persianas
- 603 Pizarra
- 633 Pupitre
- 639 Radio
- 651 Repisa
- 660 Romana Traganiqueles
- 669 Roperos
- 690 Silla
- 693 Sillón
- 699 Sofá
- 733 Tarima
- 736 Tarjetero
- 751 Tocador
- 775 Trinchante
- 809 Vitrina

12 07 EQUIPO DE OFICINA

- 12 07 003 Abanico
- 303 Encerador
- 412 Lámpara
- 415 Lámpara de Mesa
- 460 Máquina Facturas
- 463 Máquina Impresora
- 472 Máquina de Calcular
- 475 Máquina de Escribir
- 478 Máquina de Sumar
- 557 Papelería
- 618 Polígrafo
- 642 Registradora
- 648 Reloj
- 678 Sello Blanco
- 681 Sello Fechador

12 08 EQUIPO MOVIL FERROVIARIO

- 12 08 112 Cabecses
- 166 Carros Auxilios
- 169 Carros Cajón
- 172 Carro Cajón Campamento
- 175 Carros Cajón Madera
- 178 Carros Cajones Volteo
- 184 Carros Ganado
- 187 Carros Góndola
- 189 Carros Motores

- 190 Carros Pequeños Plataforma
- 193 Carros Planos
- 196 Carros Tanques
- 245 Coches Equipaje
- 248 Coches Primera Clase
- 251 Coches Salón
- 254 Coches Segunda Clase
- 442 Locomotoras Diesel
- 445 Locomotoras Eléctricas
- 448 Locomotoras Vapor

12 09 EQUIPO DE TRABAJO

- 12 09 009 Afiladoras
- 012 Altimetros
- 015 Amperímetro Portable
- 021 Analizador de Capacidad
- 027 Anteojos
- 033 Aparato Acondicionador de Aire
- 036 Aparato de Localizar Daños
- 051 Armamentos Revólveres
- 063 Automóvil
- 075 Baterías
- 081 Bicicletas
- 090 Bombas de Agua
- 093 Bombas de Engrasar
- 096 Bombas de Gasolina
- 099 Bombas de Vapor

- 106 Braze Giratorio para Tecla
- 121 Cajones
- 124 Caladoras
- 127 Calibradores
- 133 Cámara de Engrase
- 136 Camiones de Carga
- 139 Camionetas de Reparto
- 154 Canteadoras
- 160 Carretillos
- 163 Carro Tecla Móvil
- 181 Carros de Bodega
- 199 Carryall Scraper
- 206 Caseta Portátil
- 236 Cepilladora para Metales
- 239 Cepilladoras
- 242 Cintas Métricas
- 266 Compresores
- 272 Dinamos
- 281 Dobladilladora
- 284 Dobladora para Latón
- 290 Electrificación
- 293 Equipo de Compresor
- 296 Equipos de Control
- 299 Equipo para Limpiar
- 306 Escalera
- 312 Escopleadoras

- 318 Escuadra para centrar Locomotoras
- 321 Esmeriles
- 339 Estibadoras
- 342 Estuche asuntos eléctricos
- 345 Extractores
- 348 Filtro de Aceite
- 351 Fluviómetros
- 354 Fraguas
- 357 Frezadoras
- 360 Fumigador
- 369 Galvanómetro
- 375 Gata Ferrocarrilera
- 381 Generadores
- 348 Guillotina
- 387 Horno para enllantar
- 390 Hornos para Fundición
- 393 Interruptores
- 403 Juego de Poleas Americanas
- 406 Juegos de Dibujo
- 409 Laminadora
- 418 Lancha
- 421 Lavadora para Estopa
- 424 Lijadoras
- 451 Mangas
- 457 Máquina para Acoplar Mangueras
- 466 Máquinas de Afilar Frezas

- 469 Máquinas de Alistar
- 481 Máquinas de hacer Roscas
- 490 Mazo de Vapor
- 496 Medidor de Resistencias
- 506 Mezcladoras
- 509 Miras
- 521 Motores de Gasolina
- 524 Motores Eléctricos
- 539 Niveles
- 545 Pala Mecánica
- 548 Panel de Mármol
- 551 Panel para Cargar Baterías Telefónicas
- 554 Pantógrafos
- 572 Perforador Chicharra
- 581 Pick Up
- 587 Pieza Growlers
- 596 Pistolas de Aire
- 599 Pistolas para Pintar
- 606 Plancha Eléctrica
- 609 Planta de Hielo
- 612 Planta Portátil para Válvulas
- 615 Plantilla Eléctrica
- 621 Prensa
- 624 Prensa Hidráulica
- 627 Prensas para Herreros
- 636 Quebrador de Piedra

- 645 Regla para centrar Locomotoras
- 657 Resistencia para Galvanómetro
- 663 Romanas
- 666 Rompedor de Concrete
- 675 Secador Aceite Transformador
- 687 Sierras
- 703 Soldadores
- 709 Sprayers
- 712 Station Wagen
- 715 Tablero de Mármol
- 718 Taladros
- 724 Tanque Alimentación a Presión
- 739 Tecles
- 757 Tornos
- 760 Tractores
- 763 Trailer
- 766 Transformadores
- 769 Tránsito Ingeniero
- 772 Transmisión de Energía
- 784 Trompos
- 787 Troquelera
- 793 Tungar
- 796 Turbinas
- 799 Unidad Electrógena
- 806 Vibrador de Aire
- 812 Voltímetro Portable

815 Wincher

818 Yunque

C - 13 OTROS ACTIVOSEXISTENCIAS EN ALMACENES Y PATIOS :13 o1 MATERIALES EN OROTINA13 o2 MATERIALES EN PUNTARENAS13 o3 MATERIALES EN SAN JOSE13 o4 MATERIALES EN TACARES13 o5 MATERIALES EN PATIOS

13 o5 o1 Sección 1a.

o2 Sección 2a.

o3 Sección 3a.

o4 Sección 4a.

o5 Sección 5a.

o6 Sección 6a.

o7 Sección 7a.

o8 Sección 8a.

o9 Sección 9a.

