



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Contabilidad de empresas ferroviarias. su contralor el Estado

Rivoire, Martín Rodolfo

1936

Cita APA: Rivoire, M. (1936). Contabilidad de empresas ferroviarias, su contralor el Estado.
Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios".
Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

1501-1513
59

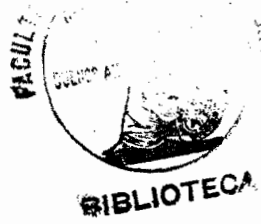
28931

DUPLICADO

"CONTABILIDAD DE EMPRESAS FERROVIARIAS,
SU CONTRALOR POR EL ESTADO".-

1502
159

Tesis para el doctorado, presentada por
Martín Rodolfo Rivoire.-



Noviembre de 1936.--



SECRET

I INTRODUCCION

En cumplimiento de la ordenanza de la Facultad, concordante con la disposición del artículo 86 del estatuto universitario, que exige la presentación de un trabajo de tesis para la obtención del título doctoral, me he decidido a abordar el punto de que informa el título precedente, que constituye uno de los tantos problemas que esperan solución en nuestro país.

Comienzo por traer al ejemplo de dos grandes países, Estados Unidos e Inglaterra; que escojo no al azar, sino por la semejanza que ofrecen con el nuestro en cuanto al sistema de explotación de sus ferrocarriles, que se efectúa por empresas de capital privado.

Luego de una ligera revista sobre las disposiciones legales en materia contable ferroviaria en esos países, me refiero a dichas disposiciones en nuestra legislación, concluyendo por destacar la necesidad de implantar un sistema uniforme de contabilidad para todas las empresas ferroviarias. Solución ésta ya prevista por la todavía no bien ponderada ley Mitre.-

Por supuesto, que este sistema contable uniforme debería ser impuesto por el Poder Ejecutivo en sustitución o como complemento, en su caso, de las disposiciones legales vigentes.

A primera vista, chocan estas que podría parecer excesiva ingerencia del estado en empresas particulares, pero no debemos olvidar que se trate de entidades que explotan un servicio público de fundamental importancia para la existencia económica de la Nación, que co-

no dice el conocido símil, los ferrocarriles constituyen en un país lo que los tubos o vasos sanguíneos en el cuerpo humano, que distribuyen por él su riqueza, que en un caso lo constituye el líquido sanguíneo y en el otro la circulación de su producción. Importa en uno y otro caso activar esa circulación, que ningún punto del país -aún el más alejado- deje de recibir su vital impulso, y asimismo importa evitar su paralización y como consecuencia la natural incidencia de su gangrenamiento sobre el resto del cuerpo.

En los actuales momentos, de desconcierto para las empresas ferroviarias por la crisis que atraviesan, con la consiguiente anulación de sus ganancias, podrá parecer inoficioso el planteamiento de proposiciones que, como las de este trabajo, tienden a un contralor más eficaz de sus beneficios para que ellos puedan -en caso de exceso- ser reintegrados a la riqueza pública en forma de rebajas de las tarifas.

Pero, no creemos, como se ha dado en propalar, que la actual crisis mundial es signo precursor de la desaparición de este indubitable factor de progreso. Mucho debe el siglo XIX al ferrocarril y mucho espera de él el siglo XX.

Evidentemente, han de modificarse muchos aspectos anti-económicos de su explotación, lo que le permitirá, ya en pleno trance competitivo, comportarse a la altura de las circunstancias. Ello se conseguirá, en gran parte, con la revisión de ciertas facetas legales de sus concesiones y con una correcta racionalización de los servicios que presta.

Por otra parte, como lo afirma el ingeniero Ontiveros, en base a rigurosos cálculos sobre precios de costo del transporte, el ferrocarril actualmente solo puede tener la competencia del camión sobre cortas distancias, no así sobre largas distancias. ! Y, en efecto así, gran parte del tráfico se efectúa sobre largas distancias !

Salvada ya esta objeción preliminar, ponemos manos a la obra con el entusiasmo suscitado por una optimista visión del porvenir en un país que siempre ha justificado ampliamente hasta los excesos verbalistas de predestinadores exaltados.-

II ESTADOS UNIDOS. LEGISLACION CONTABLE
FERROVIARIA.-

Resulta sumamente ilustrativo el estudio de los antecedentes que sobre la materia se refieren a este país, porque además de la importancia que enana de la magnitud de los capitales y redes ferroviarias estadounidenses (casi la mitad de la extensión de las del mundo entero) su carácter de empresas de capital privado facilita la aplicación de su experiencia a nuestro ambiente. Bifiero en este punto de vista con Raúl Simon (al que frecuentemente consulto para este capítulo) quién dice que "no tiene razón de ser en el caso de grandes empresas las observaciones que suelen formularse en cuanto a diferencias sobre régimen privado y régimen fiscal". Justifico su aseveración en el deseo que le movía de adaptar sistemas administrativos ferroviarios vigentes en Estados Unidos a los ferrocarriles de Chile, que son del Estado. Pero he de convenir conmigo que en muchos aspectos su adaptación puede resultar ilógica, sobre todo en lo que se refiere al control del Estado; ya que a las empresas fiscales creadas o adquiridas por el Estado, éste puede organizarlas en forma tal que por sí y sin ulterior fiscalización llenen el objetivo perseguido por el control gubernamental, que en suma con el caso de las empresas ferroviarias- no es en esencia más que el siguiente: evitar que los réditos del capital invertido sean superiores a los normales, a los efectos de su ajuste con las tarifas.

Estados Unidos tiene 401.535 kms. de ferrocarriles, de los cuales solo 878 kms. pertenecen al Estado, siendo tan pequeña esta última magnitud, que podemos despreciarla, y considerar a los ferrocarriles estadounidenses como de pertenencia particular.-

Pero el control ejercido por el Estado es tan grande, que Simon lo califica de "una verdadera

6

administración indirecta del Estado". Facta dicho en favor de la "Interstate Commerce Commission", organismo creado por ley general del Congreso en 1887, cuyos poderes fueron aumentados por sucesivas leyes en 1896, 1910, 1913 y 1920.

La "Interstate Commerce Commission" se compone de siete miembros nombrados por el Presidente de la República con acuerdo del Senado, que duran siete años en sus funciones y tiene las siguientes atribuciones: fija las tarifas de los ferrocarriles de manera que produzcan un rendimiento razonable sobre el capital de las respectivas compañías (anteriormente dicho rendimiento se había estimado en un 6% sobre el capital reconocido), capital que previamente determina mediante procedimientos que veremos en detalle más adelante; autoriza toda consolidación, arrendamiento o adquisición de una compañía por otra; autoriza los empréstitos y emisiones de bonos y acciones de las compañías e interviene en el movimiento de las líneas y en las disputas originadas por los salarios, etc.

Como vemos por esta ligera enumeración, es absoluta la intervención del citado organismo en los ferrocarriles de Estados Unidos de N. América.-

Asimismo, la ley le dió poderes para implantar un sistema uniforme de contabilidad para todas las compañías. A diferencia de nuestra ley general de ferrocarriles que solo ha autorizado a nuestra Dirección para promover un sistema uniforme de contabilidad para todas las empresas.-

Pero la "Interstate Commerce Commission" ha hecho uso de dicho poder, implantando el referido sistema uniforme de contabilidad. Y, aquí llegamos, después de estos prolegómenos, al punto que más nos interesa, dada la especialización que orienta este trabajo.-

Así como en todos los ferrocarriles estadounidenses se implanta por imperio de la "Interstate Commerce Commission", a partir del 1° de julio de 1914 el "Sistema uniforme de cuentas", precedido por una correcta valuación del capital de todas las compañías, en virtud de la "Valuation Act" sancionada en 1913.-

Este sistema uniforme de cuentas consta de tres clases de cuentas primordiales:

- I Cuentas de la construcción
- II Cuentas de la operación
- III Cuentas de resultados.-

Estos grupos se dividen en cuentas principales y estas a su vez en cuentas primarias. Una idea acabada de la gran discriminación de conceptos nos la da la sola enunciación del número de cuentas primarias: 724. Con tan gran número de conceptos no queda sin prever ninguna operación y se eliminan de raíz posibles desvíos contables de las empresas con vistas a resultados ficticios y alejados de la realidad. La uniformidad de criterio derivada de la aplicación de un sistema uniforme de cuentas suficientemente analítico hace muy fácil el estudio y comparación de resultados, pues se tiene la certeza que ellos han sido obtenidos por idénticos procedimientos. Resulta poco dificultoso a una empresa ferroviaria a quien se deja amplia libertad contable, dar balances con pérdidas existiendo realmente ganancias, o con ganancias existiendo pérdidas. Bien sabemos cuán fácil es hacer ésto y cuán difícil lo es para el controlador gubernamental, en ausencia de disposiciones legales precisas, ya que en su intento de restablecer el imperio de la verdad debe embarcarse en interminables polémicas con las empresas, sin resultado positivo.-

En forma sinóptica, tal es el resultado

sistema uniforme de cuentas:

I Cuentas de construcción:

Vía, nos. 1 a 47
Equipo " 51 a 58
Inversiones generales, 71 a 77

II Cuentas de operación:

Gastos	(Transporte	
	(Tarifio	nos. 201 a 462
	(Gastos generales	
Entradas	(Carga	
	(Pasajeros	nos. 101 a 152
	(Equipajes, etc.	

III Cuentas de resultado:

a) cuenta explotación, nos. 501 a 556
b) cuenta de ganancias y pérdidas, nos. 601 a 607
c) cuenta del balance general

(Activo, 701 a 729
(Pasivo 751 a 779
(Utilidades incorporadas, 779 a 794

La aplicación de este sistema de cuentas uniforme es obligatoria para los ferrocarriles americanos. La lectura de la siguiente disposición de la sección 20 del "Transportation Act" nos informará debidamente al respecto:

"En caso de falta de cumplimiento o negativa por parte de una empresa, síndico o apoderado, en mantener las cuentas, estados o memorandums en los libros según la manera prescrita por la I.C.E. o de mostrar esas cuentas, estados y anotaciones, en forma que efectivamente son llevados, a la inspección de la I.C.E. o de uno de sus agentes o examinadores autorizados, esa empresa, síndico o apoderado será multado en favor del gobierno en la suma de 500 dólares por cada una de esas faltas y por cada uno de los días en que esa falta se mantenga.-

"Cualquiera persona que voluntariamente efectúe una anotación falsa en las cuentas de cualquier libro de contabilidad, estado o memorandum llevado por la empresa, o que voluntariamente utilice, destruya o altere o que sea cómplice en cualquiera de estas acciones, será castigado con una multa de no más de \$10,000 y con prisión de no más de 10 años, o con ambas penas, a discreción del juez."

procedimiento falsifique la información de esas cuentas, estados o memorándums, o que voluntariamente deje o evite el efectuar completas, exactas y correctas anotaciones en esas cuentas, estados o memorándums, de todos los hechos y transacciones que correspondan a las actividades de las empresas, y que lleve otras cuentas, anotaciones y memorándums que los prescritos por la Comisión, será considerado culpable de delito y será condenado -de acuerdo del fallo de cualquier juzgado de los Estados Unidos con jurisdicción (completa) competente- a una multa no menor de mil dólares y no superior a cinco mil dólares o prisión por un término no menor de un año ni superior a tres años, o a ambas penas de multa y prisión simultáneamente."

