

DEPARTAMENTO DE FLETES Y PASAJES

FREIGHT AND PASSENGER DEPARTMENT

La fijación de tarifas, siendo de gran importancia para el público y el Ferrocarril, es dirigida por el Gerente personalmente. La interpretación y el mecanismo de su funcionamiento, así como lo relativo a arreglos especiales y a los reclamos, son de la incumbencia del Departamento de Fletes y Pasajes.

El plan comprensivo es el de fijar tarifas tan bajas como sea posible, de conformidad con la necesidad de equilibrar las entradas con los gastos. Si todas las mercancías pudieran tener la misma tarifa, el problema sería solucionado con leves aumentos o rebajas, de esta sola tasa, de acuerdo con los cambios en costo de operación. Es obvio que una sola tarifa no es práctica. Un producto, tal como tucas, que tiene un valor bajo por libra, no puede soportar la misma tasa por milla de tonelada, como las mercaderías de seda que valen tantas veces más por libra. Como puede verse por la gráfica "Tarifa Promedia por Milla de Tonelada" ("Average Rate per Ton Mile: 1915 - 1953"), la tasa promedio de hoy es \$ 0.10 por milla de tonelada. Si esta tasa promedio fuera aplicada a tucas, entonces un carro de 20 toneladas de tucas de Limón a San José (103 millas) pagaría \$ 206.00 (¢ 1,168.00) en vez de los ¢ 316.80 de hoy, al tipo de cambio oficial que existe en esta época. Esto traería la ruina de la industria de madera, sin beneficio para nadie.

La alternativa es fijar tarifas de acuerdo con el valor de las mercaderías que se transportan; con la capacidad de la industria para soportar la tarifa, y con otros factores tales como la competencia, etc.

El resultado es que las tarifas altas están en realidad sosteniendo las bajas. Esto es necesario y bueno para el Ferrocarril, para los clientes y para el país. Ningún favor haríamos al importador de mercaderías de alto valor si el Ferrocarril bajara la tasa de su flete y compensara sus entradas con el aumento de las tasas aplicadas a mercaderías de precios bajos, porque resultaría en el fracaso del dueño de las mercaderías de bajo valor con el consiguiente daño para la economía nacional, y, a la larga, en daño al importador de las mercaderías de valor alto.

Las tarifas básicas máximas del Ferrocarril fueron fijadas y aprobadas por el contrato-ley de Abril de 1884, conocido como el "Contrato Soto-Keith". Estas tarifas máximas aprobadas por el Congreso, establecidas en moneda de oro, son considerablemente más altas que las que el Ferrocarril, hasta ahora, ha encontrado necesario aplicar aún a mercaderías de las más costosas que muy bien pudieran soportar la tarifa máxima. A la mayoría de las mercancías se les aplica solamente una fracción de la tasa máxima; por ejemplo, un carro de tucas que ahora paga ¢ 316.80 de Peshurst a San José (127 millas) al tipo de cambio oficial de hoy, podría legalmente ser aumentado a ¢ 3,510.00. Una tasa tal sería, por supuesto, ridícula, y de ninguna manera de acuerdo con la política firmemente establecida de no solamente cobrar la tasa promedio más baja posible, sino también rebajar las tarifas a menos de lo económicamente aconsejable cuando es necesario prestar ayuda a una industria para que permanezca próspera.

La cuestión de la competencia también debe tomarse en consideración. Ninguna forma de transporte puede, siquiera, empezar a competir con las tasas más bajas de la Northern, pero las altas tarifas que sostienen las bajas están sujetas a competencia por aire, por carreteras y por otros puertos. Mientras las carreteras y los aeropuertos son mejorados y extendidos y aún mantenidos por el Gobierno, es posible que estos servicios competidores probablemente podrían bajar sus tarifas a un costo inferior que las tarifas más altas del Ferrocarril. Habrá que hacer frente a esta situación, con bajar las tasas altas y aumentar las tasas bajas, para balancear las entradas con los gastos.

The fixing of rates, being of utmost importance to the public and to the Railway, is handled by the Manager personally. Interpretation, and the mechanics of the process, as well as detail arrangements and claims, are handled by the Freight and Passenger Department.

The broad policy is to fix rates as low as possible consistent with the necessity of balancing income with expenses. If all goods could carry the same rate the problem would be solved by slight increases or decreases in this one rate to allow for fluctuations in operational cost. Obviously, one rate is not practical. A commodity, such as logs, having a low value per pound cannot carry the same rate per ton-mile as silk-dress goods, which are worth many times as much per pound. As can be seen from the graph "Average Rate per Ton Mile", the present average rate is \$ 0.10 per ton mile. If this average rate was applied to logs then a 20-ton car of logs from Limón to San José (103 miles) would pay \$ 206.00 (¢ 1,168.00) instead of the present ¢ 316.80 at the official rate of exchange in effect at this time. This would ruin the lumber trade to no one's benefit.

The alternative is to fix rates in accordance with the value of the goods carried; with the ability of the industry to support the tariff and with other factors, such as competition, etc.

This results that the high rates are actually supporting the lower rates. This is necessary and good for the Railway, for the clients and for the nation. It would be no favour to the importer of high-value goods for the Railway to lower its freight rate, and balance income by increasing rates on low-value goods, as it would result in the failure of the owner of the low-value goods with consequent harm to the national economy and, eventually, to the importer of the high-value goods.

The basic maximum rates of the Railway are fixed and approved by the contract-law of April 1884 known as the "Soto-Keith Contract". These congressionally approved maximum rates, fixed in gold coinage, are considerably higher than the Railway has yet found necessary to apply, even on highest value goods that could carry the maximum rate. On most goods the rate is only a fraction of the maximum. For instance, a car of logs which actually pays ¢ 316.80 from Peshurst to San José (127 miles), at the present official rate of exchange, could, legally, be raised to ¢ 3,510.00. Any such rate would, of course, be the height of folly, and in no way in accord with the firmly established policy of not only charging the lowest average rate possible but, also, reducing rates below the economic level necessary to help an industry stay prosperous.

The question of competition must also be taken into consideration. No form of transportation can even begin to compete with the Northern's lowest rates but the high rates which support the low ones are subject to competition by air, by highway and by other ports. As roads and airfields are improved and extended, by the Government, these competing services will probably be able to lower their rates below our highest ones. This will have to be met by lowering the high rates and adding corresponding increases to the low rates, to balance income with expenditures.

Hay un concepto equivocado respecto al efecto de las tasas del Ferrocarril sobre el costo de las mercaderías en el mercado. Actualmente, el flete del Ferrocarril aplicado a las mercaderías, es una pequeña parte del costo de producción. Durante el mes de mayo de 1953 los porcentajes correspondientes a unos pocos artículos fueron como sigue:

There is a misconception as to the effect of rail rates on the cost of goods in the market place. Actually the rail freight on goods is a very small percentage of production costs. As of May 1953, the percentages on a few items were as follows:

ARTICULO	DE	TRANSPORTE	A	CARGO DE FLETES		VALOR AL DETALLE		Porcentaje de cargo de flete sobre el valor al Detalle
CAFE	San José	Limón		¢ 0.059 lb.	\$ 0.0104 lb.	¢ 4.00 lb.	\$ 0.71 lb.	1.8%
MAIZ	Guácimo	San José		¢ 0.013 lb.	\$ 0.0023 lb.	¢ 0.35 lb.	\$ 0.062 lb.	3.7%
AZUCAR	Turrialba	San José		¢ 0.008 lb.	\$ 0.0014 lb.	¢ 0.50 lb.	\$ 0.088 lb.	1.6%
GANADO	Alajuela	Limón		¢ 13.10 cabeza	\$ 2.31 cabeza	¢ 500.00 cabeza	\$ 88.18 cabeza	2.6%
MADERA	Limón	San José		¢ 0.05 pie	\$ 0.01 pie	¢ 1.20 pie	\$ 0.21 pie	4%
CACAO	Estrada	Limón		¢ 0.012 lb.	\$ 0.002 lb.	¢ 1.25 lb.	\$ 0.22 lb.	1.0%
AUTOMOVILES	Limón	San José		¢ 765.35 u.	\$ 134.98 u.	¢ 30,000.00 u.	\$ 5,291.00 u.	2.6%
TRACTORES D-8	Limón	San José		¢ 2,446.40 u.	\$ 431.46 u.	¢ 120,000.00 u.	\$ 21,164.00 u.	2.04%
CEMENTO	Limón	San José		¢ 0.85 sacco	\$ 0.15 sacco	¢ 11.15 sacco	\$ 1.97 sacco	7.6%
HIERRO DE CONSTRUCCION	Limón	San José		¢ 1.02 qq.	\$ 0.18 qq.	¢ 53.50 qq.	\$ 9.44 qq.	1.9%
YUCA	Guácimo	San José		¢ 0.013 lb.	\$ 0.0023 lb.	¢ 0.25 lb.	\$ 0.044 lb.	5.2%
CHAYOTES	Guácimo	San José		¢ 0.014 lb.	\$ 0.025 lb.	¢ 0.25 lb.	\$ 0.044 lb.	5.6%
GASOLINA	Limón	San José		¢ 0.09 gal.	\$ 0.016 gal.	¢ 2.75 gal.	\$ 0.485 gal.	4.5%
TELAS DE SEDA	Limón	San José		¢ 0.26 yd.	\$ 0.046 yd.	¢ 10.00 yd.	\$ 1.76 yd.	2.6%

ITEM	FROM	TRANSPORT TO	FREIGHT CHARGE		RETAIL VALUE		Percentage Freight Charge of Retail Value
COFFEE	San José	Limón	¢ 0.059 lb.	\$ 0.0104 lb.	¢ 4.00 lb.	\$ 0.71 lb.	1.8%
CORN	Guácimo	San José	¢ 0.013 lb.	\$ 0.0023 lb.	¢ 0.35 lb.	\$ 0.062 lb.	3.7%
SUGAR	Turrialba	San José	¢ 0.008 lb.	\$ 0.0014 lb.	¢ 0.50 lb.	\$ 0.088 lb.	1.6%
CATTLE	Alajuela	Limón	¢ 13.10 head.	\$ 2.31 head	¢ 500.00 head	\$ 88.18 head	2.6%
LUMBER	Limón	San José	¢ 0.05 foot	\$ 0.01 foot	¢ 1.20 foot	\$ 0.21 foot	4%
COCOA	Estrada	Limón	¢ 0.012 lb.	\$ 0.002 lb.	¢ 1.25 lb.	\$ 0.22 lb.	1.0%
AUTOMOBILE	Limón	San José	¢ 765.35 u.	\$ 134.98 u.	¢ 30,000.00 u.	\$ 5,291.00 u.	2.6%
D-8 TRACTOR	Limón	San José	¢ 2,446.40 u.	\$ 431.46 u.	¢ 120,000.00 u.	\$ 21,164.00 u.	2.04%
CEMENT	Limón	San José	¢ 0.85 sack	\$ 0.15 sack	¢ 11.15 sack	\$ 1.97 sack	7.6%
CONSTRUCTION IRON	Limón	San José	¢ 1.02 C. lbs.	\$ 0.18 C. lbs.	¢ 53.50 C. lbs.	\$ 9.44 C. lbs.	1.9%
YUCA	Guácimo	San José	¢ 0.013 lb.	\$ 0.0023 lb.	¢ 0.25 lb.	\$ 0.044 lb.	5.2%
CHAYOTES	Guácimo	San José	¢ 0.014 lb.	\$ 0.025 lb.	¢ 0.25 lb.	\$ 0.044 lb.	5.6%
GASOLINE	Limón	San José	¢ 0.09 gal.	\$ 0.016 gal.	¢ 2.75 gal.	\$ 0.485 gal.	4.5%
SILK CLOTH	Limón	San José	¢ 0.26 yd.	\$ 0.046 yd.	¢ 10.00 yd.	\$ 1.76 yd.	2.6%

Según se puede notar de los porcentajes indicados el costo de transporte por ferrocarril es una pequeña proporción del costo que el consumidor paga por las mercaderías. Un aumento, o disminución, del 10% en el transporte de maíz por ferrocarril, por ejemplo, no afectaría el precio del maíz en el mercado ni siquiera un medio de un uno por ciento, o sea ¢ 0.0013 por libra. Como el lector puede fácilmente imaginar este pequeño aumento, o rebaja, probablemente no sería pasado al consumidor.

As can be observed from the above percentages the cost of rail transport is a small proportion of the cost that the consumer pays for goods. An increase, or decrease, of 10% in the rail transport of corn, for instance, would affect the price of corn in the market by less than half of one percent, or ¢ 0.0013 per pound. As the reader can easily imagine this small increase, or decrease, would not likely be passed on to the consumer.

Vale la pena repetir que la política de la Northern es hacer todo esfuerzo por bajar las tarifas, y es con orgullo que se puede informar a los clientes y al público que mucho éxito ha sido ya alcanzado a este respecto. Según se puede notar en la gráfica "Tarifa Promedio por Milla Tonelada (1915-1953)" la tasa promedio, por milla de tonelada, fué entre \$ 0.14 y \$ 0.18 (dólares) de 1915 a 1933. Ya en 1942 esta tarifa promedio había sido rebajada hasta menos de \$ 0.06 que significa una reducción de más del 65%. Desgraciadamente; grandes aumentos en los costos en toda clase de negocios como resultado de la Segunda Guerra Mundial, obligaron a un retroceso en esta tendencia a bajar, y la tasa promedio por milla de tonelada ha aumentado gradualmente hasta \$ 0.10 (cifra para 1952-1953). No obstante, conviene que el lector tome en consideración que este aumento es mucho menor que el aumento en el costo de otros servicios y mercancías, durante el mismo período de tiempo, y también no debe pasar por alto que el costo hoy es casi exactamente el mismo que hubo en los años de 1935 a 1938, y más de una tercera parte menos de como estaba en los años 1918-1919.

It is worth repeating that the policy of the Northern is to make every effort to lower rates, and it is with some pride that it can be reported to clients, and to the public, that much success has already been achieved. As can be seen from the graph "Average Rate per Ton Mile, (1915 - 1953)", the average rate, per ton-mile, was between \$ 0.14 and \$ 0.18, U. S. Cy. from 1915 to 1933. By 1942 this average rate had been brought down to less than \$ 0.06, a reduction of more than 65%. Unfortunately, great increases in all costs in all lines of business, as a result of World War II, reversed the downward trend and the average rate per ton-mile has gradually increased to \$ 0.10 (1952 - 53). However, the reader is asked to consider that this increase is much less than the increase in other commodities during this same period of time and to note that the cost today is almost exactly the same as it was in 1935-1938, and more than a third less than it was in 1918-1919.

La Administración de la Northern se dedica a continuar sus esfuerzos para rebajar el costo total de transporte, en beneficio de la economía nacional, y abriga completa confianza de que el éxito acompañará estos empeños, siempre que los precios por unidad de materiales y trabajo no aumenten bruscamente otra vez como sucedió a partir de 1940.