10 Sección 10a.

11 Sección 11a.

12 Sección 12a.

13 Sección 13a.

14 Sección 14a.

15 Sección 15a.

16 Sección 16a.

17 Sección 17a.

18 Materiales en Prueba - Departamento de Ingeniería

19 Materiales en Taller San José

13 06 EXPLOSIVOS EN DANTAS

13 07 PAPELERIA Y UTILES

13 08 TRAVIESAS

ACTIVOS VARIOS:

13 20 PARTIDAS POR LIQUIDAR

13 20 01 Compras al Exterior

02 Compras Locales

13 21 ACUEDUCTO DE PUNTARENAS

13 22 ORDENES DE TRABAJO

13 23 CUENTAS ATRASADAS

13 24 OTROS ACTIVOS

13 24 01 Materiales Directos en Impresos y Encuadernación

02 Impresos y Encuadernación en Proceso

03 Materiales en Fundición

04 Fundición en Proceso

05 Madera en Proceso

06 Intereses devengados por Bonos al comprarlos

07 Cheques devueltos por el Banco

08 Reclamos en Pedidos al Exterior

- 09 Préstamos de Materiales y Otros
- 10 Anticipos para Gastos de Viaje y Otros
- 11 Levantamiento Ramal de Esparta (gastos pre-pagados)
- 12 Terrenos en trámite de Compra
- 13 Participación en Lanchón en Puerto Peje
- 14 Asalto Agencia de Puntarenas
- 15 Proyecto Mejorar Balneario de Ojo de Agua
- 16 Fianzas al Personal
- 17
- 18
- 19
- 20

2a. P A S I V O

D - 21 PASIVO CIRCULANTE.

PARTIDAS POR PAGAR:

- 21 01 COMPROBANTES A PAGAR
- 21 02 CHEQUES DE PLANILLAS POR PAGAR
- 21 03 RESERVA PARA REMUNERACION ADICIONAL.
- 21 04 FACTURAS POR RECIBIR
- 21 05 PAGOS A EFECTUAR
- 21 06 VALES A PAGAR

21 07 PLANILLAS

21 08 DEUDORES Y ACREEDORES VARIOS

21 09 OBLIGACIONES PARTIDAS POR LIQUIDAR

21 09 01 Obligaciones Compras al Exterior

02 Obligaciones Compras Locales

03 Obligaciones por Letras de Cambio

E - 22 PASIVO FIJO

OBLIGACIONES POR PAGAR

(VALES A PAGAR - a más de un año)

(OBLIGACIONES PARTIDAS POR LIQUIDAR - a más de un año)

F - 23 OTROS PASIVOS

PASIVOS VARIOS:

23 01 DEPOSITOS POR LLAVES PARA CANDADOS

23 02 OTROS PASIVOS

23 02 01 Préstamos de Materiales y Otros

02 Reserva para Gastos de Fundición

03 Reserva para Gastos de Impresos y Encuadernación

04 Reserva Partidas por Liquidar

05 Planillas por Pagar - Impresos y Encuadernación

06

07

08

09

10

3. PATRIMONIO DEFINITIVOG-31 CAPITAL31 01 CAPITALH-32 RESERVA GENERAL32 01 RESERVA GENERAL4. DISTRIBUCION Y RESUMEN41 01 GANANCIAS Y PERDIDAS5. PRODUCTOS DE EXPLOTACION50 01 PRODUCTOS DE TRANSPORTES50 01 01 FLETES

50 01 01 01 Flete Local

02 Flete Importación

- o3 Flete Exportación
- o4 Flete Encomienda
- o5 Flete Empresa
- o6 Flete Arena
- o7 Flete Piedra de Dantas
- o8 Flete Lastre
- o9
- 10

50 o1 o2 PASAJES

- 50 o1 o2 o1 Pasajes Excursión
- o2 Pasajes Regulares
- o3 Pasajes Especiales
- o4 Pasajes Empresa
- o5
- o6
- o7

50 o1 o3 VARIOS

- 50 o1 o3 o1 Demora de Carros y Bodegajes
- o2 Movimiento de Carros
- o3 Exceso de Equipaje
- o4 Alquiler Edificios
- o5 Derecho Ventas en los Trenes
- o6 Anuncios en los Coches
- o7 Andenes
- o8 Romanas
- o9 Mesas de Atenas