De manera que no únicamente se hace obligatorio el uso del clasificador adoptado, sino que se prohíbe el uso de otras cuentas, anotaciones o memorándums que los indicados. La ley extiende la responsabilidad de la adecuada atención de los ferrocarriles hasta los contadores o jefes de contabilidad de dichas empresas.-

Considero este clasificador de fácil adaptación a nuestros ferrocarriles y para recalcar su bondad lo transcribiré íntegro, aunque limitándome a los títulos de las cuentas; en realidad la Interstate Commerce Commission precede la denominación de estas cuentas con minuciosas explicaciones acerca de su aplicación, previendo casi en absoluto todas las contingencias o dificultades que puedan surgir. A manera de ejemplo transcribiré esas instrucciones, pero referentes solamente a las cinco primeras cuentas:

I CUENTAS DE CONSTRUCCION:

a) Via

1.- Ingeniería

Esta cuenta comprende el pago y gastos de ingenieros, ayudantes y dependientes, encargados del trazado y construcción de nuevas líneas y prolongaciones, o en hacer adiciones y mejoras a la vía de la empresa, incluyendo puentes y diques.-

Listas de empleados y dependientes:

Arquitectos
Cadeneros
Contadores

Aluderos de señales
Ingenieros de tráfico

Dibujantes
 Lecheros
 Ingeniero Jefe
 Ingenieros ayudantes
 Ingeniero de puentes

Embajeros
 Leones
 Porteros en los autos
 Portavoces
 Sobrestantes

Partidas de gastos y provisiones

Atlas y mapas
 Anteojos de campo
 Aparatos de calefacción y
 alumbrado
 Alquiler de oficinas
 Agua y hielo
 Barómetros
 Brújulas
 Cajas para materiales e
 instrumentos
 Carros para el servicio de
 oficinas
 Cámaras obscuras
 Cadenas de agrimensur
 Cintas
 Decímetros
 Escalas
 Elementos de reparación
 y renovación
 Escuadras
 Escuadras de T.
 Reglas de paralelas
 Relatores
 Reparaciones en oficinas
 alquiladas
 Reglas planas
 Reglas rectas
 Suplementos fotográficos
 Sección lineal
 Sextantes
 Servicio telegráfico
 y telefónico
 Gastos de viaje

Instrumentos de dibujo
 Lachas
 Impresores y fijadores
 Jalones
 Libretas de campo
 Lentes para lectura
 Mesas para dibujo
 Muebles
 Microscopios
 Mesas planas
 Pintas.-
 Mesas inclinadas
 Niveles
 Personal del trabajo
 vicio
 Piedras de esmerilar
 Papel ferroprusiato
 Periódicos y revistas
 Planímetros
 Plomadas
 Provisiones para co-
 rros de inspección
 Toldas
 Viza de marear
 Telescopios
 Termómetros
 Tachuelas
 Tiralíneas
 Tránsitos
 Triángulos
 Trípodes
 Verniers.-

Nota A.- Cuando los empleados mencionados en esta cuenta se ocupen en el mantenimiento de la vía, sus sueldos, salarios y gastos, mientras estén ocupados en ello, serán cargados a los Gastos de operación.-

Nota B.- Las expediciones de ensayo, o estudios preliminares serán llevados en una cuenta en suspenso hasta que se determine si se continúa o no el trabajo. Si el proyecto es aceptado, los gastos por todos los trabajos en relación con él, serán trasladados a esta cuenta; pero si son abandonados, se cargarán a los gastos de operación, explotación o pérdidas y ganancias, como sea más apropiado.-

Nota C.- El costo de dibujo, confección de planos, especificaciones e inspección de la construcción de equipo, será incluido en el costo del equipo.-

Nota D.- El costo de útiles de escritorio e impresos, usados para efectos de la cuenta en relación con la obra de ingeniería, será incluido en la cuenta n°74 "Útiles de escritorio e impresos", cuando no puedan ser cargados a las de Vía y equipo.-

Nota E.- Los salarios y gastos de arquitectos especialmente empleados en el dibujo e inspección en la construcción de edificios serán incluidos en las respectivas cuentas de los edificios en construcción.-

2.- Terrenos para necesidades del transporte.-

Esta cuenta comprende el costo de la zona del ancho conveniente para la vía; el costo de terrenos para estaciones, oficinas, talleres, etc.; por ingresos y egresos de esos terrenos; por pozos de préstamos; excavaciones de barrancos; defensa contra la nieve y arena y otras necesidades del ferrocarril, y por almacenaje de material en terrenos adyacentes a la zona; el costo de terrenos para muelles y diques, y el costo de ribera o de los derechos necesarios para ello; el costo de cambio de la zona de la vía, y localizar en otra parte la propiedad de otros, y el costo del terreno para la relocalización de la propiedad ajena, cuando esos costos son asumidos por cuenta de la empresa.-

Los libros de las empresas serán llevados de tal manera que muestren separadamente el costo de los terrenos comprados y el valor estimado, al tiempo de la adquisición de los terrenos cedidos gratuitamente.-

Los productos de venta de madera o de mejoras compradas con la zona, menos cualquier costo de remoción, serán acreditados a esta cuenta.-

Partidas de Gastos

(véanse instrucciones generales, sección 13)

Abstractos (informes)	Alquileres
Avalúos	Impuestos adeudados al tiempo de la compra
Arbitradores	Inscripciones de títulos
Alquileres	Notas de terrenos
Comisiones	Pagos aplazados por derecho de servidumbre
Contestación con costas, incluyendo gastos judiciales y en especial honorarios de abogados	Premios sobre amortización de bonos
Dañes a propiedades particulares	Pagos por renuncia de pagos de ganado y otros derechos.
Gastos de estudio e informes para ilustrar o defender los títulos	Remoción y relocalización de edificios y otras estructuras no compradas
Gastos de notaría	Sanjes para desagües como parte de pago.-
Honorarios de agentes por derechos de servidumbre (ocupados únicamente en adquirir este derecho)	

Nota.- El costo de terrenos adquiridos en exceso de los necesarios para las operaciones del transporte, se incluirá en Balanza, cuenta n°5 "Propiedades físicas varias". Cuando la compra de terreno adquiridos para las operaciones de transporte envuelve la compra de terreno que no es usado para ese objeto, el cargo a esta

cuenta se basará sobre el valor estimado de la parte que corresponde a cada una de las partidas, y el costo del resto será incluido en la cuenta n.º "Propiedades físicas varias".-

3.- Nivelación de la calzada.-

Esta cuenta comprende el costo de nivelar y limpiar la calzada y de la construcción de protecciones de carácter permanente para ésta y la enrielladura, los terraplenes y cortes.-

Cuando parte de un puente, o toda la estructura, es convertida por relleno en un terraplón y el puente es usado en lugar de un caballete temporal para el objeto del relleno, el costo estimado de ese caballete provisional será incluido en el costo del relleno y cargado a esta cuenta. (véase nota A al pie de la cuenta n.º "Barriles, caballetes y alcantarillas").

Detalles de calzada y partidas de gastos:

Avisos llamando a licitaciones.	Muros de protección
Caballetes provisionales para rel anco	Pagos por el permiso de emplear materiales de propiedad particular
Desbaste de barrancos	Pagos por derribo de barrancos por derecho de servidumbre
Explosivos	Reconstrucción de caminos y carreteras
Excavaciones para convertir los túneles en cortes abiertos	Revestimiento
Equipo de explanación	Rellenos con piedra suelta
Limpia de taludes	Puentes, caballetes y alcantarillas para rellenos
Limpia de la zona	Trabajo de las palas de vapor
Herramientas de explanación	Canjas para bermas.
Muros de contención	Canjas (las no requeridas por derecho de servidumbre)
Muelles	
Murellas	
Material para abrir pozos	

4.- Tubos para conducción subterránea de energía.-

Esta cuenta comprende el costo de las tuberías o conductos para fuerza subterránea para el contacto de los ferrocarriles o para los cables de tracción de los mismos.-

Detalles del sistema de contacto subterráneo (véase instr. gales. sección 13)

Agavilladores	Trabajos en concreto
Cuadro de hueso de hombre	Tubos de desagüe
Particulares	Isoladores para pozos, etc.
Revestimiento de hueso de hombre	

Nota.- El costo de rieles y otros materiales de enrielladuras y contacto eléctrico para rieles y aisladores, será cargado a las respectivas cuentas de esta clase obras.-

5.- Túneles y pases subterráneos.-

Esta cuenta comprende el costo de túneles y vías subterráneas para el paso de los trenes, incluyendo aparatos de ventilación y alumbrado, los de seguridad y otras señales.-

Nota A.- El costo de enrielladura, incluyendo guardarrieles, no será cargado a esta cuenta.-

Nota B.- Las estaciones de vías subterráneas, excepto en los cruceos con vías ordinarias, se in-

c) Inversiones generales

- 71.- Gastos de organización
- 72.- Empleados superiores y dependientes
- 73.- Gastos legales
- 74.- Útiles de escritorio e impresos
- 75.- Impuestos durante la construcción
- 76.- Intereses durante la construcción
- 77.- Otras inversiones generales

II CUENTAS DE OPERACION:

a) Entradas

- 101.- Carga
 - 102.- Pasajeros
 - 103.- Exceso de equipaje
 - 104.- Carros dormitorios
 - 105.- Carros salones
 - 106.- Correo
 - 107.- Express"
 - 108.- Otras entradas por trenes de pasajeros
 - 109.- Leche
 - 110.- Maniobras
 - 111.- Trenes de servicio especial
 - 112.- Otras entradas en trenes de carga
 - 113.- Transbordo sobre agua. Carga.
 - 114.- Transbordo sobre agua. Pasajeros
 - 115.- Transbordo sobre agua. Vehículos y ganado
 - 116.- Transbordo sobre agua. Varios.-
- 1° (servicio normal del ferrocarril)
-
- 2° (servicio normal de navegación)
- 121.- Carga
 - 122.- Pasajeros
 - 123.- Exceso de equipaje
 - 124.- Otras entradas de pasajeros
 - 125.- Express" (carga a gran velocidad)
 - 126.- Servicio especial
 - 127.- Entradas varias.
- 3° (entradas incidentales)
- 131.- Comedores y buffets.
 - 132.- Hoteles y restaurants
 - 133.- Concesiones en trenes, estaciones y barcos de transbordo
 - 134.- Bodega. Carga
 - 135.- Bodega. Equipaje.
 - 137.- Retención de carros.
 - 138.- Telégrafos y teléfonos
 - 139.- Elevadores de granos
 - 140 Corrales
 - 141.- Energía
 - 142.- Arrendamiento de edificios y otros bienes
 - 143.- Entradas varias
- 4° (facilidades en combinación)
- 151.- Facilidades en combinación. Crédito
 - 152.- Facilidades en combinación. Débito.-

- 258.- Sistema de transmisión de energía, depreciación
 259.- Sistema de distribución de " "
 260.- " " " " "
 261.- Postes y accesorios para líneas de energía
 262.- id. id. depreciación
 263.- Conductos de transmisión subterráneos de energía
 264.- id. id. depreciación
 265.- Instalaciones varias
 266.- " " depreciación
 267.- Pavimentos
 268.- " "
 269.- Maquinaria de la vía
 270.- " " "
 271.- Pequeñas herramientas y materiales
 272.- Remoción de nieve, hielo y arena
 273.- Conservación de bienes de servicios públicos
 274.- Accidentes de trabajos
 275.- Seguros
 276.- Útiles de escritorio e impresos
 277.- Otros gastos
 278.- Conservación de líneas, patios y otras facilidades en combinación. Débitos.
 279.- Id. id. Créditos.-
 280.- Igualación. Vías e instalaciones
 281.-

Conservación del equipo

- 301.- Superintendencia
 302.- Maquinarias de talleres
 303.- Maquinaria de talleres, depreciación
 304.- Maquinaria para plantas de fuerza
 305.- " " " " " depreciación
 306.- Aparatos para sub-estaciones de energía
 307.- " " " " " depreciación
 308.- Locomotoras de vapor, Reparación
 309.- Locomotoras, depreciación
 310.- Locomotoras. Retiros
 311.- Otras locomotoras. Reparación.
 312.- Otras locomotoras. Depreciación
 313.- Otras locomotoras. Retiro.
 314.- Carros de cargo. Reparación
 315.- " " " Depreciación
 316.- " " " Retiro
 317.- " " pasajeros. Reparación
 318.- " " " Depreciación
 319.- " " " Retiro
 320.- Equipo de carros motores. Reparación
 321.- " " " " Depreciación
 322.- " " " " Retiro
 323.- Equipo flotante. Reparación
 324.- Equipo de marina. Depreciación
 325.- " " " Retiros.
 326.- Equipo de trabajo. Reparación
 327.- " " " Depreciación
 328.- " " " Retiros
 329.- Equipos varios. Reparación
 330.- " " Depreciación
 331.- " " Retiros
 332.- Lesiones a personas
 333.- Seguros

- 336.- Conservación de equipo en combinación en las terminales. Débito.-
- 337.- id. id. Créditos.-
- 338.- Igualación. Equipo.

