

433 b.5

AÑO XIII, SERIE II, 52

1925, nov.

REVISTA DE CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

DIRECTORES

Dr. Mario Sáenz

Por la Facultad

Adelino Galeotti

Por el Centro de Estudiantes

Nestor B. Zelaya

Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Mario A. de Tezanos Pintos

Raúl Prebisch

Por la Facultad

Dr. José P. Podestá

Dr. Italo Luis Grassi

Por los Graduados

Enrique Julio Ferrarazzo

Emilio Calvo

Por el Centro de Estudiantes

ADMINISTRADOR

Juan C. Chamorro

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CALLE CHARCAS, 1835
BUENOS AIRES

Contabilidad de los ferrocarriles del estado

I. — Contabilidad del presupuesto

Al igual que en cualquier entidad económicoadministrativa, también en los ferrocarriles bien organizados se suele establecer aquel elemento de control y fiscalización que se traduce en la contabilidad de previsión y constatación de las entradas y salidas, en forma que la acción de los administradores se sujete a ciertas restricciones con obligación de rendir cuentas.

De aquí el *presupuesto*, mediante el cual se determinan las necesidades de la administración y los recursos de que habrá menester para cubrirlas : « El presupuesto, al decir de Federico Flora (1), inicia la administración »; es la suma de facultades que el poder deliberante o el propietario acuerda al poder ejecutivo o administrador. La *rendición de cuentas* que del presupuesto debe presentar el poder ejecutivo o administrador, demuestra luego la forma en que se ha hecho uso de aquellas facultades y sirve así de descargo de la responsabilidad que implican. De suerte que, como bien lo observa el citado autor, « el presupuesto representa la hipótesis y la rendición de cuentas, la realidad ».

El presupuesto puede referirse a la previsión de todos los hechos económicoadministrativos o en otras palabras, al movimiento de todos los valores que están bajo la administración o bien solamente al de algunos de ellos : la previsión puede, pues, ser *general* o *parcial*; de aquí que existen varias especies de presupuestos entre los cuales se distinguen:

a) *Presupuesto de caja* por el que se prevén únicamente las su-

(1) Federico Flora, *Ciencia de la hacienda*.

mas que se han de cobrar y pagar durante un determinado período de tiempo. (generalmente un año o un ejercicio);

b) *Presupuesto de competencia o jurídico* (2), llamado también de *ejercicio*, por el que se ponen en evidencia todas las sumas, cualquiera que sea su procedencia, que el poder ejecutivo o administrador tiene *derecho* a realizar todas aquellas que tiene el *deber* de pagar durante el ejercicio;

c) *Presupuesto general o económico*, por el que las previsiones y la contabilidad se extienden al movimiento y transformación de todos los valores en administración.

Los presupuestos de las categorías *a* y *b* son los que se encuentran especialmente adoptados en la contabilidad de los diversos Estados: en Inglaterra, por ejemplo, el presupuesto no es más que la serie de recaudaciones y pagos efectivos realizados durante el año; en Italia, por el contrario, se tienen en cuenta todos los ingresos asegurados y todas las obligaciones contraídas sin necesidad de someterlas a nuevas previsiones: he ahí los presupuestos de caja y de competencia.

Cualquiera de esas dos clases de presupuestos responde más propiamente a los *finés financieros* de las administraciones públicas en las cuales lo que importa y debe necesariamente conocerse y fiscalizarse es el movimiento del *dinero*. « Con la preponderancia que en las modernas *economías sociales*, adquirió generalmente la *economía monetaria*, ésta, sobreponiéndose a la *economía natural*, penetró en las administraciones públicas casi por completo y en más alto grado que en las *economías privadas*, resultando así que los ingresos y salidas se traducen, por regla general, en sumas de *dinero* » (3).

El presupuesto de la tercera categoría es propio y conveniente para todo organismo económico en que sea necesario conocer no sólo el movimiento del dinero si que también el de los demás valores o bienes y además la transformación de los materiales, etc., y la distribución de ciertos gastos que no siempre es posible, al principio de su realización, imputar directamente a los conceptos que en definitiva deben cargar con ellos.

El sistema de contabilidad de presupuesto que es menester aplicar en los ferrocarriles es sin duda el último indicado, lo que se demos-

(2) Empleamos esta denominación aceptada también por autores españoles, entre ellos Francisco Aced y Bartrina en su *Curso de contabilidades oficiales*, 1916.

(3) A. Wagner, *Sistemación de la economía financiera*, etc., en G. Schoenberg, *Manual de economía política*.

trará de una manera completa luego que hayamos dado una idea de lo que son estos organismos y de los hechos económicoadministrativos que se desarrollan en su administración como consecuencia de la explotación.

✕ La importancia de la contabilidad del presupuesto depende de la clase de administraciones a que debe aplicarse, según si las mismas deben rendir cuentas tan sólo ante sí o bien a entidades superiores de las que dependen.

Por esto el presupuesto no tiene en los ferrocarriles particulares la importancia que adquiere en los ferrocarriles del Estado : en los primeros, siempre que se establezca, se traduce simplemente en un elemento de orden y garantía de éxito; en los ferrocarriles del Estado sienta, por el contrario, una responsabilidad bien determinada para el administrador y facultades restrictivas de su acción que comprenden además la obligación de rendir cuentas en forma que justifique acabadamente las inversiones hechas, requisito indispensable para el descargo.

II. — *Ferrocarriles y su organización*

Los ferrocarriles son entidades o empresas que ejercen uno de los más importantes servicios públicos, como es el transporte de personas y cosas. Este servicio hace que las mismas empresas, por el sinnúmero de operaciones que ejecutan, adquieran el carácter de organismos eminentemente industriales y deban subdividirse en diversas secciones o servicios, cada uno de los cuales tiene un propio y característico grupo de funciones técnicas o administrativas que desempeñar.

En línea general los servicios en que se subdivide cualquier ferrocarril pueden agruparse como sigue:

Dirección :

- | | |
|-------------------------------------|---|
| a) <i>Directorio en el exterior</i> | } Para los ferrocarriles cuyas direcciones residen en el exterior |
| b) <i>Representación en el país</i> | |
| c) <i>Administración;</i> | |
| 1º <i>Secretaría;</i> | |
| 2º <i>Contaduría;</i> | |
| a) <i>Contabilidad general;</i> | |
| b) <i>Control y estadística;</i> | |
| c) <i>Tesorería;</i> | |
| 3º <i>Almacenes generales;</i> | |

4º Servicio Sanitario.

Vía y obras:

- a) Superintendencia;
- b) Construcciones.
- c) Conservación de las vías y obras.

Tracción y talleres :

- a) Superintendencia;
- b) Talleres;
- c) Tracción.

Tráfico y movimiento :

- a) Superintendencia;
- b) Tráfico;
- 1º Servicio comercial;
- 2º Servicio de estaciones;
- c) Movimiento;
- 1º Servicio de trenes;
- 2º Control y distribución de vehículos.

La organización y subdivisión de estos servicios está esencialmente subordinada a las condiciones y necesidades propias de cada empresa, circunstancia que, teniendo en cuenta el objeto especial a que tiende este estudio, nos dispensa de entrar en mayores explicaciones.

El trabajo que se desarrolla en los ferrocarriles como consecuencia de la ejecución de las diversas funciones que realizan aquellos departamentos, es el que determina los hechos u operaciones que deben clasificarse en las cuentas a objeto de conocer la estadística de los productos y gastos realizados, lo mismo que el estado y movimiento de los bienes y valores en administración.

Los conceptos que deben comprender aquellos productos y gastos han sido materia de una clasificación que puede verse en el anexo 1 y dan a conocer en un detalle completo y conveniente, en qué forma han de contabilizarse.

Respecto de los productos no expondremos aquí de qué modo se procede a su ajuste, percepción o ingreso en las cajas de los ferrocarriles, por cuanto lo que debe consignarse en las cuentas y balance que se presentan por los ferrocarriles del Estado a la superioridad, es el total de los mismos y de hacerse su fiscalización como corresponde tendría que basarse en los propios libros de los ferrocarriles, elementos que no ofrecen mayores dificultades y cuya forma y

encadenamiento de operaciones se presta para toda clase de comprobaciones.

Lo que importa estudiar especialmente es la materia de los gastos, primero porque es siempre la inversión de los valores lo que más debe cuidarse y luego porque es la que presentan ciertas peculiaridades que es de todo punto necesario conocer.

Las inversiones o gastos de un ferrocarril pueden corresponder a los dos conceptos principales siguientes :

a) *Capital*, o sea los que se hagan para atender las construcciones nuevas a incorporarse a las existencias de las líneas;

b) *Explotación*, o sea los gastos de administración y vigilancia y los de conservación y renovación de las vías, edificios, obras de arte, material rodante, maquinarias, útiles, herramientas, mobiliario, etcétera, siempre que no se introduzca un cambio o modificación que aumente el valor primitivo de las obras.

Los gastos de explotación se subdividen en tres grandes grupos denominados gastos de personal, gastos de material y gastos diversos; estas categorías se subdividen como siguen :

I. *Personal* :

Sueldos y jornales;

Viáticos;

Primas y gratificaciones;

Varios.

II. *Materiales* :

Materiales generales de consumo y Útiles de escritorio e impresos, comunes a todos los servicios;

Material metálico de armamento y durmientes y accesorios para el servicio de vía y obras;

Combustible para locomotoras y materiales para engrase de locomotoras para el servicio de tracción;

Trabajos de talleres para el servicio del material.

III. *Diversos* :

Alquileres, etc., de oficinas y honorarios diversos comunes a todos los servicios;

Indemnizaciones por pérdidas, etc., para el servicio de tráfico.

III. — *El presupuesto en los ferrocarriles*

De conformidad con los principios de la ciencia de las finanzas, los gastos de explotación de los ferrocarriles correspondería clasificarlos como sigue:

Gastos ordinarios, o sea los que comprenden las erogaciones absolutamente necesarias e indispensables para garantizar la continuidad y regularidad del servicio — gastos de explotación propiamente dichos (conservación de las instalaciones y del material) y gastos de dirección y vigilancia;

Gastos extraordinarios, o sea los que son originados por las necesidades temporarias o independientes de la explotación normal, y

Gastos de orden o partidas de giros (4) los que se refieren a las transformaciones que tengan lugar en los valores y que, por lo tanto, no ejercen ninguna influencia sobre la situación económica de la administración. Estos gastos implican siempre salidas que se compensan con equivalentes importes en las entradas.

(4) Respecto a los « gastos de orden » o « partidas de giros », conviene tener algunas nociones más amplias de las expuestas, a fin de darse cuenta perfecta de lo que iremos exponiendo en el presente estudio :

Las operaciones que en una cuenta cualquiera, en un balance, en una contabilidad, deben incluirse al mismo tiempo en las entradas y en las salidas, se llaman « partidas de giros », « partidas de orden » (*partie d'ordre*, *partie par ordre*), « partidas figurativas », etc., y se refieren a operaciones que siempre se compensan entre sí. De modo que las « partidas de giros » tienen en los presupuestos un efecto puramente figurativo. « Las partidas de giros, comprenden ingresos y gastos de « orden » que no ejercen ninguna influencia sobre la situación financiera... » (*); « figurando a la vez en ingresos y en gastos no pueden constituir cargos... (**), siendo la entidad a que se refiere el presupuesto, deudora y acreedora al mismo tiempo.

Este concepto no podría ser más preciso por cuanto expresa la idea jurídica de la *confusión* prevista por el artículo 862 de nuestro Código civil, que dice : « La confusión sucede cuando se reúne en una misma persona... la calidad de acreedor y deudor... »

Sin embargo debe tenerse presente que a pesar del *doble giro* o *doble relación* de estas partidas, no todas las veces las compensaciones se producen en valores de igual naturaleza, teniendo así :

- a) Partidas compensativas entre valores de la misma especie;
- b) Partidas compensativas entre valores de diferente especie.

La primera categoría es propia de los presupuestos en que la materia de las

(*) G. Cerboni, *Estadística de los presupuestos de los principales estados de Europa*, pág. 23.

(**) R. Stourm, *Los presupuestos*, tomo I, pág. 322.

Esta clasificación corresponde en general a la aplicada en la contabilidad y finanzas de las demás entidades económicoadministrativas, que están organizadas de un modo regular y conveniente.

Conforme con esta clasificación es posible detallar en forma científica y racional las operaciones que ejecutan los ferrocarriles en concepto de inversiones de fondos y consumos de materiales referentes, como hemos indicado, a los gastos de explotación y renovación de obras y materiales. Los gastos por obras nuevas corresponden más propiamente a la categoría de gastos que se ha dado en llamar de *movimientos de capitales*, categoría establecida para aquellos hechos u operaciones que comporten aumentos de capitales originados por construcciones nuevas, etc.

Las salidas de los ferrocarriles en base a los conceptos que más arriba hemos referido y de acuerdo a la clasificación que acabamos de ver, corresponde clasificarlas así:

Gastos ordinarios. — Todos los comprendidos en el clasificador, anexo 1, bajo las letras A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, que corresponden a los *gastos efectivos* de la explotación y que, comparados con los productos, determinan el coeficiente de la misma explotación conforme a la expresión:

$$\frac{\text{Gastos} \times 100}{\text{Productos brutos}}$$

previsiones es constituida de una sola especie de valores, por ejemplo, el dinero en los presupuestos de caja. Las dos categorías corresponden principalmente a los presupuestos económicos por incluirse siempre en ellos el movimiento de todos los valores en administración.

También es conveniente consignar que las partidas de giros pueden referirse a la gestión propia de la entidad en administración, como pueden relacionarse a hechos u operaciones que se originan por cuenta de terceros. Ejemplo, para este último caso, serían los depósitos de garantía que efectúan los contratistas y la devolución relativa.

« La denominación de *giros* aplicada a determinadas operaciones en el comercio se empleó por los comerciantes de nuestras repúblicas de la edad media, en modo especial, después de la institución de los bancos de depósitos. La operación de giro o de banco-giro era muy sencilla. Cuando un comerciante tenía un crédito, es decir, un depósito (en dinero) en el banco y debía pagar deuda a otro comerciante, el que a su vez tuviese también cuenta abierta en el mismo banco, la satisfacía por medio de un *giro de banco* por el cual, con un simple asiento en los libros de contabilidad del banco se transfería una parte del crédito del primer comerciante a favor del segundo, en la cuenta de éste... » (***)

El concepto de partidas de giros corresponde en general al sentido de la palabra alemana *Uneigentliche* usada para distinguir en las entradas y gastos, las partidas figurativas o impropias de las verdaderas, efectivas o reales.

(***) G. Rossi, *El presupuesto (Il bilancio finanziario)*, pág. 113.

Corresponde incluir en estos gastos las cuotas destinadas a alimentar los *fondos de renovación* de las instalaciones y materiales y *fondos especiales de previsión* de gastos, imprevistos, seguro, etcétera, que se imputan anualmente por tal concepto.

Desgraciadamente hasta ahora en los ferrocarriles del Estado estos fondos no han sido establecidos en la forma que ha menester, pero es de esperar que no se seguirá por este camino por cuanto la necesidad de su previsión, impuesta por la naturaleza misma de la industria ferroviaria es, por otra parte, materia de disposiciones legales que deberían cumplirse.

Gastos extraordinarios. — Reconstrucción de obras y gastos especiales que, aun cuando corresponden a la explotación, no pueden imputarse a la misma por no ser corrientes y propios del ejercicio en que se realizan;

Gastos de orden o partidas de giros. — Bajo este rubro se comprenden las imputaciones provisionales de gastos que deberán repartirse entre los conceptos de explotación y cualquier otra cuenta.

Así corresponden a esta categoría los gastos del clasificador comprendidos bajo las letras BB. y HH.

Las compras de almacenes, como veremos luego y los gastos de fabricación, etc., corresponde también incluirlos en este concepto.

Movimientos de capitales. — Bajo esta denominación se incluyen las obras nuevas y gastos que implican aumento de activo.

Si no se quiere adoptar el título expresado que responde únicamente a la clasificación científica de la contabilidad de los presupuestos, nada impide que se emplee cualquiera otro, como ser: *obras nuevas*, etc.

Las operaciones que dan origen a la materia de un presupuesto establecido en base a las referidas categorías, suponen que dicho presupuesto tendrá que ser de la titulada clase de los *generales-económicos*, única que útilmente puede aplicarse en los ferrocarriles por cuanto los hechos que en los mismos se verifican, abarcan todas las posibles inversiones y modificaciones de los valores motivadas por la ejecución de los servicios y cuidados administrativos. El presupuesto en estas empresas no contempla únicamente, como en las administraciones públicas en general, las erogaciones en dinero, que son las que determinan las otras dos categorías de presupuesto de caja y de competencia, sino que se extiende a muchas otras operaciones extrañas al efectivo (consumo de materiales, fabricaciones, transferencias de valores de uno a otro servicio, etc.) que también es necesario considerar.

La introducción en los ferrocarriles del *presupuesto general-econó-*

mico no es un deseo de novedad, ni un mero expediente del arte, sino una necesidad sentida que ha de corregir defectos de procedimientos que no trepidamos en calificar de *imputaciones* y *contabilidades falsas* a pesar de que las cuentas puedan llegar a tener la aprobación superior exigida por las leyes y las disposiciones vigentes.

IV. — *Gastos en conceptos de materiales*

Cualquier cuenta de gastos de un ferrocarril presenta la siguiente situación ideal concreta:

	Gasto X
Personal (sueldos)	<i>a</i>
Material	<i>b</i>
Diversos	<i>c</i>
	$a + b + c = n$

Las partidas *a* y *c* representan siempre montos de dinero efectivamente invertido en los gastos; la partida *b*, por el contrario, indica tan sólo el importe de materiales extraídos de los almacenes y aplicados a los mismos gastos.

Esta partida *b*, pues, no expresa una inversión de dinero efectivo que tenga lugar en el momento de la aplicación o consumo de los materiales, que es el caso analizado, sino la de un valor que si bien ha reunido esa condición, ello ha sido cuando se efectuó la adquisición. Así es cómo en los ferrocarriles el consumo de los materiales constituye el *gasto efectivo*, mientras la adquisición debe considerarse tan sólo como una transformación o permutación de valores.

La adquisición de los materiales se traduce en un aumento de un valor y en la disminución de otro por igual importe, esto es, acrece las existencias de almacenes y disminuye el efectivo en caja. El consumo por el contrario, determina tan sólo una disminución en las existencias de almacenes. Estos hechos se ven claramente por lo siguiente :

	Almacenes	Caja
Adquisiciones de materiales	+ <i>a</i>	— <i>a</i>
Consumos de materiales	— <i>b</i>	

y resumiendo las dos cuentas en una sola :

Adquisiciones	+ —	+
	a	a
Consumos	a	— <i>b</i>

Si quisiéramos desdoblar la cuenta que más arriba hemos presentado de modo que de una parte expresara únicamente el efecto que producen las operaciones de dinero y por la otra los efectos generales en la contabilidad, llegaríamos a esta otra figura:

	Contabilidad General (situación económica)	Contabilidad de Caja
Sueldos <i>a</i>	<i>a</i>	<i>a</i>
Gastos varios <i>b</i>	<i>b</i>	<i>b</i>
Materiales <i>c</i> :		
Adquiridos <i>c</i> ¹	<i>c</i> ¹ — <i>c</i> ¹	<i>c</i> ¹
Consumidos <i>c</i> ²	<i>c</i> ²	

Como se ve, la adquisición de los materiales no ejerce influencia en la situación económica, pero sí en la contabilidad de caja; el consumo, por el contrario, es el que introduce modificaciones en la referida situación económica.

Las dos cuentas resultarían iguales si el valor de (*c*¹) materiales adquiridos fuese siempre igual al valor de (*c*²) materiales empleados; pero esto no ocurre casi nunca, puesto que los artículos son sacados de los almacenes en una medida determinada por las *necesidades reales*, mientras que las adquisiciones se efectúan calculándolas en base a las *necesidades probables futuras*, lo que hace que los gastos reales no puedan coincidir con el valor de las compras. Hay más : para muchos materiales no es posible conocer el destino que se les dará en el acto de la adquisición, por cuanto podrán ser empleados en diferentes trabajos y por lo mismo tener distinta imputación. De aquí la regla invariable de que *los gastos deben estar representados por los consumos y no por la adquisición de los artículos*.

Este principio, que nace de los hechos tal como en la realidad se presentan, impone que la contabilidad del presupuesto a aplicar en los ferrocarriles, sea la que corresponde al *presupuesto general o económico*, como ya lo tenemos dicho, y que en su concepción se imponga la introducción de las partidas de giros, resorte que permite regularizar e imputar debidamente muchas operaciones, entre ellas las relativas al movimiento de los materiales. He aquí un ejemplo del empleo de esas partidas : suponiendo que una administración efectuara una compra importante de útiles de escritorio a distribuir entre varios capítulos de su presupuesto, se cargaría el importe de la compra a las partidas de giros considerando al propio tiempo como entrada el mismo importe en calidad de *reembolso* por la distribución que se hace de los expresados artículos entre los diversos capítulos de los gastos efectivos, como sigue:

Partidas de giros :

	Recursos	Gastos
Adquisición de útiles de escritorio		<i>a</i>
Reembolso del importe de los útiles de escritorio por la distribución que sigue	<i>a</i>	

Gastos (capítulos) :

Distribución de dichos útiles :	
Capítulo 1º	<i>a</i> ¹
Capítulo 2º	<i>a</i> ²
Capítulo 3º	<i>a</i> ³ = <i>a</i>
Capítulo 4º	<i>a</i> ⁴

Adoptando en los ferrocarriles las partidas de giros en la ejecución del presupuesto y respectiva contabilidad, además de simplificar las imputaciones, éstas se revestirían del carácter de verdad y formalidad de que carecen actualmente. En efecto (lo decimos aún cuando pueda parecer una repetición) : ¿qué fe puede prestarse a imputaciones practicadas en vista de facturas de adquisición de materiales y cargadas a las cuentas de las partidas del presupuesto, cuando dichos materiales pueden no emplearse todavía y hasta puede no saberse si en realidad tendrán el destino que por dichas imputaciones se hace aparecer?

La introducción de las partidas de giros permitirá imputar las adquisiciones de modo que éstas no se confundan con los gastos efectivos, los cuales deben ser cargados no de las compras sino de los importes de los materiales realmente empleados o consumidos.

Veremos luego cómo se aplican las referidas partidas de giros en los ferrocarriles. Ahora, antes de seguir adelante conviene verificar que no es al caso que nos hemos decidido por la introducción de ellas; por más que la ciencia pura nos autorizara a hacerlo sin trámites, hemos querido consultar la práctica, y hemos aquí como en los propios ferrocarriles italianos — explotados por el Estado, al igual que entre nosotros — las encontramos funcionando precisamente en la forma y a los fines que se han expresado.

En la *rendición de cuentas* de los ferrocarriles italianos, por el ejercicio 1907-908 (que es la que hemos consultado), figura el movimiento de los materiales como sigue:

Gastos :

Previsto	liras 150.000.000,00
Gastado	235.696.386,72

Ingresos :

Previsto	liras	150.000.000,00
Realizado	liras	206.279.889,09
A realizar		29.416.497,63
		235.696.386,72

La suma que figura en « ingresos » como « realizada », representa el valor de los materiales empleados en el año y la suma « a realizar », el de los materiales disponibles que pasan en el saldo respectivo de almacenes al ejercicio siguiente : se trata del dinero invertido en la adquisición de materiales y no *gastado* y, por lo tanto, su importe debe expresar una suma que, como cualquier otra disponibilidad, se transfiere al año próximo.

Cabe sentar aquí, ya que se nos presenta la ocasión, cómo el saldo de almacenes por artículos no consumidos y que forma parte de las « Partidas de giros » en la sección del « balance » destinada a los ingresos e iguala el importe de las mismas con las « partidas de giros » de los gastos, constituye un *reembolso* a cargo del ejercicio próximo en calidad de anticipo que el actual hace a aquél, estando representado por un aumento equivalente en las existencias en almacenes.

Respecto a la manera cómo se aplican en Italia estas partidas, en la relación de la « corte de las cuentas » de aquel país, sobre la rendición general de cuentas por el ejercicio 1905-1906, donde se hace referencia a la administración de los Ferrocarriles del Estado, se lee: « la mayor parte de los compromisos relativos a la provisión de los materiales pasa por una serie de imputaciones provisorias en el capítulo de los almacenes : este capítulo figura en el presupuesto de gastos entre las « partidas de giros »... el fondo asignado al mismo sirve para atender los gastos de las cuentas de los proveedores una vez recibidos conforme los artículos, salvo a cargar el gasto al capítulo correspondiente mucho más tarde, es decir, cuando se conozca el destino efectivo dado a los materiales... »

V. — ¿Nuestra ley de contabilidad autoriza las partidas de giros?

Podría objetarse que, aun admitiendo la bondad del sistema propuesto, la ley de contabilidad de nuestro país exige que las cuentas sean exclusivamente de *caja* y que por lo tanto no autoriza la inclusión en dichas cuentas de las operaciones referentes a los consumos o aplicación de los materiales.

El artículo 1º de la ley de contabilidad dice: « El presupuesto ge-

neral comprenderá todos los gastos ordinarios y extraordinarios de la Nación, etc. »

La disposición no puede ser, a nuestro juicio, más terminante. Si son materia de la ley de presupuesto, *todos los gastos* deben necesariamente formar parte de esa materia, a fin de par que los *gastos efectivos* también los gastos de carácter *permutativo* (partidas de giros, gastos de orden, etc.) por más que estos últimos se traduzcan en una entrada o recurso del presupuesto, de igual entidad o importe.

El artículo 15 de la citada ley, respecto de los materiales, expresa que los encargados de la administración son responsables de los que entregasen indebidamente o sin la orden correspondiente.

¿La *entrega* (aplicación o consumo) de los materiales en los ferrocarriles del Estado, se efectúa en virtud de qué *orden*? No creemos equivocarnos al decir que debe ser en virtud de la orden (autorización) de la superioridad, autorización que no puede ser tácita sino formal y que por lo tanto debe formar parte del presupuesto : éste, pues, debería ser *completo* y la contabilidad correspondiente tendría que considerar *todos los gastos* de cualquier naturaleza que sean.

A nuestro modo de ver la ley no sólo favorecería la introducción de las « partidas de giros » en los presupuestos y correspondientes rendiciones de cuentas, sino que las impondría; pero aun admitiendo que a las actuales disposiciones no se les pudiese dar el alcance que creemos que tienen, ello no autoriza a seguir por un camino errado. Así donde las disposiciones de la ley necesitasen ampliarse con el fin de aplicar procedimientos más correctos de los que rigen, deberían dictarse normas que tendieran a ello; con esto no se falsearía; de seguro, lo dispuesto fundamentalmente por la ley, sino que, por el contrario, se le daría la aplicación que indudablemente se ha propuesto.

VI. — *Cómo funcionan las partidas de giros en la contabilidad*

Las « partidas de giros » recibirían a su débito las imputaciones que en concepto de adquisiciones de materiales o por gastos a distribuir entre diversos capítulos se hicieran y su crédito sería constituido por el importe de los materiales realmente empleados que se cargan a los gastos efectivos y de los *reembolsos* que en razón de la imputación definitiva de los gastos a distribuir resultara.

Las « partidas de giros » en la salida comprenden inversiones de dinero efectivo y en la entrada representan tan sólo reembolsos por

gastos, empleo y consumo de materiales, etc., en disminución o para igualar aquellas inversiones. Estos reembolsos estarían computados en los gastos efectivos, como veremos luego.

¿Cómo se establecen en los ferrocarriles las partidas de giros y se determinan los créditos que las forman?

El presupuesto de un ferrocarril del Estado debe considerarse no sólo como una avaluación de gastos futuros sino también como una restricción de facultades acordadas al administrador para la gestión de este importante servicio público explotado por el Estado.

En esta virtud el administrador al desenvolver su acción dentro de esas facultades la halla limitada por lo que respecta a los *consumos*, por los *créditos* (5) asignados en el presupuesto para gastos de materiales; y así debe encontrar también en esas mismas asignaciones, la autorización para adquirir los materiales que se precisen para atender dichos gastos.

Las partidas de giros vienen así a formarse por el importe de los créditos asignados como limitación para los gastos o consumo de los materiales, por ejemplo :

Suponiendo que en concepto del combustible necesario para la conducción de locomotoras, se asigna en el presupuesto un crédito

(5) El *crédito* es la autorización para realizar un *servicio* y consagrar a él determinada... Hay dos clases de créditos : unos *limitativos* y otros *evaluativos*... Los créditos limitativos señalan de un modo preciso la naturaleza de los servicios y la cantidad que a ellos se dedica : los créditos evaluativos especifican los servicios y se limitan a evaluar el costo de su ejecución (*).