10 Derecho Enchufe Telefónico en Caldera

11 Varios

12

13

50 o2 PRODUCTOS TAJO DE LASTRE

50 o2 o1

o2

50 o3 PRODUCTOS MUELLES

50 o3 o1 Muelle Grande de Puntarenas

o2 Muelle "Y" Griega

o3 Muelle Cocal

o4 Faros y Boyas

o5 Varios

o6

o7

50 o4 PRODUCTOS GRUAS

50 o4 o1 Draga y Pala Koehring

o2 Grúa de Vapor # 2002

o3 Grúa Eléctrica # 2001

o4 Grúa Hyster # 1

o5 Grúa Hyster # 1-A

o6 Grúa Hyster # 2

o7 Grúa Hyster # 3

o8 Grúa Hyster # 4

o9 Grúa Hyster # 6

10 Grúa Coles Diesel - Eléctrica

11 Grúa Gasolina # 2003

50 05 PRODUCTOS QUEBRADOR PIEDRA EN
DANTAS

50 05 01

02

50 06 PRODUCTOS ARENERA EN CALDERA

50 06 01

02

50 07 PRODUCTOS BALNEARIO DE OJO DE
AGUA

50 07 01 Derecho Entrada

02 Derecho Baño

03 Derecho Explotación Ventas

04 Varios

05

06

50 08 PRODUCTOS SERVICIOS ELECTRICOS
PARTICULARES

50 08 01 Particulares

02 Acueducto de Puntarenas

03 Supremo Gobierno

04

05

50 09 PRODUCTOS AGENCIA ADUANAL Y
COMERCIAL

- 50 09 01 Desalmacenajes
- 02 Acarreo y Registro
- 03 Varios
- 04
- 05

50 10 PRODUCTOS PLANTA ELECTRICA DE
TACARES

- 50 10 01 Energía Eléctrica Producida
- 02
- 03

50 11 PRODUCTOS TRACTORES

- 50 11 01 Tractor D - 4 (T-2)
- 02 Tractor D - 6 (T-1)
- 03 Traxcavator D - 4 (T-3)
- 04 Pala y Draga Mecánica
- 05
- 06

50 12 PRODUCTOS INDIRECTOS

- 50 12 01 Venta de Materiales y Maquinaria
- 02 Sobrantes en Inventarios
- 03 Donaciones de Maquinaria, Herramientas y Materiales
- 04 Intereses Bonos
- 05 Recuperación de Envases
- 06 Materiales Recuperados
- 07 Sobrantes en Pedidos al Exterior
- 08 Diferencias en Tipo de Cambio Dólares

- 09 Utilidad en Venta de Materiales y Maquinaria
- 10 Utilidad en Trabajos a Particulares
- 11 Facturas Supremo Gobierno
- 12 Sobrantes en Pago de Facturas
- 13 Servicios del Camión
- 14 Administración y Comisión Acueducto
- 15 Ventas de Planos
- 16 Donaciones Supremo Gobierno
- 17 Productos por Incumplimiento Garantías de Licitaciones
- 18 Comisiones

6. GASTOS DE EXPLOTACION

60 01 GASTOS DE TRANSPORTES

MANTENIMIENTO VIA Y ANEXOS

60 01 01 JEFATURA DE LA VIA

60 01 01 01

60 01 01 01 01 Materiales (M)

02 Salarios (S)

03 Viáticos (V)

04 Papelería (P)

05 Fletes y Acarreos (F. y A.)

06 Servicios Eléctricos y Agua
(S.E.)

07 Varios (Varios)

02 LECHO DE LA VIA

60 01 02 01

60 01 02 01 01 Materiales

02 Salarios

03

03 VIA FERREA

60 01 03 01

60 01 03 01 01 Materiales

02 Salarios

03 (etc)

04 PUNTES, ALCANTARILLAS Y MUROS

60 01 04 01 Puentes (con detalle)

60 01 04 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

02 Puentes en General

60 01 04 02 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

03 Alcantarillas (con detalle)

60 01 04 03 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

04 Alcantarillas en General

60 01 04 04 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

05 Muros de Piedra (con detalle)

60 01 04 05 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

06 Muros en General

60 01 04 06 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

60 01 05 EDIFICIOS, PATIOS Y ANEXOS

60 01 05 01 Edificios, Patios y Anexos (con detalle)

60 01 05 01 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

02 Edificios, Patios y Anexos en General

60 01 05 02 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

06 LINEAS SUBTERRANEAS

60 01 06 01

60 01 06 01 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

07 EQUIPO DE TRABAJO

60 01 07 01

60 01 07 01 01 Materiales
 02 Salarios
 03 etc.

08 DESMANTELAMIENTOS

60 01 08 01

60 01 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 DAÑOS Y ACCIDENTES

60 01 09 01

60 01 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

60 01 16 SUMINISTROS GENERALES

60 01 16 01

60 01 16 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

17 OTROS GASTOS60 01 17 01 Otros Gastos (con detalle)

60 01 17 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

MANTENIMIENTO DEL EQUIPO**18 REPARACION LOCOMOTORAS ELECTRICAS**

60 01 18 01 Locomotora # 20

60 01 18 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

- o2 Locomotora # 21
60 ol 18 o2 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o3 Locomotora # 22
60 ol 18 o3 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o4 Locomotora # 23
60 ol 18 o4 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o5 Locomotora # 24
60 ol 18 o5 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o6 Locomotora # 25
60 ol 18 o6 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o7 Locomotora # 26
60 ol 18 o7 ol Materiales
o2 Salaries
o3 etc.
- o8 Locomotora # 27
60 ol 18 o8 ol Materiales

- o2 Salarios
 - o3 etc.
 - o9 Locomotora # 28
 - 60 ol 18 o9 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.
 - 10 Locomotora # 29
 - 60 ol 18 10 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.
 - 11 Locomotora Siemens # 30
 - 60 ol 18 11 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.
 - 12 Locomotora Siemens # 31
 - 60 ol 18 12 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.
 - 13 Locomotora Siemens # 32
 - 60 ol 18 13 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.
 - 14 Locomotora Siemens # 33
 - 60 ol 18 14 ol Materiales
 - o2 Salarios
 - o3 etc.