Tráfico

- 351.- Superintendencia
- 352.- Agencias de tráfico
- 353.- Avisos
- 354.- Asociaciones de tráfico
- 355.- Líneas rápidas para carga
- 356.- Agencias industriales y de inmigración
- 357.- Seguros
- 358.- Útiles de escritorio e impresos
- 359.- Otros gastos



Transporte por ferrocarril

- 371.- Superintendencia
- 372.- Despacho de trenes
- 373.- Empleados de estaciones
- 374.- Oficinas de peso, inspección y cobro de bodegajes, y detención de carros cargados.
- 375.- Muelles para carbón y metales
- 376.- Materiales y gastos de estaciones
- 377.- Mayordomos y peones de patios
- 378.- Conductores y freneros de patios
- 379.- Cambia-Vías de patio y guarda señales
- 380.- Maquinistas de patio
- 381.- Motoristas de patio
- 382.- Combustible para locomotoras de patio
- 383.- Energía producida para maniobras en los patios
- 384.- Energía adquirida para maniobras en los patios
- 385.- Agua para las locomotoras de patio
- 386.- Lubrificantes para locomotoras de patio
- 387.- Otros materiales para " " "
- 388.- Gastos en los patios de las casas de máquinas
- 389.- Gastos y materiales de patio
- 390.- Operación de patios y terminales en combinación. Débitos.
- 391.- Explotación de patios y terminales en combinación. Créditos.
- 392.- Máquinas de tren
- 393.- Motoristas de tren
- 394.- Combustible para las locomotoras de tren
- 395.- Energía producida para trenes
- 396.- Energía adquirida para trenes
- 397.- Agua para las locomotoras de trenes
- 398.- Lubrificantes para locomotoras de trenes
- 399.- Otros materiales para locomotoras de trenes
- 400.- Gastos en las casas de máquinas. Trenes
- 401.- Personal de trenes
- 402.- Gastos y provisiones de trenes
- 403.- Operación de carros formitorios
- 404.- Manejo de señales y enclavamiento de cambios
- 405.- Protección de cruzamientos
- 406.- Puentes giratorios
- 407.- Operación de telégrafos y teléfonos
- 408.- Operación del equipo flotante
- 409.- Servicio de mensajeros de encomiendas
- 410.- Útiles de escritorio e impresos

- 411.- Otros gastos
 412.- Operación de vías y facilidades combinadas. Débito
 413.- Operación de vías y facilidades combinadas. Crédito
 414.- Seguros
 415 Retiro de despojos por causa de siniestro
 416.- Daños a la propiedad
 417.- Daños al ganado dentro de la vía
 418.- Daños y pérdidas en la carga
 419.- Daños y pérdidas en los equipajes
 420.- Lesiones a personas

Transportes por navegación

- 431.- Operación de barcos
 432.- Operación de terminales
 433.- Incidentales
 434

Operaciones varias

- 441.- Servicio de comedores y mostradores
 442.- Hoteles y restaurantes
 443.- Elevadores de granos
 444.- Corrales para ganado
 445.- Energía producida para la venta
 446.- Otras operaciones varias

Gastos generales

- 451.- Sueldos y gastos de los empleados generales
 452.- Sueldos y gastos de los dependientes y auxiliares
 453.- Gastos y materiales para las oficinas generales
 454.- Gastos legales
 455.- Seguros
 456.- Gastos del departamento de indemnizaciones y sistema social
 457.- Pensiones
 458.- Útiles de escritorio e impresos
 459.- Gastos de valuación
 460.- Otros gastos
 461.- Gastos generales de las operaciones combinadas .
 Débito
 462.- Id.id. Crédito.-

Transportes para la construcción. Crédito

Aportación de la concesión

III CUENTAS DE RESULTADOS

a) Cuentas de explotación:

- 501.- Entradas de operación del ferrocarril
 502.- Entradas por operaciones varias
 503.- Arrendamientos de carros de cargo (sald. acreed.)
 504.- Productos de arrendamiento de locomotoras
 505.- " " " " vagones de pasajeros
 506.- " " " " equipo flotante
 507.- " " " " de trabajo
 508.- " " " " facilidades en combinación

- 509.- Producto de arrendamiento de líneas
- 510.- Producto de arrendamientos varios
- 511.- Producto de propiedades físicas fuera de operación
- 512.- Producto de la operación de propiedades separadas
- 513.- Productos por dividendos
- 514.- Producto por intereses de bonos
- 515.- Producto de créditos flotantes
- 516.- Productos de fondo de amortización y otros fondos de reserva.
- 517.- Producto obtenido por premios de la deuda consolidada.
- 518.- Producto derivado de contribuciones de otras compañías.
- 519.- Productos varios

- 520.- Gastos de operación del ferrocarril
- 521.- Impuestos y contribuciones al ferrocarril
- 522.- Entradas no colectables
- 523.- Gastos de operaciones varias
- 524.- Impuesto sobre bienes varios en operación
- 525.- Arrendamiento de carros de carga
- 526.- Gastos de arrendamiento de locomotoras
- 527.- Gastos de arrendamiento de vagones de pasaj.
- 528.- Gastos de arrendamiento de equipo flotante
- 529.- Gastos por arrendamientos de equipo de trabajo (o servicio interno)
- 530.- Gastos por arrendamiento de facilidades en combinación
- 531.- Gastos por arrendamientos de vías
- 532.- Gastos de arrendamientos varios
- 533.- Impuestos y contribuciones varias
- 534.- Pérdidas en la operación de propiedades separadas
- 535.- Intereses sobre la deuda consolidada
- 536.- Intereses sobre la deuda flotante
- 537.- Amortización del descuento en la emisión de la deuda consolidada
- 538.- Gastos de la administración financiera
- 539.- Producto neto transferido a otras Cías.
- 540.- Cargos varios al producto neto del año
- 541.- Utilidad del año comprendida en fondos de amortización y reserva
- 542.- Utilidad del año comprometida en dividendos
- 543.- Utilidad del año comprometida en inversiones de momento del capital físico
- 544.- Utilidad del año comprometida en la amortización del descuento en la emisión de acciones
- 545.- La utilidad del año comprometida en objetivos varios.--

b) Cuenta de ganancias y pérdidas

Créditos:

- 601.- Saldo acreedor (al principio del año financiero)
- 602.- Saldo acreedor transferido de la cuenta Explotación
- 603.- Ganancias en vía y equipo vendidos
- 604.- Créditos diferidos de la cuenta Explotación
- 605.- Cobros en exceso no reintegrables
- 606.- Créditos varios.--

Débitos

- 611.- Saldo deudor (al principio del ejercicio financ.
- 612.- Saldo deudor transferido de la cuenta explotación
- 613.- Utilidades libres acumuladas, destinadas a fondos de amortización y a otros fondos de reserva.
- 614.- Utilidades libres acumuladas, destinadas a dividendos
- 615.- Utilidades libres acumuladas, destinadas a inversiones en la propiedad física.
- 616.- Descuento de acciones extinguido por medio de las utilidades libres acumuladas
- 617.- Descuento de la deuda extinguido por medio de las utilidades libres acumuladas.
- 618.- Diversas apropiaciones de las utilidades libres acumuladas
- 619.- Pérdida por vía y equipo retirados
- 620.- Débitos diferidos de la cuenta explotación
- 621.- Débitos varios

e) cuentas del balance general

Activo:

- 701.- Inversiones en vía y equipo
- 702.- Maquinas en propiedad de roviaria arrendada
- 703.- Fondos de amortización
- 704.- Depósitos en garantía de hipoteca de propiedades vendidas
- 705.- Propiedades físicas varias
- 706.- Inversiones en compañías afiliadas
- 707.- Otras inversiones
- 708.- Caja
- 709.- Creditos garantidos y depósitos exigibles, s/demanda
- 710.- Letras y depósitos a plazo
- 711.- Depósitos especiales
- 712.- Préstamos y cuentas por cobrar
- 713.- Servicio de intercambio. Saldo a favor por recibir.
- 714.- Saldo por recibir de estaciones y conductores
- 715.- Cuentas varias por recibir
- 716.- Materiales y repuestos
- 717.- Intereses y dividendos por recibir
- 718.- Rentas e arrendamiento por recibir
- 719.- Otros valores activos realizables
- 720.- Fondos de explotación para empleo inmediato
- 721.- Fondos de seguros y otros
- 722.- Otros valores activos diferidos
- 723.- Rentas y primas de seguro pagadas en avance
- 724.- Descuento en la emisión de acciones
- 725.- Descuento en la deuda consolidada
- 726.- Propiedad abandonada para imputar a gastos de operación
- 727.- Otros débitos por ajustar
- 728.- Acciones y bonos del ferrocarril mantenidos sin compromiso
- 729.- Acciones y bonos del ferrocarril mantenidos en compromiso.-

Pasivo:

- 731.- Acciones
- 732.- Acciones por convertir
- 733.- Premios en acciones

- 754.- Donaciones y cesiones para la construcción
- 755.- Deuda consolidada
- 756.- Bonos de liquidadores
- 757.- Deuda no negociable a compañías afiliadas
- 758.- Préstamos y cuentas por pagar
- 759.- Servicio de intercambio, Saldo en contra por pagar
- 760.- Cuentas y salarios ya contabilizados y por pagar
- 761.- Cuentas varias por pagar
- 762.- Intereses vencidos por pagar
- 763.- Dividendos vencidos por pagar
- 764.- Deuda amortizada vencida por retirar
- 765.- Dividendos declarados, no vencidos
- 766.- Intereses acumulados, no vencidos
- 767.- Rentas de arrendamiento acumuladas, no vencidas
- 768.- Otros valores pasivos exigibles
- 769.- Fondo de provisión
- 770.- Otros valores pasivos diferidos
- 771.- Impuestos
- 772.- Premio a la deuda consolidada
- 773.- Reservas para seguros y emergencias
- 774.- Reservas de operación
- 775.- Depreciación acumulada, vía
- 776.- Depreciación acumulada, equipo
- 777.- Depreciación acumulada. Propiedades físicas varias
- 778.- Otros créditos por ajustar
- 779.- Agregados a la propiedad por apropiaciones de la utilidad del año y de las utilidades libres acumuladas.
- 780.- Deuda consolidada amortizada por apropiaciones de la utilidad del año y de las utilidades libres acumuladas.
- 781.- Fondos de amortización
- 782.- Reservas varias
- 783.- Inversión no especificada de las utilidades libres acumuladas
- 784.- Saldo en ganancias y pérdidas

Para la fijación o revaluación del capital de las empresas (capital activo), la Interstate Commerce Commission considera los siguientes valores, adoptando criterios preconizados por J.C. Deubright en su obra "Railroad capitalization":

- 1° Costo original de las inversiones
- 2° Disminuciones por depreciación
- 3° Aumentos por compensaciones de depreciaciones y capitalización de ganancias.-

Esta labor de la fijación del capital de las empresas ha significado arduos trabajos para la Interstate Commerce Commission, no esta de aun concluida totalmente, habiéndose invertido hasta ahora alrededor de 90 millones de

DEL - INDIANERA. LEGISLACION COME -
DEL FERROVIARIA. -

En Gran Bretaña, la cosa del ferrocarril también prima en gran proporción las empresas de capital privado.

Ellas, accidentalmente, durante la guerra europea estuvieron -por razones militares- a cargo del Estado, pero prontamente fueron restituidas con las indemnizaciones correspondientes a sus primitivos propietarios.-

La extensión de sus líneas férreas alcanza a 52770 millas. Ejerce el control de dichas empresas el Ministerio del Transporte, con amplias atribuciones; en las tarifas interviene el Tribunal de Tarifas, en cuya composición el Ministerio tiene representación preponderante.

La "Railway Companies (Accounts and Returns)" Act 1911", impone a las empresas las normas contables a que deben sujetar la presentación de sus memorias, que debe efectuarse el 31 de diciembre de cada año.

Dicha memoria, en la parte referente a las cuentas financieras, debe contener las siguientes ex tados de cuentas:

- 1 a) Capital nominal autorizado y emitido por la compañía;
- 1 b) Capital nominal autorizado y emitido por la compañía juntamente con alguna otra;
- 1 c) Capital nominal y autorizado y emitido por alguna otra compañía en el que la compañía garantizaba junta o separadamente dividendos fijos
- 2) Capital acciones y acciones creadas, mostrando la proporción emitida.-
- 3) Capital obtenido por préstamos y obligaciones
- 4) Ingresos y gastos de la cuenta capital

- 4 a) Contribuciones a otras empresas
- 5) Estados detallados de los gastos del capital en cada año, finalizado el 31 de julio
- 6) Presupuesto de nuevos gastos de capital para el año que termina el 31 de diciembre siguiente.-
- 7) Capitales y otros activos que puedan hacer frente a los nuevos gastos de capital.-
- 8) Ingresos y gastos de la totalidad de la empresa.-
- 9) Propuesta de aplicación de los ingresos netos.-
- 9 a) Relación de los dividendos pagados
- 10) Ingresos y gastos de la explotación
- 11 a 18) Ingresos y gastos con respecto a las diversas empresas subordinadas.-
- 19) Balance general.-

Estos estados anuales deben confeccionarse de acuerdo con los cuadros preparados por el Ministerio del Transporte.

Como veremos por los que incluyo en este trabajo, son bastantes detallados y aunque no se establece, como en Estados Unidos, el uso de cuentas uniformes para todos los ferrocarriles, esa uniformidad surge de la misma conformación que deben imprimir las empresas a su contabilidad para adecuarla a las exigencias de estos estados.-

Los más interesantes de esos estados, sin duda alguna, son los nos. 4, 5, 10 y 19, que se refieren a ingresos y gastos de la cuenta capital, gastos del capital, ingresos y gastos de la explotación y balance general, respectivamente, y que transcribo.-

El primero (4) se refiere a los ingresos del capital (pasivo) obtenido por emisión de acciones

y obligaciones, por una parte, y por la otra a los importes invertidos en vía y equipo del ferrocarril, talleres, vehículos de carretera, buques, canales, muelles, almacenes, hoteles, etc.; e las cantidades totales de años anteriores se agregan los totales invertidos en el año terminado (según detalle del cuadro 5)

A este cuadro 4 no he podido darle la disposición del original, de manera que primero vendrá el Debe (invertido) y luego el Haber (ingresado):

<u>DEBE</u>	<u>Total gast.</u> <u>hasta 19..</u>	<u>suma invert.</u> <u>en el año</u>	<u>T</u>	<u>T</u>
<u>Invertido:</u>	<u>l s d</u>	<u>l s d</u>	<u>l s d</u>	<u>l s d</u>
Líneas abiertas al tráfico.....				
Líneas no abiertas al tráfico:				
Líneas existentes: ensan-				
chas				
Nuevas líneas.....				
Líneas arrendadas total-				
mente y líneas arrenda-				
das con otras Cías....				
Material rodante				
Talleres de fábrica y				
reparaciones:				
Terrenos y edificios...				
Planta y maquinaria....				
Total del capital in-				
vertido en el ferro				
carril.....				
Caballos.....				
Vehículos de carretera:				
Para el transporte de				
pasajeros.....				
Para el transporte de				
mercaderías.....				
Garages, establos, etc...				
Buques.....				
Asilleros.....				
Canales.....				
Docks.....				
Hoteles.....				
Fábricas de electricid.				
Otros negocios.....				
Terrenos, propiedades, etc				
que no forman parte del				
F.F.C.C. y estaciones:				
Utilizados en conexión				
con los talleres del F.C.				