Hacemos notar que en nuestro estudio no profundizamos la *materia* del presupuesto tal como debería derivarse y considerarse en orden a las necesidades propias de los ferrocarriles, y así ver hasta dónde y en qué forma correspondería aplicar esos criterios de distinción. Basada en los mismos, es muy característica la clasificación adoptada por los ferrocarriles rusos que subdivide los *créditos* en « créditos fijos » (explotación), « créditos variables » y « trabajos » : correspondiendo dicha subdivisión de créditos fijos y créditos variables, a la necesidad de distribuir las asignaciones del presupuesto según las fluctuaciones del tráfico (**).

Las cuestiones que en los ferrocarriles implican la preparación del presupuesto y la determinación de sus asignaciones, han sido tratadas en el « Congreso internacional de ferrocarriles », 7ª sesión, tema *Contabilidad* (Washington, 1905), dando motivo a las importantes exposiciones de los señores von Löhr y J. de Richter, altos funcionarios de los ferrocarriles austriacos y rusos, respectivamente. Quien desee tener una idea cabal de estos temas especiales de las finanzas ferroviarias, es conveniente que recurra a los trabajos de dichos autores.

(*) R. Stourm, *Los presupuestos*, capítulo VII, párrafo 4º.

(**) Bodolini, *La contabilidad aplicada a las empresas ferroviarias*.

mensual de pesos 200.000, esta cantidad será una limitación tanto para el consumo efectivo del combustible en el servicio expresado como también para las compras a efectuarse del mismo material: el administrador o encargado podrá gastar hasta esa suma en el consumo, y podrá adquirir el material siempre dentro del mismo importe. Los 200.000 pesos figurarán por lo tanto en el presupuesto, en el capítulo o ítem a que deben referirse las compras, de las partidas de giros (almacenes generales), pero como la adquisición supone el reembolso consiguiente para cuando el material será empleado, el importe de la misma deberá aparecer en « Entradas » bajo la propia denominación de « partidas de giros » (almacenes generales).

Las partidas de giros podrían muy bien excluirse del presupuesto, desde el momento que ellas se eluden entre sí, pero también en todo caso incluirse en las rendiciones de cuentas o en los balances de estas rendiciones; de lo contrario las cuentas y balances no expresarían la verdad de los hechos o solamente parte de ella.

En efecto, si tenemos :

PRESUPUESTO

Entradas	Salidas
.....	<i>Gastos.</i>
.....	Sueldos
.....	Materiales a^1
	
PARTIDAS DE GIROS :	
<i>Almacenes generales.</i>	PARTIDAS DE GIROS :
Reembolso de materiales por	<i>Almacenes generales.</i>
consumo, etc. a^1	Adquisición de materiales.. a
Disponible $a^2 = a$	

Quitando en « entradas » lo mismo que en « salidas » la cantidad representa por (a) — igual en los dos lados del cuadro — el resultado no variará. Sin embargo, representando :

(a) En « Entradas » reembolso por consumo, etc.;

(a) En « Salidas » inversión de fondos por las compras, etc.

se comprende que en las rendiciones de cuentas, mejor dicho, en los balances de las rendiciones de cuentas, será necesario incluir esas partidas, de lo contrario no podremos obtener el balance de los diferentes valores, como sería muy fácil de comprobar.

Al preparar el presupuesto se individualizarían las sumas que se presume han de invertirse para materiales, reuniéndolas bajo un solo título denominado « Almacenes generales — Adquisición de materiales ». Esta nueva entidad dará origen a las « partidas de gi-

ros » (6), cuyo monto expresará el total de los materiales que podrán adquirirse durante el período de tiempo para el cual deba referirse el presupuesto, para atender los diversos gastos por materiales.

Todas las inversiones por compras se imputarán a las partidas en cuestión, que tendrán el rol de distribuidoras de los materiales entre los diversos servicios o departamentos de la administración, los cuales cargarán con los importes de los artículos que consuman, llevándolos al débito de sus respectivos *gastos efectivos* del presupuesto.

Los materiales adquiridos en el ejercicio y no empleados constituirán un débito de los almacenes que dejará márgenes en el presupuesto de los gastos ordinarios, pero con disminución del *derecho* de la administración de disponer de los fondos efectivos; por el contrario, los materiales existentes de los ejercicios anteriores que se apliquen en el actual, determinarán una disminución en los *créditos* del presupuesto ordinario que estará compensada con un aumento del *derecho* del administrador sobre los fondos efectivos. Los sobrantes de materiales que deja en existencia un ejercicio, por su sola gestión, representan un activo que ha disminuído el efectivo que se necesita para cubrir el *producto líquido* o *ganancia* del mismo ejercicio; los sobrantes de materiales de ejercicios anteriores que se gastan en el actual, representan una disminución de activo que deja una suma en caja, mayor que la necesaria para cubrir el producto líquido.

Estos principios implican la cuestión: ¿cuál es la suma que al finalizar el año, el trimestre o el mes, debe depositarse en el tesoro nacional en concepto de superávit o sobrante de la explotación que pudiera resultar?

De conformidad con las actuales disposiciones, la suma que se depositaría estaría representada por la diferencia entre los productos recaudados y los pagos efectuados, o lo que vendría a ser lo mismo, por el *resultado financiero* del ejercicio. Nosotros conceptuamos que no debería procederse así, sino que, por el contrario, la suma a depositarse sería la diferencia entre los productos de la explotación y los gastos, esto, es, el *producto líquido*, por la misma razón que el

(6) En la ejecución y distribución de los gastos de los ferrocarriles, se originan otras partidas de giros a más de las correspondientes al movimiento de los almacenes, entre ellas las siguientes, a las cuales ya nos hemos referido :

HH. — *Gastos de almacenes* que se reparten entre los varios servicios en proporción al valor de los materiales consumidos.

BB. — *Gastos de talleres* por superintendencia, uso de máquinas, útiles, etc., que se distribuyen proporcionalmente entre los trabajos ejecutados.

dividendo que las empresas particulares reparten a sus accionistas se forma de esa diferencia.

Está bien que el monto a que ascienda el producto líquido, no existirá todo en efectivo, pues parte estará representado por la existencia de almacenes, parte por los créditos, etc.; pero la existencia en caja no es, en definitiva, la ganancia de una empresa, sino tan sólo uno de los valores generales o parte del activo.

Podrá exigirse, sin embargo, que para el dinero se lleve una contabilidad especial ligada con la general, pero todo esto no cambia el carácter de la cuestión ni la resuelve, dando importancia solamente al dinero hasta el punto de querer sujetar la acción administrativa de empresas industriales como son los ferrocarriles, a disposiciones dictadas para oficinas o administraciones encargadas de la recepción de los impuestos y de los pagos de los gastos de las reparticiones públicas cuyas funciones, eminente y exclusivamente administrativas, implican por lo general tan sólo movimientos de dinero.

La contabilidad especial destinada al movimiento de fondos, puede entrelazarse con la general sin falsear la naturaleza de los gastos y el significado de las cuentas : basta para ello destinar en las cuentas y estados algunas columnas que individualicen las operaciones en efectivo.

Asimismo podrían dictarse normas especiales para el manejo de dichos fondos, y esto sin excluir del contralor los demás valores confiados a la administración de los ferrocarriles.

Un balance general podría tomar la siguiente forma:

Balance por el mes de..... de 19....

DEBE

HABER

	Operaciones en efectivo	Materiales	Trans- ferencias	Total		Operaciones en efectivo	Materiales	Trans- ferencias	Total
<i>Saldo del mes anterior :</i>					<i>GASTOS DE EXPLOTACIÓN :</i>				
Caja	5.000		}	25.000	A. Vía y obras				
Almacenes		20.000			B. Locomotoras.				
					etc.	45.000	26.000		71.000
<i>Productos (que suponemos ingresados en su totali- dad)</i>	86.000			86.000	<i>PARTIDAS DE GIROS :</i>				
					HH. Almacenes.				
<i>PARTIDAS DE GIROS :</i>					Adquisición de materia- les	29.000			29.000
HH. Almacenes.					<i>Inversión de fondos. —</i>				
					Total	74.000			
Materiales em- pleados 26.000					<i>Saldo al mes siguiente :</i>				
Materiales dis- ponibles 3.000		29.000		29.000	Caja	17.000		}	40.000
					Almacenes		23.000		
	91.000	49.000		140.000		91.000	49.000		140.000

De este estado se deduce que el *producto líquido* de las líneas ha sido :

Productos	\$ 86.000
Gastos	71.000
Líquido	\$ 15.000

En cambio, por el solo mes, el saldo de las operaciones en dinero alcanzó a :

Productos	\$ 86.000
Salidas (inversión de fondos)	74.000
Neto	\$ 12.000

El saldo de las operaciones en dinero se obtiene comparando el producto líquido con la diferencia que resulta entre el importe de los materiales adquiridos y el de los materiales empleados, a saber :

Adquisición	\$ 29.000
Materiales empleados	26.000
Diferencia	\$ 3.000
Producto líquido	\$ 15.000
Diferencia almacenes	3.000
Saldo operaciones en dinero	\$ 12.000

Si se tratara de una empresa particular, la suma a repartir entre los socios, en concepto de utilidades, sería el producto líquido (15.000 pesos); ahora nosotros preguntamos por qué no se debe entregar al gobierno esa cantidad y sí la de 12.000 pesos.

Sin embargo, si se insiste en considerar el movimiento de un ferrocarril como el de una oficina cualquiera encargada tan sólo del manejo de fondos, la contabilidad de la manera que nosotros la presentamos permite aislar las operaciones en dinero y tratarlas por separado, sin descuidar con ello el control sobre los materiales de almacenes.

Dicho control, en nuestro sistema, queda ligado a la rendición de cuentas, formando con ella un solo cuerpo de operaciones sin que se confundan entre sí los diferentes valores a cargo de la administración. A los efectos de la imputación a las diversas partidas del presupuesto, de los materiales empleados, se usarían facturas de resumen preparadas por cada servicio con la intervención de la contaduría, en las cuales se establecería la cantidad a cargar a cada ítem o capítulo del presupuesto; facturas que podrían ser como sigue.:

Imputación de materiales a las diferentes cuentas de gastos del presupuesto por el mes de de 19...

Repartición de

Item 1º. — A — Vía y obras.

Partida	\$
Partida	„
Partida	„
Partida	„
Partida	„
	\$
El jefe de almacenes	El jefe de.....
.....	
Nº.....	Vº Bº
.....	
Contador	Administrador

Con el balance anual de las rendiciones de cuentas se remitirá un estado del movimiento de los almacenes recapitulando las operaciones del período a que se refiere el mismo balance, de modo que se conozcan los saldos y, al propio tiempo, los totales de las entradas y salidas de los materiales conforme a las cantidades que figuran en dicho documento.

VII. — *Clasificación de gastos, modelos del presupuesto de las rendiciones de cuentas*

La clasificación como actualmente se consigna en los presupuestos de los ferrocarriles, no corresponde nunca a la que presentan las cuentas en el « clasificador oficial » en vigencia; esta anomalía llega hasta el extremo de que gastos o partidas de un capítulo figuren en otro distinto al que le corresponde.

He aquí, como ejemplo, uno de los capítulos de gastos en la forma que aparece en un presupuesto vigente y en el clasificador de cuentas :

PRESUPUESTO

ITEM 1° *Sueldos*

ADMINISTRACION GENERAL.

Dirección :

- Part. 1. Administrador general.
- Part. 2. Secretario general.
- Part. 3. Personal de oficina.
- Part. 4. Personal subalterno y de servicio.

Asuntos legales :

- Part. 5. Jefe.
- Part. 6. Secretario.
- Part. 7. Abogados, procurador y escribientes en las provincias.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO.

Dirección :

- Part. 8. Contador general.
- Part. 9. Personal de oficina.

División contabilidad :

- Part. 10. Jefe.
- Part. 11. Segundo jefe.
- Part. 12. Jefe de control.
- Part. 13. Tesorero.
- etc.

.....

.....

ITEM 2° *Gastos*

- Part. .. Gastos generales, seguro, gastos judiciales, oficina de ajustes, alquileres de casas, útiles de escritorio, mobiliario, etc.

CLASIFICADOR

CAPITULO H. *Dirección.*

3. ADMINISTRACION.

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.
- 4. Gastos judiciales.
- 5. Gastos oficina de ajustes.
- 6. Franqueo y telegramas.
- 7. Seguros contra incendios.
- 8. Impuestos y cargos municipales.
- 9. Asistencia médica.
- 10. Gastos varios.

No hemos encontrado razón alguna que abogara por la necesidad de las dos clasificaciones que preceden, mientras todas están en favor de una clasificación única. Si, como se ve por el ejemplo, se necesitara dar mayores detalles de los sueldos, etc., nada impide que se subdivida la partida « N 3 a » en tantas subcuentas cuantas sean las partidas de aquéllos, sin mengua de la uniformidad y la claridad.

En una palabra, la clasificación debería establecerse refundiendo los elementos o detalles del presupuesto con los del « clasificador

general », de modo que se llegue a una distribución racional y uniforme de la materia, que permita proporcionar a la par de los datos que exige el presupuesto, los de la estadística de los gastos de explotación.

De acuerdo con lo expuesto, insertamos a continuación un extracto de presupuesto como nosotros entendemos debería prepararse para los ferrocarriles del Estado y un modelo de las rendiciones de cuentas correspondientes.

Advertimos para el primer estado, que las columnas 3 y 4 se han agregado con el propósito de demostrar :

Columna 3 : Los gastos que se atenderán en dinero ;

Columna 4 : Los gastos previstos en materiales, sirviendo esta columna al mismo tiempo para establecer el total de las provisiones de los materiales que será necesario adquirir durante el período de tiempo a que se refiere el presupuesto (partida de giros) :

Presupuesto de explotación para el ferrocarril...

PRESUPUESTO		DESCRIPCION	Importe total del presupuesto	SUBDIVISIÓN INTERNA DEL PRESUPUESTO	
Item	Partida			Gastos en dinero	Materiales etc.
		1	2	3	4
I		I. GASTOS DE EXPLOTACIÓN (*)			
		Capítulo A. Vía y obras.			
		1. Superintendencia.			
		a) Sueldos :	1.500	1.500	
	1	1. Ingeniero jefe .. 500			
	2	2. Ayudante 300			
	3/n	3/n. etc. 700			
		b) Gastos generales :	500		
	12	1. Viáticos, etc. .. 300		300	
	13	2. Útiles, escritorio, instrumentos, etcétera 200			200
II		2. Vía.			
	14	a) Sueldos (capataces y peones)	10.000	10.000	
	15	b) Materiales etc.	2.000		2.000
		Tracción y talleres.			
		Capítulo B. Locomotoras.			
		2. Conservación :			
	3	a) Sueldos y jornales	1.000	1.000	
	4	b) Materiales etc.	1.000		1.000
			80.000	50.000	30.000
		PARTIDAS DE GIROS :			
		HH. Almacenes generales.			
		Adquisición de materiales, útiles de escritorio, fórmulas, etc., para los diferentes servicios, presupuestado de conformidad con las previsiones para los gastos reales de materiales consignadas en el presupuesto de gastos de explotación		30.000	
			80.000	80.000	

(*) Los detalles que aquí se consignan son supuestos y se dan únicamente como ejemplo.

*Modelo de rendición de cuentas**(Estado comparativo de gastos)*

PRESUPUESTO		DESCRIPCION	Créditos del Presupuesto	GASTOS			DIFERENCIAS	
Item	Partida			en dinero	en materia- les	Totales	+	—
I		I. PRESUPUESTO ORDINA- RIO. — GASTOS DE EX- PLOTAÇÃO :						
		A. <i>Vía y obras.</i>						
		1. <i>Superintendencia.</i>						
		a) Sueldos :						
	1	1. Ingeniero jefe	500	500		500		
	2	2. Ayudante ...	300	300		300		
	3/n	etc.	700	650		650		50
		b) Gastos generales:						
	12	1. Viáticos, etc.	200	200		200		
	13	2. Útiles de es- critorio ...	200		150	150		50
		2. <i>Vía.</i>						
	14	a) Sueldos	10.000	9.500		9.500		500
	15	b) Materiales	2.000		1.800	1.800		200
		etc.						
								
								
		Tracción y Talleres						
		B. — <i>Locomotoras.</i>						
		2. Conservación.						
	3	a) Sueldos	1.000	750		750		250
	4	b) Materiales ...	1.000		800	800		200
								
								
			80.000	45.000	26.000	71.000		9.000
		II. PARTIDAS DE GIROS :						
		HH. <i>Almacenes.</i>						
		Adquisición de mate- rial	30.000	29.000		29.000		1.000

El detalle completo de los gastos de explotación, que es el que debe servir para expresar las designaciones de las partidas del presupuesto, puede verse en el anexo 1 al que ya nos hemos referido.

VII. — *Sistema francés*

El sistema de contabilidad vigente en los ferrocarriles franceses del Estado, respecto a la imputación y distribución de los materiales, resulta idéntico al italiano de que hemos hablado, no siendo apreciables las diferencias de detalle que se notan como consecuencia de los diversos procedimientos que se siguen en la contabilidad pública francesa.

Siendo así no es del caso entrar en mayores consideraciones y si hacemos esta referencia es tan sólo con el propósito de robustecer más, si cabe, lo que venimos sosteniendo.

He aquí, sin embargo, cómo C. Colson expone la práctica francesa : « Pour faciliter le service des approvisionnements, il a été institué un *fond de roulement* dont le montant total, en argent et en matières, doit rester invariable. Les acquisitions de matériaux de toute nature, rails, traverses, charbon, métaux, etc., nécessaires aux travaux neufs, à l'entretien ou à l'exportation, sont payées sur ce fond de roulement sans distinction d'exercice, et lui sont remboursées, au moment de l'emploi sur les crédits de l'exercice et du service consommateur » (1).

Cosa parecida sucedía en los ferrocarriles del Estado belgas. He aquí lo que al respecto escribía M. Minet, director de control : « indépendientemente de la contabilidad establecida para los productos y gastos, en nuestra administración se lleva otra contabilidad llamada de *materiales*, que comprende los materiales de vía, materiales generales de consumo, materiales para el servicio de las estaciones y demás dependencias, talleres, etc. Todos estos materiales — *adquiridos con dinero del Estado* — son, antes de ser entregados a los departamentos que los emplearan en las obras y servicios, almacenados por los depósitos pertinentes y el encargado respectivo, considerado *agente con obligación de rendir cuenta* a la « Corte de las cuentas », presenta anualmente su *cuenta de gestión* a la Dirección de control de esa repartición, la que hace la verificación que corresponde en base a los *comprobantes justificativos* prescritos por su reglamento. La « Corte de las cuentas » *no interviene previamente* en las entradas y salidas de los materiales ; su rol se ciñe tan sólo a controlar las cuentas de gestión a fin de año. »

(7) C. Colson, *Abrégé de la législation des chemins de fer*, etc.

IX. — *Cómo se tratarían en el sistema propuesto las entradas varias por venta de materiales, averías del material, etc.*

No queremos seguir más adelante sin indicar, aunque fuera sólo como complemento de la materia que venimos tratando, la forma en que figurarían en el sistema expuesto las « *Ventas de materiales de almacenes* » y las « *Entradas varias por averías* », etc., que suelen presentarse en la contabilidad de los ferrocarriles.

Las primeras de estas operaciones implican *transformaciones de valores* (entradas de dinero compensadas por salidas de materiales), por lo tanto, no alterando la situación económica de la administración, deben formar parte de las « *partidas de giros* » de la manera siguiente:

BALANCE GENERAL						
Debe			Haber			
	Operaciones en efectivo	Materiales	Totales		Operaciones en efectivo	Materiales Totales
.....						
.....						
.....						
PARTIDAS DE GIROS :				PARTIDAS DE GIROS :		
<i>Almacenes generales</i>				<i>Almacenes generales</i>		
.....						
Efectivo percibido				Venta de materiales		
por materiales ven-				de almacenes ...		
didos						
.....	6.000		6.000			6.000 6.000

Las entradas por averías, etc., son verdaderos reembolsos o reintegros de gastos y, como tales, corresponde deducirlas de los mismos. Podría oponerse que el sistema no se inspira en el principio de *integridad* o *universalidad* (8) que debe imperar en los presupuestos públicos; contestamos que dicho principio no debe considerarse como aplicable en absoluto, cuando de ello resultara una división impropia o una confusión en las cuentas. Esto es más cierto aun en esta clase de entidades económicas en que algunas operaciones se refieren a

(8) Stourm, *Los presupuestos*, tomo I, pág. 197.

productos o a gastos según correspondan a los unos más bien que a los otros, sin fijarse si ellos se verifican por medio de hechos que se resuelven en ingresos o en egresos.

El principio de integridad, a nuestro entender, gana con el procedimiento indicado. Por otra parte no se concibe un estado o balance en que figuren entre los productos, cantidades que no constituyen más que operaciones a deducirse de los gastos, y viceversa.

La forma de deducción propuesta, vendría a corresponder a la que rige en Inglaterra y que se considera una particularidad de los procedimientos administrativos de aquel país. Nos referimos a las « *appropriations in aid* », constituídas por entradas propias de los diversos servicios, que, en lugar de ser entregadas al *Echiquier*, se invierten directamente por dichos servicios para atender en parte a los gastos de los mismos (9).

Las operaciones por averías, etc., podrían tratarse también como « partidas de giros », si no fuese que el importe percibido casi nunca corresponde al costo real de los trabajos. En efecto, puede suceder: o que el importe de dichas averías, etc., se perciba cuando las mismas son originadas y por lo tanto en una suma *estimada*, que difícilmente resultará igual a la que arrojarán las reparaciones a efectuarse — o que se cobren precios establecidos en *Tarifas especiales* que no concuerdan exactamente con los precios efectivos de los sueldos y materiales empleados — o también, por las dificultades inherentes al caso, que no se lleven cuentas especiales para cada trabajo en que consten los diversos elementos que entran a formar el importe que debe cobrarse.

Una observación más: el que nos ha seguido hasta aquí, habrá notado que, ni por incidencia, hemos referido cómo se emplearían las partidas de giros con relación a los « *Gastos extraordinarios* » por *Obras nuevas*, o a los trabajos que determinan un aumento de capital, dado que para esta categoría de gastos sean aplicables dichas partidas de giros, por motivo de no ser idéntica su naturaleza a la de los gastos de explotación de cuyo único renglón nos hemos ocupado.

« *Las partidas de giros se aplican a todos los gastos sin distinción* ». — El ocuparse especialmente de las partidas de giros originadas por los Gastos extraordinarios habría sido, pues, una redundancia acumular datos superfluos, con perjuicio de la claridad y brevedad del asunto. Sin embargo, no está de más hacer presente que a dichas partidas de giros deben asignarse capítulos especiales a fin

(9) G. de Flamini, *La materia y la forma del presupuesto inglés*.

de no confundir su contenido con el pertinente a las de los gastos de explotación.

X. — *Procedimientos actuales*

Basada en la letra de las disposiciones de la ley general de contabilidad vigente, la Contaduría general de la Nación exige, respecto de las rendiciones de cuentas que se le someten a examen, que los gastos expresen siempre la inversión de dinero efectivo y que los mismos sean referidos a las correspondientes partidas que asigna el presupuesto.

Por otra parte, éste, tal como se prepara ahora en los ferrocarriles del Estado, es tan sólo una nomenclatura *sui generis* de los gastos, tendiente a fiscalizar la inversión de los fondos, pero sin tener en cuenta el movimiento y destino de los materiales después de su adquisición, como asimismo la imputación de ciertos gastos provisorios que se distribuyen generalmente más tarde de efectuados, entre las diversas partidas de los gastos efectivos. Todo lo que hace que en el mismo presupuesto y en la correspondiente cuenta de inversión, deban considerarse — ya lo tenemos dicho — como gastos efectivos en concepto de materiales las compras que de estos gastos se hagan y no los consumos reales respectivos y que, de consiguiente, los montos de los gastos así obtenidos, comprendan operaciones que no corresponden al preciso concepto de tales, y no se exprese, por lo tanto, el verdadero resultado de la explotación, el que se deduce de otra contabilidad establecida en los mismos ferrocarriles, llamada *contabilidad general*, idéntica a la que se lleva en toda entidad económicoadministrativa bien organizada a fin de conocer su marcha y estado económico. De aquí que la contabilidad, sujeta al control superior que se lleva tan sólo por anotaciones elementales de carácter auxiliar, no resuelve más que una contabilidad incompleta, mientras la verdadera contabilidad formal venga a ocupar, hasta cierto punto, un lugar secundario.

Con el sistema apuntado, nunca pueden hacerse las imputaciones correctamente, y es de ver la especie de juegos malabares a que deben someterse los encargados de esa contabilidad para conseguir, siquiera en parte, que los cargos correspondan a los gastos reales. En el caso del presupuesto ordinario es todavía dable alcanzar ese objeto, por el margen que ofrece la extensión de sus provisiones (entendido sin embargo que efectuando las imputaciones sin preocuparse mayormente si de un modo efectivo corresponden en detalle a las partidas respectivas), pero cuando se trata de obras especiales, casi nunca ello es posible de obtener porque difícilmente, salvo en casos muy

contados, los materiales que se emplean y que se sacan de los almacenes, pueden ser cubiertos por facturas de compras de artículos, que no decimos que puedan ser los mismos empleados, si no siquiera iguales o parecidos. Y aun cuando se consiga igualar el total de las imputaciones con los gastos reales ¿qué crédito puede prestarse a operaciones que no son más que juegos para obtener aquel fin, y no la expresión fiel de los hechos como en la realidad se han sucedido?

Con llegar a los mismos totales, no se prueba que las cuentas sean el reflejo de la verdad; procediendo — diremos — con tanteos para buscar el equilibrio, asignando cualquier cargo a las imputaciones con tal de obtener la suma que se precisa, no se hace contabilidad; por el contrario, se consagra burdamente el engaño y nuestra afirmación, consignada en la página 9, de que con el sistema que se sigue las operaciones se traducen en falsas imputaciones, no carece, pues, de fundamento, sino que queda confirmada y comprobada por los hechos.

Por la práctica que el suscrito tiene adquirida en los años que viene entendiendo en estas cuestiones, estaba convencido de que se habría hallado también en esos ferrocarriles en presencia de estas incongruencias, y efectivamente esto fué lo primero que debió notar al imponerse del estado de los libros y de las cuentas.

Se acompañan unos estados, bajo los anexos 2 y 3, que consignan: de una parte, las imputaciones según la contabilidad de inversión de fondos, e independientemente, los cargos según la contabilidad general de esos ferrocarriles; de estos estados se hacen deducciones por demás peregrinas.

El anexo 2 se refiere a los gastos ordinarios de explotación, y por el cuadro A del mismo puede verse cuán distintas son las clasificaciones empleadas respectivamente en las dos contabilidades. El cuadro B expresa las sumas de dichos gastos, y por el mismo puede hacerse el resumen siguiente que, para abreviar, referimos tan sólo a los ejercicios de 1915 y 1916 :

Ejercicio 1915 :

	Sueldos	Materiales, etc.	Totales
Rendiciones de cuentas. \$	9.727.889,06	\$ 5.048.896,52	\$ 14.776.785,58
Gastos efectivos	9.775.875,59	5.000.909,99	14.776.785,58
Diferencias	\$ — 47.986,53	\$ — 47.986,53	

Ejercicio 1916 :

	Sueldos	Materiales, etc.	Totales
Rendiciones de cuentas. \$	12.012.283,91	\$ 5.653.294,66	\$ 17.665.578,57
Gastos efectivos	11.235.216,45	6.430.362,12	17.665.578,57
Diferencias	\$ — 777.067,46	\$ — 777.067,46	

Estos resultados prueban, sin dejar lugar a dudas, cómo al practicar las imputaciones referentes a las rendiciones de cuentas tiene que haberse buscado la forma de hacer coincidir éstas con el monto de los gastos efectivos, considerados por la contabilidad general. Conforme lo hemos comprobado por informaciones recogidas de los propios empleados de la División de Contabilidad, para llegar a ello se han tomado planillas de sueldos y cuentas que permitieron obtener aquellos totales, *salvando las últimas diferencias que resultaban mediante el ajuste de « fletes » a cargo de los materiales de almacenes*, mas sin apercibirse que lo imputado en el primero de los años que hemos visto, en concepto de sueldos, daba una cantidad menor de lo realmente gastado, y que lo contrario sucedía con respecto a los materiales. En el ejercicio 1916 se usó de igual procedimiento, pero con la diferencia que lo imputado por sueldos fué mayor que el gasto real y que con los materiales pasaba lo contrario, y que además, en lugar de tratarse de suma relativamente pequeña, aquí el juego alcanzaba más o menos a unos 800.000 pesos.

¿Es esto correcto, o bien se trata de falseamiento de operaciones?