15 En General

- 60 ol 18 15 ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

60 ol 19 REPARACION OTRAS LOCOMOTORAS**60 ol 19 ol Locomotora # 12**

- 60 ol 19 ol ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

o2 Locomotora # 14

- 60 ol 19 o2 ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

o3 Locomotora # 17

- 60 ol 19 o3 ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

o4 Locomotora # 18

- 60 ol 19 o4 ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

o5 Otras Locomotoras en General

- 60 ol 19 o5 ol Materiales
- o2 Salarios
- o3 etc.

60 ol 20 REPARACION COCHES EQUIPAJES, CABOSES Y SALONES

60 ol 20 ol Coches

60 ol 20 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Equipajes

60 ol 20 o2 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Cabooses

60 ol 20 o3 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 Salones

60 ol 20 o4 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o5 Campamentos

60 ol 20 o5 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

60 ol 21 REPARACION CARROS DE CARGA60 ol 21 ol Planos

60 ol 21 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Cajón

60 ol 21 o2 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o3 Ganado

60 ol 21 o3 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o4 Góndolas

60 ol 21 o4 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o5 Volteos

60 ol 21 o5 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o6 Tanques

60 ol 21 o6 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o7 Tanques de la Esso Standard Oil Co.

60 ol 21 o7 ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

o8 Tanques de la Unión Oil Co.

60 ol 21 o8 ol Materiales
 o2 Salarios

o3 etc.

o9 Refrigeradores

60 ol 21 o9 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

10 En General

60 ol 21 10 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 ol 22 REPARACION CARROS MOTORES

60 ol 22 ol Carro Motor # 34

60 ol 22 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o2 Carro Motor # 39

60 ol 22 o2 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o3 Carro Motor # 42

60 ol 22 o3 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o4 Carro Motor # 43

60 ol 22 o4 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

- 05 Carro Motor # 44**
60 el 22 05 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 06 Carro Motor # 47**
60 el 22 06 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 07 Carro Motor # 48**
60 el 22 07 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 08 Carro Motor # 49**
60 el 22 08 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 09 Carro Motor # 50**
60 el 22 09 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 10 Carro Motor # 51**
60 el 22 10 el Materiales
o2 Salarios
o3 etc.
- 11 Carro Motor # 52**
60 el 22 11 el Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

12 Carro Motor # 53

60 ol 22 12 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

13 Carro Motor # 54

60 ol 22 13 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

14 Carro Motor # 101

60 ol 22 14 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

15 Carro Motor # 102

60 ol 22 15 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

16 Carro Motor # 103

60 ol 22 16 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

17 Carro Motor # 104

60 ol 22 17 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

18 Carro Motor # 105

60 ol 22 18 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

19

60 ol 22 19 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

20

60 ol 22 20 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

21

60 ol 22 21 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

22

60 ol 22 22 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

23

60 ol 22 23 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

24 Carros Motores en General

60 ol 22 24 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 el 23 DESMANTELAMIENTOS

60 el 23 el

60 el 23 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

29 SUMINISTROS GENERALES

60 el 29 el

60 el 29 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

30 OTROS GASTOS60 el 30 el Otros Gastos (con detalle)

60 el 30 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

GASTOS DE TRANSPORTES31 JEFATURA

60 el 31 el

60 el 31 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 el 32 SERVICIO DE ESTACIONES60 el 32 el San José

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Payas

60 ol 32 o2 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Electrica

60 ol 32 o3 ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 etc., (siguen las demás Estaciones)

56 En General

33 SERVICIO DE TRENES

60 ol 33 ol

60 ol 33 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

34 SERVICIO DE CARROS MOTORES (con detalle)

60 ol 34 ol

60 ol 34 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

35 SUMINISTROS A LOCOMOTORAS ELECTRICAS (con detalle)

60 ol 35 ol

60 ol 35 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

60 ol 36 SUMINISTROS A OTRAS LOCOMOTORAS (con detalle)

60 ol 36 ol

60 ol 36 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

37 ENERGIA ELECTRICA CONSUMIDA POR TRENES

38 ACCIDENTES Y DAÑOS DE TRANSPORTES (con detalle)

60 ol 38 ol

60 ol 38 ol ol Salaries

o2 Indemnizaciones

o3 Faltantes

o4 Varios

39 GUARDAS, VIGIAS Y SWITCHEROS

60 ol 39 ol

60 ol 39 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

40 TELEGRAFOS Y TELEFONOS

60 ol 40 ol

60 ol 40 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

41 ANUNCIOS Y PROPAGANDA

60 ol 41 ol

60 ol 41 ol ol República

- o2 Nación
- o3 Imprenta Nacional
- o4 Prensa Libre
- o5 Diario Nacional
- o6 La Hora
- o7 Diario de Costa Rica
- o8 Ultima Noticia
- o9 Varios

60 el 42 SUMINISTROS GENERALES

60 el 42 el

60 el 42 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

43 OTROS GASTOS

60 el 43 el Otros Gastos (con detalle)