Utilizados sin conexión
con los talleres del P.
C.....
Otros items.....

Total de las invers..

A Balance

TOTAL.....

<u>HABER</u>	<u>Ingresado</u>	<u>Sumas re</u> <u>bibidas</u>			<u>Sumas re</u> <u>cubidas</u>			<u>TOTAL</u>		
		<u>hasta 19..</u>			<u>el año</u>			<u>19..</u>		
		P	S	D	P	S	D	P	S	D
Acciones y bonos.....										
Préstitos.....										
Debentures.....										
	A 19..									
	P S D									
Premios sobre acciones y bonos.....										
Premios sobre debentu- res.....										
Total premios.....										
Descuentos sobre ac- ciones y bonos.....										
Descuentos sobre deben- tures.....										
Total descuentos ...										
Balance de premios y desc.										
Total ingresado.....										
Por balance.....										
Total.....										

El cuadro 5 comprende los estados detallados de los gastos del capital en cada año, finalizado el 31 de julio (gastos en nuevas construcciones, ampliaciones, etc.) En el detalle, en razón de que es muy semejante al anterior, por la diferencia de que en la parte referente a las inversiones en líneas, separa los importes correspondientes a las adquisiciones de terrenos, infraestructuras, etc.

El estado n°10 se refiere a los ingresos y gastos de la explotación:

	<u>GASTOS</u>	19..	Porcentaje del total de ingresos	
			19..	19..
			%	%
A	Mantenimiento de vía y obras.			
B	" del mat.rodante....			
	£ s d			
C	Gastos de tracción....			
D	Gastos de tráfico.....			
	Gastos generales:			
E	Cargas de ley.....			
	Gastos parlamentarios.....			
	Tasa para gastos del Tribunal de tarifas.....			
	Indemnizaciones (accidentes y pérdidas): £ s d			
	Pasajeros.....			
	Obreros.....			
	Daños y perjuicios de mercaderías y propiedades, etc.....			
	Contribuciones: £ s d			
	Fondo para rebajas de fletes.....			
	Tasas de socorro.....			
	"Deficiencias".....			
	Impuestos y "Mithe Rent Gages".....			
	Derechos gubernamentales.....			
	Seguro nacional: £ s d			
	Salud, pensiones, etc..			
	Desocupación.....			
G	"Running Power" (balance, crédito o débito).....			
H	"Mileage", demoras y alquiler de vagones (balance, débito o crédito).....			
	Total de gastos			
	Utilidad líquida.....			
	TOTAL.....			

INGRESOS BRUTOS	1900		Porcentaje del total de ingresos 1900	
	1900	1901	1900	1901
Tráfico de trenes de pasajeros:				
Tráfico ordinario:				
primera clase.....	—	—		
segunda clase.....	—	—		
tercera clase.....	—	—		
Boletos de temporada:				
primera clase.....	—	—		
segunda clase.....	—	—		
tercera clase.....	—	—		
Boletos de obreros	—	—		
Totales de ingresos por pasajeros.....	—	—		
Exceso de equipajes....	—	—		
Otras mercaderías transportadas por trenes de pasajeros.....	—	—		
Correos y encomiendas postales.....	—	—		
Totales de ingresos por trenes de pasajeros....	—	—		
Tráfico de trenes de carga:				
Mercaderías (excepto clases 1 a 6).....	—	—		
Minerales y mercaderías (clases 1 a 6).....	—	—		
Carbón, coque y leña.....	—	—		
Ganado en pie.....	—	—		
Totales de ingresos por trenes de pasajeros.....	—	—		
Total de ingresos de tráfico..	—	—		
Otros ingresos.....	—	—		
Total.....	—	—		

Este estado n° 18 se complementa con los sub-estados A, B, C, D, E y F, que se refieren a detalles de los conceptos que en el estado principal se designan con las letras indicadas.

A pesar del interés que los mismos revisten, no los incluyo en este trabajo, para no darle una extensión desmesurada. Bástame decir que ellos son sumamente extensos, en especial los subestados A y B (mantenimiento de vía y obras y mantenimiento del material rodante).

El estado n° 19 (Balance General) es un sumario clasificado de los balances de libros al fin del ejercicio financiero. Como dice C.H. Newton "aunque relativamente simple en su forma, está constituido por la suma de varios miles de balances":

-en páginas siguientes:

<u>A C T I V O</u>	19.
Cuenta capital (débito del cuadro 4)..... Caja y Bancos..... Inversiones en títulos del estado..... Inversiones en bonos y acciones no carga- das a los gastos de capital: 2 s d a) Empresas de transporte..... b) otras empresas..... Inversiones en bancos de ahorro..... Inversiones en fondos de jubilaciones y pensiones..... Depósitos parlamentarios..... Existencia de almacenes y materiales..... Cuentas de tráfico "outstanding"..... Sumas debidas por otros ferrocarriles..... Sumas debidas por la Cámara de compensa- ción ferroviaria..... "accounts receivable"..... Adelantos para sociedades de edificación y subsídios para "housing"..... Cuentas varias..... Cuentas en suspenso (detallar)..... Cuentas especiales (detallar).....	2 s d

PASIVA	Ls.
	L s d
Cuenta capital (crédito del cuadro 4).....	
Sumas debidas a Bancos.....	
Préstamos a corto plazo.....	
Bonos del Lloyd's.....	
Intereses y dividendos impagos.....	
Sumas debidas a otros ferrocarriles.....	
Sumas debidas a la cámara de compensación de ferrocarriles.....	
Bancos de ahorro.....	
	L s d
Fondo de jubilaciones y pensiones:	
a deducir sumas invertidas.....	
Reservas para jubilaciones y pensiones.....	
Cuentas a pagar.....	
"Liabilities accrued".....	
Cuentas varias.....	
Items especiales (detallar).....	
Compensaciones para cuentas de accidentes..	
Fondos para transferencias omitidas.....	
Fondo para seguros de incendio.....	
Fondos para seguro de navegación.....	
	L s d
Fondos de renovación:	
Ferrocarril:	
Vía y obra.....	
Material rodante.....	
otros fondos.....	
Buques.....	
Otros negocios.....	
Fondo de contingencia.....	
Fondo general de reserva.....	
Para el presente ejercicio:	L s d
Dividendos.....	
Reservas.....	
Menos dividendos provisionales pa-	
gados.....	

IV. ARGENTINA. LEGISLACION CONTABLE FERROVIARIA.

Nuestras disposiciones sobre la materia se hallan dispersas en diversas leyes y decretos.

En primer término, alcanzan a los ferrocarriles las disposiciones del Código de Comercio que obligan a los comerciantes matriculados a llevar libros rubricados. Asimismo pueden las empresas ferroviarias de nuestro país ser fiscalizadas por el Gobierno, de acuerdo con el artículo 342 del código citado, en razón de explotar concesiones hechas por sus autoridades.-

El artículo 26 de la ley 2873 establece que dichos libros deberán llevarse en castellano, forma es esta última de gran previsión, ya que se anticipa a la eventualidad de posibles dificultades en la revisión de los libros de las empresas ferroviarias, de cuando ellos llevados con anotaciones en otro idioma que no fuera el nuestro. Interesante es también verificar el patriotismo de los constructores de nuestra nacionalidad, que, aún cuando fomentaron por todos los medios la venida de hombres y capitales extranjeros a colaborar en el engrandecimiento del país, les exigían -entre otras, la adaptación idiomática.-

Antes de seguir adelante, y para darnos cuenta exacta de los aspectos a contemplar en materia contable ferroviaria en nuestra República, debemos indefectiblemente referirnos a las características de las concesiones.

El artículo 8° de la ley 5315 impone como única contribución de las empresas ferroviarias, el 3% de sus utilidades líquidas, exonerándolas de todo

otro impuesto y del pago de los derechos aduaneros correspondientes a los materiales y artículos de construcción y explotación que introduzcan al país.

El citado artículo y el 9° de dicha ley nos dan la clave con respecto a la necesidad del contralor gubernamental en las empresas ferroviarias. Dice así el artículo 9°

"Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A esos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser ~~mayor~~ aumentado sin consentimiento del mismo."

Como se vé, la intervención del Poder Ejecutivo en las tarifas recién tiene lugar cuando el producto bruto de la línea en tres años seguidos excede del 17%, que, de acuerdo con las variaciones del coeficiente de explotación sufrirá diversas oscilaciones. Este producido bruto del 17% y sus alternativas equivalen siempre a un producido líquido del 6,8%, al que se refiere el artículo 13 del decreto reglamentario de dicha ley, de 30 de abril de 1908, cuando dice:

"Mientras el producto líquido de cada año no lle-

gase al 6,8% del capital reconocido, las empresas podrán establecer sus tarifas en los términos de la ley 2873 y sus reglamentos; cuando ocurriese el caso de que se establezcan tarifas con intervención del Poder Ejecutivo de acuerdo con el artículo 9° de la ley 5315, se observarán también las disposiciones pertinentes a la citada ley n° 2873 y su reglamento."

Interesa, pues, sobremedida, al Gobierno fiscalizar la contabilidad de dichas empresas con el objeto de verificar la utilidad de sus ejercicios y los efectos del impuesto referido y de la intervención de las tarifas. Como el límite de esta intervención en las tarifas puede elevarse con la demostración por parte de las empresas de que el coeficiente de explotación es superior al 60% -por ejemplo si este coeficiente es de 70% el límite de intervención se elevará al 19,85%- interesa también ejercer un eficaz contralor sobre los importes que se cargan a las cuentas de explotación. Podría de otra manera suceder que ante la perspectiva de grandes ingresos se aumentara ficticiamente el coeficiente de explotación con gastos que constituyeran verdaderas inversiones o reservas ocultas.

También debe controlarse el movimiento de la cuenta capital, cuestión de vital importancia, ya que al monto de este capital se refiere el porcentaje de utilidad máxima fijado por la ley. Una manera de burlar este límite de utilidad, impuesto en salvaguardia de los intereses públicos, sería el "aguaniento" del capital.

Vamos a coup-poches, pues, en sendos ca

pitulos de las cuestiones referentes a explotación (rentas y gastos) y a la cuenta Capital, dedicando previamen- te un capítulo al órgano administrativo que utiliza el Gobierno para fiscalizar los ferrocarriles: la Dirección General de Ferrocarriles.-

a) DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

La Dirección General de Ferrocarriles
fue creada por la ley n°2274 de julio de 1888, en base a
la anterior organización de la Dirección General de Vías
de Comunicación que dependía del Ministerio del Interior

La órbita de acción del nuevo organismo
fue ampliada por la ley 8373 (modificada por la ley
6320) que en su artículo 69 expresa que será ejercida por
dicha Dirección la inspección gubernativa que establece
esa ley, bajo la dependencia inmediata del Ministerio de
Obras Públicas.

Del punto de vista del contralor con-
table en que nos colocamos en este trabajo interesa el co-
nocimiento de las siguientes disposiciones de la referi-
da ley, que fijan el alcance del cometido de la Direc-
ción General de Ferrocarriles en ese aspecto, con atribu-
ciones de bastante amplitud por cierto, y de las que no
se ha sacado suficiente partido, como veremos más adelan-
te:

"Art.71.- Corresponde a la Dirección General de Fe-
rrocarriles:

.....

16.- examinar y controlar las cuentas de los fe-
rrocarriles que se construyan por cuenta de la
Nación, y solicitar en la debida oportunidad
del P.E. la resolución respectiva para decla-
rar cerrado el período de construcción.

17.- intervenir en el examen y fijación por el P.E.
del capital de cada empresa de ferrocarril na-
cional, como asimismo controlar el monto de

las entradas brutas y líquidas de la misma a los fines que establezcan las leyes, a cuyo efecto están aquéllas obligadas a suministrar los datos que establece el artículo 73 de la presente ley.

"Art.73".- La Dirección se halla facultada para recibir de las empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla a desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución.

"En consecuencia la Dirección podrá exigir la comparencia y declaración de testigos y exhibición de los libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos a la materia de la investigación.