Pero sigamos adelante y analicemos los estados que también se agregan, relativos a las obras de ampliaciones, tren rodante nuevo, etcétera, anexo 3, los cuales presentan datos no menos sorprendentes.

Damos apenas algunos ejemplos extractados del estado B, pues de otro modo tendríamos que excedernos demasiado; los datos se refieren tan sólo a obras completamente terminadas:

Obras nuevas, etc.

	Rendiciones de cuentas	Gastos efectivos
Alambrados, guardaganados y barreras		
San Cristóbal a Santa Fe	\$ 126.709,90	\$ 96.430,74
Alcantarilla km. 64.639	12.432,90	7.650,43
Báscula de 50 ton., etc.	44.461,39	62.021,62
Casas para obreros Tafi Viejo	979.053,45	901.206,02
Báscula estación Chumbicha	8.510,44	14.824,57
Defensa Río Grande	46.780,—	120.923,08
Defensa de vías y líneas a La Quiaca.	195.916,02	259.337,02
Defensas y canalizaciones	48.152,96	53.624,16
Desvío de cruce en km. 484.343	17.142,78	12.505,65
Ensanche vías auxiliares estación ramal al Chaco	67.301,80	85.666,91

Como se ve, los gastos según las rendiciones de cuentas no coinciden nunca con los gastos efectivos, notándose a veces diferencias apreciables. Esto es debido, principalmente, a que las imputacio-

nes en concepto de materiales se hacen, como hemos venido repitiendo, en vista de las facturas de compras que no siempre tienen en su debido tiempo el destino que según las mismas imputaciones se les asigna, mientras el verdadero cargo a las cuentas de las obras, abiertas en los libros de la contabilidad general, por el mismo concepto de materiales, se hace por los consumos reales, es decir, por aquellas cantidades que con el fin de emplearse en las obras se han extraído de los almacenes.

Para la mejor demostración de esto se ha preparado el anexo 4, en que se detallan precisamente las imputaciones según las rendiciones de cuentas y los cargos según lo realmente invertido en las obras. Si del estado A de dicho anexo tomamos los datos referentes tan sólo a los materiales, encontramos, por ejemplo:

Construcción obras de arte, línea principal ramal a Guzmán y Mayo

Materiales imputados según rendiciones de cuentas	\$ 11.411,54
Materiales cargados a la cuenta de la obra	19.279,83

pero hay más, refiriéndonos a los demás conceptos de gastos de dicha obra, se halla:

	Sueldos	Gastos varios
Según rendiciones de cuentas	\$ 9.850,40	\$ 9.054,01
Según gastos efectivos	12.791,30	8.976,24

Los estados B, C y D, correspondientes a las demás obras analizadas, nos dan, respectivamente:

Galpón de carga. — Estación Chamil.

	Rendiciones de cuentas	Gastos efectivos
Sueldos	\$ 10.899,45	\$ 10.939,05
Materiales	4.403,42	9.909,29
Gastos varios	984,29	863,14
Totales	\$ 16.287,16	\$ 21.711,48

Servicio de agua. — Estación Salado.

Sueldos	\$ 5.465,15	\$ 5.495,15
Materiales	5.432,83	6.330,76
Gastos varios	733,54	210,45
Totales	\$ 11.631,52	\$ 12.036,36

Puente kilómetro 272.900.

	Rendiciones de cuentas	Gastos efectivos
Sueldos	\$ 12.207,20	\$ 11.685,85
Materiales	2.532,24	4.007,60
Varios	2.387,85	2.082,35
Totales	\$ 16.127,29	\$ 17.775,80

Lo que indican estas cifras es por demás elocuente y las deducciones que de ellas pueden hacerse llevan fatalmente a la confirmación plena de lo que hemos tenido que expresar sin rodeos y que es menester repetir, esto es, que los procedimientos que actualmente se siguen respecto de la contabilidad del presupuesto, obligan a practicar en ella imputaciones que resultan falsas.

Y es bueno aun dejar constancia de cómo en los *gastos efectivos* (contabilidad general), la práctica se presta a que se exceda de las autorizaciones dadas por los presupuestos correspondientes, sin que esto, dado el sistema de fiscalización y control establecido, pueda ser visto. En efecto, concretándose el examen fiscal de la contabilidad tan sólo a las rendiciones de cuentas, ¿qué sucede cuando aparecen en las *cuentas de los gastos reales*, que se llevan, como hemos referido, independientemente de las cuentas de imputación, mayores inversiones de las consentidas? Nadie interviene en esas cuentas y si la administración no nota y salva las diferencias, ellas pueden muy bien subsistir sin que llegue nunca observación alguna.

No podemos cerrar este capítulo sin expresar una idea que cierta similitud del caso, estudiado con los hechos de esta naturaleza, nos sugiere. Es principio aceptado por algunos economistas, basados en la ley química de las *proporciones definidas* o de Proust, que « para obtener un determinado resultado, los elementos deben encontrarse en una dada relación ». De acuerdo con ello ¿no podemos decir nosotros que el *gasto efectivo* (tal como hemos tratado de definirlo en estas páginas) sólo se obtiene mediante la unión de elementos que tengan entre sí una relación de calidad que haga posible su fusión; y, por ende, que traduciéndose el gasto efectivo en *consumos* reales de riqueza, los elementos que concurren a formarlo deben reunir esta condición? Pues bien: como para los materiales sólo hay *consumo* cuando ellos se insumen o aplican efectivamente en los trabajos y no cuando se compran, resulta entonces que la adquisición (que no es sino una transformación de valores), por el hecho de no reunir las condiciones requeridas, no puede com-

binar en las proporciones necesarias con las demás inversiones que implicando *consumos* reales se traducen en *gastos efectivos*. Estamos siempre allí; no son las compras de los materiales las que deben imputarse a los gastos, sino los consumos efectivos que lleguen a tener.

He aquí un principio inconcluso que impone se aplique en absoluto si se quiere tener una contabilidad de verdad y no un juego de cifras y anotaciones que parecen establecidas al solo efecto de *justificar de cualquier modo* el uso que se hace de las autorizaciones dadas por la superioridad para gastar.

Insistimos en que la contabilidad en los ferrocarriles del Estado debe ser *una* y referirse a todo el movimiento de los mismos, el que es esencialmente industrial y que el presupuesto correspondiente debe substraerse al régimen de normas que no le son propias, adoptándose otras que son de carácter más amplio y más en armonía con la naturaleza peculiar de esas entidades económicas. Es de augurar que no esté lejos para los ferrocarriles del Estado, el día que expresa un notable autor argentino, esto es: « el día en que el presupuesto se prepare exteriorizando la verdad... compenetrando la situación de *todas* las necesidades... » (10).

XI. — *Intervención de la Contaduría general de la Nación en los ferrocarriles del Estado*

La Contaduría general de la Nación, por mandato de la ley, debe ejercer su intervención en los ferrocarriles del Estado a fin de que, en todas las operaciones que éstos ejecuten y respecto de las rendiciones de cuentas que en descargo presentan, se observen estrictamente las pertinentes disposiciones legales.

Hasta ahora dicha intervención se ha concretado tan sólo a las cuentas de inversión de fondos, para lo cual los Ferrocarriles del Estado han ido elevando en las oportunidades debidas, la documentación correspondiente, junto con los balances de las recaudaciones de productos y otras entradas que han tenido, comprendiendo en ellas los fondos que les han sido entregados por el Tesoro nacional con destino a la ejecución de obras nuevas y al pago de gastos extraordinarios especialmente autorizados.

A *prima facie*, este control parecería satisfacer las necesidades de una fiscalización formal y conveniente en esta clase de depen-

(10) T. Avellaneda, *Finanzas*, tomo II, pág. 449.

dencias, por el hecho de referirse a todos los pagos realizados y a las recaudaciones ingresadas. Sin embargo, si se tiene en cuenta lo que hemos venido exponiendo y la circunstancia de que los procedimientos de contabilidad que actualmente se aplican podrían útilmente ser reemplazados por los que hemos tratado de indicar, las funciones de la Contaduría general de la Nación tendrían forzosamente que extenderse también a las imputaciones de los consumos de los materiales, cuentas de fabricación, etc.

Esto, no obstante, no debe preocupar mayormente, desde que la labor actual de la referida repartición no habría de resultar recargada en exceso.

Lo que en nuestro entender debería constituir la mayor atención de la Contaduría general en los ferrocarriles del Estado, independientemente de la fiscalización que ejerce sobre las cuentas de inversión, sería un control *directo y continuo*, descuidado hasta hoy, sobre la acción completa de la administración, acción que no se traduce únicamente en las operaciones que consignan dichas cuentas de inversión, sino en un sinnúmero de actos y hechos económicoadministrativos que ejecuta en gran escala esa tan vasta repartición. Es allí donde el control debería actuar en toda su extensión, analítica y sintéticamente, por cuanto se trata de operaciones representadas por inversiones ingentes en dinero y materiales, que no se ven sino sobre el terreno y, en gran parte, no figuran en las rendiciones de cuentas, y, aun cuando lo fueran, no permiten, sin ese requisito, formar un criterio exacto de las imputaciones que han tenido. Y para que este mismo control resulte lo eficaz que corresponde es menester que se efectúe en el propio ámbito de la repartición y sea, a la par que previo y póstumo, amplio y completo.

No es aquí el lugar más apropiado para extenderse en consideraciones detalladas sobre dicho control, desde que nuestro estudio, concretado a una esfera más modesta, comprende tan sólo la contabilidad del presupuesto y la relativa rendición de cuentas.

Por otra parte, las normas a que debería estar sometido el control en cuestión, son materia que más propiamente incumbe ser tratadas por la misma Contaduría general, y si a nuestra exposición hemos agregado este capítulo, es únicamente a los efectos de llamar la atención de la superioridad sobre la conveniencia de que sea, lo más pronto posible, introducida en los Ferrocarriles del Estado, junto con la actual intervención de la referida Contaduría general, la más completa fiscalización que ha menester, a fin de que se tenga la más absoluta seguridad de que el desenvolvimiento económico de los mismos ferrocarriles se ha ajustado a las prescripcio-

nes legales vigentes en materia de inversión de fondos y demás valores.

La Contaduría general de la Nación en nuestro entender no debe tener intervención en las reparticiones nacionales, tan sólo respecto de las operaciones que impliquen movimientos de dinero, sino también en las que se refieren al empleo de materiales que, en dependencias como los ferrocarriles del Estado, están representados por sumas importantísimas; además, el movimiento interno producido por la *transformación* de los materiales, etc. (fabricación, producción, etc.) es otro renglón que no puede dejarse de lado. Ni deben echarse tampoco en olvido las maquinarias, útiles y herramientas, en lo que se refiere a los consumos y desgastes respectivos, como asimismo la formación de los *fondos de renovación* de las instalaciones, material rodante, etc.; las operaciones de percepción de los productos de explotación, etc.

Un control semejante no puede, como hemos dicho, ejercerse sino en el propio ámbito de la administración y sobre todas las operaciones que se ejecuten. En consecuencia, la Contaduría general debería establecer allí una oficina especial fiscalizadora, encargada de intervenir en forma permanente en todas las operaciones de contabilidad o, por lo menos, en las principales de ellas.

Si la intervención de la Contaduría general en los ferrocarriles del Estado no se limitara, como hasta ahora, únicamente al examen fiscal de las rendiciones de cuentas y si, por el contrario, tomara aquella amplitud que creemos le corresponde no se producirían ciertos inconvenientes en las finanzas de los ferrocarriles del Estado, que denuncian verdaderas irregularidades y hasta comprometen el buen nombre y crédito de la administración. Así, por ejemplo, si la Contaduría general de la Nación, con el objeto de comprobar los saldos de los *balances generales de fondos* que le son presentados, en vez de concretarse a considerar tan sólo los datos que en ellos figuran, recurriera a los libros de la contabilidad general, encontraría que el « *saldo en caja y bancos* » no es el realmente existente, sino el resultado de diversas operaciones, entre las cuales se enuncia la *retención de comprobantes de pagos* que no es posible rendir por falta de fondos o por haberse excedido de los créditos acordados para atender los gastos, siendo esta la circunstancia principal que motiva el déficit que ha venido a colocar a la administración de los ferrocarriles del Estado en la situación angustiosa en que se encuentra en el presente.

Con el control de la Contaduría general, en la forma que venimos diciendo, se evitarían, por cierto, los excesos de gastos, que hasta ahora

pueden muy bien pasar desapercibidos entre los cargos de la contabilidad general y las imputaciones que podrían ser dispuestas provisoriamente, en espera de las autorizaciones o créditos indispensables para la realización de las inversiones, otra de las causas que concurren a acarrear las deficiencias de fondos.

En fin, pensemos que la intervención de la Contaduría general en los ferrocarriles del Estado debe asumir un carácter más amplio del que tiene en la actualidad, aun cuando no llegara a abarcar todas las operaciones de la administración, y si se quisiera tomar el ejemplo de otras naciones que también, como nosotros, poseen y explotan ferrocarriles, podría muy bien al caso servir la práctica de Italia, donde después de un estudio serio de la cuestión se ha introducido lo siguiente, conforme reza el artículo 26 de la ley del 7 de julio de 1907 sobre explotación de los ferrocarriles italianos :

« La « Corte de las cuentas » vigila la recaudación de los ingresos y ejerce el control de los gastos de la administración de los Ferrocarriles del Estado, teniendo al respecto derecho de pedir y recibir todos los documentos que dan origen a los mismos gastos. Las atribuciones de la « Corte de las cuentas », se exteriorizan por intermedio de una oficina especial establecida en la propia administración de los Ferrocarriles del Estado. »

Por informaciones obtenidas, sabemos que las atribuciones de esta oficina, además de desarrollarse sobre todas las operaciones relativas a la contabilidad del presupuesto, se extienden a los actos y relaciones que median entre la administración y sus agentes, en cuanto se refieren al manejo de los valores a cargo de la repartición. « Por el magisterio de anotaciones propias — sintéticas en su mayor parte —, dicha oficina sigue, paso a paso, todas las operaciones de contabilidad que son consignadas en documentos especiales preparados al efecto, y resume los resultados correspondientes, de acuerdo con la clasificación pertinente y las disposiciones que rigen la materia (11).

CELESTINO E. CORTI.

(11) G. Bodolini, *Las empresas ferroviarias* (Biblioteca di Regioneria applicata).

FERROCARRILES DEL ESTADO

Clasificación de cuentas de la explotación

1. ENTRADAS ...
- A. *Pasajeros.*
 - B. *Exceso de equipajes.*
 - C. *Encomiendas.*
 - D. *Cargas.*
 - E. *Trenes extraordinarios.*
 - 1. Servicio de gobierno.
 - 2. Servicio particular.
 - F. *Telegramas.*
 - G. *Almacenes.*
 - H. *Arrendamientos.*
 - 1. Confeiterías, buffets, etc.
 - 2. Coches, restaurants, etc.
 - J. *Varios.*
 - 1. Colocación de avisos.
 - 2. Ganancias por trabajos efectuados en los talleres.
 - K. *Accesorios de explotación.*
 - 1. Muelles.
 - 2. Elevadores.
 - 3. Mercados.
 - 4. Tranvías.
 - 5. Buques.
 - 6. Diversos.
 - L. *Saldo de cuentas anexas.*
2. SALIDAS
- A. } *Conservación y Reparación* { *Vía y obras.*
 - B. } { *Locomotoras.*
 - C. } { *Vehículos para el servicio de pasajeros y encomiendas*
 - D. } { *Vehículos para el servicio de cargas.*
 - E. } *Transporte* { *Servicio de locomotoras.*
 - F. } { *Servicio de vehículos.*
 - G. } { *Servicio de tráfico.*
 - H. *Dirección.*
 - J. *Varios.*
 - 1. Indemnizaciones.
 - 2. Fondos para accidentes.
 - 3. Eventuales.
 - K. *Accesorios de explotación.*
 - 1. Muelles.
 - 2. Elevadores.
 - 3. Mercados.
 - 4. Tranvías.
 - 5. Buques.
 - 6. Diversos.
 - L. *Saldo de cuentas anexas.*
 - R. *Cable carril a la mejicana.*

NOTA. — Son cuentas anexas (L) : alquiler de vías, terrenos, edificios, locomotoras, coches y vagones, kilometraje de coches y vagones, demoras de coches y vagones.

FERROCARRILES DEL ESTADO

*Clasificación de gastos. — Explotación***Conservación y renovación****A. Vía y obras :**1. *Superintendencia.*

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.

2. *Vía.*

- a) Sueldos, capataces, peones, guarda-vías;
- b) Rieles y accesorios;
- c) Durmientes y accesorios;
- d) Materiales.

3. *Balasto.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales y gastos generales.
- c) Alquiler de tren rodante con personal.

4. *Obras de arte.*

- a) Sueldos.
- b) Materiales y gastos generales.

5. *Edificios, estaciones, aparatos fijos, señales, cercos, barreras, portones, obras, pozos y aparatos fijos para el servicio de agua, básculas, etc.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales y gastos generales.

6. *Talleres, galpones de máquinas, mesas giratorias, ceniceros.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales y gastos generales.

7. *Telégrafo.*

- a) Sueldos de guarda-hilos.
- b) Materiales y gastos generales.

8. *Útiles de trabajo y equipo.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales y gastos generales.

9. *Fondo de renovación.***B. Locomotoras :**1. *Superintendencia.*

Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia y talleres.

a) Sueldos;

b) Gastos generales.

2. *Conservación y renovación.*

- a) Sueldos y jornales de obreros y peones;
- b) Materiales.

3. *Gastos de talleres.*

Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.

4. *Gastos generales.*5. *Fondo de renovación.***B-B. Talleres :**1. *Superintendencia.*

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.

2. *Máquinas fijas locomóviles.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales.

3. *Máquinas, útiles y herramientas.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales.

4. *Gastos de talleres.***C. Vehículos para el servicio de pasajeros :**1. *Superintendencia.*

Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de talleres.

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.

2. *Conservación.*

- a) Sueldos;
- b) Materiales.

3. *Gastos de talleres.*

Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.

4. *Gastos generales.*5. *Fondo de renovación.*

D. Vehículo para el servicio de carga :

1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de Talleres.
a) Sueldos;
b) Gastos generales.
2. *Conservación.*
a) Sueldos;
b) Materiales.
3. *Gastos de talleres.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.
4. *Gastos generales.*
5. *Fondo de renovación.*

d) Sueldos y jornales;

e) Materiales.

5. *Aceite lubricante.*
6. *Grasa lubricante.*
7. *Estopa.*
8. *Purificación de agua.*
9. *Materiales generales de consumo.*
10. *Útiles de trabajo y equipo-conservación.*
11. *Uniformes.*
12. *Gastos generales.*

E E. Tracción :

1. *Superintendencia.*
a) Sueldos;
b) Gastos generales.

Transporte

E. Servicio de locomotoras :

1. *Superintendencia.*
Gastos correspondientes al servicio de locomotoras.
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;
e) Sueldos y jornales de inspectores y peones;
f) Útiles y aparatos del servicio de combustible, conservación y renovación;
g) Viáticos y gastos generales.
4. *Agua.*
Bombeo.
a) Sueldos y jornales;
b) Derechos de agua.
c) Materiales y manutención de caballos.
Conservación de bombas, molinos y accesorios.

F. Servicio de vehículos :

1. *Superintendencia.*
Gastos correspondientes al servicio de vehículos.
a) Sueldos;
b) Gastos generales.
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.*

G. Servicio del tráfico :

1. *Superintendencia.*
a) Sueldos;
b) Gastos generales.
2. *Estaciones.*
a) Sueldos y jornales de jefes, empleados de oficina, telegrafistas, mensajeros, señaladores, enganchadores, capataces y peones;
b) Libros, fórmulas, útiles de escritorio, uniformes de personal, materiales para alumbrado de estaciones y señales y generales de consumo y con-

servación y renovación de mobiliario, útiles y equipo;

c) Gastos generales.

3. *Guarda de paños a nivel.*

4. *Avisos, itinerarios.*

G A. Servicio de trenes :

5. *Superintendencia.*

Gastos correspondientes al servicio de trenes.

a) Sueldos;

b) Gastos generales.

6. *Trenes.*

a) Sueldos de guarda trenes y camareros;

b) Alumbrado y limpieza de coches;

c) Lonas, sogas, etc.;

d) Materiales generales de consumo, uniforme de personal y conservación y renovación de útiles y equipo general;

e) Gastos generales;

H. Dirección :

3. *Administración.*

a) 1. Administración. Sueldos.

b) 1. Administración. Gastos generales;

a) 2. Contaduría. Sueldos.

b) 2. Contaduría. Gastos generales.

4. *Gastos judiciales.*

5. *Gastos de oficina de ajustes.*

6. *Franqueos y telegramas.*

7. *Seguros contra incendios.*

8. *Impuestos y cargos municipales.*

9. *Asistencia médica.*

10. *Gastos varios.*

H H. Almacenes :

1. *Sueldos.*

2. *Gastos generales.*

J. Varios :

1. *Indemnizaciones.*

2. *Fondos para accidentes.*

3. *Eventuales.*

4. *Contribución 3 por ciento ley Mitre.*

K. Accesorios de explotación :

1. *Muelles.*

2. *Elevadores.*

3. *Mercados.*

4. *Tranvías.*

5. *Buques.*

6. *Diversos.*

L. Cuentas anexas :

1. *Alquiler de vías, terrenos y edificios.*

2. *Alquiler de tren rodante.*

3. *Kilometraje de coches.*

4. *Kilometraje de vagones.*

5. *Demora de coches.*

6. *Demora de vagones.*

R. Cable carril a la Mejicana. —

1. *Dirección.*

a) Sueldos;

b) Gastos de oficina, viáticos, etcétera.

2. *Tracción (Transporte).*

a) Sueldos y jornales;

b) Materiales lubricantes de estopadas y combustibles;

c) Servicio de agua.

3. *Movimiento.*

a) Sueldos y jornales;

b) Indemnizaciones y accidentes.

CONSERVACION

1. *Maquinarias, cables y torres con sus accesorios.*

a) Sueldos y jornales;

b) Materiales.

5. *Edificios, teléfonos, etc.*

- a) Sueldos y jornales;
- b) Materiales.

6. *Herramientas, caminos y sendas.*

- a) Sueldos y jornales;
- b) Materiales, adquisición de animales, manutención y equipo para los mismos y gastos generales.

NOTAS. — A cada sección, además del importe de los materiales que consume, le corresponde cargar proporcionalmente con los gastos mensuales de Almacenes (H H).

Los gastos de *Talleres* (B B) deben repartirse proporcionalmente como sigue: *Superintendencia* (1 a y 1 b). Capítulos B 1 Locomotoras y C 1 Vehículos para el servicio de pasajeros, D 1 Vehículos para el servicio de carga. La

distribución debe basarse según los sueldos y jornales pagados por los trabajos ejecutados para cada una de estas secciones. *Gastos de Talleres* (2 a, 2 b, 3 a y 3 b). Capítulos : B 3 Locomotoras, C 3 Vehículos para el servicio de pasajeros y D 3 Vehículos para el servicio de carga. La distribución debe basarse en relación de los sueldos y jornales pagados por reparaciones u otros trabajos ejecutados en los talleres, relativos a cada una de estas secciones.

Los sueldos y gastos de la Oficina del superintendente de tracción y movimiento EE debe repartirse proporcionalmente como sigue: Servicio de locomotoras (E 1 a y E 1 b). Servicio de vehículos (F 1 a y F 1 b). Servicio de trenes (G A 6 a y G A 6 b). La distribución debe basarse sobre los sueldos y jornales pagados por cada una de estas secciones.

	1914			
	Sueldos		Materiales, etc	
	Parcial	Total	Parcial	Total
A. <i>Vía y obras : 1 a</i>	249.608.95	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	65.399.95	—
2 <i>a</i>	1.672.522.26	—	—	—
2 <i>b</i>	—	—	22.110.97	—
2 <i>c</i>	—	—	15.642.85	—
2 <i>d</i>	—	—	3.478.90	—
3 <i>a</i>	74.730.01	—	—	—
3 <i>b</i>	—	—	10.261.67	—
3 <i>c</i>	—	—	5.442.68	—
4 <i>a</i>	71.225.10	—	—	—
4 <i>b</i>	—	—	5.871.13	—
5 <i>a y b</i> (Edificios, etc.)	147.348.19	—	114.632.24	—
5 <i>a y b</i> (Señales)	22.466.40	—	10.937.37	—
5 <i>a y b</i> (Básculas)	14.546.35	—	5.804.71	—
6 <i>a</i>	3.850.20	—	—	—
6 <i>b</i>	—	—	1.162.78	—
7 <i>a</i> (Telégrafo)	83.355.55	—	—	—
7 <i>b</i>	—	—	29.669.09	—
8 <i>a</i>	40.430.31	—	—	—
8 <i>b</i>	—	—	144.461.33	—
Transferencias	—	—	—	—
Menos proporción gastos de almacenes :	—	2.380.083.32	31.699.91	396.2
B. <i>Conservación y renovación de locomotoras : 1 a</i> ..	73.447.91	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	13.358.86	—
2 <i>a</i>	934.550.47	—	—	—
2 <i>b</i>	—	—	706.872.63	—
3, sueldos	92.198.44	—	—	—
3, materiales	—	—	73.647.85	—
4, sueldos	50.428.54	—	—	—
4, materiales	—	—	10.508.34	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	1.150.625.36	74.749.24	729.0
C. <i>Conservación vehículos de pasajeros : 1 a</i>	18.741.13	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	3.503.02	—
2 <i>a</i>	190.599.55	—	—	—
2 <i>b</i>	—	—	165.012.57	—
3, sueldos	23.011.83	—	—	—
3, materiales	—	—	16.505.15	—
4, sueldos	9.655.94	—	—	—
4, materiales	—	—	4.815.33	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	242.008.45	14.396.58	175.4
A la vuelta	—	3.772.717.13	—	1.301.2

TADO

Norte Argentino

1915				1916			
Sueldos		Materiales, etc.		Sueldos		Materiales, etc.	
1	Total	Parcial	Total	Parcial	Total	Parcial	Total
37.52	—	—	—	245.999.42	—	—	—
30.65	—	59.156.49	—	—	—	45.455.48	—
—	—	—	—	1.213.116.04	—	—	—
—	—	35.250.05	—	—	—	22.450.55	—
—	—	643.13	—	—	—	12.689.68	—
—	—	305.58	—	—	—	3.089.01	—
79.55	—	—	—	42.076.56	—	—	—
—	—	6.583.32	—	—	—	78.47	—
—	—	—	—	—	—	—	—
89.52	—	—	—	31.901.85	—	—	—
—	—	1.384.19	—	—	—	6.198.44	—
32.97	—	46.802.78	—	89.355.36	—	28.701.96	—
99.24	—	1.402.63	—	26.804.75	—	12.265.32	—
68.10	—	5.760.27	—	23.320.20	—	8.106.53	—
26.25	—	—	—	15.860.25	—	—	—
—	—	1.102.32	—	—	—	2.119.93	—
13.79	—	—	—	76.061.64	—	—	—
—	—	38.195.82	—	—	—	41.708.15	—
13.05	—	—	—	52.294.19	—	—	—
—	—	71.144.20	—	—	—	56.966.61	—
—	—	—	—	27.948.00	—	27.948.00	—
—	2.044.270.64	22.720.79	242.204.73	—	1.844.738.26	42.705.51	169.176.62
56.64	—	—	—	75.077.12	—	—	—
—	—	6.519.97	—	—	—	12.472.04	—
89.30	—	—	—	1.153.650.99	—	—	—
—	—	528.141.56	—	—	—	716.963.11	—
41.40	—	—	—	193.935.50	—	—	—
—	—	52.376.97	—	—	—	7.676.39	—
20.44	—	—	—	—	—	—	—
—	—	14.987.12	—	—	—	—	—
—	1.031.007.78	85.869.00	488.182.38	—	1.424.663.61	122.536.87	599.221.89
66.95	—	—	—	15.336.91	—	—	—
—	—	1.463.51	—	—	—	1.335.33	—
508.80	—	—	—	229.722.64	—	—	—
—	—	135.994.45	—	—	—	85.518.00	—
716.62	—	—	—	45.113.93	—	—	—
—	—	11.859.79	—	—	—	93.95	—
774.67	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3.687.71	—	—	—	—	—
—	236.067.04	15.353.22	130.276.82	—	290.173.48	12.268.49	74.490.89
—	3.311.345.46	—	860.663.93	—	3.559.575.35	—	842.889.40

	1914			
	Sueldos		Materiales, etc.	
	Parcial	Total	Parcial	Total
De la vuelta	—	3.772.717.13	—	1.301.9
D. <i>Conservación de vehículos de carga : 1 a</i>	22.635.82	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	5.175.58	—
2 <i>a</i>	235.341.83	—	—	—
2 <i>b</i>	—	—	521.994.56	—
3, sueldos	25.315.60	—	—	—
3, materiales	—	—	25.121.67	—
4, sueldos	11.360.57	—	—	—
4, materiales	—	—	8.914.01	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	294.653.82	45.475.48	515.7
E. <i>Servicio de locomotoras : 1 a</i>	221.027.29	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	24.155.18	—
2 <i>a</i>	1.466.974.54	—	—	—
2 <i>b</i>	—	—	—	—
2 <i>c</i>	434.303.15	—	—	—
3 <i>a</i>	—	—	1.116.026.72	—
3 <i>b</i>	—	—	—	—
3 <i>c</i>	—	—	1.987.527.94	—
3 <i>d</i>	—	—	837.62	—
3 <i>e</i>	201.546.13	—	—	—
3 <i>f</i>	201.70	—	8.143.06	—
3 <i>g</i>	—	—	22.263.85	—
4 <i>a</i>	102.052.33	—	—	—
4 <i>b</i>	—	—	67.923.83	—
4 <i>c</i>	—	—	142.398.63	—
4 <i>d</i>	24.677.35	—	—	—
4 <i>e</i>	—	—	26.425.03	—
5	—	—	85.124.15	—
6	—	—	12.23	—
7	—	—	16.450.49	—
8	—	—	—	—
9	—	—	111.467.26	—
10	3.461.60	—	27.206.70	—
11	—	—	23.476.58	—
12	1.340.74	—	56.692.24	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	2.455.584.83	38.048.20	3.674.8
F. <i>Servicio de vehículos : 1 a</i>	15.257.25	—	—	—
1 <i>b</i>	—	—	5.235.84	—
2	101.669.75	—	—	—
3	—	—	27.118.40	—
4	—	—	—	—
5	—	—	5.501.34	—
A la vuelta	116.927.00	6.522.955.78	35.855.58	5.491.9

1915				1916			
Sueldos		Materiales, etc.		Sueldos		Materiales, etc.	
al	Total	Parcial	Total	Parcial	Total	Parcial	Total
	3.311.345.46	—	860.663.93	—	3.559.575.35	—	842.889.40
02.81	—	—	—	24.582.93	—	—	—
33.93	—	1.997.46	—	—	—	4.371.35	—
	—	—	—	315.843.43	—	—	—
41.57	—	428.735.98	—	—	—	387.585.89	—
592.79	—	—	—	64.505.53	—	—	—
	—	16.623.10	—	—	—	16.897.71	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	4.156.30	—	—	—	11.03	—
	283.771.10	49.830.31	393.370.02	—	404.931.89	59.355.82	349.510.16
15.88	—	—	—	153.672.03	—	—	—
88.60	—	27.752.40	—	—	—	29.575.82	—
	—	—	—	1.925.216.69	—	—	—
35.18	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	501.242.35	—	—	—
	—	491.737.00	—	—	—	104.165.18	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	1.530.158.08	—	—	—	3.279.760.80	—
	—	108.85	—	—	—	58.40	—
77.53	—	—	—	254.090.03	—	—	—
	—	1.339.11	—	440.20	—	2.864.42	—
	—	7.655.98	—	—	—	13.449.72	—
17.95	—	—	—	120.331.87	—	—	—
	—	55.015.28	—	—	—	32.310.75	—
	—	133.052.00	—	—	—	133.373.04	—
45.74	—	—	—	24.854.09	—	—	—
	—	36.161.90	—	—	—	44.726.61	—
	—	73.020.73	—	—	—	91.584.84	—
	—	40.71	—	—	—	44.72	—
	—	18.237.36	—	—	—	15.880.54	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	80.360.36	—	—	—	63.342.86	—
	—	20.182.57	—	157.81	—	5.968.40	—
	—	16.418.69	—	—	—	478.34	—
71.34	—	30.612.77	—	3.553.31	—	30.615.88	—
	2.282.952.22	34.298.11	2.487.555.68	—	2.983.558.38	46.911.09	3.801.289.23
71.42	—	—	—	8.067.43	—	—	—
	—	3.098.99	—	—	—	1.556.62	—
48.32	—	—	—	123.130.75	—	—	—
	—	30.773.82	—	—	—	28.006.55	—
	—	—	—	—	—	66.60	—
	—	29.410.90	—	—	—	21.517.78	—
19.74	5.878.068.78	63.283.71	3.741.589.63	131.198.18	6.948.065.62	51.147.55	4.993.688.79

1914

	Sueldos		Materiales, etc.	
	Parcial	Total	Parcial	Total
De la vuelta	116.927.00	6.522.955.78	35.855.58	5.491.92
6	185.95	—	626.03	—
7	—	—	5.965.96	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	117.112.95	1.878.25	40.5
G. Servicio del tráfico : 1 a	471.866.08	—	—	—
1 b	—	—	108.569.77	—
2 a	1.668.968.65	—	59.004.66	—
2 b	—	—	261.040.84	—
2 c	1.142.61	—	29.637.35	—
3	32.816.50	—	1.114.94	—
4	—	—	19.761.62	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	2.174.793.78	20.373.98	458.7
G. A. Servicio de Trenes : 5 a	198.695.37	—	—	—
5 b	—	—	14.142.16	—
5 c	459.949.11	—	—	—
6 a (Alumbrado de coches)	54.527.95	—	27.133.16	—
6 b (Limpieza de coches)	33.443.75	—	20.276.67	—
6 c	—	—	4.810.92	—
6 d	—	—	67.778.23	—
6 e	1.891.00	—	5.449.11	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	748.507.18	9.238.74	120.7
H. Dirección : 3 a) 1	94.814.95	—	—	—
3 b) 1	—	—	11.852.42	—
3 a) 2	599.721.15	—	—	—
3 b) 2	—	—	106.623.22	—
4	59.620.10	—	1.782.19	—
5	—	—	65.523.82	—
6	—	—	7.823.59	—
7	—	—	2.547.50	—
8	—	—	—	—
9	—	—	60.000.00	—
10	—	—	140.439.34	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	754.156.20	716.68	395.8
H. H. Almacenes : 1	209.423.26	—	—	—
2	—	209.423.26	27.252.47	27.2
J. Varios : 1	—	—	131.602.93	—
2	1.325.43	—	724.45	—
3	—	—	4.904.58	—
4	—	—	—	—
Proporción gastos de almacenes	—	1.325.43	—	137.2
A la vuelta	—	10.528.274.58	—	6.672.3

1915				1916			
Sueldos		Materiales, etc.		Sueldos		Materiales, etc.	
al	Total	Parcial	Total	Parcial	Total	Parcial	Total
19.74	5.878.068.78	63.283.71	3.741.589.63	131.198.18	6.948.065.62	51.147.55	4.993.688.79
	—	7.854.07	—	49.55	—	3.249.32	—
	—	6.033.70	—	—	—	16.783.65	—
	118.719.74	5.223.76	71.947.72	—	131.247.73	7.486.22	63.694.30
79.70	—	—	—	469.652.52	—	—	—
	—	77.939.91	—	—	—	124.194.35	—
330.23	—	70.630.91	—	1.726.064.74	—	112.612.98	—
131.13	—	215.909.87	—	—	—	278.242.60	—
012.90	—	16.963.20	—	3.441.93	—	22.402.07	—
993.15	—	3.950.76	—	39.916.65	—	897.49	—
	—	29.002.78	—	—	—	35.194.49	—
	2.056.347.11	15.959.13	398.438.30	—	2.239.075.84	29.458.29	544.085.69
354.94	—	—	—	191.247.16	—	—	—
	—	10.650.92	—	—	—	13.330.15	—
000.76	—	—	—	475.015.88	—	—	—
027.81	—	38.872.60	—	67.646.35	—	59.616.16	—
614.55	—	2.403.18	—	31.883.70	—	5.700.78	—
	—	21.601.73	—	—	—	518.14	—
124.95	—	34.296.87	—	—	—	67.184.70	—
155.50	—	7.065.47	—	—	—	6.579.99	—
	715.078.51	9.105.58	105.585.19	—	765.793.09	16.920.91	127.369.01
862.70	—	—	—	158.684.20	—	—	—
	—	26.047.12	—	—	—	9.884.53	—
974.45	—	—	—	560.243.50	—	—	—
	—	77.096.77	—	—	—	56.975.38	—
376.25	—	1.428.88	—	45.610.83	—	5.577.47	—
	—	66.739.29	—	—	—	70.304.70	—
	—	17.843.86	—	—	—	8.114.28	—
	—	2.991.52	—	—	—	8.147.59	—
	—	—	—	—	—	6.136.93	—
	—	60.000.00	—	78.073.05	—	—	—
	—	111.519.69	—	—	—	144.815.54	—
	775.213.40	552.89	363.114.24	—	842.611.58	746.27	309.210.15
713.84	—	—	—	286.758.84	—	—	—
	210.713.84	—	28.465.56	—	286.758.84	52.112.51	52.112.51
	—	269.828.92	—	—	—	85.086.21	—
567.81	—	174.12	—	—	—	—	—
	—	3.532.85	—	115.40	—	19.769.86	—
	—	2.042.55	—	—	—	3.228.55	—
	567.81	20.94	275.557.50	—	115.40	—	108.084.62
	9.754.709.19	—	4.984.698.14	—	11.213.668.10	—	6.198.185.07

	1914			
	Sueldos		Materiales, etc.	
	Parcial	Total	Parcial	Total
De la vuelta	—	10.528.274.58	—	6.672.3
<i>Cuentas anexas</i> : Alquiler vías, terrenos y edif. L. 1	—	—	4.955.42	—
Alquiler de vías tren rodante L. 2	—	—	—	—
Kilometraje de vagones 4	—	—	—	4.9
<i>Cable carril a La Mejicana</i> : R. 1 a	8.160.00	—	—	—
R. 1 b	—	—	1.032.79	—
R. 2 a	—	—	769.71	—
R. 2 b	—	—	—	—
R. 2 c	—	—	—	—
R. 3 a	—	—	—	—
R. 3 b	—	—	—	—
R. 4 a	10.948.30	—	—	—
R. 4 b	—	—	79.51	—
R. 5 a	—	—	—	—
R. 5 b	—	—	454.50	—
R. 6 a	100.00	—	—	—
R. 6 b	—	—	1.721.69	—
Menos proporción gastos de almacenes	—	19.208.30	98.67	2.4
<i>Total gastos de explotación</i>	—	10.547.482.88	—	6.679.7
<i>Resumen</i>				
Dirección	—	964.904.89	—	428.7
Departamento técnico	—	4.016.076.95	—	1.804.3
Departamento explotación	—	5.566.501.04	—	4.446.5
Departamento comercial	—	—	—	—
	—	10.547.482.88	—	6.679.7

1915				1916			
Sueldos		Materiales, etc.		Sueldos		Materiales, etc.	
al	Total	Parcial	Total	Parcial	Total	Parcial	Total
	9.754.709.19	—	4.981.698.14	—	11.213.668.10	—	6.198.185.07
	—	12.612.34	—	—	—	83.730.63	—
	—	—	—	—	—	136.791.20	—
	—	—	12.612.34	—	—	7.220.91	227.742.74
160.00	—	—	—	8.280.00	—	—	—
	—	270.61	—	—	—	166.25	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	1.924.33	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	115.00	—	—	—	—	—
006.40	—	—	—	13.268.35	—	—	—
	—	13.62	—	—	—	3.067.82	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	261.01	—	—	—	24.33	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	1.260.61	—	—	—	1.957.79	—
	21.166.40	245.67	3.599.51	—	21.548.35	781.88	4.434.31
	9.775.875.59	—	5.000.909.99	—	11.235.216.45	—	6.430.362.12
	—	—	—	—	—	—	—
	986.495.05	—	397.308.38	—	1.129.485.82	—	384.321.07
	3.549.831.34	—	1.256.180.55	—	1.718.551.67	—	113.296.75
	5.239.549.20	—	3.347.421.06	—	5.449.956.38	—	4.993.588.91
	—	—	—	—	2.937.222.58	—	939.165.39
	9.775.875.59	—	5.000.909.99	—	11.235.216.45	—	6.430.362.12

Según resumen de gastos de explotación. — Totales

Clasificación	1914	1915	1916
<i>Conservación</i> : A. Vías y obras	2.808.001.19	2.309.196.16	2.056.620.19
B. Locomotoras	1.955.013.04	1.605.059.16	2.146.420.19
C. Vehículos para el servicio de pasajeros ..	431.844.52	381.697.08	376.930.19
D. Vehículos para el servicio de cargas	855.859.57	726.971.43	813.790.19
<i>Transporte</i> : E. Servicio de locomotoras	6.168.528.24	4.804.806.01	6.831.750.19
F. Servicio de vehículos	159.560.52	195.891.22	202.420.19
G. Servicio del tráfico	2.653.922.96	2.470.744.54	2.812.610.19
G A. Servicio de trenes	878.475.59	829.769.28	909.720.19
H. Dirección	1.150.748.28	1.138.880.53	1.152.560.19
J. Varios	138.557.39	276.146.25	108.200.19
K. Accesorios de explotación	—	—	—
L. Cuentas anexas	4.955.42	12.612.34	227.740.19
R. Cable carril a La Mejicana	21.727.08	25.011.58	26.760.19
Resumen de sueldos, materiales y gastos gen.	17.227.193.80	14.776.785.58	17.665.570.19

(1)

<i>Explicación año 1914</i> : Total de gastos de explotación (1)	17.227.193.80
Total rendición de cuentas (2)	13.074.000.00

4.152.193.80

Por decreto del Poder ejecutivo de fecha 14 de octubre de 1915, se autorizó cubrir la diferencia entre lo invertido y lo realmente gastado con los sobrantes de diversas obras, a saber :

Sobrantes obras especiales	5.040.188.69	
Menos : Invertido en las reparaciones de los « Daños pluviales, año 1914 »	977.073.40	
Invertido en el déficit de presupuesto	4.063.115.29	4.063.115.29
	Diferencia (*)	89.000.00

NOTA : Se hace presente que en el año 1916 los sueldos correspondientes al personal de talleres, básculas y alumbrado de coches, figuran en el renglón de las partidas 352-711, en vez de las partidas 218-351, que figuraban hasta el año 1915.

OTRA : Los sueldos del personal de tráfico, movimiento y comercial hasta el año 1915, figuran dentro de las partidas 352-711 y en 1916 se hacen figurar por separado sin indicar partidas.

OTRA : Los números de partidas son los que regían para 1914, pues en 1915 y 1916 no hubo clasificación definitiva.

CENTRAL NORTE ARGENTINO

rendiciones años 1914, 1915 y 1916

Según estados de rendiciones. — Totales

Detalle	1914	1915	1916
os : Item 1, partidas 1/217 : Dirección			
Asuntos Legales			
Contaduría general	956.837.10	960.547.09	1.101.793.04
Almacenes			
Oficina de compras			
Item 1, partidas 218/531 : Vía y obras			
Talleres			
Básculas	3.593.847.48	3.073.142.41	1.709.739.58
Alumbrado de coches			
Item 1, partidas 352/711 : Oficinas centrales			
Departamento de explotación			
Tráfico y movimiento			
Gerencias	5.918.484.42	5.497.405.28	6.202.688.83
Telégrafo y señales			
Tracción			
Cable carril			
Servicio de agua			
Tráfico y movimiento	—	—	2.777.058.03
Comercial			
Item 1. Sueldos impag. pagad. Todos los serv.	159.839.31	196.794.28	221.004.43
Total ítem 1 (sueldos)	10.629.008.31	9.727.889.06	12.012.283.91
os : Item 2, partidas 1/4 : Administración	490.210.88	462.429.63	577.054.85
Item 2, partidas 5/8 : Departamento técnico	335.793.15	940.968.82	89.823.40
Item 2, partida 9/18 : Depart. de explotación	1.619.736.54	3.645.498.07	4.434.370.13
Item 2, partidas 19/23 : Depart. comercial ..	—	—	552.046.28
Total ítem 2 (gastos)	2.445.740.57	5.048.896.52	5.653.294.66
Resumen ítem 1 y 2	13.074.748.88	14.776.785.58	17.665.578.57

(2)

(*) Esta diferencia proviene de que, si bien es cierto que los productos han alcanzado a 13.164.078.51 pesos, la suma recaudada durante el año 1914 sólo alcanzó a 13.074.827.67 pesos, de la cual se tomó para rendición 13.074.748.88 pesos, pasando a figurar en caja y bancos el saldo de 78.79 pesos entre lo recaudado y lo rendido, por consiguiente, teniendo en cuenta que las rendiciones se dispuso hacerlas de acuerdo a lo que arrojará el cuaderno de gastos, queda la diferencia de que se trata sin que se pueda ya arreglar, debido a que lo que resta para cobrar de productos de un año se toma en el año que se hace efectivo el cobro como si fuera del mismo.

RESUMEN

	Gastos	Rendición
Sueldos	10.547.482.88	10.629.008.31
Materiales, etc.....	6.679.710.92	2.445.740.57
	17.227.193.80	13.074.748.88

FERROCARRILES DEL ES

Cuadro comparativo entre est

Año 1914	Sueldos — Item			
	Según estados de gastos		Según estados rendición	
	Parcial	Total	Parcial	Total
<i>Dirección</i> : Administración, contaduría, compras y asuntos legáles	754.156.20	—	750.295.60	—
Almacenes	209.423.26	—	206.541.50	—
Accidentes y eventuales	1.325.43	964.904.89	—	956.83
<i>Técnico</i> : Vía y obras (1)	2.259.715.02	—	2.250.420.73	—
Talleres (1) y (2)	1.687.287.63	—	1.281.122.25	—
Alumbrado de coches	54.527.95	—	47.475.70	—
Básculas	14.546.35	4.016.076.95	14.828.80	3.593.84
<i>Explotación</i> : Oficinas centrales B. Aires (tráfico, gerencias, etc.) (3)	2.174.793.78	—	2.452.315.24	—
Trenes (3)	693.979.23	—	476.081.71	—
Telégrafo (3)	83.355.55	—	85.507.08	—
Señales (3)	22.466.40	—	—	—
Superintendencia tracción (4)	—	—	126.536.70	—
Servicio de locomotoras (3) y (4)	2.455.584.83	—	2.202.567.49	—
Servicio de vehículos (3) y (4)	117.112.95	—	104.788.40	—
(2) { Personal obrero (depósito tracción)	F. bajo Tall.	—	375.352.70	—
{ Pers. obrero (talleres con cargo a trac.)	id.	—	76.240.45	—
Cable carril	19.208.30	—	19.094.65	—
Indemnizaciones	—	—	—	—
Alquiler de vías, terrenos, etc.	—	5.566.501.04	—	5.918.48
<i>Sueldos impagos pagados</i> (todos los servicios)	—	—	—	159.83
Totales de diferencias entre « rendición » y « gastos »	—	—	—	—
Total general		10.547.482.88		10.629.00

(1) Los sueldos del ingeniero principal y del personal de la secretaría y división mecánica del departamento técnico en los estados de gastos están cargados 50 por ciento a vía y obras y 50 por ciento a talleres, cuyo servicio dependía de este departamento, pero en la rendición están comprendidos totalmente en el importe de 2.250.420,73 pesos de vía y obras.

(2) Los sueldos y jornales del personal obrero de los depósitos de tracción y personal obrero de talleres con cargo a tracción 375.352,70 pesos y 76.240,45 pesos, respectivamente, figuran en la rendición bajo explotación y en los estados de gastos están comprendidos en el importe de 1.687.287,63 pesos de talleres, por cuanto son obreros que han trabajado en la conservación del tren rodante, por consiguiente, en vez de 406.165,38 pesos que figuran como rendidos menos, resulta rendido más 45.427,77 pesos.

CENTRAL NORTE ARGENTINO

B

tos y rendiciones. — Año 1914

		Materiales, etc. — Item II					
Diferencias		Según estados de gastos		Según estados rendición		Diferencias	
más	Rendido menos	Parcial	Total	Parcial	Total	Rendido	más
	3.860.60	395.875.40	—				
	2.881.76	27.252.47	—	490.210.88	—	—	—
	1.325.43	5.629.03	428.756.90		490.210.88	61.453.98	—
	9.294.29	353.232.17	—				
	406.165.38	1.420.808.20	—	335.793.15	—	—	—
	7.052.25	25.029.07	—				
82.45	—	5.287.70	1.804.357.14		335.793.15	—	1.468.563.99
21.46	—	458.755.20	—				
	217.897.52	95.700.60	—				
		27.553.04	—				
	20.314.87	10.145.05	—				
36.70	—	—	—				
	253.017.34	3.674.895.21	—	1.619.736.54	—	—	—
	12.324.55	40.569.32	—				
52.70	—	—	—				
40.45	—	—	—				
	113.65	2.420.11	—				
	—	131.602.93	—				
	—	4.955.42	4.446.596.88		1.619.736.54	—	2.826.860.34
39.31	—						
73.07	934.247.64					61.453.98	4.295.424.33
47.64						—	61.453.98
25.43			6.679.710.92		2.445.740.57	—	4.233.970.35

(3) Los sueldos del jefe del Departamento de explotación y oficinas centrales de Buenos Aires, que están comprendidos en la rendición en el importe de 2.452.315,24 pesos, están prorratados en los estados de gastos bajo trenes, telégrafo, señales, servicio de locomotoras y servicio de vehículos y tráfico.

(4) El importe de 126.536,70 pesos de la superintendencia de tracción que figura en la columna « Rendición », está prorratado en los estados de gastos bajo servicio de locomotoras y servicio de vehículos en una proporción de 95 por ciento y 5 por ciento aproximadamente.

RESUMEN

	Gastos	Rendición
Sueldos	9.775.875.59	9.727.889.06
Materiales, etc.....	5.000.909.99	5.048.896.52
	14.776.785.58	14.776.785.58

FERROCARRILES DEL ES
Cuadro comparativo entre es

Año 1915	Sueldos — Item			
	Según estados de gastos		Según estados rendición	
	Parcial	Total	Parcial	Total
<i>Dirección</i> : Administración, contaduría, compras y asuntos legales	775.213.40	—	763.136.49	—
Almacenes	210.713.84	—	200.954.80	—
Eventuales, accidentes, contribución ley Mitre.	567.81	986.495.05	—	964.0
<i>Técnico</i> : Vía y obras (1)	1.922.489.51	—	1.888.126.84	—
Talleres (1) y (2)	1.550.845.92	—	1.097.720.05	—
Alumbrado de coches	61.127.81	—	46.844.40	—
Básculas	15.368.10	3.549.831.34	15.241.45	3.047.9
<i>Explotación</i> : Oficinas centrales Buenos Aires (tráfico, gerencias, etc.) (3)	2.056.347.11	—	2.274.822.26	—
Trenes (3)	653.950.70	—	444.840.09	—
Telégrafo (3)	85.713.79	—	86.584.60	—
Señales (3)	20.699.24	—	124.297.75	—
Superintendencia tracción (4)	—	—	2.064.384.25	—
Servicio de locomotoras (3) y (4)	2.282.952.22	—	98.841.75	—
Servicio de vehículos (3) y (4)	118.719.74	—	369.373.65	—
Personal obrero (depósito tracción) { ₍₂₎	Fig. b. Tall.	—	36.170.05	—
Personal obrero talleres con cargo a tracc. { ₍₂₎	id.	—	19.756.35	—
Cable carril	21.166.40	—	—	—
Indemnizaciones	—	—	—	—
Alquiler tren rodante	—	5.239.549.20	—	5.519.0
<i>Sueldos impagos pagados</i> (todos los servicios)	—	—	—	196.7
Totales de diferencias entre «rendición» y «gastos»	—	—	—	—
Total general	—	9.775.875.59	—	9.727.8

(1) En el importe de 1.888.126,84 correspondiente a vía y obras figuran incluidos los sueldos del personal del departamento técnico oficinas centrales de Buenos Aires, pero el sueldo del ingeniero principal, secretaria y oficina división mecánica, figuran en los estados de gastos prorrateado un 50 por ciento a vía y obras y 50 por ciento talleres, cuyo servicio dependía de ese departamento.

(2) En el total de 1.550.845,92 pesos sueldos talleres (gastos) figuran incluidos los sueldos y jornales que se indican bajo « explotación », columna rendición *personal obrero depósitos y personal obrero talleres con cargo a tracción* de 369.373,65 pesos y 36.170.05 pesos, respectivamente, por ser obreros trabajando en la conservación tren rodante, pero que figuran rendidos con cargo al presupuesto del departamento de explotación, de manera que la diferencia de rendido menos queda en 47.582,17 pesos en vez de 453.125,87 pesos.

gastos y rendiciones. — Año 1915

		Materiales, etc. — Item II					
Diferencias		Según estados de gastos		Según estados rendición		Diferencias	
más	Rendido menos	Parcial	Total	Parcial	Total	Rendido más	Rendido menos
	12.076.91	363.114.24	—				
	9.759.04	28.465.56	—	462.429.63	—	—	—
	567.81	5.723.58	397.308.38		462.429.63	65.121.25	—
	34.362.67	203.456.79	—				
	453.125.87	1.011.829.22	—	940.968.82	—	—	—
	14.283.41	35.617.70	—				
	126.65	5.276.84	1.256.180.55		940.968.82	—	315.211.73
75.15	—	398.438.30	—				
	209.110.61	69.967.49	—				
	19.828.43	35.362.48	—				
		1.891.38	—				
97.75	—	—	—				
	218.567.97	2.487.555.68	—	3.645.498.07	—	—	—
	19.877.99	71.947.72	—				
3.65	—	—	—				
0.65	—	—	—				
	1.410.05	3.599.51	—				
	—	269.828.92	—				
	—	12.612.34	3.347.421.06		3.645.498.07	298.077.01	—
94.28	—	—	—	—	—	—	—
0.88	993.097.41	—	—	—	—	363.198.26	315.211.73
	945.110.88	—	—	—	—	315.211.73	—
	47.986.53	—	5.000.909.99	—	5.048.896.52	47.986.53	—

(3) El renglón *oficinas centrales Buenos Aires, tráfico, gerencias, etc.*, figura rendido el importe de 2.274.822,26 pesos por sueldos, pero hay que tener en cuenta que están involucrados los sueldos del jefe del departamento de explotación y sus oficinas en Buenos Aires, mientras que en los *cuadernos de gastos* han sido distribuidos a prorrata de acuerdo a un porcentaje a trenes, telégrafo, señales, servicio locomotoras y servicio vehículos y tráfico.

(4) El importe de 124.297,75 pesos que figura en la columna « Rendición » está formado en los « estados de gastos » en un 95 por ciento a servicio locomotoras y 5 por ciento a servicio vehículos, aproximadamente.

RESUMEN

	Gastos	Rendición
Sueldos	11.235.216.45	12.012.283.91
Materiales, etc.	6.430.362.12	5.653.294.66
	17.665.578.57	17.665.578.57

FERROCARRILES DEL E

Cuadro comparativo entre e

Año 1916	Sueldos — Item I.			
	Según estados de gastos		Según estados rendi	
	Parcial	Total	Parcial	Tota
<i>Dirección</i> : Administración, contaduría, compras, so-				
ciudad socorros mutuos y asuntos legales ...	842.611.58	—	821.421.60	—
Almacenes	286.758.84	—	280.371.44	—
Eventuales, accidentes, contribución ley Mitre.	115.40	1.129.485.82	—	1.101.7
<i>Técnico</i> : Vía y obras	1.718.551.67	1.718.551.67	1.709.739.58	1.709.7
<i>Explotación</i> : Dirección oficinas centrales Buenos Ai-				
res (1) y (4)	Dist. en var.	—	74.687.00	—
Talleres (1, 2, 3, 5)	2.119.768.98	—	2.509.043.50	—
Alumbrado de coches	67.646.35	—	56.611.10	—
Básculas	23.320.20	—	21.799.65	—
Servicio de locomotoras, galpones, agua y per-				
sonal obrero tracción (1) y (2)	2.729.028.15	—	3.155.898.40	—
Servicio de vehículos (1) y (2)	131.247.73	—	—	—
Telégrafo (1) y (4)	76.061.64	—	98.129.95	—
Señales (1) y (4)	26.804.75	—	21.929.30	—
Cable carril	21.548.35	—	22.444.35	—
Personal obrero, talleres con cargo a trae. (5)	Fig. en Tall.	—	242.145.58	—
Combustible	254.530.23	—	—	—
		5.449.956.38		6.202.0
<i>Comercial</i> : Dirección (6)	—	—	152.130.45	—
Tráfico (estaciones) (6)	2.239.075.84	—	2.149.475.58	—
Trenes (6)	698.146.74	—	475.452.00	—
Alquiler tren rodante	—	—	—	—
Indemnizaciones	—	—	—	—
		2.937.222.58		2.777.0
<i>Sueldos impagos pagados</i> (todos los servicios)		—		221.0
Totales de diferencias entre «rendición» y «gastos»		—		—
Total general		11.235.216.45		12.012.2

(1) Los sueldos de « dirección oficinas centrales Buenos Aires » que se indican bajo « rendición » o sea 74.687 pesos, figuran en los « gastos » distribuidos proporcionalmente entre talleres, superintendencia servicio de locomotoras, superintendencia servicio vehículos, telégrafo y señales.

(2) En el importe de 2.509.043.50 pesos que se indica en la columna « rendición » bajo talleres, están incluidos los sueldos de la superintendencia del servicio de material y tracción, mientras que en los « gastos » están prorrateados entre talleres, servicio de locomotoras y servicio de vehículos.

(3) Así también dentro del importe de 2.509.043.50 pesos, de la columna « rendición » talleres, se incluye el importe de 986.239.70 pesos, que lo representan planillas de sueldos y jornales de los años 1915 y 1916, imputadas a « reconstrucción tren rodante », pero retenidas a la espera de fondos especiales para rendir cuenta, y

L NORTE ARGENTINO

D

os y rendiciones. — Año 1916

		Materiales, etc. — Item II.					
Diferencias		Según estados de gastos		Según estados rendición		Diferencias	
más	Rendido menos	Parcial	Total	Parcial	Total	Rendido más	Rendido menos
	21.189.98	309.210.15	—				
	6.387.40	52.112.51	—	577.054.85			—
	115.40	22.998.41	384.321.07		577.054.85	192.733.78	
	8.812.09	113.296.75	113.296.75	89.823.40	89.823.40	—	23.473.35
37.00	—	—	—				
74.52	—	1.023.222.94	—				
	11.035.25	45.068.26	—				
	1.520.55	7.221.44	—				
		3.785.809.12	—	4.434.370.13	—	—	—
22.52	—	63.694.30	—				
	4.736.44	37.395.04	—				
		11.263.39	—				
80.95	—	4.434.31	—				
44.35	—	—	—				
	12.384.65	15.480.11	—				
	—	—	4.993.588.91		4.434.370.13	—	559.218.78
30.45	—	—	—				
	89.600.26	544.085.69	—				
	222.694.74	82.240.75	—	552.046.28	—		
	—	227.742.74	—				
	—	85.086.21	—				
	—	—	939.155.39		552.046.28	—	387.109.11
04.43	—	—	—				
44.22	378.476.76					192.733.78	969.801.24
76.76							192.733.78
67.46			6.430.362.12		5.653.294.66		777.067.46

como no se obtuvieran éstos, se resolvió rendir cuenta entre los meses de junio, julio, agosto y septiembre de 1916, con cargo al presupuesto ordinario de explotación, pero se hace constar que en los « estados de gastos » no figuran.

(4) En la columna « gastos » bajo telegrafo y señales figuran los importes de 76.061,64 pesos y 26.804,75 pesos dentro de los cuales están involucrados la parte proporcional de las oficinas centrales de explotación en Buenos Aires.

(5) Los sueldos y jornales del personal obrero talleres con cargo a tracción que figuran « rendidos » o sea 22.444,35 pesos figuran en los gastos con talleres, por ser jornales abonados a obreros trabajando en la conservación del tren rodante en los depósitos de locomotoras.

(6) El importe de 152.130,45 pesos que figuran rendidos en dirección comercial, están prorrateados en los « gastos » entre tráfico y talleres y trenes.

	Hasta el año 1913	
	Rend. cuenta	Inverti
Rampl de San Andrés a Parada San Antonio	—	2.4
Prolongación de Santa Rosa de Leales a Leales	—	15.5
Ramal de El Bracho a Santa Rosa de Leales	564.178.38	535.0
Ramal Cerrillos a Rosario de Lerma	747.492.07	602.9
Ramal Bandera al Chaco	640.872.72	610.0
Ramal Talapampa a Rodeo de las Latas	1.731.00	1.8
Ramal Clodomira a La Banda (obras complementarias)	29.313.11	30.1
Renovación de vías de Deán Funes al Oeste	59.427.42	21.2
Reconstrucción sección Córdoba y noroeste	3.557.250.14	4.695.5
Ramal Quimilí al noroeste	1.340.733.22	375.5
Ramal Naré a San Javier	109.685.24	65.5
Renovación de vía Argentino del Norte	620.913.72	1.004.8
Renovación de vía Central Norte	1.445.500.00	1.578.9
Renovación de vía Central Norte	1.216.441.06	1.353.3
Renovación de vía Argentino del Norte	289.633.70	2.3
Daños pluviales, año 1914	—	—
Ferrocarril Puerto Deseado a Colonia Las Heras (construcción)	—	—
Ferrocarril Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento (construcción)	—	—
Línea de Catamarca a La Cocha	—	—
Línea de Barranqueras a Metán (terminación obras)	—	—
Ramal de Deán Funes a Laguna Paiva	—	2.5
Ramal de Pichanal a Orán	—	—
Construcción camino de Colonia Sarmiento a Colonia San Martín	—	—
Estudios y construcción línea Metán al este	—	—
Ramal de Milagro a Quines	—	—
Ferrocarril Formosa a Embarcación	—	—
Ferrocarril San Antonio a Lago Nahuel Huapi	—	—
Ferrocarril Tupiza a La Quiaca (obras en territorio argentino)	—	—
Totales	10.623.171.78	10.898.1

ESTADO

aciones de vía

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
	7.000.00	—	737.00	—	—	—	10.205.33
.093.61	107.414.32	61.860.30	86.271.46	66.737.94	56.062.59	177.691.85	265.312.25
.284.51	—	1.281.15	—	—	—	615.744.04	535.078.48
.031.78	3.016.44	10.115.53	6.299.88	1.759.13	—	805.398.51	612.258.71
—	—	41.486.17	2.625.68	7.977.85	10.006.00	690.336.74	622.679.13
.147.63	193.416.73	308.384.76	334.937.20	293.180.09	230.635.41	792.443.48	760.889.54
.459.93	2.397.52	4.234.73	1.183.52	208.60	—	35.216.37	33.720.28
.180.18	4.190.08	3.052.00	—	—	77.91	81.659.60	25.551.65
.533.72	738.822.33	507.996.23	358.886.51	153.158.10	67.187.03	4.811.938.19	5.726.119.19
.869.06	1.308.535.78	441.721.78	393.742.79	95.401.67	114.684.39	2.182.725.73	2.192.556.10
.733.73	471.857.68	356.960.86	397.062.78	76.613.81	415.472.82	806.993.64	1.349.932.46
.504.41	28.280.63	12.925.53	11.673.33	13.513.82	29.244.63	657.857.48	1.074.061.57
—	—	—	—	—	—	1.445.500.00	1.578.948.25
.441.60	227.805.47	111.215.17	227.002.37	112.597.91	151.934.78	2.392.695.74	1.960.069.90
.181.97	26.531.15	6.793.18	5.509.48	33.70	33.70	335.642.55	34.412.58
—	701.511.84	1.489.649.14	904.975.99	283.776.45	357.075.62	1.773.425.59	1.963.563.45
—	1.048.00	59.341.77	8.365.15	11.798.54	5.235.88	71.140.31	4.177.27
—	1.579.00	51.142.49	39.367.53	17.801.73	63.069.68	68.944.22	104.016.21
.938.18	62.727.49	382.169.44	415.251.85	174.688.05	170.594.98	635.795.67	648.574.32
.859.05	4.115.31	218.117.47	105.653.93	274.431.26	448.397.16	507.407.78	549.935.78
.574.62	540.081.74	488.280.60	497.894.21	201.276.95	576.304.93	1.075.132.17	1.616.832.79
.792.19	119.635.46	642.304.95	574.714.07	280.892.28	402.959.44	1.030.989.42	1.097.308.97
—	—	—	1.931.25	31.468.40	48.589.30	31.468.40	50.520.55
—	—	—	65.119.81	1.185.081.20	1.682.506.95	1.185.081.20	1.747.626.76
—	—	3.549.23	6.963.05	290.374.33	382.763.43	293.923.56	389.726.48
—	—	—	3.936.06	27.880.90	40.368.17	27.880.90	44.304.23
—	—	—	—	49.138.82	408.913.45	49.138.82	408.913.45
—	—	—	—	—	603.72	—	603.72
.626.17	4.541.736.35	5.202.582.48	4.450.104.90	3.649.791.53	5.517.876.15	22.582.171.96	25.407.890.40

Estado de los gastos efectuados en la ejecución de estas obras, compa

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 191	
			Rend. cuenta	Inver
C.	29	Alambrado entre kms. 279.000 y 282.500	4.681.92	8.0
H.	17	Arreglo avenida República (Jujuy)	35.425.25	43.8
Ley	6011	Alambr. guarda gan. y barreras S. Cristóbal a Sta. Fe	111.941.21	93.8
E.	18	Alcantarilla km. 1.053/306	7.908.76	8.9
		Alcantarilla km. 64.639	11.425.17	7.0
C.	15	Alcantarilla km. 777.582	1.528.96	1.8
E.	15	Alcantarilla km. 1.051.807.70	2.201.95	1.8
C.	13	Alcantarilla km. 828.660	1.043.65	1.0
E.	16	Alcantarilla km. 1.052.706	2.186.50	3.1
E.	16	Habitación para personal tráfico km. 622	—	—
C.	16	Alcantarilla en km. 1.117.192	1.642.60	9
E.	17	Alcantarilla en km. 1.052.843.70	6.151.05	5.1
C.	17	Alcantarilla en km. 1.182.050	464.69	7
H.	27	Alcantarilla en km. 965.302	2.224.10	2.9
Ley	6011	Ampliación y mejoras sección Córdoba y Nor-Oeste.	253.514.77	209.8
D. A.	31	Ampliación almacenes y estanterías	36.190.05	38.8
D. A.	8	Aumento de vía y báscula en Santa Fe	20.677.05	21.7
E.	19	Alcantarilla km. 1.054.759	2.073.96	8
E.	57	Báscula de 45 ton. y ensanche vías estación Chuña ..	4.760.35	5.7
C.	31	Báscula para vagones en Alhuampa y Quimilí	4.750.00	4.7
Ley	6011	Báscula en Guadalupe	16.027.09	15.8
E.	29	Báscula de 50 ton. y ampliación vías en Santa Fe ..	40.151.91	60.0
E.	29	Casilla para el repr. de almacenes, Puerto de S. Fe	—	—
C.	6	Brete estación Palpalá	2.084.35	2.5
D. A.	13	Brete y ensanche vías Guadalupe	10.560.63	7.9
E.	56	Refuerzo báscula 45 ton., estación Pacará	—	—
E.	56	Báscula estación Chumbicha	4.506.46	2.4
E.	56	Báscula estación Cauceche	—	—
C.	10	Brete estación Yuto	10.110.37	2.9
D. A.	11	Brete y vías en Tapía y Brete en Campo Santo ...	10.880.15	9.2
D. A.	11	Bebedero estación Suncho Corral	—	—
E.	9	Brete y vía La Paz	9.243.76	10.9
D. B.	12	Cable carril material teléfono y taller	18.718.96	12.0
J. 63, D. A. 35 y G.	5	Casas para obreros, Tafi Viejo	476.628.09	441.6
C.	9	Casilla económica en San Pedro de Jujuy	3.200.00	3.1
C.	23	Casilla para guarda barreras en Pacará	1.000.00	1.0
E.	61	Casilla tipo guarda vía para estaciones A. del norte	12.750.00	13.7
C.	27	Casilla desarmable en Alta Córdoba	3.500.00	2.6
H.	11	Casilla para obreros del cable carril	8.649.56	11.9
D. A.	30	Casilla para camineros y cambistas	24.890.36	28.3
C.	28	Cisterna, bomba y báscula para vagones, San Juan ..	4.142.07	3.6
C.	11	Conexión para provisión agua, sección Rioja	2.279.86	2.2
Ley	6011	Defensa puente río Vipos	29.508.55	33.7
D. A.	16	Defensa río Grande	45.935.15	120.9
D. A.	27	Defensas de vías y líneas a La Quiaca	171.346.25	236.8
D. B.	3	Defensas y canalizaciones	48.152.96	53.6
C.	13	Desvío en km. 779.296, ramal a Guzmán	1.119.43	1.3
D. A.	14	Desvío para cargar estanques en km. 253/107	9.696.70	7.6
		Transporte	1.475.874.65	1.547.8

ESTADO

B

rial rodante

s rendiciones presentadas a la Contaduría general de la Nación

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Anta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
	—	—	—	—	—	4.681.92	8.611.75 T
3.43	8.515.45	—	—	—	—	50.521.68	52.370.90 T
3.69	2.917.34	—	—	—	—	126.709.90	96.430.74 T
7.33	403.16	315.00	—	—	—	9.591.09	9.323.61 T
7.73	—	—	—	—	—	12.432.90	7.650.43 T
	75.71	—	—	—	—	1.528.96	1.604.67 T
3.42	—	—	—	—	—	2.645.37	1.838.20 T
	—	—	—	—	—	1.043.65	1.021.26 T
3.43	644.80	841.60	—	—	—	4.261.53	5.383.71 T
	—	—	1.622.96	—	—	—	—
7.64	—	—	—	—	—	2.100.24	987.60 T
5.75	—	—	—	—	—	6.626.80	5.178.17 T
	130.29	—	—	—	—	464.69	888.79 T
0.90	14.75	96.00	—	—	—	2.571.00	2.944.65 T
4.85	7.819.54	5.712.12	2.747.86	2.220.26	14.555.95	274.092.00	229.458.39 E
9.95	778.21	—	—	—	—	40.220.00	39.107.23 T
2.95	—	—	—	—	—	21.150.00	21.726.65 T
	—	—	—	—	—	2.073.96	820.35 T
4.03	1.058.00	848.85	—	495.65	—	7.688.88	6.841.01 T
	—	—	—	—	—	4.750.00	4.750.00 T
5.18	—	—	—	—	—	19.912.27	15.815.68 T
8.90	—	2.500.58	—	—	—	44.461.39	62.021.62 T
	—	—	1.950.00	—	—	—	—
0.13	39.00	—	—	—	—	10.783.48	2.549.30 T
9.37	1.810.72	—	—	—	—	13.200.00	9.731.34 T
	—	—	5.348.45	—	291.36	—	—
2.14	31.73	2.222.88	—	—	—	8.510.44	14.824.57 T
	2.301.00	—	3.471.83	328.96	891.30	—	—
	—	—	—	—	—	10.110.37	2.959.72 T
3.03	2.798.89	69.70	—	314.00	—	15.356.88	12.456.52 T
	—	—	361.55	—	—	—	—
7.39	564.64	40.70	—	—	—	10.761.85	11.542.42 T
8.71	654.06	—	—	—	—	34.867.67	12.700.25 T
8.99	345.618.43	125.666.87	113.795.79	1.549.50	184.17	979.053.45	901.206.02 T
	—	—	—	—	—	3.200.00	3.159.15 T
	—	—	—	—	—	1.000.00	1.000.00 T
	—	—	—	—	—	12.750.00	13.792.90 T
	—	—	—	—	—	3.500.00	2.639.60 T
2.82	494.95	170.43	1.12	—	—	14.212.81	12.436.74 T
5.93	8.455.78	8.390.22	2.250.15	451.50	126.71	42.948.01	39.159.40 E
0.59	—	—	—	—	—	8.842.66	3.686.23 T
	—	—	—	—	—	2.279.86	2.279.86 E
	94.20	—	—	—	—	29.508.55	33.884.85 T
4.85	—	—	—	—	—	46.780.00	120.923.08 T
9.50	21.808.80	1.730.27	652.00	—	—	195.916.02	259.337.02 T
	—	—	—	—	—	48.152.96	53.624.16 T
1.37	4.65	—	—	—	—	2.400.80	1.378.57 T
5.75	1.410.49	517.30	940.00	—	—	11.659.75	9.416.44 T
6.75	408.444.59	149.122.52	127.645.99	5.359.87	16.049.49	2.145.323.79	2.099.463.55

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 19	
			Rend. cuenta	Inve
		Transporte	1.475.874.65	1.547
E.	3	Desvío de cruce en km. 902.193	17.775.85	18
E.	1	Desvío de cruce en km. 484.343	4.161.40	4
E.	4	Desvío de cruce en km. 1.048.58	2.329.85	1
E.	2	Desvío de cruce en km. 926.643	5.974.66	8
E.	8	Desvío de cruce en km. 985.143	10.800.30	9
Ley	6011	Desagüe estación Tafi Viejo	34.513.01	45
D. A.	4	Ensanche vías auxiliares en Guardia Escolta Mele- ro, Estero y La Cañada	21.163.27	18
E.	13	Ensanche de vías en estaciones de cuarta clase San Cristóbal a Santa Fe	73.384.27	82
D. A.	7	Ensanche vías auxiliares y edificios en Pacará ..	49.312.41	60
Ley	6011	Expropiación terreno en Santa Fe (Suc. Aldao) ..	18.412.10	18
J.42,43,45,58 y D.A.	6	Ensanche de vías y edificios, estación Añatuya ..	232.010.00	487
Ley	6011	Ensanche de vías auxiliares, San Cristóbal	31.699.86	43
D. A.	5	Ensanche de vías y edificios, sección norte al sur	50.768.32	47
Ley	3896	Ensanche de vías estación Clodomira	—	5
E.	25	Ensanche de vías estación Tostado	15.565.34	16
C.	40	Ensanche y modificación edificio estación Tucumán	19.484.77	18
E.	7	Ensanche andén estación Jujuy	3.142.12	2
F.	2	Estudio de ramales nuevos	22.069.37	18
Ley	6011	Estación terminal Santa Fe	145.089.09	139
E.	43	Estación de parada km. 230.652, Huanqueros	14.099.58	17
C.	38	Galpón provisorio de carpintería, Tafi Viejo	9.187.48	5
C.	7	Galpón para bomba, estación Tvelame	1.759.17	1
C.	26	Galpón de cargas y otras obras en Serrezuela	1.870.70	3
H.	26	Instalación luz Kitson en varias estaciones	6.018.14	6
D. B.	6	Galpones de carga	28.429.78	35
E.	38	Galpones estación La Niña	10.706.79	20
Ley	6011	Guarda ganados, Sección Serrezuela a Tello	1.824.71	4
»	»	Por hilo telegráfico entre Clodomira y Añatuya y cuarta entre San Cristóbal y Tucumán	42.585.44	52
»	»	Ensanche galpón de carga, Tucumán	17.765.71	15
»	»	Ensanche vías auxil. en estación Ramal al Chaeo ..	63.419.91	82
»	»	Ensanche estación Las Cejas	107.493.87	138
»	»	Galpón para coches en Cruz del Eje	—	1
»	»	Galpón para cereales en San Justo	12.329.24	12
»	»	Galpón tren Renard en Perico	—	2
E.	63	Hilo telegráfico entre Cruz del Eje y Serrezuela ..	5.890.50	8
D. B.	9	Galpón tornería, taller mecán. y galpón máq. C. Eje	—	—
D. B.	9	Inst. varias, mesas girator zanzas cen. y básculas.	44.172.84	54
C.	21	Instalación de señales ramal a Santa Bárbara	7.651.50	15
D. A.	22	Instalaciones de cargas en Salta	69.947.21	49
C. 2	2	Línea telegráfica Cruz del Eje a Patquia	5.437.25	4
D. A.	23	Mesas giratorias y vías auxiliares en varias estac.	71.487.16	60
C.	1	Materiales para reparación cable carril	52.895.45	52
D. A.	10	Mejoras de la vía en km. 769.770.50	17.530.00	15
E.	11	Obras en empalme Noroeste Argentino	14.027.47	31
D. B.	8	Obras para tracción en varias estaciones	12.080.09	8
D. B.	8	Modificación y ampliaciones en locales destinados para maquinarias en Talleres Cruz del Eje	—	—
C.	39	Obras de defensa en km. 835.838.50	33.848.55	13
Ley	6011	Obras arte y zanzas lat. entre km. 838.500 y 843.500	78.180.26	81
D. A.	18	Parada en km. 1.135.500	2.455.00	3
		Transporte	2.966.624.44	3.396

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
66.75	408.444.59	149.122.52	127.645.99	5.359.87	16.049.49	2.145.323.79	2.099.463.55
09.44	10.500.38	3.112.90	1.057.00	—	—	30.798.19	30.434.13 T
21.75	2.581.90	3.959.63	1.259.30	—	4.092.47	17.142.78	12.505.65 T
45.89	3.105.84	3.626.30	380.80	—	—	11.102.04	5.170.14 T
69.09	6.027.93	2.713.44	1.123.55	—	—	14.157.19	15.266.13 T
83.35	939.08	3.860.53	—	—	—	19.044.18	10.565.43 T
80.13	—	—	—	—	—	35.193.14	45.973.97 T
06.73	—	—	—	—	—	23.170.00	18.942.15 T
36.29	5.594.62	—	—	—	—	73.520.56	88.108.68 T
87.59	2.347.04	—	—	1.616.25	—	51.616.25	62.437.18 T
—	—	—	—	—	—	18.412.10	18.412.10 T
59.22	25.433.26	16.467.13	19.412.28	7.331.57	10.677.50	414.367.92	543.430.10 T
41.45	109.20	—	—	—	—	32.541.31	43.213.88 T
61.68	360.00	—	—	—	—	50.930.00	48.216.55 T
—	—	—	—	—	—	—	5.004.33 T
60.00	737.95	13.332.50	16.561.62	6.595.13	4.701.28	36.152.97	38.495.40 E
28.34	303.00	3.892.73	17.70	20.419.58	—	45.625.42	18.767.38 T
68.18	703.36	1.352.40	—	—	—	4.562.70	3.596.96 T
35.00	35.00	23.40	23.40	136.00	3.967.06	22.263.77	22.294.54 T
57.21	13.060.21	56.055.24	62.854.45	67.070.90	146.561.26	290.072.44	362.260.23 T
—	—	—	—	—	—	14.099.58	17.739.05 T
34.34	1.610.25	—	—	—	—	9.321.82	7.499.18 T
—	—	—	—	—	—	1.759.17	1.759.00 T
46.82	113.77	2.495.33	—	—	—	5.112.85	3.420.54 T
—	—	—	—	—	—	6.018.14	6.514.94 T
16.35	1.099.16	3.986.44	2.381.33	16.70	—	40.249.27	38.860.77 T
—	235.44	—	—	—	—	10.706.79	20.966.60 T
85.12	266.31	257.50	—	—	—	5.967.33	4.311.12 T
—	—	—	—	—	—	—	—
87.26	154.48	—	—	—	—	48.372.70	52.676.32 T
—	—	—	—	18.617.22	—	36.382.93	15.658.67 T
99.28	2.962.95	182.61	—	—	—	67.301.80	85.666.91 T
12.04	51.464.04	2.209.11	33.954.42	—	—	146.015.02	223.633.61 E
—	—	—	—	—	—	—	1.622.69 T
—	—	—	—	—	—	12.329.24	12.421.95 T
—	—	—	—	—	—	—	2.572.24 T
—	—	—	—	—	—	5.890.50	8.219.60 T
—	—	—	10.128.01	—	1.579.72	—	—
22.78	849.28	28.446.34	21.494.05	415.45	53.80	79.057.41	88.850.66 E
73.39	560.96	—	—	—	—	12.924.89	15.765.69 T
52.79	139.53	—	—	—	—	70.000.00	49.941.72 T
86.45	201.00	14.90	—	—	—	8.038.60	4.610.06 T
80.60	19.927.78	6.517.11	6.904.24	1.691.33	2.464.24	79.776.20	90.053.89 E
—	—	—	—	—	—	52.895.45	52.895.45 T
—	59.10	—	—	—	—	17.530.00	15.448.12 T
—	—	—	—	—	—	14.027.47	31.800.13 T
14.31	1.016.30	32.862.94	630.00	2.214.86	—	61.472.20	83.026.19 T
—	36.998.18	—	36.059.05	—	58.50	—	—
13.55	—	—	—	—	—	39.162.10	13.332.83 T
84.13	256.75	—	—	—	—	81.364.39	81.585.77 T
55.00	—	—	—	—	—	2.710.00	3.253.27 T
82.30	598.198.64	334.491.00	341.887.19	131.484.86	190.205.32	4.264.482.60	4.526.665.45

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Invert
		Transporte	2.966.624.44	3.396.3
Ley	5559	Perforación Quimili	130.000.00	130.0
C. 4	4	Perforación Mascalán	90.000.00	89.9
C.	3	Perforación Patquia	72.184.81	75.4
C.	37	Profundización Pozo San Justo	2.904.00	2.9
C.	32	Provisión de agua ramal al Chaco	34.871.07	81.2
D. B.	2	Platea y obras de arte, línea Serrezuela a S. Juan	—	—
D. B.	2	Puentes y alcant. Arg. del Norte (construcción)	13.392.80	7.8
D. B.	2	Caño de cem. armado km. 47/474.110, lín. S. Juan	—	—
D. A.	15	Puente en km. 1.199.323	48.821.17	38.5
E.	23	Perforación en Alhuampa	142.969.28	142.9
		Señales y cambios, estación Jujuy	—	14.2
J.	27	Reconstrucción de puentes en km. 929.667	—	3.8
J.	27	Reconstrucción puente Río Tapia	—	35.3
C.	22	Refuerzo de mampostería, puente arroyo Hornillos	3.652.36	10.2
D. A.	3	Refuerzo terraplenes, secciones norte y sur	189.475.40	239.7
E.	50	Reconstrucción de puente en km. 398.440, línea Deán Funes a Chilceto	5.995.38	10.2
D. A.	25	Señales y aparatos de seguridad en var. estaciones	79.937.67	65.6
C.	42	Servicio de agua, estación Garmendia	4.478.83	11.7
J. 49, C. 20 y F.	5	Herramientas y útiles, talleres Tafí Viejo	250.000.00	200.4
Ley	6011	Talleres para vías y obras	5.517.05	5.9
C.	8	Terrenos para almacenes y talleres Laguna Paiva	66.032.54	66.3
J. 35 y E.	5	Triángulo vía y servicio agua Suncho Corral	89.283.49	156.1
D. A.	26	Triángulo en San Pedro	9.630.00	13.8
D. A.	20	Telégrafo, líneas, aparatos, etc.	129.862.93	77.5
A.	3	Torre para toma de agua, km. 235/107	22.922.82	21.6
C.	43	Vereda estación Santa Fe	5.512.27	5.5
		Vías auxiliares en S. Fe para armada de vagones	—	1.3
D. A.	12	Vía de cruce en kilómetro 753	4.252.37	7.3
C.	14	Vías auxiliares, estación Arenal	3.127.42	5.8
C.	41	Zanja para desagüe en km. 114.800	775.55	7
E.	49	Servicio de agua en estación Caucete	770.16	8
E.	28	Marquesina, andén y ensanche de vías, estac. Salta	230.941.28	255.2
E.	27	Galpón encomienda, estación El Bracho	1.857.06	1.5
E.	39	Galpón de carga, estación Campo Santo	11.388.54	12.8
E.	40	Renovación de vías, estación Tucumán	78.213.17	109.6
E.	24	Galpón de carga y ensanche de vías en Perico	13.937.77	18.7
J. 37, G. 9 y H.	33	Obras provisorias, estación Muñecas	188.263.85	328.1
E.	12	Parada en Río Ancho, abrigo para pasajeros	2.880.91	2.2
E.	6	Modificación de vías, estación Tucumán	5.302.26	3.4
E.	22	Vía auxiliar, estación Simbolar	—	—
E.	22	Triángulo en Aerolito	—	5
G.	11	Obras varias, estación Ledesma	15.653.62	13.9
G.	19	Materiales y ejecución de obras en el cable carril	125.116.53	127.5
D. A.	24	Mesas giratorias en Tucumán, Bandera, Salta, Pa- cará y San Cristóbal	60.523.14	44.2
D. B.	11	Ensanche de los talleres Cruz del Eje	68.208.90	21.6
E.	62	Ensanche vías en la estación Rioja	13.606.78	11.1
E.	48	Ensanche edificio pasajeros, estación Caucete	5.490.37	5.8
Ley	6011	Modificación de vías, San Cristóbal	—	32.6
		Ensanche de vías estación km. 800.504	—	1.8
H.	16	Ensanche de vías y galpón en Ampascachi	—	2.4
G.	15	Costo y montaje de coches motores, R. Andalgalá	—	—
		Transporte	5.194.377.99	5.913.8

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
enta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
2.30	598.198.64	334.491.00	341.887.19	131.484.86	190.205.32	4.264.482.60	4.526.665.45
	—	—	—	—	—	130.000.00	130.000.00 T
3.99	11.262.72	8.913.02	8.256.27	—	—	90.000.00	89.926.44 T
	30.71	—	—	—	—	89.551.82	95.003.20 E
	—	—	—	—	—	2.904.00	2.934.71 T
	3.134.47	—	17.790.62	—	—	34.871.07	81.263.54 T
3.15	2.714.80	27.680.68	13.483.75	1.744.80	—	48.921.43	46.978.55 T
	165.00	—	1.847.00	—	—	—	—
5.25	526.63	—	—	—	—	48.936.42	39.114.32 T
54.42	2.030.72	176.30	—	—	—	145.000.00	145.000.00 T
	—	—	—	—	—	—	14.282.77 T
	—	—	—	—	—	—	3.821.38 T
52.25	3.199.25	27.683.23	15.055.63	6.495.16	296.28	35.630.64	53.268.95 E
	185.34	—	—	—	—	3.652.36	10.400.46 T
4.60	125.21	—	—	—	—	200.000.00	239.854.06 T
51.91	2.232.91	95.00	—	—	—	10.542.29	12.506.16 T
36.48	131.966.89	2.704.71	20.579.07	38.80	6.755.47	226.747.66	224.934.28 E
8.00	228.00	—	—	—	—	4.586.83	12.006.61 T
57.95	50.858.88	8.788.26	19.431.69	904.75	755.02	305.850.96	271.479.49 T
	—	—	—	—	—	5.517.05	5.913.58 T
	—	—	—	—	—	66.032.54	66.372.54 T
28.60	6.051.82	—	—	847.80	—	127.859.89	162.169.66 T
	—	—	—	—	—	9.630.00	13.894.21 T
81.50	8.642.10	41.754.16	42.105.09	4.121.77	9.861.07	192.820.36	138.194.73 E
	—	—	—	—	—	22.922.82	21.644.71 T
30.70	168.97	—	—	—	—	6.692.97	5.681.24 T
	—	—	—	—	—	—	1.320.57 T
47.92	0.74	1.481.43	—	—	—	6.481.72	7.351.34 T
91.62	2.35	—	—	—	—	5.619.04	5.824.78 T
	86.53	—	—	—	—	775.55	865.28 T
	—	—	—	1.570.81	—	2.340.97	888.59 T
32.23	70.884.93	—	—	—	46.10	232.073.51	326.222.27 E
	168.81	—	—	—	—	1.857.06	1.682.21 T
72.83	692.20	289.48	204.28	—	—	13.050.85	13.764.36 T
72.21	6.298.22	2.353.72	2.50	1.550.91	—	104.790.01	115.955.90 T
89.39	3.543.07	—	—	—	—	18.727.16	22.301.97 T
74.54	16.858.98	16.797.20	53.279.13	45.518.94	106.285.84	387.254.53	504.562.03 E
	41.22	—	—	—	—	2.880.91	2.293.72 T
69.56	—	—	—	—	—	8.671.82	3.487.91 T
	1.076.93	—	817.25	—	336.00	—	—
08.95	—	23.13	—	188.65	—	1.120.73	2.769.28 T
	—	—	—	—	—	15.653.62	13.996.85 T
27.69	1.812.97	2.000.99	205.21	—	—	136.345.21	129.547.46 T
34.12	21.615.75	90.75	2.211.20	2.088.05	993.06	70.936.06	67.111.92 E
43.11	62.788.12	447.80	26.196.19	248.00	—	145.547.81	110.642.07 E
58.04	45.50	1.129.00	—	1.162.43	—	18.756.25	11.150.75 T
	—	—	—	—	—	5.490.37	5.876.27 T
	49.66	—	—	—	—	—	32.651.07 T
	—	—	—	—	—	—	1.802.08 T
09.34	53.50	1.613.50	1.560.00	115.00	—	3.137.84	4.075.25 T
87.61	24.410.31	—	3.654.30	—	—	—	—
80.26	1.032.152.85	478.513.36	568.566.42	198.080.73	312.955.48	7.254.664.73	7.799.454.97

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Invertido
		Transporte	5.194.377.99	5.913.84
G.	15	Materiales y mano de obra para alamb. vía A. N.	309.968.33	157.79
E.	51	Parada en km. 477.820	9.642.58	12.09
G.	12	Obras varias en la estación San Pedro de Jujuy ..	6.429.23	4.36
E.	59	Puente 15 m. de luz en km. 137.333, línea a S. Juan	9.868.23	9.01
E.	41	Pasaje interior de 10 m. de luz, Jujuy	47.540.30	68.23
H.	29	Ramal a los cuarteles de Jujuy	4.422.30	4.41
E.	33	Vía auxiliar, estación Mojotoro	1.790.15	1.68
G.	7	Defensa, río Mojotoro	234.608.34	72.41
H.	6	Desarme y transporte de la Exposición de higiene	22.797.65	1.13
E.	20	Ensanche del edificio Estación San Cristóbal ...	12.919.10	17.17
D. B.	4	Señales	30.655.90	40.16
H.	32	Pavimentación estación Tucumán	16.234.50	15.04
E.	35	Reconstrucción andén Estación Tafi Viejo	2.895.20	6.15
G.	10	Reconstrucción defensa estr. sur, puente río Rosario	30.262.15	47.18
E.	26	Galpón encomienda finca Elisa	1.857.06	1.74
E.	53	Pozo estación Salado	2.779.73	2.94
—	—	Vías para depósito de carbón en Laguna Paiva ..	—	4.27
H.	28	Revestim. talud km. 474, línea Cebollar-Andalgala	47.631.98	35.69
J.	54	Obras nuevas, estación Clodomira	—	47.87
E.	32	Habitación del personal de tráfico, Muñecas	7.391.30	4.46
E.	44	Servicio de agua en Santa Fe	2.062.85	9.89
E.	54	Galpón de encomiendas en Alpasinche	3.103.35	1.45
E.	55	Galpón de encomiendas en Poman	2.034.83	1.45
D. B.	10	Telégrafo aumento de conductores	30.000.00	2.74
—	—	Avisadores de peligro de puentes, 5ª sección ...	—	1.20
E.	46	Brete estación Catamarca	2.174.50	1.68
Ley	6011	Estación de parada km. 838.377.80, San Antonio ..	29.127.63	30.10
H.	9	Reconstrucción obras arte, lín. Serrezuela-S. Juan .	45.475.54	41.21
A.	1	Ensanche de cinco estaciones ramal al Chaco	28.857.94	33.43
H.	18	Parada en Río Negro, km. 1.174.104	4.004.45	5.01
E.	60	Parada en km. 408.515 Deán Funes a Chilecito ..	4.806.08	7.73
C.	30	Paso a nivel en km. 187.866 San Cristóbal	584.80	74
H.	10	Construcción de 3 torres en la sec. 8ª cable carril .	21.105.04	24.36
H.	7	Puente km. 49.775	1.352.90	1.35
E.	14	Báscula de 50 ton. en km. 664.912, ramal al Chaco	2.980.75	3.71
H.	4	Modificación de letrinas en las estaciones de 3ª		
		clase, sección sur, ferrocarril C. N. Argentino .	22.586.36	22.24
H.	21	Brete, estación Embareación	—	—
H.	21	Ensanche de vías estación San Pedro del C. Norte	6.353.00	6.50
D. A.	21	Balasto de 80 km. de vía	455.700.00	637.43
G.	2	Balasto entre Güemes y Salta y Perico y Jujuy ..	—	51.45
G. 17 y E.	52	Balasto línea a San Juan	49.110.90	52.74
J. 2 y G.	2	Balasto de la línea entre Santa Fe y km. 400 ...	874.172.04	699.76
F. 12 y D. B.	5	Ensanche de estaciones y expropiaciones	126.012.50	113.25
D. A. 34 y G.	4	Alambrados	627.570.93	524.64
D. A.	33	Instalaciones varias y viviendas para tracción ..	124.601.33	126.11
G. 22 y E.	10	Reconstrucción obras de arte y desp. Río Grande .	233.515.88	452.22
J. 55 y D. A.	19	Provisión agua varias estac., sección norte-sur ...	150.477.46	162.82
D. A.	19	Cañería Humahuaca	—	167
J. 32 y C.	12	Construcción vías auxiliares, estación Huanqueros .	—	8.29
D. A.	2	Refuerzo de durmientes en 362 km.	762.701.19	1.143.86
D. B.	7	Servicio de agua, estaciones A. del Norte	54.355.06	71.92
		Transporte	9.658.899.38	10.707.29

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Anta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
0.26	1.032.152.85	478.513.36	568.566.42	198.080.73	312.955.48	7.254.664.73	7.799.454.97
5.42	238.518.29	66.007.88	23.435.94	18.083.99	83.259.60	459.384.23	364.557.56 <i>T</i>
5.18	458.98	2.223.28	—	—	—	16.761.04	12.551.30 <i>T</i>
	2.14	671.86	1.051.76	—	—	7.101.09	5.414.75 <i>T</i>
5.31	3.659.80	8.966.02	—	—	—	21.650.56	12.672.62 <i>T</i>
3.89	—	—	—	—	—	49.549.19	68.237.00 <i>T</i>
9.06	1.889.06	280.65	—	2.160.00	—	8.752.01	6.300.06 <i>T</i>
1.12	2.684.76	732.26	888.26	—	—	3.783.53	5.261.52 <i>T</i>
3.61	87.568.63	28.215.57	43.318.24	—	—	332.492.52	203.298.66 <i>E</i>
3.28	13.443.28	—	—	—	—	35.280.93	14.577.38 <i>T</i>
0.12	82.00	—	—	—	—	13.039.22	17.253.24 <i>T</i>
7.75	20.884.63	9.369.75	1.712.90	336.09	16.457.68	47.739.49	46.309.61 <i>E</i>
4.92	4.544.83	—	8.25	1.957.00	—	20.896.42	19.596.41 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	2.895.20	6.154.94 <i>T</i>
3.52	148.30	—	—	—	—	30.695.67	47.329.14 <i>T</i>
	92.13	—	—	—	—	1.857.06	1.836.88 <i>T</i>
8.72	4.378.35	—	—	—	—	3.448.50	7.328.09 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	—	4.279.50 <i>T</i>
7.86	21.651.30	233.60	3.753.88	—	—	67.343.44	61.098.53 <i>T</i>
7.15	9.865.41	8.892.55	—	252.85	157.00	42.282.55	57.898.61 <i>E</i>
	83.91	—	—	—	—	7.391.30	4.543.91 <i>T</i>
9.44	28.382.60	7.857.71	8.491.44	294.98	—	40.734.98	46.764.86 <i>T</i>
0.24	—	—	—	—	—	3.363.59	1.450.00 <i>T</i>
8.76	—	—	—	—	—	3.363.59	1.450.00 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	30.000.00	2.749.13 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	—	1.209.56 <i>T</i>
3.25	337.59	—	—	—	—	4.797.75	2.019.69 <i>T</i>
2.73	—	—	—	—	—	29.710.36	30.108.46 <i>T</i>
7.88	10.560.64	6.181.97	—	9.50	—	56.244.89	51.774.76 <i>T</i>
5.91	5.311.49	—	—	—	—	32.013.85	28.126.18 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	4.004.45	5.010.82 <i>T</i>
4.20	—	—	—	—	—	5.580.28	7.732.69 <i>T</i>
6.89	—	—	—	—	—	1.511.69	746.10 <i>T</i>
9.20	3.371.66	2.113.70	—	—	—	27.377.94	27.739.10 <i>T</i>
5.00	—	—	—	—	—	3.537.90	1.352.90 <i>T</i>
3.91	2.333.24	123.10	—	—	—	3.987.76	6.050.49 <i>T</i>
0.90	2.779.75	1.160.60	—	16.45	—	24.794.31	25.025.44 <i>T</i>
	180.00	—	—	—	—	—	12.256.78 <i>E</i>
0.80	1.539.87	51.60	98.85	716.20	3.930.81	8.771.60	—
	—	—	—	—	—	455.700.00	637.432.41 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	—	51.450.81 <i>T</i>
	—	3.075.55	1.847.39	—	—	52.186.45	54.588.69 <i>T</i>
7.74	791.111.06	622.074.68	236.671.94	353.891.21	318.622.90	2.606.315.67	2.046.167.24 <i>E</i>
6.56	35.785.45	43.151.51	30.555.14	7.087.82	19.203.53	190.068.39	198.800.50 <i>E</i>
4.14	153.237.15	132.650.16	126.237.41	29.391.65	72.429.19	898.936.88	731.686.52 <i>E</i>
2.28	21.425.41	13.75	20.759.88	—	15.22	144.997.36	126.795.63 <i>E</i>
2.49	214.570.99	29.004.51	43.083.25	2.840.60	7.679.09	591.043.48	717.561.25 <i>E</i>
8.68	166.847.64	128.396.95	3.246.35	1.673.50	9.919.20	330.436.59	—
	—	—	—	—	—	—	343.005.54 <i>E</i>
6.79	3.649.25	—	—	—	—	2.036.79	11.944.12 <i>T</i>
8.81	—	—	—	—	—	769.160.00	1.143.865.93 <i>T</i>
4.94	21.591.37	20.072.85	2.338.90	108.75	336.40	100.181.60	96.190.66 <i>E</i>
0.71	2.894.500.83	1.600.035.42	1.074.546.44	616.901.32	500.673.16	14.848.366.83	15.177.010.94

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 191	
			Rend. cuenta	Inver
		Transporte	9.658.899.38	10.707.
H.	12	Reconstr. de obras de arte en km. 249.800 y 388.345 de la línea Deán Funes a Chilecito, A. del Norte	14.924.92	13.
H.	8	Puente de 5 metros de luz en km. 599.261, A. d. Norte	6.421.31	7.
H.	31	Obras de arte en km. 1.690, línea a Tinogasta ...	2.800.88	4.
F.	7	Galpón provisorio de carga y brete, estac. Tilcara .	—	—
F. 7 y D. A.	29	Galpones de carga, transp. y arm. de tinglados ...	173.967.12	183.
E.	58	Modificación y ensanche de vías, Cruz del Eje ..	271.585.76	308.
J. 29, D. A. 28 y F.	6 y 4	Obras nuevas en estac. y exprop. pendientes	223.015.34	291.
—	—	Adquisición de locomotoras	—	789.
—	—	Adquisición de tren rodante	688.920.45	1.424.
C.	54	Adquisición de una locomotora tanque Bortong ..	31.577.27	31.
—	—	Adquisición de 150 vagonetas para el cable carril	—	24.
—	—	Adquisición de 8 calderas para locomotoras Rodger	—	79.
—	—	Armadura de 38 locomotoras	137.153.52	47.
—	—	Adquis. 44 vag. balasto (40 Hart y 4 D. Row Car)	178.259.12	172.
C.	44	Adquisición 50 locomotoras North British	2.065.379.85	2.095.
C.	56	Adquisición 1 locomotora North British	40.790.45	41.
B.	3	Adquisición de 500 vagones Middlefown Car Co. ..	1.235.454.54	1.282.
Leyes 5559 y	6011	Armadura de 1.560 vagones en Santa Fe	188.972.05	439.
C.	50	Armadura de 75 tanques para el A. del Norte	—	—
Ley	6011	Montaje de locomotoras Borsig	30.922.50	85.
C.	46	Montaje de 10 locomotoras Orenstein y Koppell ...	19.926.64	13.
C.	47	Montaje de 10 locomotoras North British	28.893.18	27.
C.	45	Montaje de 50 locomotoras North British	147.847.73	105.
C.	51	Montaje de 50 locom. para los FF. CC. Chaqueños.	147.847.73	89.
C.	53	Montaje de 300 vagones para el F. C. A. del Norte	64.856.70	149.
C.	52	Montaje de 230 vagones para el F. C. A. del Norte	60.600.00	41.
E.	45	Montaje de 14 locomotoras Maffei	23.847.45	13.
C. 49 y H.	25	Montaje de 299 coches y furg. para el C. N. y A. N.	426.343.93	241.
Ley	6011	Reconstrucción de 11 locomotoras	221.386.36	156.
C. 19 G. C. I.	6	Reconstrucción de tren rodante	1.609.688.70	1.329.
—	—	Renovación de coches Brown Marshall	—	60.
—	—	Renovación de locomotoras C. Norte	—	41.
C.	33	Terminación tren presidencial	265.121.79	443.
Ley	6011	Montaje de 740 vagones, 10 locom. y 75 tanques ..	101.369.96	25.
H.	19	Reconstrucción de 75 vagones, casillas A. del Norte	2.268.95	4.
F.	10	Adquisición de 5 grúas para tren auxilio	143.110.72	143.
F.	13	Adquisición de 3 grúas para tren auxilio	85.866.42	86.
F.	8	Adquisición de 50 paragolpes	6.650.00	3.
I. 1 y G.	3	Adquisición de 1.000 vag. a la Middletown Car Co.	2.113.627.21	2.159.
I. 1	—	Transformación de 8 coches mixtos, 8 de 1ª y 4 de 2ª	—	—
G.	18	Construcción galpón de cargas Chemical	5.245.69	3.
E.	42	Desvío km. 684.300 Ramos y Abella	—	—
D. A.	17	Estación en Ramal al Chaco	10.521.14	4.
H.	14	Reconst. obras de arte km. 1.081, 708, 70 y 1.085, 55.	1.846.66	1.
H.	15	Refuerzo de terraplenes entre km. 158 y 159, línea Deán Funes a Chilecito	22.682.85	10.
F.	9	Adquisición de 10 mesas giratorias	56.045.45	18.
H.	20	Ens. vías y tanq. de 28 m² a 44m² en la est. Ledesma	3.716.45	2.
D. A.	9	Ramal al puerto de Sta. Fe y emp. con el F. C. C. N.	4.803.15	85.
H.	30	Desvío de cruce Miguel Thea km. 84.250	3.314.25	3.
D. A.	32	Ensanche del galpón y depósito en Metán	3.603.85	6.
G.	8	Pavim. calle C. Alvarez frente est. Tucumán, C. N.	21.236.16	21.
		Transporte	20.551.313.58	23.324.

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
enta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
0.71	2.894.500.83	1.600.035.42	1.074.546.44	616.901.32	500.673.10	14.848.366.83	15.177.010.94
5.83	10.640.93	2.427.37	3.587.26	—	—	28.128.12	27.750.88 T
4.99	4.991.17	—	—	—	—	11.436.30	12.357.28 T
31.45	3.612.48	86.45	85.75	24.00	—	6.292.78	8.335.22 T
	35.76	—	—	—	1.754.14	—	270.703.47 E
9.16	27.844.49	34.015.15	7.271.81	31.782.16	50.408.17	330.703.59	336.292.67 E
6.13	24.690.34	25.412.43	3.369.52	1.057.20	—	318.451.52	299.303.27 E
11.43	5.891.74	823.30	1.353.64	11.395.58	469.95	314.575.65	789.342.04 T
—	—	—	—	—	—	—	1.424.008.51 T
09.09	—	—	—	—	—	688.920.45	32.386.36
—	—	—	—	—	—	—	31.577.27 T
—	—	—	—	—	—	—	24.632.47 T
—	—	—	—	—	—	—	79.522.80 T
6.35	5.530.26	—	—	—	—	169.619.87	52.565.73 T
3.61	—	—	—	—	—	179.272.73	172.273.18 T
33.79	—	—	—	—	—	2.066.363.64	2.095.978.37 T
—	—	—	—	—	—	40.790.45	41.143.89 T
—	—	—	—	—	—	1.235.454.54	1.282.736.31 T
—	—	—	—	—	—	188.972.05	439.290.39 T
4.50	1.519.28	1.915.50	—	—	—	15.000.00	2.007.19 T
—	—	—	—	—	—	30.922.50	85.703.14 T
7.91	—	—	—	—	—	19.944.55	13.488.76 T
—	—	—	—	—	—	28.893.18	27.807.26 E
—	—	—	—	—	—	147.847.73	105.915.57 T
—	—	—	—	—	—	147.847.73	89.652.84 T
—	—	—	—	—	—	64.856.70	149.382.84 T
—	—	—	—	—	—	60.600.00	41.744.83 T
5.49	238.00	238.00	—	—	—	32.880.94	13.410.53 T
8.23	192.804.79	26.037.84	—	—	—	562.000.00	434.376.96 T
—	—	—	—	—	—	221.386.36	156.731.10 T
7.50	88.742.82	—	—	—	15.232.32	1.616.886.20	1.433.267.54 T
—	—	—	—	—	—	—	60.822.24 T
—	—	—	—	—	—	—	41.206.02 T
4.25	3.334.81	26.755.92	6.845.81	73.00	2.359.47	300.034.96	456.145.47 E
3.46	16.500.90	1.812.99	—	—	—	119.696.41	42.213.92 T
0.00	—	—	—	—	—	4.458.95	4.033.01 T
—	4.387.63	—	—	—	—	143.110.72	147.498.36 T
—	—	—	—	—	—	85.866.42	6.116.89 T
—	—	—	—	—	—	6.650.00	3.325.00 T
01.96	275.599.51	31.646.10	—	10.428.98	—	2.472.038.05	2.510.064.58 T
—	3.104.64	—	39.791.00	4.933.80	31.984.71	—	—
8.82	13.278.64	782.65	4.814.43	—	39.05	16.287.16	21.711.48 T
8.60	307.78	—	—	—	—	2.538.60	975.78 T
8.86	5.761.49	—	—	—	—	10.810.00	9.811.49 T
2.83	222.66	—	—	—	—	2.199.49	1.405.16 T
—	—	—	—	—	—	—	—
7.55	7.678.62	—	6.279.98	—	—	28.670.40	24.554.39 T
3.99	18.994.53	749.48	6.075.01	—	—	57.188.92	31.779.89 T
—	—	1.613.25	1.835.48	4.247.90	1.737.06	9.577.60	6.225.19 E
6.85	—	—	—	—	—	95.430.00	85.567.60 T
—	966.40	37.95	—	—	—	3.352.20	4.280.65 T
3.78	1.935.68	3.235.52	1.230.63	86.87	226.80	9.530.02	9.739.43 E
—	—	—	—	—	—	21.236.16	21.461.16 T
—	—	—	—	—	—	—	—
7.12	3.613.116.18	1.757.625.32	1.144.936.74	680.930.81	604.884.83	26.797.476.83	28.687.250.96

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Inverti
		Transporte	20.551.313.58	23.324.3
J.	23	Reconst. y variante del viad. sobre el río Saladillo.	—	13.7
G.	7	Río Saladillo, refacción de terraplenes y defensa estribo sud del puente	—	1.5
H.	22	Reconstrucción de obras de arte km. 314.360	5.638.55	4.8
C.	18	Alcantarilla km. 782.432 ramal El Bracho	997.85	4
G.	8	Desvío p. cruce de trenes, desv. Serrezuela a S. Juan	612.08	5
H.	24	Transformación de 13 furgones Fives Lille en co- ches de servicio para inspectores	2.647.69	5.0
J.	6	Refuerzo de terraplenes entre las estaciones La Ca- bral y E. Rams. kms. 231.001 y 231.200	—	3
		Desvío km. 821/850 ramal a Antillas (sol. H. Barot)	—	—
		Desv. km. 778800 (sol. por el señor Ramos y Abella)	—	—
		Casilla para el pers. de tracción, San Pedro de Jujuy	—	—
		Casilla para el pers. de tracción, estación Ledesma.	—	—
		Desvío km. 433/019 y 499/803 (solicitado por los señores Castro y Cia.)	—	—
		Marquesina y triángulo, estación Cebollar	—	—
		Prolongación vía muerta km. 511, línea principal..	—	—
		Par. La Esquina km. 801, ramal El Bracho a Leales	—	—
		Desvío km. 459/961 (parada)	—	—
		Prolongación galpón de cargas, estación San Juan.	—	—
		Desvío para cruce de trenes km. 407/019.70	—	—
		Andén de trasbordo en Rosario de la Frontera	—	—
		Letrina para tracción, estación Tucumán Norte ..	—	—
		Modificación de vías, estación Caimancito	—	—
		Ensanche de vías en Rosario de Lerma	—	—
		Brete y desvío estación km. 417, ramal Bandera ..	—	—
		Desvío km. 564/550 ramal Puna a Santa Justina (solicitado por Federico Artuso y Cia.)	—	—
		Prolong. desvío km. ramal Rapelli a Pozo Betbader	—	—
		Alcantarilla km. 732/295	—	—
		Descarriladores en vía de trasbordo, vías F. C. C. A.	—	—
		Desvío km. 460	—	—
		Adoquinado de madera galpón de máquinas Cata- marca, Chamical, San Juan y Cruz del Eje	—	—
		Construcción de 3 casillas para bombas para las es- taciones Pte. Sáenz Peña, Maklle y Resistencia.	—	—
		Desvío playa S. Antonio (solie. por Lahusen y Cia.)	—	—
G.	8	Brete estación Lumbreras	—	—
		Renovación báscula de 30 ton., estac. Campo Santo	—	—
		Ensanche edificio pasajeros, Los Sauces	—	—
		Ensanche de vías, Patquia	—	—
		Galpón de cargas en Cerro Negro	—	—
		Transf. de 10 coches de 1ª y 10 de 2ª en coch. mixtos	—	—
		Desvío km. 27.530, solicitado por J. J. Vedoya) ...	—	—
		Desvío km. 1.263.225 (solie. por el señor Sestelo) ..	—	—
		Desvío km. 916.809.70 (sol. por el Sr. C. Noetinger)	—	—
		Reconstrucción alcantarillas kms. 766/314, 815/554, 828/393, 841/584, 845/641 y 779/301	—	—
		Desvío km. 182, línea a Embarcación (solicitado por la Comisión honoraria reducción de indios)	—	—
		Ensanche vía estación Rapelli	—	—
		Const. del andén entre la vía 1ª y 2ª, estac. Salta ..	—	—
		Transporte	20.561.209.75	23.350.79

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
07.12	3.613.116.18	1.757.625.32	1.144.936.74	680.930.81	604.884.83	26.797.476.83	28.687.250.96
30.57	84.902.66	15.925.87	28.502.36	—	3.513.36	107.186.44	130.693.96 <i>E</i>
—	—	—	—	705.19	—	705.19	1.505.35
74.81	31.225.13	44.325.04	27.249.70	8.141.30	19.716.17	82.879.70	83.058.86 <i>E</i>
83.54	—	—	—	—	—	1.181.39	469.35
36.62	44.054.95	30.595.73	26.268.74	22.244.25	40.229.01	100.588.68	111.068.70 <i>E</i>
48.33	191.64	714.35	1.142.28	2.949.80	1.399.06	6.960.17	7.767.83 <i>E</i>
22.60	25.399.54	175.03	108.20	50.85	—	19.348.48	25.819.54 <i>T</i>
—	—	—	—	—	1.124.60	—	1.124.60 <i>E</i>
—	—	—	—	—	573.00	—	573.00 <i>E</i>
—	—	—	—	—	152.97	—	152.97 <i>E</i>
—	—	—	—	—	944.39	—	944.39 <i>E</i>
—	—	—	—	—	1.635.60	—	1.635.60 <i>E</i>
—	—	—	—	247.50	1.741.09	247.50	1.741.09 <i>E</i>
—	—	—	—	—	226.80	—	226.80 <i>E</i>
—	—	—	—	3.065.80	4.515.42	3.065.80	4.515.42 <i>E</i>
—	—	—	—	3.416.40	8.187.40	3.416.40	8.187.40 <i>E</i>
—	—	—	—	10.075.91	11.523.05	10.075.91	11.523.05 <i>E</i>
—	—	—	—	2.223.80	7.112.97	2.223.80	7.112.97 <i>E</i>
—	—	—	—	300.25	300.25	300.25	300.25 <i>E</i>
—	989.87	—	—	734.50	1.170.96	1.724.37	1.170.96 <i>E</i>
—	—	—	—	300.50	3.069.70	300.50	3.069.70 <i>E</i>
—	—	—	—	249.40	782.55	249.40	782.55 <i>E</i>
—	—	—	—	—	453.60	—	453.60 <i>E</i>
—	—	—	—	—	1.232.20	—	1.232.20 <i>E</i>
—	—	—	—	—	4.258.50	—	4.258.50 <i>E</i>
—	—	—	—	—	341.88	—	342.88 <i>E</i>
—	—	—	—	451.55	1.788.29	451.55	1.788.29 <i>E</i>
—	—	—	—	—	419.95	—	419.95 <i>E</i>
—	—	—	—	5.098.20	7.042.76	5.098.20	7.042.76 <i>E</i>
—	—	—	—	115.25	2.757.70	115.25	2.757.70 <i>E</i>
—	—	—	—	—	1.626.58	—	1.626.58 <i>E</i>
70.70	8.450.16	208.00	76.10	—	—	8.778.70	8.526.26 <i>E</i>
—	—	—	—	250.80	336.34	250.80	336.34 <i>E</i>
—	—	—	—	—	429.55	—	429.55 <i>E</i>
—	—	—	—	175.65	421.40	175.65	421.40 <i>E</i>
—	—	—	—	709.70	1.348.48	709.70	1.348.48 <i>E</i>
—	—	—	—	—	15.26	—	15.26 <i>E</i>
—	—	—	—	—	90.00	—	90.00 <i>E</i>
—	—	—	—	—	411.43	—	411.43 <i>E</i>
—	—	—	—	—	80.00	—	80.00 <i>E</i>
—	—	—	—	2.261.25	2.818.10	2.261.25	2.818.10 <i>E</i>
—	—	—	—	—	13.00	—	13.00 <i>E</i>
—	—	—	—	—	468.90	—	468.90 <i>E</i>
—	—	—	—	—	152.66	—	152.66 <i>E</i>
04.29	3.807.340.26	1.850.559.21	1.228.284.12	744.698.66	739.309.76	27.155.771.91	29.125.728.14

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Invertido
		Transporte	20.561.209.75	23.350.79
—	—	Servicio de agua, estación Cerrillos	—	—
—	—	Cerco y vía para vagones y tanque Tintina C. N. ...	—	—
—	—	Tanque de acero en La Rioja	—	—
H.	29	Alumbrado eléctrico en el edificio de pasajeros y playa de maniobras, Jujuy	—	—
—	—	Vía para depósito de carbón en Laguna Paiva	—	4.27
J.	18	Reconst. alcantarilla km. 1.055/755, línea principal	—	—
J.	17	Reconst. alcantarilla 2 metros de luz, km. 1.151/325	—	—
E.	36	Reparación del galpón almacenes, San Cristóbal ..	—	—
E.	36	Modificación de almacenes, San Cristóbal	—	—
E.	36	Vía en planchada de alm., en estación Tafi Viejo..	4.031.70	6.04
E.	36	Obras complementarias a efectuarse en el nuevo lo- cal almacenes Cruz del Eje	—	—
F.	1	Adqus. de adelantos para tren rod., mat. nuevo C. N.	12.818.72	—
—	—	Zanjas ceniceras en Tucumán	—	—
—	—	Habitación para personal tracción Tintina	—	—
—	—	Instalación telefónica entre defensas puente Río Salado y Suncho Corral	—	—
—	—	Estación trasbordo con el F. C. Pacífico en S. Juan	—	—
—	—	Casillas de adobe, estación Vallecito	—	—
—	—	Casillas de adobe, estación Caucete	—	—
—	—	Casillas de adobe, estación Chepes	—	—
—	—	Casillas para empleados, Chamical	—	—
—	—	Casillas de adobe, línea Serrezuela a San Juan	—	—
—	—	Casillas de adobe, estación Mascasin	—	—
—	—	Casilla de adobe, estación Tello	—	—
—	—	Casillas de adobe, estación Bermejo	—	—
—	—	Estación de cargas en Tucumán Norte	—	—
—	—	Modificación del galpón fiscal La Aurora	—	—
—	—	Pago de paviment. boulevard Sáenz Peña, Tucumán.	—	—
—	—	Modificación oficial de la adm., talleres Tafi Viejo	—	—
—	—	Desvíos fábrica tanino en Tirol km. 964	—	—
—	—	Brete y vías estación Pampa Blanca	—	—
—	—	Ensanche de vías auxiliares Caucete	—	—
—	—	Instalación de señales, estación Tintina	—	—
K. y J.	82	Inst. de hidrantes para cargar vag. estanq., Caucete	—	—
—	—	Puente en k. 189.041.35, lín. Deán Funes a Chilecito	—	—
—	—	Servicio de agua, estación Serrezuela	—	—
—	—	Instalación línea eléctrica y usina, estación Jujuy.	—	—
J.	69	Construc. terraplenes, est. clasif. empalme D. Funes	—	—
—	—	Repar. por incendio en el galpón máquinas, Güemes	—	—
—	—	Construcción desvío Benito Bárcena Volcán	—	—
—	—	Pintura nuevo edificio gerencia C. Norte	—	—
—	—	Reconst. ob. de arte, ks. 866/517, 884/798 y 958/777	—	—
—	—	Construir casilla en km. 662/216	—	—
—	—	Vivienda para cambista km. 625, 5ª sección	—	—
—	—	Instalación de señales en la estación Independencia	—	—
—	—	Construir un pozo en el lado de la mesa gir., T. Viejo	—	—
—	—	Prolongación del andén, estación Manuel Elordi ..	—	—
J.	73	Construir un puente de 5 m. de luz en km. 272/900 y defensa kms. 272/183 y 273/040, San Juan ...	—	—
—	—	Postes para pluviómetros	—	—
J.	26	Reconstrucción de alcantarillas, línea principal ..	—	—
		Transporte	20.578.060.17	23.361.11

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
04.29	3.807.340.26	1.850.559.21	1.228.284.12	744.698.66	739.309.76	27.155.771.91	29.125.728.14
	—	—	—	—	208.71	—	208.71 <i>E</i>
	—	—	920.97	—	—	—	920.97 <i>E</i>
	—	—	—	—	3.224.53	—	3.224.53 <i>E</i>
	—	—	2.213.60	—	25.00	—	2.238.60 <i>T</i>
	—	—	—	—	—	—	4.279.50 <i>T</i>
33.50	1.733.70	—	—	—	—	1.233.50	1.733.70 <i>T</i>
32.70	6.395.45	153.80	3.85	2.770.14	—	9.256.64	6.399.30 <i>T</i>
	44.39	—	—	—	—	—	—
	303.06	—	6.112.08	—	—	—	—
07.55	16.328.14	12.734.17	—	—	—	37.473.42	38.073.44 <i>T</i>
	6.189.13	—	2.996.39	—	—	—	—
89.93	110.473.27	3.010.00	2.800.00	2.800.00	—	149.318.65	113.273.27 <i>T</i>
	—	3.688.25	6.904.37	—	—	3.688.25	6.904.37 <i>T</i>
	—	—	—	688.00	1.652.50	688.00	1.652.50 <i>T</i>
	—	—	—	—	17.60	—	17.60 <i>E</i>
	—	15.032.74	4.116.00	15.240.28	1.935.75	30.273.02	6.051.75 <i>T</i>
	—	—	—	1.953.50	5.074.12	1.953.50	5.074.12 <i>E</i>
	—	—	—	—	1.766.95	—	1.766.95 <i>E</i>
	—	—	—	2.001.65	3.455.79	2.001.65	3.455.79 <i>E</i>
	—	—	—	—	2.399.30	—	2.399.30 <i>E</i>
	—	—	—	30.071.06	44.029.86	30.071.06	44.029.86 <i>E</i>
	—	—	—	2.679.15	4.848.81	2.679.15	4.848.81 <i>E</i>
	—	—	—	—	5.447.66	—	5.447.66 <i>E</i>
	—	—	—	2.073.55	3.050.15	2.073.55	3.050.15 <i>T</i>
	10.743.62	29.147.27	8.693.13	32.805.22	19.436.75	19.436.75	61.952.49 <i>E</i>
	1.124.45	1.262.29	—	—	1.124.45	1.262.29	1.262.29 <i>T</i>
	—	—	—	—	6.672.55	—	6.672.55 <i>E</i>
	868.10	868.10	—	—	4.003.81	868.10	4.877.91 <i>E</i>
	—	—	—	—	3.733.71	—	3.733.71 <i>E</i>
	—	—	—	703.93	1.117.31	1.656.40	2.645.25 <i>E</i>
	952.47	1.527.94	—	—	—	664.73	664.73 <i>T</i>
	664.73	664.73	—	—	—	664.73	664.73 <i>T</i>
	—	—	—	7.05	408.99	7.05	408.99 <i>E</i>
	1.554.70	9.731.77	1.358.50	1.432.55	2.913.20	11.164.32	11.164.32 <i>T</i>
	4.852.90	8.336.35	—	4.096.25	4.852.90	12.432.60	12.432.60 <i>T</i>
	355.00	1.306.16	8.100.00	3.240.00	8.455.00	4.546.16	4.546.16 <i>E</i>
	—	—	62.70	228.62	62.70	228.62	228.62 <i>T</i>
	—	104.00	—	—	—	—	104.00 <i>E</i>
	—	—	—	1.594.92	—	—	1.594.92 <i>E</i>
	736.60	1.109.64	384.84	474.60	1.121.44	1.584.24	1.584.24 <i>E</i>
	—	3.251.00	—	—	—	3.251.00	3.251.00 <i>E</i>
	—	—	6.683.37	6.577.49	6.683.37	6.577.49	6.577.49 <i>E</i>
	—	929.09	—	194.54	—	1.123.63	1.123.63 <i>T</i>
	—	—	1.788.48	2.794.68	1.788.48	2.794.68	2.794.68 <i>E</i>
	—	59.79	—	—	—	59.79	59.79 <i>T</i>
	—	—	7.619.55	11.943.89	7.619.55	11.943.89	11.943.89 <i>E</i>
	—	659.84	—	—	—	—	659.84 <i>E</i>
	—	14.972.45	16.236.51	2.803.35	109.22	17.775.80	16.127.29 <i>E</i>
	—	127.70	132.44	—	32.52	127.70	164.96 <i>E</i>
	32.072.69	32.134.31	16.072.07	36.764.19	48.144.76	48.144.76	68.898.50 <i>E</i>
67.97	3.948.867.40	1.954.203.58	1.361.812.61	859.252.96	934.459.11	27.549.784.68	29.606.252.87

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Inverti
		Transporte	20.578.060.17	23.361.1
J.	74	Ensanche de alcantarilla km. 481/043.20	—	—
—	—	Servicio de agua, estación San Juan	—	—
—	—	Construcción de casillas de adobe para el personal de tracción, estación Volcán	—	—
J.	84	Instalación de señales, estación Cebollar	—	—
—	—	Casillas de señales en Mate de Luna y empalme C.	—	—
—	—	Construcción desvío km. 496 (solicitado por el Gobierno de San Juan)	—	—
—	—	Adq. de terrenos a Conrado Peralta, est. Pta. Díaz.	—	—
—	—	Alumbrado eléctrico en San Justo	—	—
—	—	Erección de un 5º cond. entre L. Paiva y Santa Fe	—	—
—	—	Const. vía de empalme con el F. C. P. en San Juan	—	—
—	—	Reconstrucción tren rodante, año 1915	—	—
—	—	Desagües en los talleres de Tafi Viejo	—	—
—	—	Servicio de agua y ensanche del andén, est. Trancas	—	—
—	—	Instalación y estanterías almacenes C. N.	—	—
—	—	Viviendas para el personal de locomotoras en km. 449, ramal de Bandera al Chaco	—	—
J. 44 y J. 51	J. J. 59	Edificios nueva estación km. 284	—	—
J. 39	—	Modif. de vías y nuevos edif., estación Tucumán.	—	—
J. 70	—	Pte. 15 m. de luz, k. 335/928-20, L. Patquia a La R.	—	—
Se atiende con fds. ramal al Bracho	—	Instalación casilla para bomba, Tucumán N.	—	—
—	J. 21	Ensanche alcantarilla km. 1.067	—	—
—	—	Desvío km. 684 (sol. por el señor Carlos Svensen).	—	—
Con fds. r. Quimili	J. 48	Const. de 2 casas para trac., Perico y Embarcación	—	—
—	N. E.	Adq. de un galpón al señor Armanini, est. Muñecas	—	—
—	J. 83	Servicio de agua en la estación Salado	—	—
—	—	Camino de acceso a estaciones	—	—
—	G. 8	Ampliación oficina servicio comercial, Tucumán N.	—	—
—	—	Edificio de pasajes en la estación La Rioja	—	—
—	—	Instalación de señales en varias estaciones	—	—
—	J. 7	Adquisición de calderas, etc., para locom. viejas ..	84.369.85	—
—	—	Coloc. de un semóforo de distancia en la est. Palpalá ..	—	—
—	—	Galpón para acum. de coches, talleres Tafi Viejo ..	—	—
—	—	Nueva parada de trenes en km. 11/500	—	—
—	—	Quiosco para frutas, Clodomira	—	—
—	—	Construcción abrigo y planchada km. 2	—	—
—	J. 33	Ensanche de vías, estación La Merced	—	—
—	—	Refuerzo puente km. 910/276	—	—
—	—	Prolongación vía 3ª en Chalicán	—	—
—	—	Refuerzo puente km. 834/614-30	—	—
—	—	Servicio de agua, estación Pacará	—	—
—	J. 53	Servicio de agua, en Suncho Corral	—	—
—	—	Ensanche de vías en la estación Santa Felisa ..	—	—
Con fds. presup.	—	Inst. servicio contra incendio, almac. Tafi Viejo ..	—	—
—	J. 88	Adquisición de los materiales empleados en el ramal Puna a Santa Justina	—	—
—	J. 10	Reconstrucción alcantarilla kms. 849, 147, 95, 17 ..	—	—
—	J. 50	Torre tanque km. 797, ramal a Antilla	—	—
—	J. 34	Ensanche de vías auxil. en la estación Tucumán N.	—	—
—	—	Servicio de agua, Cebollar	—	—
—	—	Letrinas y baños en la estación Salta	—	—
		Transporte	20.662.430.02	23.361.1

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
267.97	3.948.867.40	1.954.203.58	1.361.812.61	859.252.96	934.459.11	27.549.784.68	29.606.252.87
—	—	508.15	594.60	1.532.45	2.766.80	2.040.60	3.361.40
—	—	3.843.10	4.367.89	13.157.42	8.019.97	17.000.52	12.387.77
—	—	562.70	683.60	3.290.79	4.733.51	3.853.49	5.417.11
—	—	587.30	14.113.83	13.938.05	119.50	14.525.35	14.233.33
—	—	—	189.00	—	—	—	189.00
—	—	—	1.085.00	—	—	—	1.085.00
—	—	12.448.88	12.448.88	—	—	12.448.88	12.448.88
—	—	—	330.00	330.00	—	330.00	330.00
—	3.162.75	—	—	—	—	—	3.162.75
—	—	—	26.849.48	—	51.725.93	—	78.575.41
—	—	—	1.077.058.85	—	507.900.43	—	1.584.959.28
—	1.052.85	—	—	2.268.10	—	2.268.10	1.052.85
—	—	165.80	274.14	6.735.02	7.384.46	6.900.82	7.658.60
—	16.022.66	—	—	—	—	—	16.022.66
—	—	—	805.42	—	95.35	—	900.77
6.143.35	22.194.97	4.023.70	5.849.94	4.184.56	0.51	24.351.61	28.045.42
3.509.95	40.002.06	33.383.51	42.346.22	7.653.07	34.016.13	74.546.53	116.364.46
—	—	3.231.09	292.49	4.570.80	5.276.29	7.801.89	5.568.78
—	99.73	—	471.55	—	—	—	571.28
—	—	4.690.31	2.227.34	3.332.05	—	8.022.36	2.227.34
—	—	—	—	—	488.68	—	488.68
2.010.10	2.021.00	1.353.10	1.336.60	—	—	3.363.20	3.357.60
—	2.000.00	—	—	—	—	—	2.000.00
4.339.72	—	—	134.78	3.843.30	4.573.49	8.183.02	4.708.27
—	—	107.35	330.45	1.888.70	2.967.39	1.996.05	3.297.84
1.328.95	1.819.16	1.002.00	89.21	—	—	2.330.95	1.908.37
—	—	205.02	226.87	167.25	167.25	372.27	394.12
—	—	6.011.70	635.00	459.90	—	6.471.60	635.00
4.094.62	558.45	—	—	—	—	98.464.47	558.45
—	—	—	94.50	—	—	—	94.50
—	—	—	—	3.205.77	2.043.81	3.205.77	2.043.81
—	402.00	402.00	—	—	1.100.00	402.00	1.502.00
—	—	—	—	—	301.99	—	301.99
—	—	—	121.38	—	—	—	121.38
772.50	1.304.92	3.053.50	2.794.95	—	—	3.826.00	4.099.87
—	—	84.00	2.728.60	5.279.54	6.328.46	5.363.54	9.057.06
—	652.50	—	—	—	—	—	652.50
—	—	1.733.70	5.110.07	9.550.30	13.673.52	11.284.00	18.783.59
—	—	7.90	141.47	5.281.53	11.021.15	5.289.43	11.162.62
7.934.37	—	—	285.49	—	495.50	27.934.37	780.99
—	—	—	414.35	9.500.43	10.406.89	9.500.43	10.821.24
—	—	—	1.539.60	—	399.46	—	1.939.06
1.281.46	131.281.46	—	—	—	—	131.281.46	131.281.46
778.25	3.001.01	3.255.03	1.608.75	—	—	4.033.28	4.609.76
—	—	—	—	—	2.977.91	—	2.977.91
4.586.80	6.726.45	23.387.08	32.705.40	—	3.944.92	27.973.88	43.376.77
—	—	—	11.714.12	—	1.662.00	—	13.376.12
—	—	—	—	40.15	420.55	40.15	420.55
5.048.04	4.181.169.37	2.058.250.50	2.613.812.34	959.462.14	1.619.471.01	28.075.190.70	31.775.566.47

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 1913	
			Rend. cuenta	Invertido
		Transporte	20.662.430.02	23.361.113
—	J. 3	Obras de saneamiento en las zonas palúdicas	—	—
—	J. 19	Reconstrucción alcantarilla, km. 1.057.538	—	—
Con fds. presup.	—	Desvío cantera Bandera Angosta	—	—
—	J. 61	Instalación del telégrafo en la parada km. 284	—	—
—	—	Techo del galpón de calderería, talleres S. Cristóbal ..	—	—
—	J. 36	Vías auxiliares en la estación parada km. 284	—	—
—	—	Ensanche de vía a la estación Urundel	—	—
—	J. 20	Reconstrucción alcantarilla km. 795.800	—	—
—	—	Modificación de vías para la báscula, est. Perico ..	—	—
J.	9	Reconstrucción alcantarilla km. 782.075	—	—
J.	24	Construcción de obras de arte, línea principal ramal a Guzmán y ramal a Mayo	—	—
J.	7	Reconstrucción alcantarilla km. 739/373	—	—
K.	—	Construcción brete, estación Alpasinche	—	—
J	13	Reconstrucción alcantarilla km. 957	—	—
J.	10	Reconstrucción alcantarilla km. 966/600	—	—
J.	11	Reconstrucción alcantarilla km. 885/930	—	—
—	—	Construcción de algibes en las est., línea a S. Juan ..	—	—
J.	14	Reconstrucción alcantarilla km. 946/030	—	—
—	—	Construcción casilla receptoria, línea Embarcación ..	—	—
—	—	Quiosco para la venta de frutas en R. de la Frontera ..	—	—
J.	78	Construcción de un brete en la estación Tello	—	—
J.	65	Reconstrucción de terraplenes, línea a Andalgalá ..	—	—
J.	41	Mampostería y armamento de 4 mesas giratorias ..	—	—
G.	8	Desvío de escape entre Muñecas y Tucumán	—	—
G.	8	Alumbrado con luz Kitson en la estación Güemes ..	—	—
I.	3	Obras varias en la estación La Banda	—	—
J.	76	Ensanche de vías auxiliares en la estación Marayes ..	—	—
—	—	Tabique en el galpón de carga, Colombres	—	—
—	—	Ensanche del taller mecánico en Cruz del Eje	—	—
J.	8	Reconstrucción alcantarilla km. 873/049 y varias ..	—	—
J.	15	Reconstrucción alcantarilla km. 957/081	—	—
—	—	Adoquinado de madera, galpón locom., San Juan ..	—	—
J.	12	Reconstrucción alcantarilla km. 937/081	—	—
—	—	Construcción casilla caminero, est. Pie de Palo ...	—	—
—	—	Dep. para taller y vía p. cargar ceniza en C. del Eje ..	—	—
—	—	Desvío km. 591/293 (solicitado por L. Leiva)	—	—
—	—	Adquis. de terrenos, línea de Andalgalá a Tinogasta ..	—	—
—	—	Instalación de señales desvía km. 522 ramal Aña- tuya al Chaco (solicitado por los señores Torrado, España y Montañana)	—	—
—	—	Refuerzo puente km. 847/317.77	—	—
—	—	Instalación de teléfono entre almacenes y Tráfico ..	—	—
Con fds. presup.	—	Arreglo del galpón fiscal para azúcar, Alta Córdoba ..	—	—
		Transporte	20.662.430.02	23.361.113.

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
ta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
04	4.181.169.37	2.058.250.50	2.613.812.34	959.462.14	1.619.471.01	28.075.190.70	31.775.566.47
85	1.436.69	4.936.18	4.954.36	2.965.53	4.848.86	8.806.56	1.542.19 E
70	4.405.70	56.00	—	—	—	2.870.70	4.405.70 T
	—	—	—	1.132.10	2.088.64	1.132.10	2.088.64 T
	354.01	—	—	314.00	—	314.00	354.01 T
	4.209.91	3.078.39	3.510.53	242.75	2.523.89	242.75	2.523.89 E
60	—	—	—	156.50	1.017.90	3.078.39	7.720.44 T
	187.50	—	—	—	6.50	7.692.10	1.017.90 T
	—	—	—	—	1.054.34	—	194.00 T
00	1.426.80	1.926.93	2.982.84	—	—	—	1.054.34 T
	—	—	—	—	—	2.449.93	4.409.64 T
83	13.901.20	20.213.12	25.446.01	—	1.700.16	30.315.95	41.047.37 E
00	1.865.05	2.081.21	268.28	18.85	20.60	2.775.06	2.153.93 T
	—	—	—	1.613.41	4.976.11	1.613.41	4.976.11 E
	743.37	293.16	479.34	923.73	—	1.216.89	1.222.71 T
00	362.00	2.385.73	2.578.57	1.028.72	4.30	3.514.45	2.944.87 T
	180.24	528.90	600.10	—	—	528.90	780.34 T
	—	—	—	4.361.35	15.395.34	4.361.35	15.395.34 E
00	535.00	52.80	52.80	—	—	405.80	587.30 T
	—	—	—	—	1.173.77	—	1.173.77 T
	—	—	—	175.75	322.82	175.75	322.82 E
40	2.967.77	858.20	—	—	—	2.604.60	2.967.77 T
70	2.124.90	13.248.16	18.641.15	1.009.60	1.385.75	16.347.46	22.151.80 E
65	1.709.42	8.364.18	8.322.18	—	234.25	9.506.83	10.265.85 E
36	13.155.16	6.704.04	16.680.94	3.413.80	3.102.60	23.002.20	33.138.70 E
	1.100.80	1.052.14	15.60	3.135.82	—	4.187.96	1.085.20 T
	—	4.173.58	5.490.63	11.116.45	14.664.03	15.290.03	20.154.66 T
80	109.80	—	—	—	—	109.80	109.80 E
	—	—	—	—	150.80	—	150.80 T
	—	—	—	776.80	959.08	776.80	959.08 E
45	2.918.37	12.171.83	14.444.17	—	1.826.73	13.455.28	15.535.81 E
50	568.50	77.80	52.80	—	57.00	405.30	678.30 T
	—	—	—	811.05	1.160.40	811.05	1.160.40 T
	505.47	1.578.00	1.896.49	—	—	1.573.00	2.401.96 T
	—	—	—	2.620.75	5.710.21	2.620.75	5.710.21 E
	—	—	—	—	1.248.88	—	1.248.88 E
	—	—	—	—	745.56	—	745.56 E
00	216.10	120.00	240.00	—	60.00	336.00	516.10 E
	—	—	—	84.00	937.59	84.00	937.59 E
	—	—	—	4.297.60	9.094.31	4.297.60	9.094.31 E
	—	—	—	—	84.50	—	84.50 T
	1.143.97	—	10.80	—	—	—	1.154.77 T
88	4.237.297.10	2.142.150.85	2.720.648.73	999.660.70	1.682.674.75	28.242.098.45	32.001.734.33

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 19	
			Rend. cuenta	Inve
		Transporte	20.662.430.02	23.36
		Provisión de agua en las líneas del Estado	—	—
		Perforación Salta	—	—
		Grúa hidrául. y tanque en la est. R. de la Frontera	—	—
		Perforación Pampa Blanca	—	—
		Pozo en la estación Chamental	—	—
		Represas en kms. 409 y 417 ramal al Chaco	—	—
		Instalación servicio de agua, estación Chepes	—	—
		Servicio de agua, estación Tello	—	—
		Conservación bomba Rapelli	—	—
		Perforación San Justo	—	—
		Conservación bomba W. Posse	—	—
		Perforación Avia Teray	—	—
		Instalación bomba, estación Muñecas	—	—
		Perforación Chilecito	—	—
		Perforación Güemes	—	—
		Perforación Mascasín	—	—
		Perforación Pacará	—	—
		Instalación bomba Tucumán	—	—
		Perforación Taí Viejo	—	—
		Perforación Patquia	—	—
		Perforación Tostado	—	—
		Perforación Las Cejas	—	—
		Alimentación de agua km. 194	—	—
		Perforación Palomitas	—	—
		Perforación Quimili	—	—
		Perforación Pozo Hondo	—	—
		Perforación Altos de Chipión	—	—
		Servicio de agua en Villa Saralegui y Petronila	—	—
		Servicio de agua en Dumesnil	—	—
		Servicio de agua en la estación Rams	—	—
		Perforación Chumbicha	—	—
		Servicio de agua en la estación Bandera	—	—
		Servicio de agua en la estación Paso Viejo	—	—
		Represa estación Tacañitas	—	—
		Represa estación Clodomira	—	—
		Perforación río Salado	—	—
		Perforación Resistencia	—	—
		Represa km. 392/500	—	—
		Perforación Deán Funes	—	—
		Pozo Laguna Verde, km. 235	—	—
		Perforación Sausalito	—	—
		Servicio de agua estación Fortín Inca	—	—
		Servicio de agua (motor bomba) Puerta de Díaz	—	—
		Const. de un pozo en la est. Punta de los Llanos	—	—
		Perforación Nandueita	—	—
		Perforación Cejolao	—	—
		Alimentación agua Vilelas	—	—
		Servicio de agua estación Arenales	—	—
		Servicio de agua estación Ralos	—	—
Con fdo. r. Quimili	—	Represa en km. 129/184, línea principal	—	—
J.	25	Brete estación General Pinedo	—	—
		Instal. del alumbrado eléct. coches A. del Norte ..	—	—
		Cont. plateas en alc. km. 100/500, 134/000 y 192/000 ..	—	—
		Transporte	20.662.430.02	23.36

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
Anta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
6.88	4.237.297.10	2.142.150.85	2.720.648.73	999.660.70	1.682.674.75	28.242.098.45	32.001.734.33
	—	193.884.15	113.089.03	162.865.53	220.328.88		E
	—	—	373.50	—	1.578.67		E
	—	—	—	—	2.576.26		E
	—	—	823.80	—	8.887.06		E
	—	—	—	—	5.447.13		E
	—	—	2.429.40	—	5.946.97		E
	—	—	416.30	—	9.849.41		E
	—	—	134.81	—	—		E
	—	—	2.209.91	—	1.833.33		E
	—	—	37.74	—	515.49		E
	—	—	1.256.80	—	—		E
	—	—	—	—	14.627.89		E
	—	—	4.837.75	—	7.861.82		E
	—	—	—	—	2.127.45		E
	—	—	12.793.13	—	3.634.58		E
	—	—	10.762.35	—	—		E
	—	—	—	—	2.885.88		E
	—	—	2.634.93	—	3.739.86		E
	—	—	—	—	13.545.70		E
	—	—	11.281.94	—	1.580.48		E
	—	—	—	—	1.418.10		E
	—	—	10.679.80	—	329.52		E
	—	—	—	—	7.077.87		E
	—	—	6.419.06	—	3.272.53		E
	—	—	—	—	5.322.93		E
	—	—	3.445.12	—	5.146.90	356.749.68	570.471.18 E
	—	—	—	—	776.12		E
	—	—	257.22	—	1.457.26		E
	—	—	—	—	1.174.75		E
	—	—	—	—	7.605.52		E
	—	—	—	—	9.252.20		E
	—	—	—	—	5.722.05		E
	—	—	—	—	793.14		E
	—	—	—	—	2.158.56		E
	—	—	—	—	631.64		E
	—	—	—	—	1.280.95		E
	—	—	—	—	185.82		E
	—	—	—	—	21.484.71		E
	—	—	—	—	629.07		E
	—	—	—	—	276.81		E
	—	—	—	—	660.71		E
	—	—	—	—	53.72		E
	—	—	—	—	36.72		E
	—	—	—	—	139.00		E
	—	—	—	—	538.36		E
	—	—	—	—	583.21		E
	—	—	—	—	193.62		E
	—	—	—	—	96.70		E
	—	—	—	—	1.323.24		E
	—	—	—	4.400.25	6.223.39	4.400.25	6.223.39 E
	—	—	1.149.85	—	—	—	1.149.85 T
	—	—	23.569.95	28.710.25	75.255.57	28.710.25	98.825.52 E
6.80	1.469.74	1.197.60	724.40	—	—	2.194.40	2.194.14 T
3.68	4.238.766.84	2.337.232.60	2.929.975.52	1.195.636.73	2.150.742.30	28.634.153.03	32.680.598.41

Anexos	Partida	Obras	Hasta el año 191	
			Rend. cuenta	Invert
		Transporte	20.662.430.02	23.361..
—	—	Construcción alcantarilla km. 1.287/771	—	—
J.	38	Brete estación 7 de Abril	—	—
K.	—	Construcción parada km. 480, línea a San Juan ..	—	—
K.	—	Construcción zanja cenicera estación Mazán	—	—
Con fdo. r. Quimili	—	Instalación de un tanque receptor de 200 m ³ agua en la estación de Tucumán	—	—
—	—	Represa km. 449, ramal Bandera al Chaco	—	—
—	—	Reconstrucción estación Jaime Peter	—	—
—	—	Reconstrucción alcantarilla km. 837/450	—	—
K.	—	Vivienda para el personal del tráfico Tafi Viejo ..	—	—
J.	68	Construcción desagüe entre Nonogasta y Vichigasta ..	—	—
K.	—	Señales est. La Banda (obra ejecut. por el F.C.C.A.) ..	—	—
J.	60	Terminación de la coloc. guarda ganados en 87 pasos a nivel, Sta. Fe a S. Cristóbal, y 50 en la Sec. N. ..	—	—
J.	56	Aparatos encarriladores para 30 puentes	—	—
E.	30	Vía de auxilio Lug. Luján, const. desvío km. 727/250 ..	—	—
J.	28	Planch. de acceso a las nuevas vías est. 20 Febrero. ..	—	—
K.	—	Ensanche edificio de pasajeros Cruz del Eje	—	—
—	—	Instalación señales desvío km. 753 Cejas a Antillas ..	—	—
J.	57	Señales y enclavamiento estación Santa Fe	—	—
F.	31	Ensanche vías estación Fraile Pintado	—	—
J.	30	Ensanche vías estación Sausalito	—	—
J.	40	Ensanche del edificio depasajeros estación Perico. ..	—	—
—	—	Habitación para el personal de tráfico, km. 622 ..	—	—
J.	71	Viad. 15 m. de luz, km. 392/575 r. Ríoja a Chumbicha ..	—	—
K.	—	Galpón de cargas, estación Aimogasta	—	—
J. I.	2	Viaducto 15 m. de luz, km. 479/513.30 ramal Chumbicha a Catamarca	—	—
J.	47	Ensanche galpón de cargas Jujuy	—	—
Con fdo. r. Quimili	—	Transformación de coches comedores en cocina ...	—	—
G.	8	Paso a nivel calles M. Elordi e Iturbe en La Banda. ..	—	—
G.	17	Transp. y útiles neces. para el balast., lín. a S. Juan ..	—	—
F. r. C. a R. Lerma	—	Bretes en las estaciones Sausalito y La Mendieta. ...	—	—
Fondos r. Deán Funes a L. Paiva	—	Perforación Laguna Paiva	—	—
Fondos r. El Bracho a Leales	—	Perforación Leales	—	—
		Represa en km. 374/200, línea a San Juan	—	—
		Servicio de agua en Catamarca	—	—
		Ensanche toma de agua, estación Cruz del Eje ...	—	—
		Represa acequia y perforación Añatuya	—	—
		Pozo en la estación Soto	—	—
		Transformar coches D. 3, 4, 5 y 6 A. del Norte ..	—	—
		Transformar 10 vag. Midletown cubiertos en Fruts. ..	—	—
		Arreglar 50 cubiertos para el servicio de la cosecha en San Juan, serie 13.401 a 13.450	—	—
		Equipo para coches comedores y dormitorios	—	—
		Transformar un vagón para señales y telégrafo ..	—	—
		Transformar vagones plataformas en leñeros	—	—
		Modificación w. c. y toilet en coches A. del Norte. ..	—	—
		Transformar coches 301 en escuela agrícola	—	—
		Transf. 10 vagones cubiertos en furgones de carga. ..	—	—
		Reconst. de 75 vagones caderos 2 ejes, Añatuya ..	—	—
		Totales	20.662.430.02	23.361.1

Año 1914		Año 1915		Año 1916		Total	
ta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido	Rend. cuenta	Invertido
.68	4.238.766.84	2.337.232.60	2.929.975.52	1.195.636.73	2.150.742.30	28.634.153.03	32.680.598.41
	—	—	—	476.10	712.40	476.10	712.40 <i>E</i>
.50	191.58	2.036.25	2.542.80	368.16	—	2.525.91	2.734.38 <i>E</i>
	—	—	—	61.25	714.10	61.25	714.10 <i>E</i>
	—	—	—	683.11	1.554.52	683.11	1.554.52 <i>E</i>
	9.920.00	—	6.926.65	—	—	—	16.846.65 <i>T</i>
	—	—	—	2.845.20	4.268.93	2.845.20	4.268.93 <i>E</i>
	—	—	—	—	2.057.84	—	2.057.84 <i>E</i>
	—	—	—	—	746.30	—	746.30 <i>E</i>
	—	—	—	2.609.20	1.244.71	2.609.20	1.244.71 <i>E</i>
	—	3.290.43	3.331.53	2.933.40	3.048.50	6.223.83	6.380.03 <i>E</i>
	10.918.36	10.918.36	—	—	—	10.918.36	10.918.36 <i>T</i>
.20	8.917.20	33.526.00	27.561.38	—	19.26	33.705.20	36.497.84 <i>T</i>
.75	398.75	6.197.95	6.020.10	139.00	156.65	6.735.70	6.575.50 <i>E</i>
	—	1.207.55	1.326.19	187.50	—	1.395.05	1.326.19 <i>T</i>
.60	1.506.60	823.10	1.818.00	68.50	—	2.373.20	3.324.60 <i>E</i>
	—	—	—	—	2.022.20	—	2.022.20 <i>T</i>
	—	—	287.30	—	—	—	287.30 <i>T</i>
	—	1.661.25	2.302.61	—	215.60	1.661.25	2.518.21 <i>T</i>
	—	646.56	648.96	—	—	646.56	648.96 <i>T</i>
.46	—	2.227.80	2.494.95	—	—	2.360.26	2.494.95 <i>T</i>
	—	1.259.80	3.995.81	4.773.38	1.619.21	6.033.18	5.615.02 <i>T</i>
	—	—	—	—	312.14	—	312.14 <i>T</i>
	—	1.966.59	2.278.95	1.090.66	1.743.61	3.057.25	4.022.56 <i>E</i>
	—	—	—	5.555.17	14.544.11	5.555.17	14.544.11 <i>E</i>
	—	3.021.23	2.487.16	1.771.50	983.57	4.792.73	3.470.73 <i>E</i>
	—	1.912.98	4.865.83	1.059.00	1.898.94	2.971.98	2.966.89 <i>T</i>
	—	—	22.217.35	—	32.738.65	—	54.956.00 <i>E</i>
	—	3.023.00	2.113.80	—	572.73	3.023.00	2.686.53 <i>E</i>
	—	—	2.631.40	—	134.85	—	2.766.25 <i>T</i>
	—	—	5.660.44	—	—	—	5.660.44 <i>T</i>
	—	—	40.361.17	—	59.067.65	—	99.428.82 <i>E</i>
	—	—	11.272.99	—	343.71	—	11.616.70 <i>E</i>
	—	—	—	21.711.51	13.126.53	21.711.51	13.126.53 <i>E</i>
	—	—	—	—	905.41	—	905.41 <i>E</i>
	—	—	—	—	4.277.47	—	4.277.47 <i>E</i>
	—	—	—	—	5.097.92	—	5.097.92 <i>E</i>
	—	—	—	—	764.06	—	764.06 <i>E</i>
	—	—	798.82	1.920.45	1.469.68	1.920.45	2.268.50 <i>E</i>
	—	—	7.746.36	—	1.069.84	—	8.816.20 <i>E</i>
	—	—	203.00	40.05	18.286.56	40.05	18.489.56 <i>E</i>
	—	22.620.30	—	34.356.67	3.903.98	57.076.97	3.903.98 <i>E</i>
	—	—	—	—	608.70	—	608.70 <i>E</i>
	—	—	—	34.278.45	76.744.71	34.278.45	76.744.71 <i>E</i>
	—	—	—	—	1.055.45	—	1.055.45 <i>E</i>
	—	—	—	—	8.837.25	—	8.837.25 <i>E</i>
	—	—	—	5.037.45	1.019.28	5.037.45	1.019.28 <i>E</i>
	—	—	—	—	9.951.46	—	9.951.46 <i>E</i>
.19	4.270.619.33	2.433.571.75	3.091.869.07	1.317.702.44	2.424.782.90	28.854.571.40	33.148.385.05

Construcción de obras de arte, línea principal, ramal a Guzmán y Mayo - J 24

Cuadro demostrativo entre los cargos hechos a esta obra y las compras, etc., imputadas a la misma

Suma autorizada : \$ 31.121,94

Decreto : julio 11 de 1914

A *

	Descripción	Invertido					Rendido cuenta			
		Pedido N°	Sueldos	Materiales	Gastos varios	Total	Sueldos	Materiales	Gastos varios	Total
1914										
Agosto	Ladrillos de 1ª (24.000) (comprados 29.000)	026807	---	600.00	---	---	---	725.00	---	---
Septiembre	Ladrillos de 1ª (16.000)	026829	---	400.00	---	---	---	400.00	---	1.125.00
»	Arena zarandeada (19 m³)	026814	---	28.50	---	1.028.50	---	---	---	---
Octubre	Sueldos	---	772.85	---	---	772.85	755.25	---	---	755.25
»	Cemento Portland (287 barricas) ..	004912	---	2.296.00	---	---	---	---	---	---
»	Arena zarandeada (19 m³)	026830	---	28.50	---	---	---	28.50	---	---
»	Arena zarandeada (76 m³)	026831	---	114.00	---	---	---	---	---	---
»	Ladrillos de 1ª (82.500)	026828	---	2.062.50	---	---	---	2.062.50	---	---
»	Ladrillos de 1ª (30.000)	026845	---	750.00	---	---	---	750.00	---	---
»	Ladrillos de 1ª (14.500) (comprados 19.500)	026841	---	362.50	---	---	---	487.50	---	---
»	Baldes para albañil 60	026771	---	48.00	---	5.661.50	---	42.60	---	3.371.10
Noviembre	Viáticos	---	---	---	36.65	36.65	---	---	36.65	36.65
»	Sueldos	---	1.578.25	---	---	1.578.25	1.578.25	---	---	1.578.25
»	Fierro (110 kilos)	026753	---	12.00	---	---	---	---	---	---
»	Chapas de fierro (40 kilos)	---	---	---	---	---	---	---	---	---
»	Bulones (31 ½ kilos)	026753	---	7.87	---	---	---	---	---	---
»	Carretillas de una rueda (24)	026654	---	120.00	---	---	---	---	---	---
»	Palas de punta, cuadradas (11)	026654	---	26.40	---	---	---	---	---	---
»	Palas de puntear (11)	---	---	---	---	---	---	---	---	---
»	Niveles de aire, 22 pulgadas (2) ..	»	---	1.80	---	---	---	---	---	---
»	Hachas sin cabos (10)	»	---	20.00	---	---	---	---	---	---
»	Cabos de maza (20)	»	---	16.00	---	---	---	---	---	---
»	Cabos de hacha (20)	»	---	---	---	---	---	---	---	---
»	Gatos Norton (10 toneladas) (4) ..	»	---	72.00	---	---	---	---	---	---
»	Azadas para albañil (10)	»	---	6.00	---	---	---	---	---	---
»	Faroles de mano (4)	»	---	12.00	---	---	---	---	---	---
»	Tablones de pino tea (54.94 ml.) ..	»	---	109.88	---	---	---	---	---	---
»	Aceite para señales (64) kilos) ..	»	---	22.40	---	---	---	---	---	---
»	Hachitas de mano (4)	»	---	4.80	---	---	---	---	---	---
»	Serruchos (2)	»	---	4.24	---	---	---	---	---	---
Diciembre	Trabajo hecho por contratista	---	---	---	1.083.42	1.083.42	---	---	1.083.42	1.083.42
»	Sueldos	---	778.65	---	---	778.65	778.65	---	---	778.65
»	Fletes	---	---	---	800.53	800.53	---	---	800.53	800.53
»	Arena zarandeada (165.852 m³)	---	---	---	---	---	---	---	---	---
»	(comprada 279.852 m³)	026605	---	248.77	---	---	---	419.78	---	419.78
»	Ladrillos de 1ª (18.000)	026615	---	450.00	---	---	---	450.00	---	450.00
»	Ladrillos de 1ª (23.000)	026622	---	575.00	---	---	---	575.00	---	---

»	Carpas completas (6)	002622	—	447.00	—	1.326.98	—	447.00	—	970.56	1.327.00
Febrero	H. Bulacio (lig. vía y obras N° 39)	—	—	—	970.56	—	—	—	—	—	—
»	L. Piscotich (lig. vía y obras N° 40)	—	—	—	442.83	1.413.39	—	—	442.83	1.413.39	—
»	Sueldos	—	607.40	—	—	607.40	586.65	—	—	586.65	—
»	Cabos para picos (20)	002562	—	8.00	—	8.00	—	7.80	—	7.80	—
Marzo	H. Cremona (lig. vía y obras N° 70)	—	—	—	477.71	—	—	—	477.71	—	—
»	H. Cremona (lig. vía y obras N° 71)	—	—	—	321.65	799.36	—	—	321.65	799.36	—
»	Sueldos	—	95.20	—	—	95.20	—	—	—	95.20	—
»	Arena zarandeada (38.084 m³) (comprada 41.062 m³)	010515	—	57.14	—	—	—	61.59	—	—	—
»	Arena zarandeada (15.000 m³)	010518	—	37.50	—	94.64	—	37.50	—	—	99.09
Abril	Sueldos	—	843.85	—	—	843.85	843.85	—	—	843.85	—
»	Madera pacará (36.79 m³)	026698	—	44.15	—	—	—	—	—	—	—
»	Madera orco civil (26.14 m³)	»	—	39.21	—	83.36	—	—	—	—	—
Mayo	Sueldos	—	105.00	—	—	—	—	—	—	—	—
»	Sueldos (servicio locomotoras)	—	1.713.55	—	—	1.818.55	2.783.85	—	—	2.783.85	—
»	Ladrillos de 1ª (37.000)	010529	—	925.00	—	—	—	925.00	—	925.00	—
»	Leña (c. tracción)	—	—	2.071.50	—	—	—	—	—	—	—
»	Materiales varios (c. tracción)	—	—	105.85	—	—	—	—	—	—	—
Junio	Sueldos vía y obras	—	2.224.00	—	—	3.102.35	—	—	—	—	—
»	Trabajo hecho (contratista)	—	—	—	2.087.96	2.224.00	2.160.90	—	—	2.160.90	—
»	Trabajo hecho (contratista)	—	—	—	54.51	2.142.47	—	—	2.087.96	2.142.47	—
»	Sueldos c. explotación	—	2.711.95	—	—	2.711.95	—	—	54.51	—	—
»	Varios materias c/por explotación (por leña, etc.)	—	—	4.582.29	—	4.582.29	—	—	—	—	—
Julio	Sueldos vía y obras	—	373.80	—	—	373.80	—	—	—	—	—
»	Tramos metálicos (1)	010629	—	250.00	—	250.00	—	—	—	—	—
»	Fletes	—	—	—	30.23	30.23	—	—	—	—	—
Octubre	Sueldos	—	192.30	—	—	192.30	—	—	—	—	—
»	Caños de cemento (17.60 metros)	003123	—	455.84	—	—	—	—	—	—	—
»	Pinceles de blanqueo (2)	086223	—	3.00	—	—	—	—	—	—	—
»	Cemento Portland (17 barricas)	086214	—	208.08	—	—	—	—	—	—	—
»	Caños de cemento (4.40 metros)	003130	—	113.96	—	—	780.88	—	—	—	—
Noviembre	Sueldos	—	526.50	—	—	526.50	—	—	—	—	—
»	Ladrillos de 1ª (7.000) (comprado 10.000)	080010	—	143.50	—	—	—	190.00	—	190.00	—
»	Caños de cemento armado (2)	003141	—	56.98	—	200.48	—	—	—	—	—
1914											
Octubre	Ladrillos (68.000)	—	—	—	—	—	—	1.700.00	—	—	—
1915											
Febrero	Cal viva (2.00 kilos)	—	—	—	—	—	—	98.00	—	—	—
»	Bolsas vacías (26)	—	—	—	—	—	—	5.20	—	—	—
»	Ladrillos de 1ª (6.000)	—	—	—	—	—	—	108.00	—	1.911.20	—
Junio	Gastos despacho aduana	—	—	—	—	—	—	—	108.00	108.00	—
»	Impagos pagados	—	—	—	—	—	0.60	—	—	0.60	—
Julio	Arena ripiosa (145.454 m³)	—	—	—	—	—	—	94.55	—	—	—
Agosto	Cajas de dinamita en pasta (2)	—	—	—	—	—	—	64.77	—	—	—
»	Reños de mecha para minas (25)	—	—	—	—	—	—	4.27	—	—	—
1914											
Julio	Cal viva (15.90 kilos)	—	—	—	—	—	—	349.80	—	513.39	—

—	12.791.30	19.279.83	8.976.24	41.047.37	9.850.40	11.411.54	9.054.01	30.315.95
Sueldos impagos					228,35			
Sueldos cargados por explotación sin formular planillas					2.711.95			
					2.940.90			

Sumaa utorizada : \$ 17.738,68.

Decreto : agosto 10 de 1912.

Galpón de

1913:	
Julio	Sueldos
	Materiales consumidos
Noviembre	Piedra mampostería (suministrada por contratista directamente a la obra) .
Diciembre	Materiales adquiridos
»	Cemento (20 barricas)
»	Barras fierro T" (8 barras)
»	Fierro L (20 metros)
»	Tirantes fierro T P N (36 tirantes)
»	Tirantes fierro P N (18 tirantes)
»	Fierro redondo (70 metros)
»	Fierro L (290 metros)
»	Fierro U (50 metros)
»	Fierro T (10 metros)
»	Fierro O y pulido (45 metros)
»	Chapas de 1" (2 chapas)
»	Fierro pulido (25 metros)
»	Fierro L (10 metros)
»	Bulones exagonales (80 kilos)
»	Remaches (455 kilos)
»	
»	Fierro galvanizado 6" (8 cajas)
»	Chapas fierro galvanizado 6" (20 chapas)
»	Chapas fierro galvanizado 7" (25 chapas)
»	Fierro galvanizado 11" (7 cajas)
»	Chapas fierro galvanizado 11" (17 chapas)
»	Zinc liso (20 chapas)
»	Vigas pino tea (6 vigas)
»	Cal (15.000 kg.)
»	Tirantes tea
»	Arandelas
1914: Marzo	Sueldos
Abril	Sueldos
Mayo	Sueldos
Junio	Sueldos
Julio	Sueldos
Setiembre	Sueldos
Octubre	Sueldos
Noviembre	Sueldos
Febrero	Tornillos (25 kilos)
Abril	Chapas fierro galvanizado
1915: Enero	Fletes
Julio	Aserraje adoquines
Junio	Fletes
Setiembre	Fletes
Diciembre	Fletes
»	Viáticos
»	Impagos pagados
1914: Marzo	Ganchos galvanizados con tuercas
Setiembre	Tuercas
	Roscar tornillos (compostura)
Octubre	Clavos
1915: Mayo	Varios materiales (c. tracción)
»	Leña
	Sueldos que aun están impagos

las compras, etc., imputadas a la misma
n Chemical

B

Invertido				Rendido cuenta			
Código	Materiales		Total	Sueldos	Materiales		Total
	Importe	Gastos varios				Gastos varios	
	—	—	1.190.00	1.190.00	—	—	1.190.00
	1.162.09	—	1.162.09	—	—	—	—
	1.100.00	—	1.100.00	—	1.100.00	—	1.100.00
	—	—	—	—	—	—	—
	127.27	—	—	—	127.27	—	—
y O	206.78	—	—	—	206.78	—	—
"	392.02	—	—	—	392.02	—	—
"	513.02	—	—	—	233.76	—	—
	—	—	—	—	22.70	—	—
y O	27.90	—	—	—	20.10	—	—
"	39.97	—	—	—	—	—	—
"	53.10	—	—	—	221.92	—	—
"	50.12	—	—	—	—	—	—
"	—	—	—	—	9.54	—	—
"	35.49	—	—	—	35.49	—	—
	—	—	—	—	27.72	—	—
	—	—	—	—	12.25	—	—
y O	20.60	—	—	—	20.60	—	—
"	33.15	—	—	—	33.15	—	—
"	13.35	—	—	—	—	—	—
"	1.21	—	—	—	—	—	—
"	1.96	—	—	—	—	—	—
y O	941.55	—	—	—	496.17	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	455.38	—	—
y O	108.29	—	—	—	108.29	—	—
"	38.30	—	—	—	38.30	—	—
"	375.00	—	—	—	375.00	—	—
"	119.25	—	—	—	119.25	—	—
"	5.00	—	3.107.02	—	5.00	—	2.955.69
221	3.05	—	—	—	—	—	—
	0.64	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	737.95	—	—	—
	—	—	—	1.313.00	—	—	—
	—	—	—	1.346.85	—	—	—
	—	—	—	1.734.30	—	—	—
	—	—	—	434.20	—	—	—
	—	—	—	525.20	—	—	—
	—	—	—	2.293.20	—	—	—
04	47.31	—	9.749.05	1.258.70	—	—	9.643.40
	—	—	47.31	—	17.50	—	17.50
	—	—	—	—	98.98	—	98.98
	—	39.05	—	—	—	84.10	—
	231.25	—	231.25	—	231.25	—	231.25
	—	183.59	—	—	—	171.12	—
	—	—	—	—	—	12.47	—
	—	640.50	863.14	—	—	640.50	—
	—	—	—	—	—	76.10	984.29
y O	75.00	—	—	66.05	—	—	66.05
"	4.50	—	—	—	—	—	—
	3.57	—	—	—	—	—	—
	4.32	—	—	—	—	—	—
	188.85	—	—	—	—	—	—
	3.985.08	—	4.261.62	—	—	—	—
	9.909.29	863.14	21.711.48	10.899.45	4.403.42	984.29	16.287.16
				39.60			

Suma autorizada : Decreto :
Anexo E, part. 53 \$ 3.448.50 18/6/12
Anexo J, part. 83 » 9.955.00 11/7/14
\$ 13.403.50

FERROCA
Servicio de agua en la estación Sala
Cuadro comparativo entre los cargos hechos

		Su
1912: Setiembre	Sueldos	
Noviembre	»	
1913: Feb. a Nov	Materiales varios (no se determinan por no existir en ésta los pedidos)	
Noviembre	Fletes	
Diciembre	Sueldos	
1914: Enero	Sueldos	
Febrero	»	
Marzo	»	
Abril	»	
Mayo	»	
Junio	»	
Julio	»	
Agosto	»	
»	E. Carbajal, Viáticos	
Setiembre	»	
»	Sueldos	
Octubre	»	
Noviembre	»	
»	Saldo devuelto a Contaduría General de la Nación	
1915: Octubre	Caño fierro galvanizado (253.30 m. l.)	
»	Piezas T para caño $\frac{3}{4}$ ' (2)	
»	Llaves servicio bronce $\frac{3}{4}$ ' (2)	
»	Codos para caños de $\frac{3}{4}$ '	
»	Fierro planchuela (kilos 20)	
Noviembre	Laves de paso (2)	
1916: Febrero	Fletes	
Marzo	Sueldos c/N.O.	
»	Estanque de acero con su torre y accesorios (1)	
Abril	Sueldos c/N.O.	
»	Aceite lino cocido ((kilos 5)	
»	Carbón de piedra (kilos 50)	
»	Pintura albayalde (kilos 25)	
»	Pintura minio en polvo (kilos 4)	
»	Plomo en planchas (150 kilos)	
»	Caño Goma (129.60 m. l.)	
»	Caño fierro galvanizado (163.35 m. l.)	
»	Curvas de fierro galvanizado (5)	
»	Estaño (1 kilo)	
»	Hierro (11 $\frac{1}{2}$ kilos)	
»	Portland (603 kilos)	
»	Aparejo p. sogá (1)	
»	Curvas fierro galvanizado (1)	
»	Codos fierro galvanizado (2)	
»	Grifos bronce (3)	
»	Llaves paso (2)	
»	Pintura albayalde (10)	
»	Pintura minio (11)	
»	Rondanas (1)	
»	Tees (2)	
»	Plomo en plancha (468 kilos)	
Mayo	Sueldos c/V y O	
Junio	Sueldos c/V y O	
Setiembre	Fuente de hierro fundido (1)	
»	Bridas fierro galvanizado (1) 1 $\frac{1}{2}$ '	
»	Bridas fierro galvanizado (2) 3'	
»	Curvas fierro galvanizado (2) 3'	
»	Grúa (1)	
»	Curvas fierro galvanizado (3) 1 $\frac{1}{2}$ '	
MATERIAL DEVUELTO		
	Curvas fierro galvanizado (6)	
	Grifos (4)	
	Llaves (2)	
	Rondanas para pozo (2)	
	Tees fierro galvanizado (2)	

E, partida 53 y anexo J, partida 83

las compras, etc., imputadas a la misma

C

Invertido			Rendido cuenta				
Materiales, etc.			Total	Sueldos	Materiales	Gastos varios	Total
Partido	Importe	Gastos varios					
	—	—	144.00	144.00	—	—	144.00
	—	—	90.00	90.00	—	—	90.00
	2.380.59	—	2.380.59	—	2.317.63	—	2.317.63
	—	—	—	—	—	512.37	512.37
	—	—	335.15	335.15	—	—	335.15
	—	—	222.00	222.00	—	—	222.00
	—	—	551.00	551.00	—	—	551.00
	—	—	363.00	363.00	—	—	363.00
	—	—	55.00	55.00	—	—	55.00
	—	—	168.00	168.00	—	—	168.00
	—	—	124.00	124.00	—	—	124.00
	—	—	268.50	268.50	—	—	268.50
	—	—	579.50	579.50	—	—	579.50
	—	50.00	—	—	—	50.00	—
	—	50.00	100.00	—	—	50.00	100.00
	—	—	718.50	718.50	—	—	718.50
	—	—	576.00	576.00	—	—	576.00
	—	—	652.85	652.85	—	—	652.85
	—	—	—	—	—	10.72	10.72
9	108.92	—	—	—	80.20	—	80.20
	0.54	—	—	—	—	—	—
	4.10	—	—	—	—	—	—
	1.04	—	—	—	—	—	—
	16.38	—	—	—	—	—	—
6	3.80	—	134.78	—	—	—	—
	—	110.45	110.45	—	—	110.45	110.45
	—	—	276.30	276.30	—	—	276.30
	3.035.00	—	—	—	3.035.00	—	3.035.00
	—	—	271.05	271.05	—	—	241.05
5	3.10	—	—	—	—	—	—
	1.20	—	—	—	—	—	—
	9.50	—	—	—	—	—	—
	1.49	—	—	—	—	—	—
7	67.50	—	—	—	—	—	—
4	29.60	—	—	—	—	—	—
	81.67	—	—	—	—	—	—
	0.50	—	—	—	—	—	—
	3.00	—	—	—	—	—	—
8	1.15	—	—	—	—	—	—
8	26.53	—	—	—	—	—	—
6	7.50	—	—	—	—	—	—
	0.10	—	—	—	—	—	—
	0.30	—	—	—	—	—	—
	4.50	—	—	—	—	—	—
	1.60	—	—	—	—	—	—
	3.80	—	—	—	—	—	—
	3.85	—	—	—	—	—	—
	0.90	—	—	—	—	—	—
	0.22	—	—	—	—	—	—
8	210.60	—	3.493.52	—	—	—	—
	—	—	—	79.80	—	—	—
	—	—	100.30	20.50	—	—	100.30
3	20.00	—	—	—	—	—	—
5	0.38	—	—	—	—	—	—
	3.20	—	—	—	—	—	—
	6.80	—	—	—	—	—	—
2	30.00	—	—	—	—	—	—
5	1.74	—	332.12	—	—	—	—
	0.60	—	—	—	—	—	—
	6.00	—	—	—	—	—	—
	1.60	—	—	—	—	—	—
	1.83	—	—	—	—	—	—
	0.98	—	10.25	—	—	—	—

Construcción de un puente de 5 metros de luz, km. 272/900, etc., San Juan — J 73

Suma autorizada : \$ 20.670,96

D

[illegible]