60 el 43 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

47 SUMINISTROS GENERALES

60 el 47 el

60 el 47 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

48 OTROS GASTOS

60 el 48 el Otros Gastos (con detalle)

60 el 48 el el Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

49 GASTOS GENERALES DE TALLERES

50 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

51 DEPRECIACION

60 ol 51 ol Edificios

60 ol 51 ol ol (detalle)

o2 Vía Férrea

60 ol 51 o2 ol (detalle)

o3 Sistema de Comunicaciones

60 ol 51 o3 ol (detalle)

o4 Equipo de Trabajo

60 ol 51 o4 ol (detalle)

o5 Muebles

60 ol 51 o5 ol (detalle)

o6 Equipo de Oficina

60 ol 51 o6 ol (detalle)

o7 Equipo Móvil Ferroviario

60 ol 51 o7 ol (detalle)

60 o2 GASTOS TAJO DE LASTRE60 o2 o1 OPERACION

60 o2 o1 o1

60 o2 o1 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o2 CARGADA

60 o2 o2 o1

60 o2 o2 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o3 FLETES Y AGARREOSo9 SUMINISTROS GENERALES

60 o2 o9 o1

60 o2 o9 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

10 OTROS GASTOS60 o2 10 o1 Otros Gastos (con detalle)

60 o2 10 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

11 GASTOS GENERALES DE TALLERES

12 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION13 DEPRECIACION60 02 13 01 Equipo de Trabajo

60 02 13 01 01 (detalle)

60 03 GASTOS DE MUELLESMUELLE GRANDE60 03 01 JEFATURA

60 03 01 01

60 03 01 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

02 EMBARQUES Y DESEMBARQUES

60 03 02 01

60 03 02 01 01 Embarques y Desembarques

02 Materiales

03 Servicios Locomotoras

04 Servicios Grúas

05 Empleados Aduana

06 Personal Administrativo

07 Varios

03 EDIFICIOS60 03 03 01 Edificios (con detalle)

60 03 03 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

04 ESTRUCTURA

60 03 04 01

60 03 04 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

05 EQUIPO DE TRABAJO

60 03 05 01

60 03 05 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

06 MOVIMIENTO DE CARROS

07 SEGUROS

60 03 07 01

60 03 07 01 01 Riesgos Profesionales

02 Cuota Patronal

03 Varies

08 FAROS Y BOYAS

60 03 08 01

60 03 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

15 SUMINISTROS GENERALES

60 03 15 01

60 03 15 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

16 OTROS GASTOS

60 03 16 01 Otros Gastos (con detalle)

60 03 16 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

MUELLE "Y" GRIEGA

17 OPERACION

60 03 17 01

60 03 17 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

18 REPARACION

60 03 18 01

60 03 18 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

25 SUMINISTROS GENERALES

60 03 25 01

60 03 25 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

26 OTROS GASTOS

60 03 26 01 Otros Gastos (con detalle)

MUELLE EL COCAL

27 OPERACION

60 03 27 01

60 03 27 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

28 REPARACION

60 03 28 01

60 03 28 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

34 SUMINISTROS GENERALES

60 03 34 01

60 03 34 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

35 OTROS GASTOS

60 03 35 01 Otros Gastos (con detalle)

60 03 35 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

37 SUMINISTROS GENERALES

60 03 37 01

60 03 37 01 01 Materiales

02 Salaries

o3 etc.

38 OTROS GASTOS60 o3 38 o1 Otros Gastos (con detalle)

60 o3 38 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

39 GASTOS GENERALES DE TALLERES**40 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION****41 DEPRECIACION**60 o3 41 o1 Edificios

60 o3 41 o1 o1 (detalle)

o2 Muelles

60 o3 41 o2 o1 (detalle)

o3 Sistema de Comunicaciones

60 o3 41 o3 o1 (detalle)

o4 Equipo de Trabajo

60 o3 41 o4 o1 (detalle)

o5 Muebles

60 o3 41 o5 o1 (detalle)

o6 Equipo de Oficina

60 o3 41 o6 o1 (detalle)

60 04 GASTOS DE GRUAS60 04 o1 OPERACION

- 60 o4 ol ol Draga y Pala Koehring
- 60 o4 ol ol ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o2 Grúa de Vapor # 2002
- 60 o4 ol o2 ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o3 Grúa Eléctrica # 2001
- 60 o4 ol o3 ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o4 Grúa Hyster # 1
- 60 o4 ol o4 ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o5 Grúa Hyster # 1 - A
- 60 o4 ol o5 ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o6 Grúa Hyster # 2
- 60 o4 ol o6 ol Materiales
- o2 Salaries
- o3 etc.
- o7 Grúa Hyster # 3
- 60 o4 ol o7 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o8 Grúa Hyster # 4

60 o4 ol o8 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o9 Grúa Hyster # 6

60 o4 ol o9 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

10 Grúa Coles Diesel Eléctrica

60 o4 ol 10 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

11 Grúa Gasolina N° 2003

60 o4 ol 11 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

12 Grúas en General

60 o4 ol 12 ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 o4 o2 REPARACION

60 o4 o2 ol Draga y Pala Kochring

60 o4 o2 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 o4 o2 o2 Grúa de Vapor # 2002

60 o4 o2 o2 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o3 Grúa Eléctrica # 2001

60 o4 o2 o3 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o4 Grúa Hyster # 1

60 o4 o2 o4 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o5 Grúa Hyster # 1 - A

60 o4 o2 o5 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o6 Grúa Hyster # 2

60 o4 o2 o6 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o7 Grúa Hyster # 3

60 o4 o2 o7 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o8 Grúa Hyster # 4

60 04 02 08 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 Grúa Hyster # 6

60 04 02 09 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 Grúas en General

60 04 02 10 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

60 04 03 VIGILANCIA

60 04 03 01

60 04 03 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 SUMINISTROS GENERALES

60 04 09 01

60 04 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 OTROS GASTOS

60 04 10 01 Otros Gastos (con detalle)

60 04 10 01 01 Materiales

02 Salarios

o3 etc.