"Los inspectores de la Dirección General de Ferrocarriles tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias de los ferrocarriles nacionales.

"Art.77".- La Dirección de Ferrocarriles exigirá a todas las empresas, en el tiempo y forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes:

- 1° Monto del capital emitido e invertido en acciones y obligaciones, suma pagada por el servicio de éstas y forma de dicho pago;
- 2° Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas;
- 3° Deudas consolidadas y flotantes e intereses pagados;
- 4° Costo y valor de los bienes muebles e inmuebles de la empresa;
- 5° Número, nacionalidad y clase de empleados y su dotación;

- 6° Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos;
- 7° Ingresos y egresos de cada ramo de negocios o de cualquier otra procedencia;
- 8° Balance ^{de} ganancias y pérdidas;
- 9° Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales;
- 10° Datos pedidos por la Dirección General sobre tarifas y reglamentos de transporte y sobre convenio con otras empresas.-

"Art. 79".- La Dirección de Ferrocarriles, autorizada por el Poder Ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad".

No se ha hecho uso del interesante resorte del transcripto artículo 79, y este trabajo tiende precisamente a destacar la necesidad de reglamentar ese artículo, esto es, establecer el sistema uniforme de contabilidad para todas las empresas, en forma que consulte eficazmente los valiosos intereses en juego.

El control que ejerce sobre las cuentas de capital y las de explotación la Dirección General de Ferrocarriles se efectúa, aparentemente, por partida doble. En primer lugar por los informes periódicos que remiten las empresas en cumplimiento del artículo 77 de la ley. Y en segundo lugar, con los informes de los interventores de la Dirección General destacados en las oficinas de las diversas empresas.

Y digo, aparentemente, porque en realidad la Dirección General solo hace fé absoluta de los informes de sus interventores, y los estados remitidos por

las empresas solo se utilizan para complementar la recolección de estadísticas.-

b) CUENTA CAPITAL

Interese conocer el monto exacto del capital de las empresas ferroviarias por ^{últimas} razones las que del punto de vista de este trabajo, se circunscriben a dos esenciales: ^{para} obtener el porcentaje preciso de las utilidades anuales de este capital; para un posible rescate o apropiación de los ferrocarriles por el Estado.

Ya nos hemos referido precedentemente a la carencia de disposiciones legales que contemplan en forma adecuada fundamentales cuestiones, carencia que se hace sentir más firmemente con respecto a este punto.

En efecto, con referencia al capital de las empresas, deberos volver al artículo 9° de la ley 5315, cuando dice:

"Las tarifas de carga y de pasajeros, serán intervenidas por el P.E. cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17 % del capital en acciones y obligaciones reconocido por el P.E.
Así..... En estos casos, el capital será fijado por el P.E. al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo."

Por su parte, el artículo 4° del decreto fr 30 de abril de 1908 dice que "no se admitirá como parte del capital en acciones y obligaciones sino las emitidas para obtener un capital efectivo o para la adquisición de bienes, obras o líneas pertenecientes a otras empresas, debiendo ser excluidas las correspondientes a la explotación y las emisiones que no respondan a valores

Como se vé, nuestras disposiciones legales no definen de una manera terminante que es lo que deberá entenderse por capital de las empresas.

Más clara es la ley chilena de ferrocarriles, que en su artículo 77 se refiere al "capital total inmovilizado en la empresa y reconocido por el Presidente de la República."

Y la ley federal suiza sobre contabilidad de ferrocarriles, cuyo artículo 9° dice:

"No podrá imputarse a la cuenta de construcción los gastos y pérdidas siguientes:

- a) los gastos de fundación, especialmente los gastos incurridos en la obtención de las concesiones, la constitución de la sociedad y los estudios y proyectos preliminares;
- b) los gastos de constitución y levantamiento del capital y las pérdidas de emisión;
- c) las subvenciones o contribuciones otorgadas a otros ferrocarriles o destinadas para vías, puentes y construcciones situadas fuera de la empresa del ferrocarril o que sean propiedad de terceros, aun en el caso en que la empresa de ferrocarril ejecute con sus medios y a sus expensas trabajos de esta naturaleza;
- d) los gastos e instalaciones realizadas mediante subvenciones no reembolsables (a fond perdu);
- e) los gastos de organización e iniciación de la explotación;
- f) todos los gastos no designados en este artículo, cuya imputación, a tenor de las prescripciones de la presente ley (artículos 4 a 8) no sean ad-

invertidas en la cuenta de construcción."

En Estados Unidos ha servido de base a la Interstate Commerce Commission para su tarea de valuación de los ferrocarriles el fallo de la Suprema Corte de Justicia en el juicio llamado "Smyth V. Ames" que fué llevado ante ella para establecer la constitucionalidad de ciertas disposiciones legislativas en relación con las tarifas. Entre otras cosas, dice esa sentencia:

"La base de todo cálculo sobre la razonabilidad de las tarifas que deba cobrar una compañía que explota una vía de comunicación bajo control legislativo deberá ser el justo valor de la propiedad (fair value) usada por la compañía para la conveniencia del público.

"Para establecer este valor (fair value), el costo original de la construcción, las sumas invertidas en mejoramientos permanentes, la suma y valor en el mercado de sus bonos y acciones, el costo actual de construcción comparado con su costo original, la probable capacidad de entrada de la propiedad bajo tarifas ya autorizadas y las sumas requeridas para satisfacer los gastos de operación, son todas razones de consideración y deben ser apreciadas según su importancia con la razón y justicia que corresponda a cada caso. Pero no decimos que no hay otras razones que deban también ser consideradas al estimar el valor de la propiedad.

En nuestro país, en la práctica, se reconocía como capital de las empresas el realmente invertido en la explotación, no considerando los gastos de constitución, primas de emisión, financiación del capital e intereses intercalarios.

Se ha llegado a estas conclusiones, en forma de un pronunciamiento de carácter general, al considerar caso por caso de reconocimiento del capital de las empresas, en los que se aprobó el criterio sustentado por la Dirección General de Ferrocarriles.

A simple vista escapa la lógica de este temperamento, no así si profundizamos algo. Efectivamente, para la determinación del capital de una empresa comercial o industrial cualquiera, con vistas a su venta, se tendrá principalmente en cuenta su productividad, es decir, su capacidad ganancial, siendo accesorio su valor de inversión. Al adquirente le interesará la utilidad que le pueda redituar ese comercio o industria en venta y en base a ella formulará su propuesta de precio, llegándose al caso de pagar sumas cuantiosas por valores abstractos, como ser la llave del negocio, la marca de fábrica o la ubicación de su centro de actividades.

Aplicando ese criterio, se podría llegar a la situación de incluir en la cuenta capital de las empresas ferroviarias, los gastos de constitución, los efectuados para obtener las concesiones respectivas, los descuentos de emisión, otros gastos de financiación de sus capitales y los intereses intercalarios.

Pero cuando se trata, como en el caso
 que nos ocupa, de obtener la cifra de los capitales de
 empresas que prestan servicios públicos de indubitado
 repercusión en la economía del país, para relacionarla
 con las tarifas, solo puede considerarse el monto de las
 inversiones reales originarias y sus correspondientes va-
 riaciones por depreciaciones o renovaciones.

tre nosotros, siendo numerosos los antecedentes al respecto.

Transcribo a continuación las dos últimas fases del trámite seguido por un pedido de autorización del F.C.C.A. para emitir obligaciones, en que se deja expresamente establecido que el capital a reconocerse de acuerdo con la ley 5315, será el realmente invertido en el país:

"Expte. 1635 r/913.-

Excmo. Señor:

No veo ningún inconveniente en autorizar a la compañía del Ferrocarril central argentino a hacer la nueva emisión de obligaciones que solicita, siendo bien entendido que, a los efectos del reconocimiento del capital, sólo se tendrá en cuenta lo realmente invertido en el país. Buenos Aires, mayo 19 de 1913. Fdo. Vicente F. López. Procurador del Tesoro."

--

"Visto este expediente, por el que la empresa del F.C.C.A. solicita de acuerdo con lo establecido en el decreto de fecha 21 de mayo del año ppto. autorización para aumentar su capital, a cuyo efecto se propone emitir 2.700.000 libras esterlinas aproximadamente, en acciones ordinarias.

Resultando de lo informado por la Dirección General de Ferrocarriles, que las obras que la empresa tiene en ejecución exigirán una suma aproximada a la que se solicite emitir, y teniendo en cuenta lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro de que nada obsta para acordar la autorización

solicitada, ya que de acuerdo con las disposiciones vigentes, el monto correspondiente a la emisión a efectuarse, a los efectos de la ley 5315, no será incorporado al capital de la empresa, sino cuando él sea invertido de un modo efectivo en las obras del ferrocarril, bajo el control y aprobación del Poder Ejecutivo, El Presidente de la Nación, d e c r e t a :

Art.1º.º Autorízase a la empresa del F.C.C.A. para efectuar la emisión de que se trata en la forma establecida precedentemente, debiendo, al realizarla, ponerla en conocimiento del P.E. a los efectos de la ley 5315.

Art.2º.- Comuníquese, etc. Fdo. SAENZ PENA, Ezequiel Ramos Mexía."

En los diferentes expedientes de reconocimiento del capital de las empresas ferroviarias, el P.E. ha dejado también claramente sentado este principio, aunque ha permitido a algunas empresas, en los primeros reconocimientos de su capital -y a efectos de obviarle las dificultades que les acarrearía el descargo en una sola vez de las partidas observadas, siendo ellas de importancia-, la inclusión de los importes objetados, con cargo de ser amortizados en diez cuotas anuales.

Veamos, a manera de ejemplo, los siguientes decretos del P.E. que se refieren a reconocimiento del capital de las empresas, F.C.C.A. al 30 de junio de 1911 y al 30 de junio de 1912 y del F.C.Rs.As. al Pacífico al 30 de junio de 1912. Con respecto al capital de la primera de las empresas referidas, como el importe observado no era importante, se hizo el descar-

go directamente y con respecto al suéctico, se autorizó la inclusión de la partida observada con cargo de amortizarla en diez cuotas:

"Expte. 9300 P-915.- Buenos Aires, julio 1.º de 1911.-

"Visto estas actuaciones que ha formulado la Dirección General de Ferrocarriles, con motivo del reconocimiento de la cuenta capital del F.C.C.A. al 30 de junio de 1911, y al 30 de junio de 1912;

"Considerando:

"que en orden a las prescripciones de la ley 5315 y el decreto reglamentario de ésta, no debe reconocerse otras sumas en la fijación del capital que las realmente invertidas en obras del ferrocarril;

"que en tal virtud y no obstante las razones que sostiene la empresa del F.C.C.A., en la vista que le fué conferida a fojas 74, debe excluirse de la cuenta capital todo gasto que no encuadre dentro de aquellos conceptos;

"que igualmente no corresponde el reconocimiento de los gastos para obtener la concesión del ferrocarril, ni el valor pagado para adquirirla, ni lo que ha irrogado la constitución de la sociedad, ni la fianciación de la compañía, ya que tales irrogaciones no pueden ser conceptuadas como invertidas en las obras propiamente dichas del ferrocarril.

"que tampoco puede ni corresponde admitirse como incluidas en la cuenta capital los aumentos ficticios -agumientos- (inversiones de capitales a un interés menor, capitales emitidos para compensar títulos o empréstitos y emisiones para pago de intereses adeudados, atrasados) puesto que se trata de operaciones que por su índole no pueden ser conceptuadas en relación directa con la construcción del ferrocarril;

"que tan es así que -como lo dictamina el señor Procurador del Tesoro- la ley 5315 permite a las empresas obtener de sus capitales un interés mayor, no hay razón alguna para que se pretenda que el F.C. reconozca a las empresas el capital nominal que han levantado en obligaciones;

"que ante las prescripciones de la ley 5315, artículo 9º, no puede haber otra interpretación que las cantidades invertidas en obras de ferrocarril son las únicas que deben ser tenidas en cuenta al fijar el capital, ya que estatuye aquella ley que el capital será fijado por el F.C. al abrirse la línea al servicio público, vale decir, en el momento que ha de iniciarse la explotación de la misma;

"que como al disponer la extinción de una sola vez de las partidas ajenas a aquel principio, no puede acarrear a la empresa una situación inconveniente debido a la relativa insignificancia de la suma que representa con relación al capital,

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

"Art.1º.- Fijase el capital de la empresa del ferrocarril Central Argentina al 30 de junio de 1912 en la suma de \$ 185.044.489,00 o/s. y al 30 de junio de 1912, en la suma de \$ 195.668.274,- o/s.-

"Art.2º.- Comuníquese, etc.-

BRICCOYER
P. Torello.-

Expta. 3099-F-909.-

Buenos Aires, julio 1º de 1912.

"Visto que con el fin de fijar el monto del capital de la empresa del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico al 30 de junio de 1912, la Dirección Gral. de Ferrocarriles eleva los estados demostrativos que lo establecen, y

Considerando:

"que las sumas de pesos 2.536.725,01 y pesos 3.154.364,22 o/s. por diferencia en el costo de la línea principal y quebrantos y gastos en la emisión de capitales, no corresponden sean incluidos en la respectiva cuenta por tratarse de valores extraños a la misma;

"que como lo aconseja la Dirección General de Ferrocarriles, el temperamento propuesto de eliminar gradualmente por medio de amortizaciones en las partidas las sumas de que se trata, es equitativo;

"que en tal virtud nada obsta para fijar el capital de la expresada Empresa, debiendo eliminar en cuotas anuales de \$ 568.832,92 o/s. el total de aquéllas;

"y de acuerdo con lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro,

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

"Art.1º.- Fijase la cuanta capital del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico al 30 de junio de 1912, en la suma de \$103.120.829,53 o/s. quedando establecido que de esta cantidad deberá eliminarse la suma de \$ 5.688.689,23 o/s. en cuotas anuales de ---

3 500.000,02 o/s.-

"Art.2º.- Comúnquese, etc.

12104541
J. Torello.-

Este procedimiento de autorizar la inclusión provisoria en el activo de partidas observadas, con cargo de su amortización, está consagrado por el artículo 13 de la ley federal suiza sobre contabilidad de los Ferrocarriles, que dice:

"Las sumas debidas al fondo de renovación a que se refiere el art.11, párrafo 4 y todas las partidas que según la presente ley no puedan cargarse a la cuenta de construcción y no constituyan un activo real, figurarán provisionalmente en el activo del balance a título de sumas a devolver; ellas deberán ser reembolsadas mediante importes deducidos de las entradas anuales de la explotación."

Una resolución de la Dirección General de Ferrocarriles de 27 de agosto de 1913 -destinada sin duda alguna a llenar el vacío de reglamentaciones precisas por parte del P.E.- fija normas para la labor de los interventores destacados en las diferentes empresas ferroviarias y en la parte referente a la cuenta capital, dice:

"Art.2º.- Las operaciones de emisión de acciones y debentures deberán constar en todos sus ~~por~~venores con indicación de los quebrantos a fridos o prontos obtenidos, gastos de impresión, corretajes, impuestos, etc.

"Art.3º.- Los gastos de construcción comprenderán
1.- Estudios: preliminares y definitivos;

2.- Terrenos: adquisiciones y apropiaciones, gastos de escrituración y diversos, planes, honorarios, etc.

3.- Vía:

- a) limpieza del terreno;
- b) movimiento de tierra: terraplenes y cortes;
- c) armamento:
 - 1) material, durmientes, rieles y accesorios, cambios, etc;
 - 2) colocación, balastro y diversos;
- d) alambrado y cercos, pasos a nivel, alto y bajo nivel
- e) semáforos, etc.

4.- Obras de arte:

- a) puentes y alcantarillas;
- b) pasajes, viaductos, muros y defensas;

5.- Edificios e instalaciones fijas:

- a) edificios para administración;
- b) estaciones, edificios, instalaciones para el servicio de agua, báscula, etc;
- c) talleres, galpones de máquinas, etc.

6.- Obras de carácter especial (por que su naturaleza convenga conocer por separado);

7.- Telégrafo

8.- Material rodante:

- a) locomotoras;
- b) coches;
- c) furgones;
- d) vagones;

9.- Gasto diversos:

- a) gastos de dirección;
- b) gastos de constitución de la compañía;

c) concesión;

10.- Gastos de mantención de la vía y obras hasta librar la línea al servicio público.

11.- Explotación provisoria:

a) productos;

b) gastos.-

"Art.4°.- Los gastos de construcción deberán constar en presupuestos que especifiquen las obras a ejecutarse y tendrán sus cuentas particulares establecidas en los libros.-

"Art.5°.- Todos los gastos deben estar debidamente comprobados, sin cuyo requisito no serán aceptados. La comprobación de las inversiones por obras ejecutadas, deberán constar por los certificados de pago respectivos, las planillas de sueldos y jornales, los pedidos de materiales y transferencias entre los diversos servicios de las empresas. Las adquisiciones de terrenos resultarán de las escrituras correspondientes y a los efectos de cerciorarse si realmente son destinados a las líneas u obras a construirse se consultarán los planos parcelarios y otros que fuese necesario.-

Para las adquisiciones de materiales en el país, se debe exigir la presentación de los contratos estipulados al efecto y de las facturas abonadas a los proveedores.-

Los materiales recibidos del extranjero deben ser materia de cuentas, copias o ajustes debidamente certificados por el directorio en el exterior, acompañadas de los elementos de justificación o comprobación que permitan apreciar las compras realiza-

dadas y comparar los precios respectivos.

Los precios no deben ser recargados por gastos de dirección, intereses, etc. del exterior, debiendo constar los materiales por su justo valor pagado con más los gastos de transporte, fletes marítimos, etc.

"Art. 6º.- En el concepto de gastos de constitución de la empresa solo se admitirán las erogaciones que corresponden a gastos de publicidad y propaganda, preparación, impresión y reconocimiento de los estatutos de la sociedad y una remuneración equitativa para los iniciadores, sin que con ello se quiera significar que se autorizan cargos indebidos, especulaciones y regalías, mas si son exajerados, y que bajo el concepto de servicios prestados, etc. algunas compañías reconocen a sus fundadores, con el título de aportes.-

"Art. 7º.- Los gastos de administración a reconocerse son los que se producen en el país, debiendo excluirse por completo los que hayan tenido las compañías en el exterior. Estos últimos no hay duda que son necesarios para las empresas como los primeros, pero no pueden considerarse como gastos demandados por el desenvolvimiento del ferrocarril; son gastos propios de la sociedad en razón de sus relaciones financieras con los accionistas y tenedores de obligaciones, de representación por la gestión general de los negocios; pero no son gastos imputables al capital en los términos de la ley 5315.-

Además estos gastos no pueden ser reconocidos por una expresa disposición de la ley general de ferrocarriles, que dice: art. 25.- No se reconocerán como gastos de dirección y administración de los ferrocarriles

República".

"Art. 8°.- Para obtener la concesión de origen, generalmente gastos que es justo reconocer, tales como los que se refieren a los trámites ante el Congreso y el Poder Ejecutivo, escritos, sellos, consultas técnicas, etc.

"No deben aceptarse las partidas que por conceptos muy diferentes ^a aquellos, se hacen figurar generalmente como pagadas para comprar las concesiones; no son gastos que responden de una manera efectiva al concepto del capital realmente invertido, y más aún, cuando en lugar de debitar las sumas que la compañía ha abonado, se carga una dada cantidad -siempre superior aquella- que expresa, y no siempre, el valor que se supone podría tener la concesión.-

"Art. 9°.- Los gastos de mantención y explotación de las vías y obras hasta librarlas al servicio (explotación provisoria) comprenderá los sueldos y jornales del personal ocupado en la conservación de los trabajos y en el movimiento de los trenes, lo mismo que los materiales, etc. consumidos, debiendo acreditarse los productos brutos de las secciones libradas sucesivamente al servicio provisoria.

"Art. 10°.- No se aceptarán como gastos imputables a capital los "quebrantos en las emisiones" y los intereses de los capitales empleados durante el período de la construcción".

"Las sumas que por estos conceptos imputen las empresas se deducirán de las cuentas, y se permitirá un detalle de ellas a la Inspección General.-

"Art. 11°.- Después de los gastos de construcción de

las líneas, se computarán en la cuenta del Capital las mejoras que se introduzcan en las obras de arte, vías, edificios, tren rodante, etc. por ensanches o renovaciones siempre que resulten, en el interés de la explotación, aumentos esenciales en las mismas obras y en su valor primitivo.-

"Se computarán así como gastos de construcción:

a) en los trabajos de renovación:

- el mayor valor de los rieles por aumentos de peso;
- el importe de durmientes aumentados en virtud del mayor peso de los rieles;
- el importe del aumento de peso de los tramos de puentes y alcantarillas;
- el valor de la mayor potencia de las locomotoras;
- el valor de coches y vagones de mayor capacidad, etc;

b) en los trabajos de ampliación:

- aumento de las instalaciones existentes;
- ensanches de edificios, obras de arte, telégrafos, etc.
- sustitución de obras provisionales por nuevas de carácter definitivo;

"Art.12°.- El valor de las obras e instalaciones fuera de uso o desaparecidas, que en su debido tiempo fué cargado a capital, deberá deducirse de la cuenta de éste. Si nuevas obras e instalaciones se construyeran en reemplazo de aquellas, su valor no podrá ser cargado a los gastos de construcción.-

"Art.13°.- Por los transportes efectuados por las empresas en sus propias líneas para trabajos de construcción las cuentas de gastos correspondientes solo podrán ser debitadas del costo efectivo de los mismos

transportes, calculados en base a los gastos reales de tracción.

"Art.14".- Deberá siempre constatarse que los trabajos que se contabilizan con cargo a capital sean ejecutados de un modo efectivo en los lugares determinados."

c) CUENTAS DE REPRESENTACION (productos y
gastos)

39

Como normas para las imputaciones en las cuentas de gastos y de productos, rige para nuestros ferrocarriles el siguiente clasificador, puesto en vigencia por decreto del F.M. de 20 de junio de 1897:

RENTAS:

A. Pasajeros

B. Exceso de equipajes

C. Encomiendas

D. Cargas

E. Trenes extraordinarios:

1. Servicio de gobierno

2. " particular

F. Telegramas

J. Varios:

1. Colocación de avisos

2. Ganancias por trabajos efectuados en los talleres

K. Accesorios de explotación:

1. Muelles

2. Elevadores

G. Almacenes

H. Arrendamientos:

1. Confiterías, buffets, etc.

2. Coches restaurantes, etc.

3. Mercados

4. Tranvías

5. Buques

6. Diversos

L. Cálculo de cuentas anexas.-

Conservación y renovación:

A. Vías y obras:

1. Superintendencia:

- a) sueldos;
- b) gastos generales

2. Vía:

- a) sueldos, capataces, peones, guardavías;
- b) rieles y accesorios;
- c) durmientes y accesorios;
- d) materiales;

3. Balastro:

- a) sueldos;
- b) materiales y gastos generales;
- c) alquiler de tren rodante con su personal;

4. Obras de arte:

- a) sueldos;
- b) materiales y gastos generales;

5. Edificios, estaciones, aparatos fijos, señales, concheros, barreras, portones, obras, pozos y aparatos fijos para el servicio del agua, etc:

- a) sueldos;
- b) materiales y gastos generales;

6. Talleres, galpones de máquinas, mesas giratorias, caniseros, etc:

- a) sueldos;
- b) materiales y gastos generales;

7. Telégrafo:

- a) sueldo de guardafios;
- b) materiales y gastos generales;

8. Utiles de trabajo y equipo;

9. Fondo de renovación.-

B. Locomotoras:

1. Superintendencia:

Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres;

a) sueldos;

b) gastos generales;

2. Sueldos y jornales de obreros y peones

(ocupados en los trabajos de conservación y renovación);

3. Materiales

(usados en los trabajos de conservación y renovación);

4. Gastos de talleres

(proporción correspondiente de los gastos totales de talleres);

5. Gastos generales

6. Fondo de renovación.

C. Vehículos para el servicio de pasajeros:

1. Superintendencia

Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres;

a) sueldos;

b) gastos generales;

2. Sueldos y jornales:

Obreros y peones ocupados en la conservación de coches y furgones;

3. Materiales

Empleados en la conservación de coches y furgones;

4. Gastos de talleres

Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres;

5. Gastos generales

6. Fondo de renovación

D. Vehículos para el servicio de carga

1. Superintendencia:

Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia, tracción y talleres:

- a) sueldos;
- b) gastos generales

2. Sueldos y jornales de obreros y peones

ocupados en la conservación de los vagones de carga;

3. Materiales

empleados en la conservación de vagones de carga;

4. Gastos de talleres

proporción correspondiente de los gastos totales de los talleres;

5. Gastos generales;

6. Fondo de renovación

Transporte:

E. Servicio de locomotoras:

1. Superintendencia

proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres

- II** a) sueldos;
- b) gastos generales

2. Sueldos y jornales:

- a) maquinistas y foguistas;
- b) premios;
- c) personal de galpones;

3. Combustible:

- a) carbón;
- b) petróleo;
- c) leña;
- d) materiales varios;

a) carbón, petróleo, leña, materiales varios

f) útiles y aparatos del servicio de combustible, conservación y reparación;

4. Agua

Bombeo

- a) sueldos y jornales;
- b) derechos de agua;
- c) materiales y mantención de caballos, conservación de bomba, molinos y accesorios;
- d) sueldos y jornales;
- e) materiales;

5. Aceite lubricante;

6. Grasa lubricante;

7. Latón;

8. Purificación de agua;

9. Materiales generales de consumo;

10. Útiles de trabajo y equipo, conservación

11. Uniformes;

12. Gastos generales

F. Servicio de vehículos:

1. Superintendencia;

Preparación con espondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres;

a) sueldos;

b)

2. Jornales de revisadores y engrasadores;

3. Aceite lubricante;

4. Grasa lubricante;

5. Materiales generales de consumo;

6. Útiles y equipo. Conservación;

7. Gastos generales.-

C. Servicio de Tráfico

1. Superintendencia

- a) sueldos;
- b) gastos generales;

2. Estaciones

- a) sueldos y jornales de jefe, empleados de oficina, telegrafistas, mensajeros, señaladores, cocheros, capataces y peones;
- b) libros, folios, útiles de escritorio, uniformes de personal, materiales para alumbrado, de señalizaciones y señales y generales de consumo y renovación de mobiliario, útiles y equipo;
- c) gastos generales.