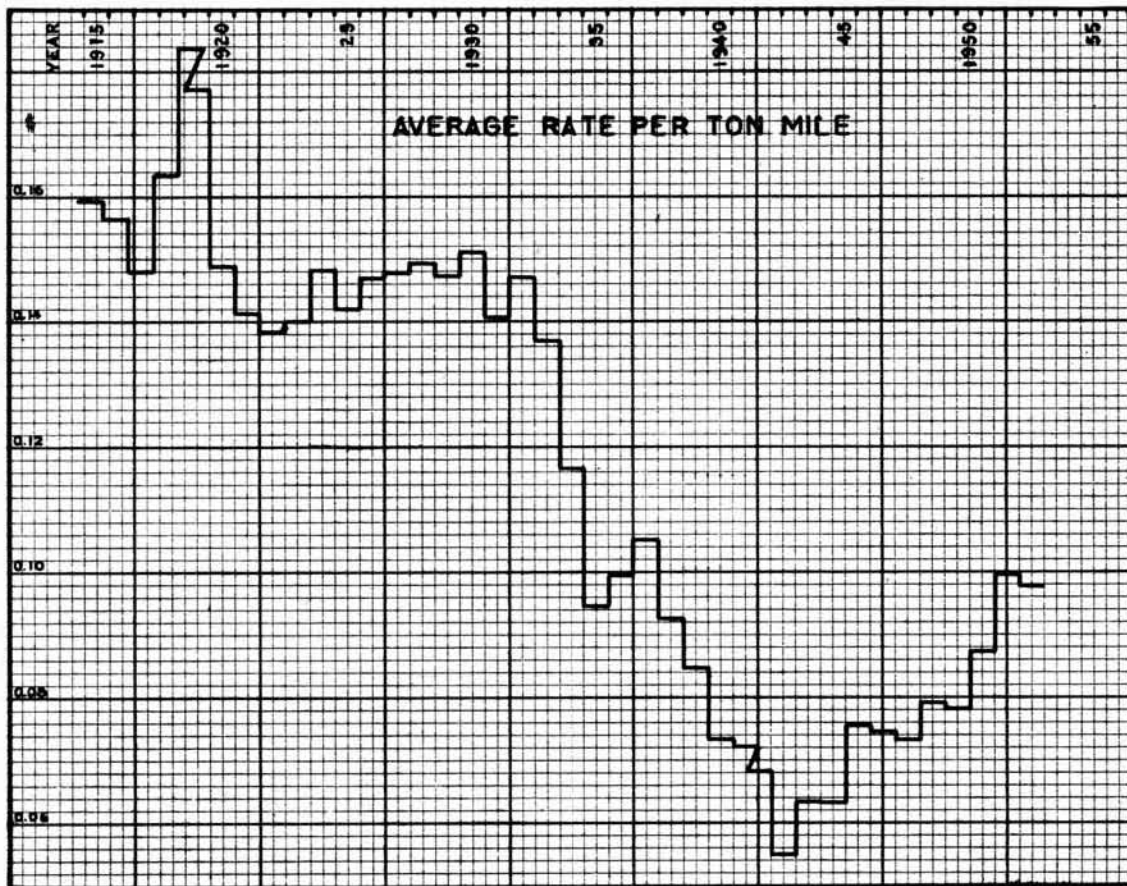
The Northern's Management pledges itself to continue its efforts to reduce the total transportation cost to the national economy and is confident that success will accompany those efforts, provided that unit costs of materials and labor do not take another sharp rise similar to the rise since 1940.



Srta. Aida Villalobos D., Jefe del Departamento de Fletes y Pasajes, frente a su escritorio en su despacho en la Oficina General en San José.

©

Miss Aida Villalobos D., Head of the Freight and Passenger Department, at her desk in her Office in the Administration Building in San José.



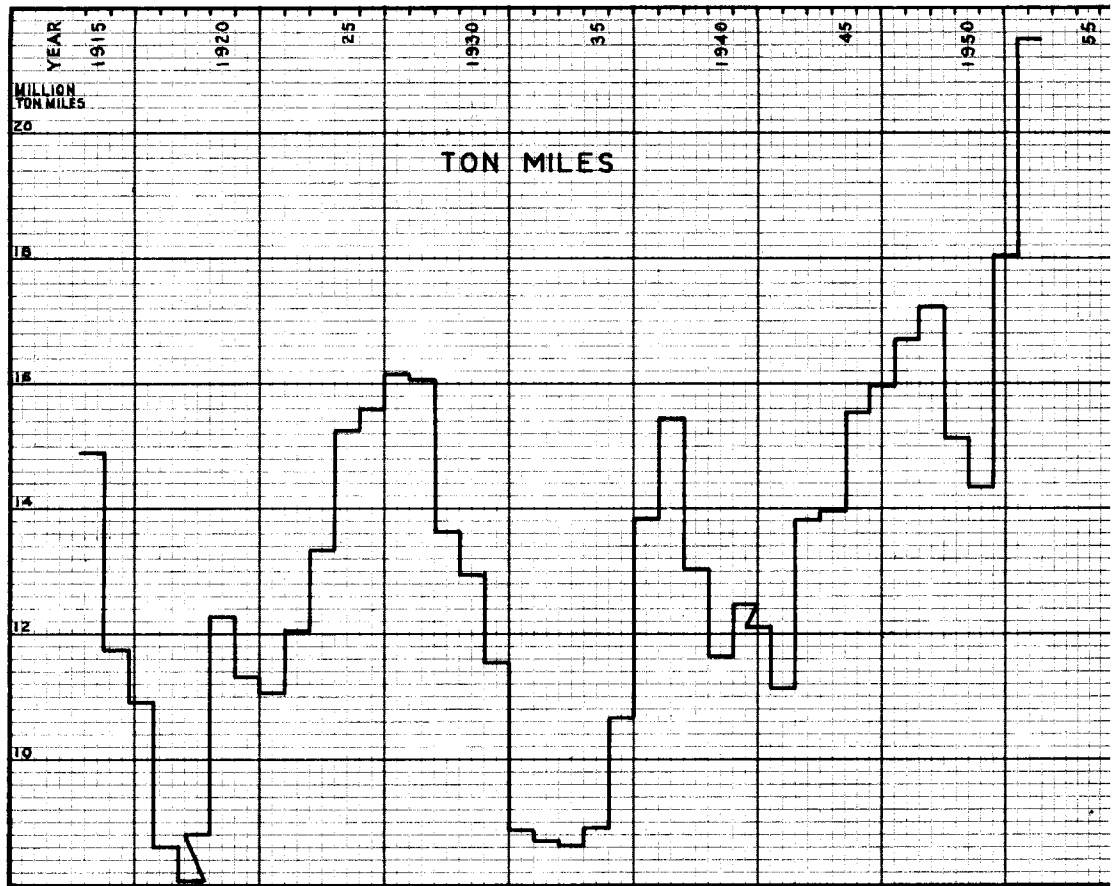
"TASA PROMEDIA POR MILLA TONELADA"

"AVERAGE RATE PER TON MILE"

Los cambios en la tasa promedio siempre vienen después de ocurrir las circunstancias que los hicieron necesarios. Los costos actuales de ese tiempo comenzaron a subir en los años 1939 - 1940, pero las tasas no fueron aumentadas sino hasta 1943. El aumento en los años 1950-1951 fué el resultado de costos aumentados de materiales y mano de obra al terminar la guerra en 1945.