11 GASTOS GENERALES DE TALLERES**12 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION****60 o4 13 DEPRECIACION****60 o4 13 o1 Equipo de Trabajo**

60 o4 13 o1 o1 Draga y Pala Koehring

o2 Grúa de Vapor # 2002

o3 Grúa Eléctrica # 2001

o4 Grúa Hyster # 1

o5 Grúa Hyster # 1 - A

o6 Grúa Hyster # 2

o7 Grúa Hyster # 3

o8 Grúa Hyster # 4

o9 Grúa Hyster # 6

10 Grúa Coles-Diesel Eléctrica

11 Grúa Gasolina N° 2003

60 o5 GASTOS QUEBRADOR PIEDRA EN DANTAS**60 o5 o1 OPERACION**

60 o5 o1 o1

60 o5 o1 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS

60 o5 o2 ol

60 o5 o2 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 EDIFICIOS

60 o5 o3 ol Edificios (con detalle)

60 o5 o3 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 FLETES

o5 ALQUILERES

o6 VIGILANCIA

60 o5 o6 ol

60 o5 o6 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

12 SUMINISTROS GENERALES

60 o5 12 ol

60 o5 12 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

13 OTROS GASTOS

60 o5 13 ol Otros Gastos (con detalle)

60 05 13 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

14 GASTOS GENERALES DE TALLERES

15 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

16 DEPRECIACION

60 05 16 01 Edificios

60 05 16 01 01 (detalle)

02 Sistema de Comunicaciones

60 05 16 02 01 (detalle)

03 Muebles

60 05 16 03 01 (detalle)

04 Equipo de Oficina

60 05 16 04 01 (detalle)

05 Equipo de Trabajo

60 05 16 05 01 (detalle)

60 06 GASTOS ARENERA EN CALDERA

60 06 01 CARGADA

60 06 01 01

60 06 01 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

02 FLETES03 ALQUILERES09 SUMINISTROS GENERALES

60 06 09 01

60 06 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 OTROS GASTOS60 06 10 01 Otros Gastos (con detalle)

60 06 10 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

11 GASTOS GENERALES DE TALLERES12 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION13 DEPRECIACION60 06 13 01 Edificios

60 06 13 01 01 (detalle)

60 07 GASTOS BALNEARIO DE OJO DE AGUA60 07 01 ADMINISTRACION

60 07 01 01

60 07 01 01 01 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o2 OPERACION

60 o7 o2 ol

60 o7 o2 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o3 MANTENIMIENTO

60 o7 o3 ol Mantenimiento (con detalle)

60 o7 o3 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o4 VIGILANCIA

60 o7 o4 ol

60 o7 o4 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o5 ANUNCIOS Y PROPAGANDA

60 o7 o5 ol

60 o7 o5 ol ol República

o2 Nación

o3 Imprenta Nacional

o4 Prensa Libre

o5 Diario Nacional

o6 La Hora

o7 Diario de Costa Rica

o8 Última Noticia

o9 Varios

60 o7 o6 SERVICIOS ELECTRICOS Y AGUA

60 o7 o6 ol

60 o7 o6 ol ol Energía Eléctrica

o2 Viáticos

o3 Varios

o7 FLETES Y ACARREOS

13 SUMINISTROS GENERALES

60 o7 13 ol

60 o7 13 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

14 OTROS GASTOS

60 o7 14 ol Otros Gastos (con detalle)

60 o7 14 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

15 GASTOS GENERALES DE TALLERES

16 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

17 DEPRECIACION

60 o7 17 ol Edificios

60 07 17 01 01 (detalle)

02 Sistema de Comunicaciones

60 07 17 02 01 (detalle)

03 Muebles

60 07 17 03 01 (detalle)

04 Equipo de Oficina

60 07 17 04 01 (detalle)

05 Equipo de Trabajo

60 07 17 05 01 (detalle)

60 08 GASTOS SERVICIOS ELECTRICOS A
PARTICULARES

60 08 01 COSTO ENERGIA ELECTRICA

02 MANTENIMIENTO

60 08 02 01

60 08 02 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

08 SUMINISTROS GENERALES

60 08 08 01

60 08 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 OTROS GASTOS

60 08 09 01 Otros Gastos (con detalle)

60 08 09 01 01 Materiales

02 Salarios

o3 etc.