3. Trenes

- a) sueldos de guardatrenes y camareros;
- b) alumbrado de coches;
- c) lonas, sogas, etc.
- d) materiales generales de consumo, uniformes del personal y conservación y renovación de útiles y equipo general;
- e) gastos generales;

4. Guardas de pasos a nivel

5. Avisos, itinerarios

6. Gastos generales

D. Dirección

1. Directorio en el exterior

2. Representación en Buenos Aires

3. Administración

- a) sueldos
- b) gastos generales

4. Gastos judiciales

5. Gastos oficina de asuntos

6. Franques y telegramas

7. Seguros contra incendio

8. Impuestos y cargas municipales
9. Asistencia médica
10. Gastos varios

J. Varios

1. Indemnizaciones
2. Fondos para accidentes
3. Eventuales

K. Accesorios de explotación

1. Muelles
2. Elevadores
3. Mercados
4. Tranvías
5. Puques
6. Diversos

Nota.- Almacenes, gastos generales: deben repartirse a cada sección, agregando a los costos de los materiales consumidos en proporción al valor de los materiales despachados por los almacenes para cada uno de ellos en cada mes.

Superintendencia de tracción y talleres, muelles y gastos generales: estos gastos deben repartirse proporcionalmente a los capítulos: locomotoras, B 1; vehículos para el servicio de pasajeros, C 1; vehículos para el servicio de cargas, D 1; servicio de locomotoras, E 1; servicio de vehículos, F 1. Las distribuciones deben basarse según los sueldos y jornales pagados por los trabajos ejecutados para cada una de estas secciones.

Talleres, gastos generales: estos gastos se repartirán a los capítulos: locomotoras, B 4; vehículos para el servicio de pasajeros C 4; vehículos para el servicio de carga, D 4; Las distribuciones deben hacerse en relación de los sueldos y jornales pagados por reparaciones u otros trabajos ejecutados en los talleres relativos a cada una de estas secciones.

Notas: 1° Se incluirán en "Entradas", cargas, los fletes por materiales para obras por cuenta capital, según el costo efectivo;

2° Los fletes por carbón y materiales para el uso ordinario de la explotación, no deben figurar en las "Entradas" y se liquidarán del modo siguiente:

a) con cargo a los almacenes, del costo efectivo que resulte a la empresa por el transporte hasta el punto de depósito de su línea; se acredita proporcionalmente a los departamentos o según los capítulos a a G "Alícuotas de explotación";

b) los almacenes cargarán estos fletes al costo de los materiales, y los descuentos que los usaren serán debitados con el costo total de los artículos de consumo.

Es de hacer notar que el precedente clasificador lo utilizan las empresas con las modificaciones impuestas por las modalidades de sus respectivas explotaciones, de tal manera que no existe en uso un solo clasificador, sino varios.

Desde hace muy poco, 1.º de julio p.º, rige en el F.C.C.A. un clasificador preparado por dicha empresa adaptándolo del utilizado por la London and North Western Railway, que posiblemente sea implantado en las otras empresas importantes, Sud, Oeste y Pacífico. En esa forma se llegaría a la unificación de los clasificadores por iniciativa de las empresas, cosa realmente decepcionante, ya que debió ser la Dirección General de Ferrocarriles quien promoviera la renovación del referido clasificador de 1897, vetusto e inapropiado. Clasificador en que, a semejanza de los que rigen para las empresas ferroviarias de Gran Bretaña y de Estados Unidos -a que me refiero en otros capítulos de este trabajo- se contemplaran las modalidades de las actuales empresas ferroviarias argentinas en sus distintos aspectos, con directivas perfectamente determinadas para su aplicación y en vistas a un contralor más fácil y exacto y a estadísticas perfectas. Evidentemente, en esta labor, la Dirección de Ferrocarriles puede aceptar la colaboración de representantes de las empresas, en forma de mutua conveniencia de ambas partes.

Los artículos 7.º a 11.º del decreto de 3 de abril de 1900, que se transcriben a continuación, se refieren a las imputaciones de gastos de explotación. En esas disposiciones se ve la gente de delimitar en forma clara

ra dichas imputaciones.

El punto es sumamente interesante, pues sabido es el temor inexplicable de las empresas ferroviarias a que sus tarifas sean intervenidas de acuerdo con el artículo 9° de la ley 5315, y que en épocas de grandes ingresos muestran una marcada tendencia a imputar a gastos de explotaciones importes que constituyen por la sola enunciación de sus cifras cuantiosas inversiones. En esa forma abultan el coeficiente de explotación elevando proporcionalmente el porcentaje de las utilidades brutas, que al ser sobrepasado provocaría la intervención de las tarifas.

Art. 7°.- Para determinar el porcentaje de gastos que se señala en los artículos 8 y 9 de la citada ley (5315), queda establecido que los gastos serán todos los incurridos en cada ejercicio anual y que correspondan a la explotación de los sistemas explotados por las empresas y en la representación y dirección de las mismas, debidamente comprobadas, y comprenderán:

- a) el importe de la contribución del 3% del producto líquido de que trata el artículo 8 de la citada ley;
- b) las sumas que en cada ejercicio se apliquen a la amortización del capital invertido en concesiones a término, debiendo acreditarse en la cuenta de capital las referidas amortizaciones en las épocas en que estas se producen;
- c) las sumas que en cada ejercicio anual se acrediten en las siguientes cuentas de reservas:
 - 1° la renovación de la vía, parte metálica de los puentes, tramos de alcantarillas, telegrafos, señales, locomotoras, muelles e instalaciones de luz o fuerza, de tren rodante y flotante;
 - 2° las reservas para accidentes, reclamos, gastos judiciales e imprevistos;
 - 3° seguros contra incendio;
 - 4° pensiones y fondos de beneficencia para el personal.

Art. 8°.- A los fines determinados en el artículo anterior, las empresas podrán pagar por cada ejercicio

anual para las reservas indicadas en el mismo artículo, inc. e), las sumas que las circunstancias o condiciones puedan justificar, siendo entendido que esas sumas no podrán exceder, sin previo consentimiento del P.E., de los coeficientes que más abajo se expresarán como aplicables a cada partida; y siendo entendido también que si las circunstancias o condiciones actuales varían en lo futuro de tal manera que tales coeficientes fuesen insuficientes para las provisiones que debieran razonablemente hacerse, para otras reservas adicionales, el P.E. de tiempo en tiempo, mediante justa causa demostrada por las empresas, autorizará tales adiciones a los coeficientes anuales para las reservas adicionales que pudieran razonablemente corresponder por el cambio de circunstancias o condiciones que pudieran ocurrir.

"Los coeficientes que ahora se establecen bajo los términos de este artículo, son los siguientes:

- 1° para el importe correspondiente a la cuenta de reserva destinada a la renovación de vía, parte metálica de puentes, tramos de alcantarillas, señales, locomotoras, tren rodante y flotante, muelles e instalaciones de luz y fuerza, se tomará el 2½% de su valor.

Para las empresas existentes y con el fin de atender a las renovaciones que tengan su origen en épocas anteriores al presente reglamento, el P.E. autorizará sean cargadas a una cuenta de reserva especial el importe de la amortización correspondiente al número de años que el material tenga de uso.

Es entendido que se agregarán a esta reserva especial los fondos que tengan acumuladas las empresas con ese objeto en la fecha del acogimiento a la ley n° 5315. Cuando se produzca un gasto de renovación será atendido con los recursos arriba indicados sin afectar a la explotación.

- 2° para el importe correspondiente a accidentes, reclamos, gastos judiciales e imprevistos, se calculará una cantidad que esté en relación con la importancia y condiciones de los sistemas explotados por las empresas, la que será formada por cuotas que se fijarán de acuerdo con el P.E.

Quando se produzcan gastos imprevistos a estas cuentas serán atendidos con los fondos arriba indicados sin afectar la explotación, reintegrándose la cantidad máxima fijada por cuotes que serán establecidas por las empresas de acuerdo con el P.E.

- 3° para el importe correspondiente al fondo de seguros contra incendios, se reservará el 1% del valor de los materiales y efectos del sistema explotado por las empresas que esté sujeto a riesgo de fuego, hasta llegar a una cantidad máxima que se determinará en cada caso. Los siniestros que ocurran y los premios que se paguen por reaseguros, como asimismo los gastos de precaución, serán atendidos con estos fondos sin afectar a la explotación
- 4° para el importe correspondiente al fondo de pensiones y beneficencia para el personal, se reservarán las sumas que las empresas apliquen a este objeto.-

"Art.9°.- Los desembolsos de las sumas acreditadas a las cuentas de reserva, en los términos de los artículos precedentes, podrán en cualquier tiempo ser inspeccionados por el Estado.-

"Art.10°.- Para el cómputo de la contribución del 3% sobre el producto líquido en los términos del artículo 8° de la ley n°5315, se observarán las siguientes reglas:

- a) si los gastos no exceden del 60%, el impuesto se abonará sobre el 40% del producto bruto;
- b) si los gastos excediesen del 60%, las empresas deberán demostrarlo a satisfacción del P.E. a los efectos de una determinación difinitiva para la relación de gastos a productos.-

"Art.11°.- Dentro de los cuatro meses de la clausura de su año financiero, las empresas depositarán en el Banco de la Nación Argentina al crédito de la cuenta especial que prescribe el art.8° de la ley n°5315, el importe de la contribución del 3% del producto líquido y presentarán al mismo tiempo al P.E. un estado de productos brutos y gastos correspondientes al año de referencia. No siendo observado por el P.E. ese estado dentro de los seis meses de su presen-

tivas y en caso de ser observadas las diferencias que no pudieran solucionarse directamente entre el P.E. y las empresas, serán sometidas a la decisión de árbitros de derecho, o peritos arbitradores según los casos. El 30 de junio será la fecha en que debe clausurarse el año financiero.

"A objeto de poder establecer la fiscalización que se deriva de la ley 5315 las empresas deberán suministrar al P.E. todos los datos, estados y documentos que solicite, como asimismo a permitir la fiscalización de su contabilidad."

Con respecto a gastos efectuados en el exterior, es terminante el artículo 2° de la ley 2875, que dice:

"No se reconocerá como gastos de dirección y administración de los ferrocarriles nacionales los que inviertan las empresas fuera de la República."

Con referencia al rubro de productos, se expide el artículo 6° del mencionado decreto de 30 de abril de 1908, que dice:

"El producto líquido y el producto bruto a que se refieren los artículos 8 y 9 de la ley 5315, serán el producto líquido y el producto bruto respectivamente que resultare de la explotación en cada ejercicio de todos los sistemas explotados por cada empresa cuyo capital esté reconocido y que exploten en los términos y de acuerdo con la ley de concesión.

"Se considerarán productos brutos todas las entradas, tal como se producen y sin disminución alguna, quedando excluidos los créditos pendientes por concepto de

transporte u otros servicios prestados, que serán computados en el ejercicio en que se haga efectivo su cobro. No se incluirán en los productos brutos, los pasajes, cargas, etc. que se efectúan por cuenta de explotación y a cargo de la empresa. En los casos en que las empresas hicieren rebajas autorizadas por el P.R. con fines de fomento y a condición de hacerse efectivas cuando los requisitos impuestos hubieren sido llenados, su importe se disminuirá de los productos en el año en que se hiciera la rebaja o en el subsiguiente, según la conveniencia de la empresa."

La resolución de la Dirección General de Ferrocarriles mencionada en el capítulo anterior (cuenta capital) sobre instrucciones a los interventores delegados en las diversas empresas ferroviarias dice lo siguiente respecto del contralor de los productos y gastos de la explotación:

"15.- Los productos y gastos de explotación deberán sujetarse a la clasificación aprobada por decreto de 2) de junio de 1897.

"16.- Para la determinación de los productos y gastos y respectivo control se tendrán en cuenta las prescripciones pertinentes contenidas en el decreto de 30 de abril de 1908, reglamentaria de la ley 5315, debiéndose además atenerse a las siguientes disposiciones.-

"17.- Las entradas o productos deberán resultar de la justa aplicación de las tarifas, debiéndose al respecto exigir que las mismas se hagan conocer al público y que las sumas cobradas indebidamente por errores de clasificación, pero, error y otras causas,

sean devueltas a los interesados.