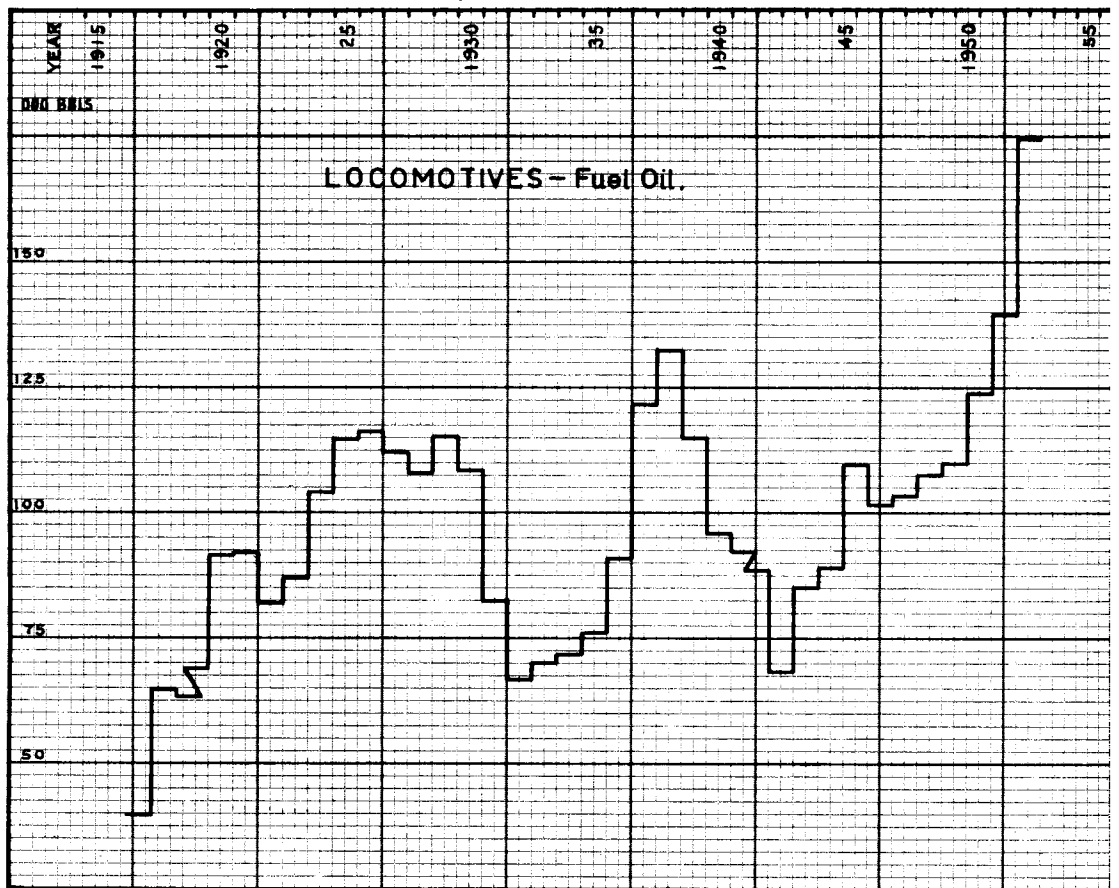
Changes in average rates always lag behind the factors which make them necessary. Actual costs started up in 1939 - 1940, but rates did not increase until 1943. Increase in 1950 - 1951 reflected costs of materials and labour following the end of the war in 1945.

El incremento del tráfico está bien ilustrado en las gráficas "Ton Miles" y "Locomotives - Fuel Oil" (1915 - 1953) que da, también, una buena indicación del crecimiento económico en Costa Rica.



○

The growth of traffic is well illustrated in these two graphs, "Ton Miles" and "Locomotives - Fuel Oil" (1915 - 1953). It is also a very good indication of the economic growth of the nation.



Las siguientes páginas son dedicadas a unas pocas de las actividades menos conocidas a lo largo del Ferrocarril. Las actividades mejor conocidas, tal como la producción del café, no se han fotografiado porque se cree que el espacio a nuestra disposición sería mejor utilizarlo para concentrar la atención sobre trabajos que han recibido menos publicidad.

The following pages are devoted to a few of the less well known activities along the railway. The better known activities, such as coffee production, are not pictured as it is felt that the space available is better utilized to focus attention on less well publicized activities.



Vista dentro de una finca de abacá. Se hacen jarcias de manila de las fibras sacadas del tronco de esta planta que se parece al banano. Hay aproximadamente 11,000 acres, en Bataan (25 Millas) y Manila, en la zona Atlántica.

⊙

View inside an abaca plantation. Manila rope is made from the fibers obtained from the trunk of this banana-like plant. There are approximately 11,000 acres, at Bataan (25 Miles) and Manila, in the Atlantic zone.



La fibra, que viene de la máquina de descortezar y de las secadoras, es clasificada antes de enfardarse.

⊙

Fiber, from the decorticating machine and the dryers, is graded, preparatory to baling.



Fibra de abacá, en fardos de aproximadamente 275 libras, es cargada en carros de ferrocarril para ser transportados a Limón, y de allí a los mercados del mundo.

⊙

Abacá fiber, in bales of about 275 lbs., is loaded into railway cars for transport to Limón, and thence to the markets of the world.

Hasta hace pocos años, la Northern Railway era, en gran parte, dependiente de la industria bananera para la mayor proporción de su flete. En realidad, Limón era el principal puerto de exportación de bananos del mundo, durante los años de 1900 a 1925, cuando alrededor de once millones de racimos fueron exportados al año. La enfermedad "Panamá" gradualmente mató las fincas, y durante el año fiscal 1952-1953 solamente 115,323 racimos de bananos fueron exportados, vía Puerto Limón, de las pocas y pequeñas fincas que quedan. Un nuevo procedimiento de inundación puede ahora vencer la enfermedad "Panamá", pero la inversión de más de \$ 1,000.00 por acre no está al alcance del capital de los pequeños agricultores.

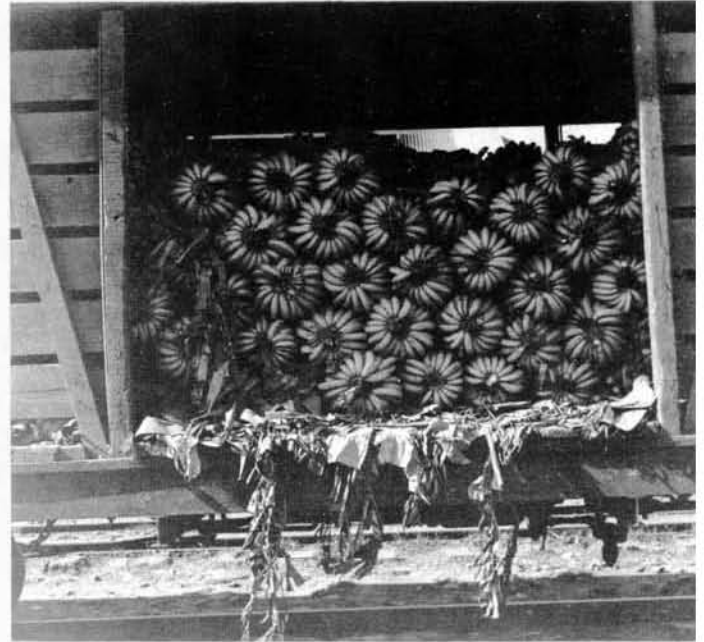
Until recent years the Northern Railway was largely dependent on the banana industry for most of its traffic. In fact, Limón was the principal banana export port of the world during 1900 - 1925 when as many as eleven million bunches were exported yearly. Panama disease gradually killed the plantations and, during the fiscal year 1952 - 1953, only 115,323 bunches of bananas were exported via Port Limón from the few small plantations that remain. A new process of "flood fallowing" can now overcome Panama disease, but the investment of more than \$ 1,000.00 per acre is beyond the capital means of small farmers.



Se traen los bananos al costado de la línea del ferrocarril por tranvías, como se ve arriba, o en mulas.



Bananas are brought alongside the railway on tram lines as above, or on mule back.



Se ven los bananos puestos en carros de ferrocarril en espera de ser llevados a Limón para exportación.



Bananas, in railway car, awaiting movement to Limón for export.

Pequeñas lanchas traen bananos de la Barra del Colorado hasta el Puerto de Limón para ser transferidos a los vapores.



Small launches bring bananas from Barra del Colorado to Limón for transfer to export vessels.



Durante los últimos diez años la Zona Atlántica ha llegado a ser una importante región productora de maíz. La producción ha aumentado de prácticamente nada hasta 17.690 toneladas de granos secos enviados a San José durante el año fiscal 1952 - 1953.

During the last ten years the Atlantic Zone has become a very important corn producer. Production has increased from practically nothing to 17,690 tons of dry grain shipped to San José during the fiscal year 1952 - 1953.



Maíz seco siendo desgranado, antes de ponerlo en sacos para su transporte. El maíz es producido por finqueros pequeños, cada uno teniendo solamente unas pocas hectáreas en cultivo.

Aquí está el maíz todavía en elote, siendo cargado para ser enviado a la Secadora que se ve en esta fotografía. Durante el tiempo de cosecha de maíz trenes especiales para cargarlo se corren y paran por la carga en cualquier punto que sea más conveniente para los embarcadores.

⊙

⊙

Dry corn being shelled, preparatory to bagging for shipment. Corn is produced by small farmers, each having only a few hectares in cultivation.

Corn still on cob being loaded for transfer to dryer pictured here. During the corn season special corn pick-up trains are run, and stop for loading at any point most convenient to the shippers.

Una vista de la planta secadora en Guácimo. Esta fué construída por el Instituto Inter-Americano de Cooperación Agrícola en 1944, pero desde Noviembre de 1949 es de propiedad y operada por el Consejo Nacional de Producción.

Algunos finqueros prefieren secar al sol su propia producción de maíz. Aquí tenemos a un agricultor pequeño entregando maíz a la estación del ferrocarril en Guácimo para su transporte al mercado.

⊙

⊙

Corn drying plant located at Guácimo. This plant was built by the Inter-American Institute of Agricultural Cooperation during 1944, but is now owned, since November 1949, and operated by, the National Production Board (Consejo Nacional de Producción)

Some farmers prefer to sun dry their own corn production. Here is a small producer delivering corn to Guácimo Railway station for transport to market.

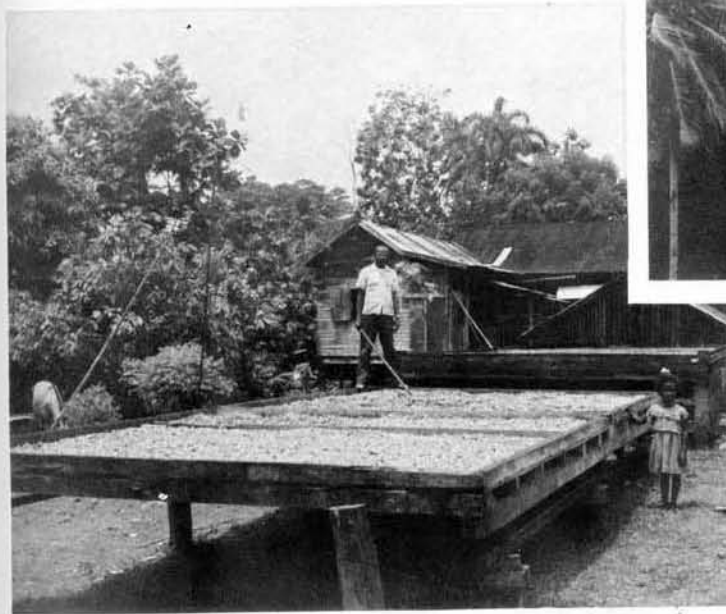


Durante el año fiscal 1952 - 1953, la Provincia de Limón cosechó y exportó 5,263 toneladas de granos de cacao.

During the fiscal year 1952 - 1953, the Province of Limón harvested and exported 5,263 tons of cocoa beans.

Las fincas más grandes de cacao envían sus granos mojados a la planta secadora mecánica en Limón. La planta es el edificio grande en el centro derecho de la fotografía.

The larger cocoa plantations send their wet beans to the mechanical drying plant in Limón. Plant is large building at right center in photo.



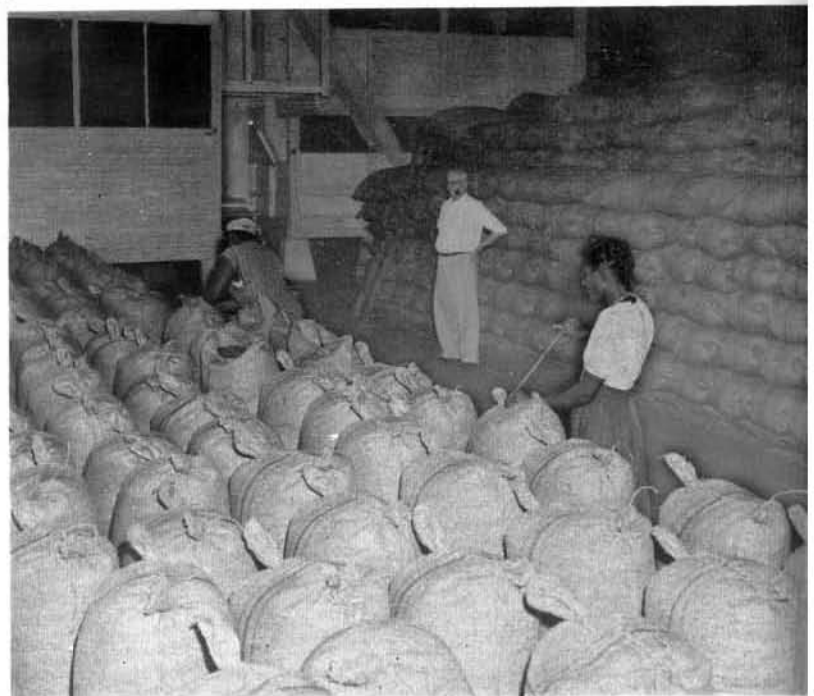
Muchos pequeños agricultores de cacao secan sus granos al sol sobre plataformas móviles. De noche, y cuando llueve, la plataforma se empuja bajo el techo que se ve en el fondo.

Many small cocoa farmers sun-dry their cocoa beans on mobile platforms. At night, and when raining, the platform is rolled back underneath roof in background.



Llenando sacos con granos de cacao para exportación. Cada saco es llenado hasta que pesa 150 lbs. netas.

Filling sacks with cocoa beans for export. Each sack is filled to weigh 150 lbs. net.



El Sr. Emil Micco, Superintendente de la Planta de Cacao de la Cía. Bananera de Costa Rica en Limón, frente a centenares de sacos listos para ser exportados.

Mr. Emil Micco, Superintendent of Cocoa Plant of Cía. Bananera de Costa Rica in Limón views hundreds of sacks ready for export.

La explotación maderera es una de las más grandes actividades de la zona Atlántica. Las fuertes lluvias mantienen los bosques verdes y frescos, evitando así incendios y erosión del suelo. Bajo estas condiciones los árboles se reproducen en un periodo de pocos años. Muchas áreas han sido explotadas varias veces, y fincas de banana abandonadas producirán cedro, listo para el mercado, en menos de veinte años.

Logging is one of the larger activities of the Atlantic zone. The heavy rainfall keeps forests green and lush, thus preventing fires and soil erosion. Under these conditions, the timber reproduces itself within a few years. Many areas have been logged several times; and abandoned banana farms will grow merchantable cedar in less than twenty years.



Un bosque típico en la Provincia de Limón. El área al frente ha sido limpiada de matorrales, de otro modo no se hubiera podido fotografiar. Nótese la densa maleza al fondo y a la derecha, para apreciar el aspecto de la tierra virgen. Solamente los árboles más grandes serán volteados.

Typical forest in Limón Province. The area, in foreground, has been underbrushed, else it could not have been photographed. Note dense undergrowth, in background and at right, to appreciate the aspect of virgin woodland. Only largest trees will be cut.



Casi todas las tucas son labradas en el bosque, antes de moverlas. Esto facilita el arrastre con bueyes o tractores.

⊙

Most logs are squared, in the forest, before movement. This facilitates dragging out with oxen or tractor.



Estas son tucas de cativo a lo largo del ferrocarril. Trenes especiales con grúas, son obtenibles a bajo costo, para cargar tucas. Los embarcadores, generalmente, encuentran que es más barato usar el equipo del Ferrocarril, en vez de cargar utilizando sus propios hombres y equipo.

⊙

Cativo logs alongside railway. Special trains, with loading crane, are available at low cost for loading logs. Shippers generally find it cheaper to use the Railway's equipment than to load with their own men and equipment.



Patio para estibar tucas de cativo en Limón. Las tucas son para exportar.

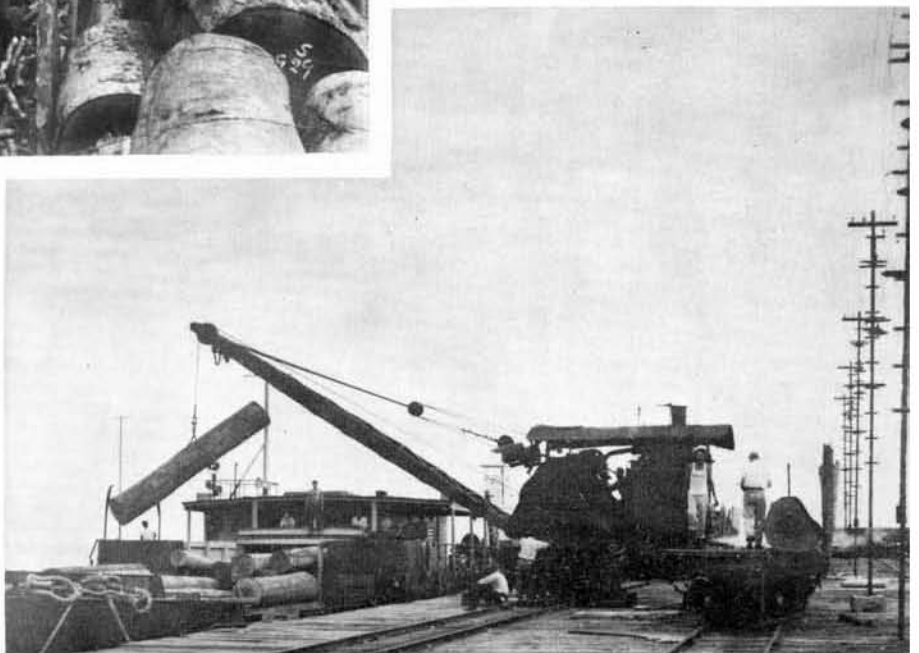
⊙

Cativo log storage yard in Limón. The logs are for export.

Una grúa del Ferrocarril movilizando tucas, desde una lancha de cabotaje, a los carros de ferrocarril. Estas tucas son para ser exportadas.

⊙

Railway crane handling logs from coast-wise launch to railway cars. These logs are for export.

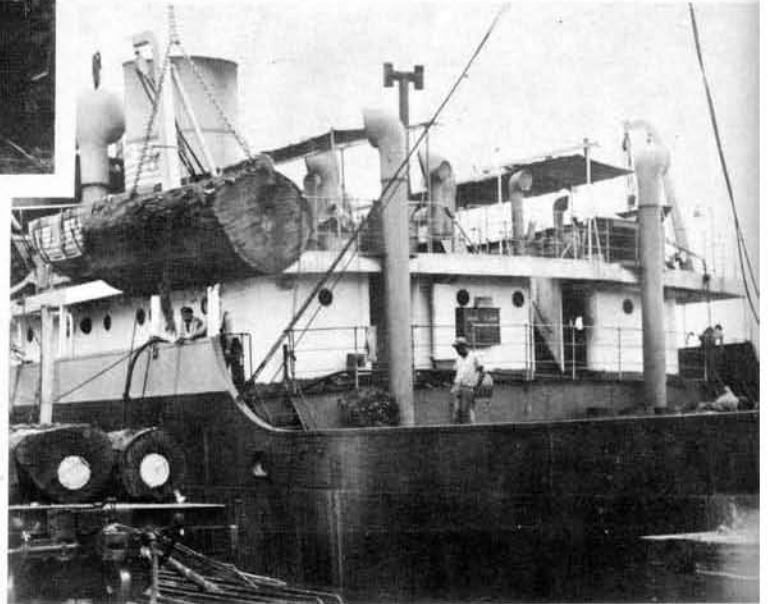




Descargando tucas para la exportación, en el patio de almacenaje en Limón. La grúa E-2 es un equipo del Ferrocarril arrendado al exportador.

⊙

Unloading export logs in Limón storage yard. The E-2 crane is Railway equipment leased to the exporter.



Este vapor noruego, el "NUSKEN", está recibiendo un cargamento completo de 3,400 toneladas de tucas de cativo para Charleston, Carolina del Sur, en los Estados Unidos. El cativo se utiliza para hacer madera laminada.

⊙

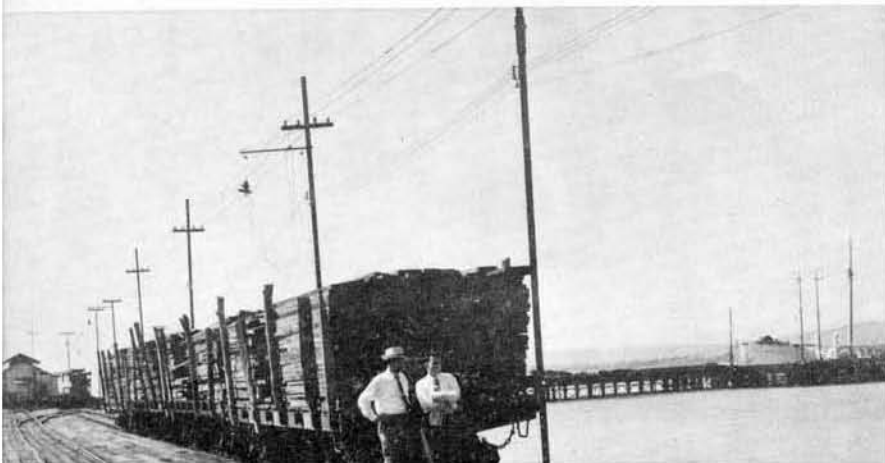
This norwegian vessel, the "NUSKEN", is taking on a complete load of 3,400 tons of cativo logs for Charleston, South Carolina, U. S. A. Cativo is used to make plywood.



Madera de cedro aserrada que se está cargando para exportar a Cuba.

⊙

Sawn cedar lumber being loaded for export to Cuba.



Madera de cedro aserrada en carros, aguardando el arribo del vapor que la llevará a Cuba.

⊙

Sawn cedar lumber on cars awaiting arrival of ship to take it to Cuba.



La mayor parte de la madera de la Provincia de Limón va a los aserraderos de la Meseta Central. Este carro de tucas, procedente de Roxana, ramal de Río Frío, será llevado 86 millas hasta San José. El flete cobrado por este carro fué de ₡ 316.80 al tipo de cambio actual.

⊙

Most of the Limón Province timber goes to the sawmills in the Central Plateau. This car of logs from Roxana, Río Frío branch, will be moved 86 miles to San José. The freight charge on this car was ₡ 316.80 at present official rate of exchange.

Duelas de barril, de roble negro, en un patio de almacenaje en Cartago. Estas irán a España para fabricación de toneles de vino.



Este es un patio típico de tucas de un aserradero en la Meseta Central.

⊙

Typical log yard of sawmill in the Central Plateau.

Oak barrel staves in storage yard in Cartago. These will go to Spain to make wine casks.

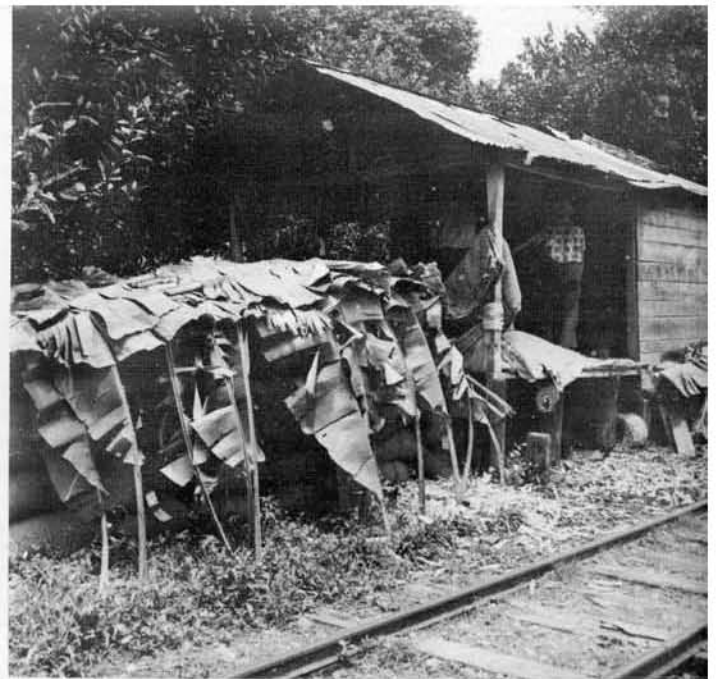




Los trenes locales hacen muchas paradas para cargar productos donde las cantidades son demasiado pequeñas para justificar una estación adecuada. Pequeñas plataformas cubiertas, como ésta que se ve en la fotografía, son construidas en estos lugares. Más de cien están en uso.

⊙

Local trains make many stops to load products where quantities are much too small to justify a proper station. Small covered platforms, such as the one pictured here, are constructed at these points. More than a hundred are in use.



Algunos agricultores prefieren erigir sus propias plataformas de carga. Esta que vemos aquí, en el ramal de Río Frio, incluye una instalación para desgranar maíz.

⊙

Some farmers prefer to erect their own loading platforms. This one, on the Río Frio branch, includes a corn-shelling installation.



En los ramales del Ferrocarril, los trenes que recogen maíz se detienen en cualquier punto conveniente para los agricultores. Estos sacos de maíz son para la Meseta Central.

⊙

In the branches the corn pick-up trains stop at any point convenient to the farmers. These bags of corn are ticketed for the Central Plateau.



"Finqueros" jóvenes se paran al lado de sacos que ayudaron a cosechar. El "cobertizo" será techado de nuevo para cada una de las dos cosechas anuales de maíz.

⊙

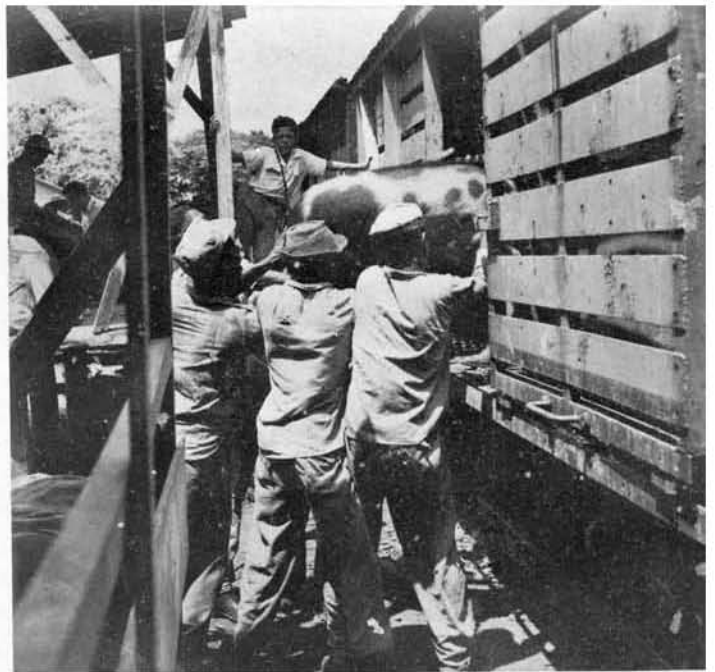
Farm boys stand by the bags of corn they have helped to harvest. The shelter will be "re-roofed" for each of the twice yearly corn crops.



Ganado importado, de raza fina, en tránsito por Peralta (Milla 54) en camino a un nuevo potrero de una hacienda de ganado en la Meseta Central.

⊙

Imported high bred cattle, in transit through Peralta (Mile 54), on way to new pastures somewhere in the Central Plateau.



Este cerdo gordo va al mercado, sin mayor resistencia.

⊙

This porker goes to market without much protest.

Empacando yuca, de la Línea Vieja, para su transporte a la Meseta Central. Trenes locales recogedores hacen paradas frecuentes para dar facilidades a los agricultores pequeños.

⊙

Sacking "yuca", from the Old Line, for shipment to the Central Plateau. Local pick-up trains make frequent stops to accommodate small farmers.

Maíz, bananos, y tucas en Roxana, ramal de Río Frío, en espera del tren, para embarques al interior.

⊙

Corn, banana and logs at Roxana, Río Frío branch, awaiting the train for shipment to the interior.





Cañaveral nuevo cerca de Turrialba. La región de Turrialba ha adquirido gran importancia como productora de azúcar durante estos años recientes. Hay cinco ingenios grandes operando entre Santiago y Turrialba.

⊙

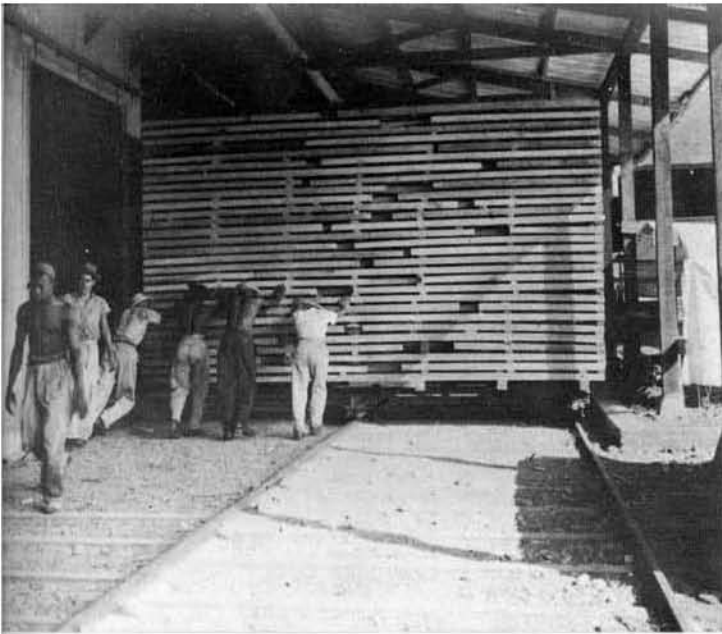
New sugar cane field near Turrialba. The Turrialba region has achieved great importance, as a sugar producer, during recent years. Five large mills are in operation between Santiago and Turrialba.



Caña de azúcar cargada en carros en Azul (Milla 61.6). Los productores encuentran que es más barato usar el transporte por ferrocarril que acarrearla directamente al ingenio, en camiones, aunque la distancia es solamente de pocas millas.

⊙

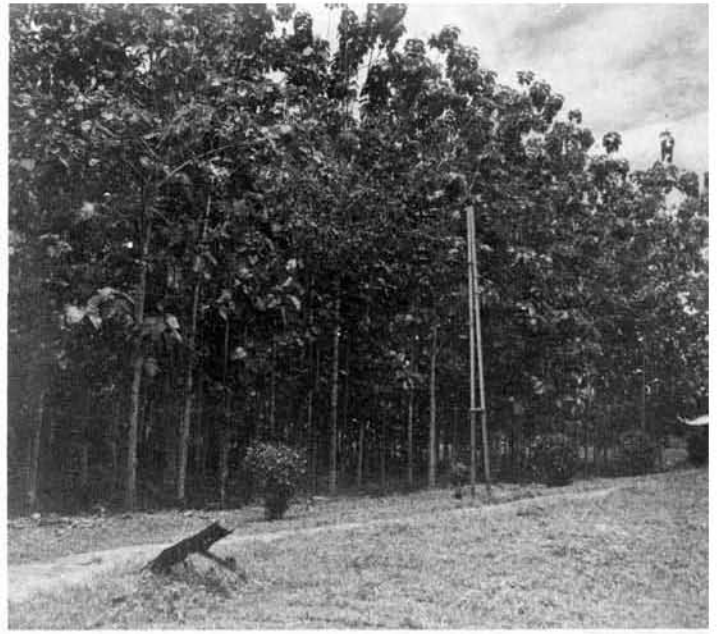
Sugar cane loaded on cars at Azul (Mile 61.6). Producers find it cheaper to use rail transport than to truck direct to mill, even though distance is only a few miles.



Una pila de madera de balsa saliendo de los modernos y automáticos hornos secadores, manejados por la International Balsa Company. Durante el año fiscal 1952 - 1953, unos 839,453 pies cuadrados de tabla de balsa fueron exportados a los Estados Unidos.

⊙

A stack of balsa wood coming from the modern automatic drying kilns operated by the International Balsa Company. During the fiscal year 1952 - 1953, 839,453 board feet of balsa were exported to the U. S. A.



Arboles tiernos de teca en una arboleda experimental en Bataan. La teca es originaria del Sureste de Asia y es apreciada para la construcción de cubiertas de vapores y otros servicios duros.

⊙

Young teak trees growing in an experimental grove at Bataan. Teak is native of South-East Asia and is prized for ship decking and other hard services.



Una residencia bien atendida en Los Diamantes, Línea Vieja, cerca de Guápiles. En toda esta región, la línea del Ferrocarril es usada como "Calle Central" de manera que las residencias, y los negocios comerciales, tienen sus entradas principales al lado de la vía.

⊙

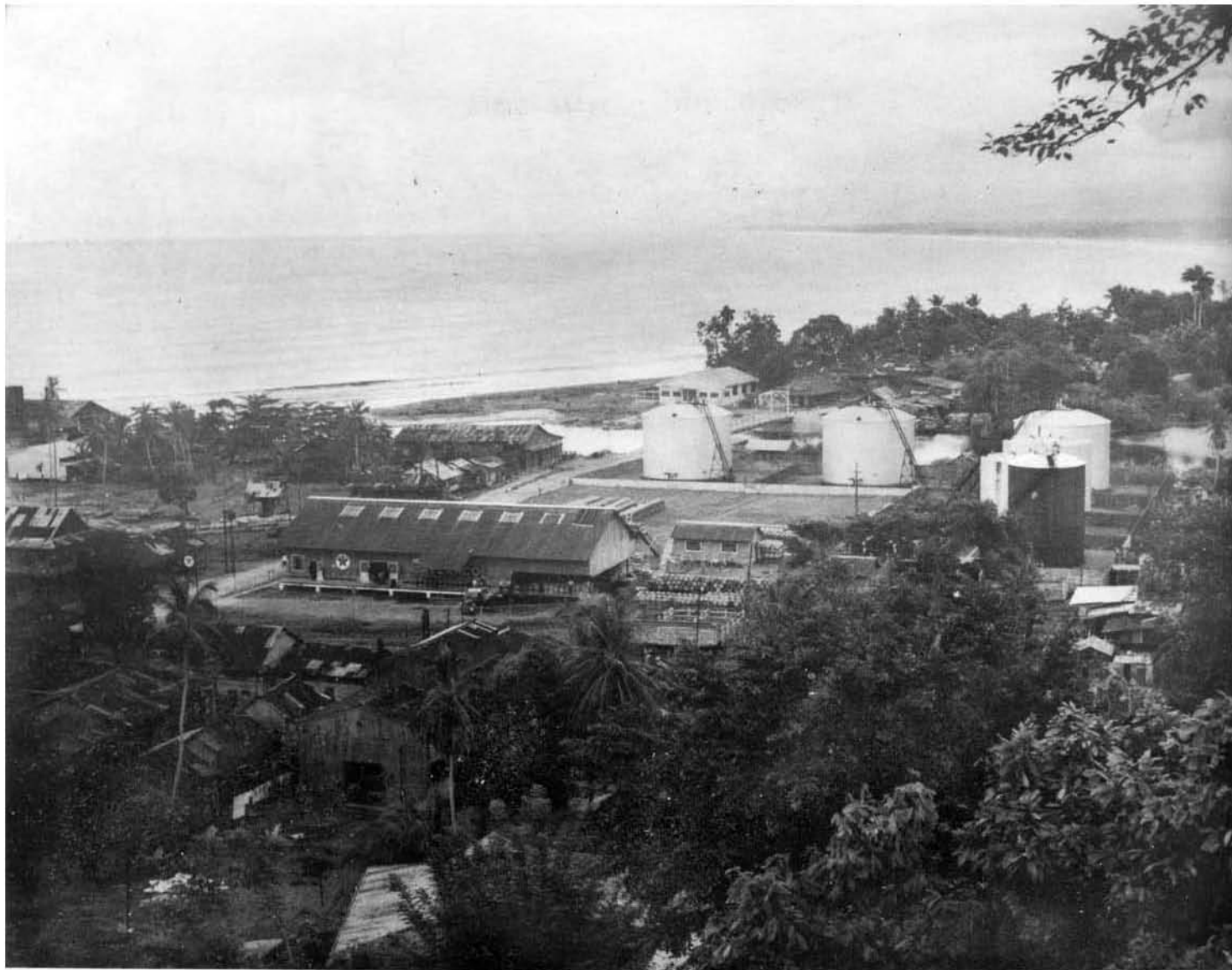
A well-kept home at Los Diamantes on the Old Line near Guápiles. Throughout this region the railway is the "Main Street", so residences, as well as commercial establishments, have their front gates facing the railway.



Un almácigo de coco. El coco es la semilla más grande del mundo. Para hacerla germinar, solamente es necesario colocarla sobre la tierra. Un tallo de tres o cuatro pies de altura crecerá de la semilla antes de desarrollar sus raíces. Los más altos de los tallos que se ven en la fotografía están listos para ser transplantados.

⊙

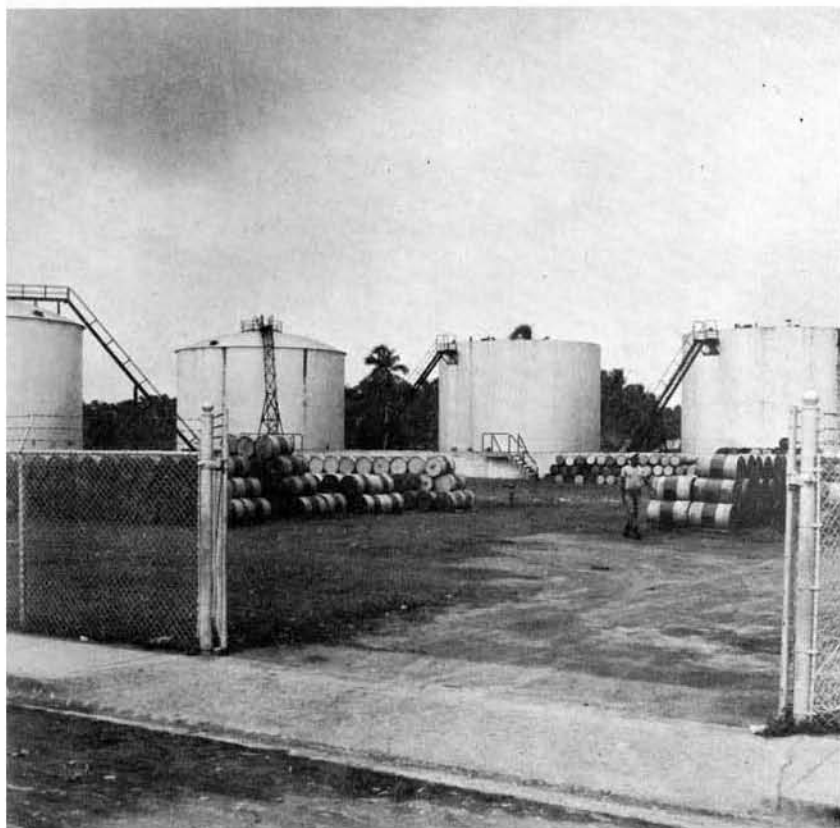
Coconut seedlings. The coconut is the world's largest seed. To propagate, the seed is merely placed on the ground. A shoot, three or four feet high, will grow out of the seed before any roots develop. The largest of these shoots are ready for transplanting.



Una vista del terminal mayor de la Texas Oil Co. en Limón. Durante el año fiscal de 1952-1953 más de 4½ millones de galones de gasolina fueron transportados por ferrocarril de estos tanques a San José.

⊙

The Texas Oil Company's bulk terminal at Limón. During the fiscal year 1952-1953, more than 4½ million gallons of gasoline were transported by rail from these tanks to San José.



Vista de cerca de los tanques de almacenaje de gasolina y otros combustibles de la TEXACO. Estos tanques están conectados directamente por medio de dos tubos de seis pulgadas cada uno, a los buques-tanques que traen cargamentos del exterior, principalmente de Aruba en las Antillas Holandesas.

⊙

Close up of TEXACO's storage tanks for gasoline and other combustibles. These tanks are directly connected, through two six-inch pipe lines, to ocean-going tankers which bring cargoes from abroad, principally from Aruba, in the Dutch West Indies.