10 GASTOS GENERALES DE TALLERES11 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION12 DEPRECIACION60 o8 12 o1 Vía Férrea

60 o8 12 o1 o1 (Detalle)

o2 Equipo de Trabajo

60 o8 12 o2 o1 (detalle)

o3 Sistema de Comunicaciones

60 o8 12 o3 o1 (detalle)

60 o9 GASTOS AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL60 o9 o1 AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL - PUNTARENAS

60 o9 o1 o1

60 o9 o1 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 AGENCIA ADUANAL Y COMERCIAL - SAN JOSE

60 o9 o2 o1

60 o9 o2 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

13 ALQUILERES

o9 SUMINISTROS GENERALES

60 o9 o9 ol

60 o9 o9 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

10 OTROS GASTOS

60 o9 10 ol Otros Gastos (con detalle)

60 o9 10 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

11 GASTOS GENERALES DE TALLERES

12 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

13 DEPRECIACION

60 10 GASTOS PLANTA ELECTRICA DE TACARES
Y ANEXOS

COSTO DE LA ENERGIA ELECTRICA

60 10 ol JEFATURA

60 10 01 01

60 10 01 01 01 Materiales
 02 Salaries
 03 etc.

02 OPERACION DE LA PLANTA

60 10 02 01

60 10 02 01 01 Materiales
 02 Salaries
 03 etc.

03 VIGILANCIA

60 10 03 01

60 10 03 01 01 Materiales
 02 Salaries
 03 etc.

04 OPERACION DE SUB-ESTACIONES

60 10 04 01 Operación de Sub-Estaciones (con detalle)

60 10 04 01 01 Materiales
 02 Salaries
 03 etc.

60 10 05 EDIFICIOS

60 10 05 01 Edificios (con detalle)

60 10 05 01 01 Materiales
 02 Salaries
 03 etc.

06 MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS

60 10 06 01

60 10 06 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

07 ACUEDUCTO Y PRESA

60 10 07 01

60 10 07 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

08 LINEAS DE TRANSMISION TACARES - TURRUCARES

60 10 08 01

60 10 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 LINEAS DE DISTRIBUCION

60 10 09 01

60 10 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 BAJA TENSION

60 10 10 01

60 10 10 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

11 FLETES Y ACARREOS

17 SUMINISTROS GENERALES

60 10 17 01

60 10 17 ol ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

18 OTROS GASTOS

60 10 18 ol Otros Gastos (con detalle)
 60 10 18 ol ol Materiales
 o2 Salarios
 o3 etc.

19 GASTOS GENERALES DE TALLERES

20 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

21 DEPRECIACION

60 10 21 ol Edificios
 60 10 21 ol ol (detalle)
 o2 Sistema Encauzamiento Agua Planta Tacares
 60 10 21 o2 ol (detalle)
 o3 Sistema de Comunicaciones
 60 10 21 o3 ol (detalle)
 o4 Muebles
 60 10 21 o4 ol (detalle)
 o5 Equipo de Oficina
 60 10 21 o5 ol (detalle)
 o6 Equipo de Trabajo
 60 10 21 o6 ol (detalle)

60 11 GASTOS TRACTORES

60 11 o1 OPERACION

60 11 o1 o1 Tractor D - 4 (T-2)

60 11 o1 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Tractor D - 6 (T-1)

60 11 o1 o2 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Traxcavator D - 4 (T-3)

60 11 o1 o3 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 Pala y Draga Mecánica

60 11 o1 o4 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o5 Tractores en General

60 11 o1 o5 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 REPARACION

60 11 o2 o1 Tractor D - 4

60 11 o2 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Tractor D - 6

60 11 o2 o2 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Tranvavator D - 4

60 11 o2 o3 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 Pala y Draga Mecánica

60 11 o2 o4 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o5 Tractores en General

60 11 o2 o5 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

60 11 o8 SUMINISTROS GENERALES

60 11 o8 o1

60 11 o8 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o9 OTROS GASTOS

60 11 o9 o1 Otros Gastos (con detalle)

60 11 o9 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

10 GASTOS GENERALES DE TALLERES**11 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION****60 11 12 DEPRECIACION****60 11 12 o1 Equipo de Trabajo****60 11 12 o1 o1 Tractor D - 4****o2 Tractor D - 6****o3 Traxcavator D - 4****o4 Pala y Draga Mecánica****60 12 GASTOS INDIRECTOS****60 12 o1 FALTANTES EN INVENTARIOS****o2 FALTANTES EN PEDIDOS AL EXTERIOR****o3 DIFERENCIA EN TIPO DE CAMBIO DOLARES****o4 FACTURAS SUPREMO GOBIERNO INCOBRABLES****o5 PAPELERIA Y UTILES EN DESUSO****o6 PERDIDA EN VENTAS DE MATERIALES Y MAQUINARIA****o7 PERDIDA EN TRABAJOS A PARTICULARES****o8 DONACIONES DE MAQUINARIA, HERRAMIENTAS Y MATERIALES****o9 CONFECCION DE PLANOS**

10 FALTANTE EN PAGO DE FACTURAS

11 AMORTIZACION PARTICIPACION LANCHON PUERTO PEJE

12 HOJAS DE RUTA POR FLETES ANULADOS

13 GASTOS GENERALES DE TALLERES

60 13 01 JEFATURA

60 13 01 01

60 13 01 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

02 CARROCERIA, CARPINTERIA Y EBANISTERIA

60 13 02 01

60 13 02 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

03 SOLDAJURA

60 13 03 01

60 13 03 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

04 FONTANERIA Y HOJALATERIA

60 13 04 01

60 13 04 01 01 Materiales

02 Salaries

03 etc.