"18.- No se aceptarán compensaciones entre sumas cobradas y pagadas aunque correspondan a un mismo concepto, debiendo exigirse de que toda entrada o ingreso figure en productos y toda salida o egreso en gastos, en el ítem correspondiente. De manera que los totales de kilometraje, demoras, remolques, etc. que resulten a favor de las empresas, deberán computarse como entrada, y como gasto los totales en su contra, y no que el saldo entre las dos cantidades, figure en producto o en gastos según sea deudor o acreedor.

"19.- Los fletes por materiales destinados a la explotación no deben figurar en entradas, y se liquidarán como sigue:

- a) con cargo a los almacenes del costo/^{efectivo} que resulte a la empresa por el transporte hasta el punto del depósito en su línea acreditando a los capítulos correspondientes a las salidas;
- b) los almacenes cargarán los fletes al costo de los materiales y los servicios que los usasen serán debitados con el costo total que así resulte para los artículos que consuman.

"20.- Ningún trabajo o gasto que no se refiera ~~en~~ efectivamente a explotación podrá figurar en las cuentas de ésta, debiéndose por lo tanto evitarse los cargos que pudieran referirse a los fondos de renovación o a capital y viceversa.-

"21.- Las entradas en concepto de "Confiterías" pueden tener lugar de dos maneras según si están arrendadas o si son explotadas por las mismas empresas. En el primer caso se computan como arrendamientos sujetos a contratos a revisarse y en el segundo debe

evitarse que las empresas se limiten a llevar a productos la diferencia o saldo entre las entradas y salidas, debiendo acreditarse aquellas de todas las entradas después de deducido el costo de los artículos de consumo y provisiones y cargar a los gastos los sueldos del personal y los gastos incurridos para la explotación.

"Art.22°.- La contribución del 3. que establece la ley 5315 se determinará de acuerdo a la misma y al respectivo decreto reglamentario, debiendo los depósitos respectivos ~~mantenerse~~ en el Banco de la Nación Argentina a favor del Fondo de Caminos estar hechos en la fecha que está ordenado y por las sumas que resulten a cargo de las empresas.

Control sobre los fondos de renovación y reservas especiales:

"Art.23°.- Los fondos de renovación y reservas especiales comprenderán los conceptos que establece el decreto de abril 30 de 1908, reglamentario de la ley 5315 y aquellos que fueran autorizados por resoluciones especiales; las cuotas destinadas a alimentar dichos fondos estarán dentro de los coeficientes que el mismo decreto establece no pudiendo en ningún caso ser superiores a estos últimos.-

"Art.24°.- Cuando se hagan renovaciones, el fondo correspondiente solo se cargará lo que se hubiera gastado haciendo los trabajos con la misma clase de materiales usados en la construcción, debiendo la diferencia por mayor peso o capacidad cargarse a capital.

"Art.25°.- Los precios de las obras o materiales a renovarse serán posiblemente los de su costo de construcción o el que se fije en virtud de los datos de los años

mentos existentes de la contabilidad, se aplicarán los que resulten a la fecha en que las renovaciones se practiquen.-

"Art.26°.- Todo trabajo de renovación será materia de un presupuesto que comprenderá:

- a) detalle y cálculos de la obra a ejecutarse;
- b) " " " " " " " anterior a renovarse;
- c) comparación o cómputo de las diferencias por mayor peso o capacidad a cargarse a capital.-

"Art.27°.- Los trabajos de renovación deben ser atendidos, con los fondos respectivos debiéndose evitar bajo cualquier pretexto que se carguen a los gastos de explotación o a la cuenta del capital.-

"Art.28°.- Los materiales viejos retirados de las obras renovadas serán acreditados a los fondos de renovación respectivos.-"

Las disposiciones referidas no solucionan debidamente todas las cuestiones que se plantean que dan origen a controversias entre la Dirección General de Ferrocarriles y las empresas, resolviendo en definitiva el Poder Ejecutivo, quién al referirse al caso particular cuestionado marca normas para sucesivos casos análogos.-

De esas situaciones, el señor Celestino Corti preparó durante su actuación en dicha Dirección General la siguiente recopilación, cuya publicación no llegó a hacerse en forma total, sino fragmentaria en varios números del "Avisador Mercantil" merced a los buenos oficios de su dilecto colaborador el señor Juan F.Vercellana, quién gentilmente se ha proporcionado los originales para su transcripción en este

trabajo:

a) Gráfico de Gobierno:

"De acuerdo con la disposición contenida en el artículo 6° del decreto reglamentario de la ley 5313, las empresas tienen derecho a mantener en suspenso el precio de los transportes por cuenta del Gobierno hasta tanto hayan logrado su cobro. Algunas de ellas que tenían ya abiertas estas cuentas intermediarias, al acogerse a dicha ley, las salieron en esta fecha transfiriendo los saldos respectivos a sus directorios.

"Hallándose involucrados en estos saldos sumas correspondientes a transportes efectuados después de la fecha del indicado acogimiento, se exigió de las empresas, y estas lo aceptaron, la singularización de esas sumas cuyo cómputo procede a los efectos de la determinación de la contribución del 3% (años 1910 y 1911).

b) Reserva para cargos correspondientes a salidas y entradas de explotación:

"Se trata de sumas deducidas de productos para constituir fondos de reserva destinados a abonar a los cargadores en fecha más o menos remota determinadas rebajas en fletes acordadas por las empresas respectivas.

"La Inspección estimaba no hacer lugar a constituir tales reservas, que ninguna disposición legal ni reglamentaria autoriza, sino simplemente a cargar a los productos la suma realmente reembolsada al cargador por el concepto indicado en la fecha del reembolso efectivo, y tratándose de rebajas autorizadas por la Superioridad, temperamento que fué aceptado por las empresas respectivas (años 1910 y 1911).-

c) Descarga de carbón:

"La empresa del F.C.C.A. habiendo procedido por me-

dio de contratista a la descarga de una partida de carbón transportado por ella para un tercero, imputó el precio de esa descarga a la cuenta de los productos, en vez de hacerlo a la de los gastos de la explotación que no correspondía; no obstante que el importe percibido en tal concepto fuera el mismo que el pagado (año 1911).

d) Kilometraje, remolque y demoras:

"Por lo que respecta a este punto se han suscitado entre la Inspección y las Empresas, las siguientes cuestiones: Las empresas pretendían acreditar o debitar a productos el saldo que por concepto de kilometraje, remolques y demoras resultase, creyendo que dicho saldo debía ser considerado como entrada o salida de explotación.

"Esta teoría fué rebatida sosteniéndose que era errónea, pues el artículo 6° del decreto reglamentario de la ley 5315 no admite disminución de los productos, y que por lo tanto la forma correcta era que las sumas que por tráfico común fueran a favor de la empresa debían acreditarse a los productos y que las sumas que resultaran en contra debían debitarse a los gastos de explotación.

"Después de discutido el punto, pasó a dictámen del Procurador del Tesoro el que se expidió de acuerdo con la Inspección, y más tarde, con fecha 5 de diciembre de 1911, el P.E. decretó, fueran considerados en la forma indicada.-

e) Rebajas de fletes sin previa autorización:

"Se trata de devoluciones hechas a determinados cargadores en concepto de rebajas sobre el precio del transporte, lo que implica la aplicación de tarifas especiales más reducidas. En cuya consecuencia la Inspección

ción estimó imprudente la imputación a los productos del importe de esas devoluciones mientras para esas bajas no se hubiera recabado la previa autorización de la Dirección General (años 1910 y 1911).-

f) Transportes anteriores a la fecha de acogimiento a la ley 5315:

"Las sumas correspondientes a estos transportes que hallándose pendientes de cobro se percibieron después de la fecha indicada, fueron contabilizadas por las empresas sin acreditarlas a Productos.-

"Estableciendo el artículo 6° del Decreto de abril 30 de 1908 que "los créditos pendientes por concepto de transportes....serán computados en el ejercicio en que se haga efectivo su cobro", la Inspección entiende deben computarse estas sumas a los efectos del cálculo de la contribución del 3%.-

g) Beneficio en cambios:

"Las ganancias obtenida por las empresas en su cuenta de cambios, se contabilizaron acreditándose los gastos de explotación, siendo que corresponde llevarla a los productos, a juicio de la Inspección.

"Por lo expuesto, aún para las mismas compañías que acostumbraban transferir la utilidad proveniente de los cambios, a Londres, se indicó la conveniencia de agregar dicha partida a sus entradas.-"

V.- CONCLUSIONES.-

He presentado en forma más o menos esquemática la manera como es ejercido el contralor contable del Estado en las empresas ferroviarias de los Estados Unidos, en las de Inglaterra y en las de nuestro país.

A pesar de lo escueto de ese cuadro, surge en forma por demás evidente el atraso nuestro en esa materia. Atraso que se hace más notable si consideramos la circunstancia de ser extranjeros los capitales de nuestros ferrocarriles.

Aquellos países cuyos ferrocarriles son de capital integramente nacional, vigilan celosamente sus rendimientos para evitar la lógica percusión de utilidades ^{no}razonables sobre la economía del país. Y, si ellos lo hacen, a pesar de que dichas ganancias excesivas se incorporarían a la riqueza del país en una forma u otra, como no vamos a hacerlo nosotros, con la certeza de que esas superutilidades, -que significan absorción de ganancias de nuestros productores-, emigrarán del país y si retornan será para constituir nuevos préstamos o inversiones en vistas a remuneradores porcentajes de renta.

Solo es posible ejercer un eficaz contralor sobre las inversiones, ingresos y gastos de los ferrocarriles con una intervención estricta en la contabilidad de las empresas, que pueda hacerse ya sea con la adopción de un clasificador de cuentas inspirado en el citado de los Estados Unidos, o en la presentación anual por parte de las empresas de estados detalladísi-

nos como los exigidos por el Ministerio de Transporte de la Gran Bretaña a las empresas ferroviarias de ese país.-

No creo, como afirman muchos, en la necesidad de sancionar una ley de contabilidad ferroviaria.-

Nuestra ley general de ferrocarriles establece ya la utilidad bruta máxima de las empresas ferroviarias referida a un capital a reconocer y a un coeficiente variable de gastos y facultad al órgano fiscalizador del Gobierno -la Dirección General de Ferrocarriles-, a implantar un sistema uniforme de contabilidad para todos los ferrocarriles, cuando dice en su artículo 79: "La Dirección de Ferrocarriles, autorizada por el P.E., puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad."

De manera ~~que~~ que, haciendo uso adecuado de esa facultad conferida por la ley al P.E. podrá efectuarse un contralor mas eficaz que el que se realiza en la actualidad.

Creo que un clasificador general de cuentas, como el ~~implantado~~ implantado por la Interstate Commerce Commission en los Estados Unidos, llenaría cumplidamente esas exigencias. El gran número de las cuentas que lo componen y lo detallado de sus instrucciones eliminan toda posibilidad de controversias entre empresas y gobierno, derivadas de criterios dispares en la discriminación de algunas imputaciones.

Este clasificador, confeccionado por la Dirección General de Ferrocarriles, con intervención

a título de consulta de las empresas a efectos de prevenir posibles dificultades en su aplicación, sería . puesto en vigencia en todos los ferrocarriles, incluso en los del estado (Los ferrocarriles del estado no tienen determinada su cuenta capital todavía). De ello surgiría no solo un contralor más eficaz y más sencillo de realizar, sino estadísticas ajustadas que permitirían, por la seguridad derivada de su propia corrección, ser utilizadas en los altos fines de que informa la ciencia respectiva.-

Dado que las empresas resisten medidas más estrictas de contralor contable por parte del Estado. Solo lo harían si ello les irrogara excesivos desembolsos. Sobre este punto no les queda a las empresas extranjeras ni siquiera el argumento más o menos efectista de que esa estrictez significa un acto de enemistad hacia el país de origen de los capitales, ya que en su propia patria son objeto de contralores severísimos.-

El liberalismo económico, de discutible aplicación en otros órdenes de actividades, se hace realmente inaplicable referido a empresas que, como las ferroviarias en nuestro país, explotan en forma de monopolio servicios públicos de gran importancia para la economía del país.-

Quedaría sumamente satisfecho si este muy modesto trabajo mio se considerara como un alegato más en pro de una pronta reglamentación del artículo 79 de la ley general de ferrocarriles, estoga, la aplicación de un sistema determinado y uniforme de contabilidad para las empresas ferroviarias de nuestro país.-

BIBLIOGRAFIA:

- "Railway Accounts, C.H.Newton, F.A.A., London, 1930";
- "American Railway Accounting, Henry C.Adms, New York, 1918"
- "Administración Comercial de Ferrocarriles", Raúl Simon;
- "Investigaciones sobre algunos problemas ferroviarios",
Celestino E.Corti, Buenos Aires, 1926;
- "Le impresse ferroviarie", G.Bedolini,
- "Jurisdicción administrativa de los ferrocarriles",
Ernesto Corvalán, Buenos Aires, 1911;
- Leyes Nacionales y decretos reglamentarios.-
- "El Avisador Mercantil", varios números.
- "Revista de Obras Públicas", 1919