05 CALDERETERIA

60 13 05 01

60 13 05 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

06 PINTURA

60 13 06 01

60 13 06 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

07 MAQUINARIA, EQUIPO Y HERRAMIENTAS

60 13 07 01

60 13 07 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

08 HERRERIA

60 13 08 01

60 13 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 TALLER DE PUNTARENAS

60 13 09 01

60 13 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 VACACIONES, FERIADOS Y ASUETOS

60 13 10 01 Vacaciones, Feriados y Asuetos (con detalle)

16 SUMINISTROS GENERALES

60 13 16 ol

60 13 16 ol ol **Materiales**o2 **Salaries**o3 **etc.****17 OTROS GASTOS**60 13 17 ol **Otros Gastos** (con detalle)60 13 17 ol ol **Materiales**o2 **Salaries**o3 **etc.****18 DEPRECIACION**60 13 18 ol **Edificios**

60 13 18 ol ol (detalle)

o2 **Sistema de Comunicaciones**

60 13 18 o2 ol (detalle)

o3 **Muebles**

60 13 18 o3 ol (detalle)

o4 **Equipo de Oficina**

60 13 18 o4 ol (detalle)

o5 **Equipo de Trabajo**

60 13 18 o5 ol (detalle)

60 14 GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION60 14 ol **JUNTA DIRECTIVA**

60 14 ol ol

60 14 ol ol ol **Materiales**o2 **Salaries**

o3 etc.

o2 GERENCIA

60 14 o2 o1 Oficina Gerencia

60 14 o2 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Automóvil Gerente

60 14 o2 o2 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Motor Gerente

60 14 o2 o3 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 Casa El Roble

60 14 o2 o4 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o5 Casa Puntarenas

60 14 o2 o5 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o6 Varios

60 14 o2 o6 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

60 14 o3 AUDITORIA60 14 o3 o1 Oficina Auditoría

60 14 o3 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Automóvil Auditor

60 14 o3 o2 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Sección Contralora

60 14 o3 o3 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o4 DEPARTAMENTO FINANCIERO60 14 o4 o1 Jefatura

60 14 o4 o1 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Contabilidad

60 14 o4 o2 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o3 Presupuesto

60 14 o4 o3 o1 Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

o2 Salarios

o3 etc.

11 Almacén Materiales Orotina

60 14 o4 11 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

12 Almacén de Papelería y Utiles

60 14 o4 12 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

13 Estadística

60 14 o4 13 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

60 14 o5 DEPARTAMENTO DE PERSONAL

60 14 o5 o1

60 14 o5 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o6 DEPARTAMENTO LEGAL

60 14 o6 o1

60 14 o6 o1 o1 Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

o7 DEPARTAMENTO DE INGENIERIA

60 14 o7 o1 Jefatura

60 14 07 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

02 Sección Ingeniería Civil

60 14 07 02 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

03 Sección Ingeniería Electro-mecánica

60 14 07 03 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

08 VIGILANCIA

60 14 08 01

60 14 08 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

09 SERVICIOS MEDICOS Y MEDICINAS

60 14 09 01

60 14 09 01 01 Materiales

02 Salarios

03 etc.

10 SEGUROS

60 14 10 01

60 14 10 01 01 Riesgos Profesionales

02 Cuota Patronal

03 Varios

11 GASTOS JUDICIALES Y LEGALES

60 14 11 ol

60 14 11 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

12 INTERESES Y COMISIONES60 14 12 ol Intereses y Comisiones (con detalle)**13 PUBLICIDAD Y PROPAGANDA**

60 14 13 ol

60 14 13 ol ol República

o2 Nación

o3 Imprenta Nacional

o4 Prensa Libre

o5 Diario Nacional

o6 La Hora

o7 Diario de Costa Rica

o8 Ultima Noticia

o9 Varios

14 PRESTACIONES LEGALES**15 MANTENIMIENTO EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS**

60 14 15 ol

60 14 15 ol ol Materiales

o2 Salaries

o3 etc.

16 MANTENIMIENTO MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA

60 14 16 ol

60 14 16 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

17 MANTENIMIENTO INSTALACIONES E IMPLEMENTOS ELECTRICOS

60 14 17 ol

60 14 17 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

18 REMUNERACION ADICIONAL

24 SUMINISTROS GENERALES

60 14 24 ol

60 14 24 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

25 OTROS GASTOS

60 14 25 ol Otros Gastos (con detalle)

60 14 25 ol ol Materiales

o2 Salarios

o3 etc.

26 DEPRECIACION

60 14 26 ol Edificios

60 14 26 ol ol (detalle)

o2 Sistema de Comunicaciones

60 14 26 o2 ol (detalle)

o3 Muebles

60 14 26 o3 ol (detalle)

o4 Equipo de Oficina

60 14 26 o4 ol (detalle)

o5 Equipo de Trabajo

60 14 26 o5 ol (detalle)

B I B L I O G R A F I A**Breve Reseña del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico**

Miguel Angel Castro Carazo - Imprenta Nacional

San José de Costa Rica - Año 1933

Páginas 5/29.

Memoria Anual 1955

Ferrocarril Eléctrico al Pacífico - Imprenta Fotolit Ltda.

San José de Costa Rica - Año 1956

Oficio N°0111 de enero 12 de 1956, del Sr. Auditor del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, don Oscar Cruz Salazar, dirigido al Secretario del IX Congreso de Ferrocarriles.

F U E N T E S

Biblioteca y Archivos del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico