

26051

3

AÑO XIV, SERIE II, n- 54
1926, ene

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO

DE GRADUADOS



BUENOS AIRES
IMPRENTA DE LA UNIVERSIDAD

1926

Contabilidad y control de los ferrocarriles

GENERALIDADES

Nuestra legislación ferroviaria tiene por base y fundamento del espíritu que preside a todas sus disposiciones el principio doctrinario de constituir los ferrocarriles particulares, obras públicas y su explotación, servicios públicos concedidos en monopolio a entidades privadas.

En consecuencia, el régimen que para esos ferrocarriles establece dicha legislación es el de su construcción y explotación bajo la vigilancia y el control directos del Estado, como regulador del monopolio que sus propietarios detentan y de los servicios públicos que aquéllos prestan.

En los ferrocarriles de jurisdicción nacional, este control lo ejerce el Estado dentro de lo establecido por la ley 2873 y su reglamento general y por las respectivas leyes de concesión de cada línea y decretos-contratos a éstas correspondientes.

ECONOMIA Y CONTABILIDAD

Sobre dichas disposiciones, las de carácter general concernientes a la administración (finanzas, economía y contabilidad) de las empresas, o sea al servicio administrativo y comercial de éstas, son las siguientes :

Ley 2873, título IV (modificado por la ley 6320) : « Art. 69. — La inspección gubernativa que esta ley establece será ejercida por una Dirección general de ferrocarriles, que dependerá inmediatamente del ministerio de Obras públicas y la que estará a cargo de un ingeniero con el título de director general de ferrocarriles.

« Art. 70. — La Dirección general de ferrocarriles tendrá además tres jefes de sección, que serán respectivamente inspectores generales de lo administrativo, de construcciones y tarifas y estadísticas, sin perjuicio de los demás inspectores generales, jefes de sección y personal subalterno que determine la ley de presupuesto.

« Art. 71. — Corresponde a la Dirección general de ferrocarriles nacionales :

« a) Informar sobre la aprobación de las tarifas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas dentro de los límites de las tarifas aprobadas por el Poder ejecutivo.

« Dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular de acuerdo con las líneas.

« 16° Examinar y controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación, o con su garantía o subvención, y solicitar en la debida oportunidad del Poder ejecutivo la resolución respectiva para declarar cerrado el período de construcción.

« 17° Intervenir en el examen y fijación por el Poder ejecutivo del capital de cada empresa de ferrocarril nacional, como asimismo controlar el monto de las entradas brutas y líquidas de las mismas a los fines que establezcan las leyes, a cuyo efecto están aquéllas obligadas a suministrar los datos que establece el artículo 73 de la presente ley.

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

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

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

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

« 1° Monto del capital emitido e invertido en acciones y obligaciones, suma pagada por el servicio de éstas y forma de dicho pago;

« 2° Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas;

« 3° Deudas consolidadas y flotantes e intereses pagados;

« 4° Costo y valor de los bienes muebles e inmuebles de la empresa;

« 5° Número, nacionalidad y clase de empleados y su dotación;

« 6° Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos;

« 7° Ingresos y egresos de cada ramo de negocios o de cualquier otra procedencia;

« 8° Balance de ganancias y pérdidas;

« 9° Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales;

« 10° Datos pedidos por la Dirección general sobre tarifas y reglamentos de transporte o sobre convenio con otras empresas.

« Art. 79. — La Dirección de ferrocarriles, autorizada por el Poder ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad.

« Art. 96. — Toda cuenta por garantía que deba pagar el gobierno nacional, deberá ser presentada a la Dirección general de ferrocarriles, para que ésta la eleve al ministerio del Interior, con el resultado de las operaciones que le incumben por el artículo 70, inciso 3°.»

En lo referente a las respectivas leyes de concesión, la parte pertinente al punto concreto cuyo estudio abordamos aquí, está legislada de modo análogo en todas ellas; habiendo la ley 5315 resumido el principio general que forma la base de aquellas disposiciones al respecto. Teniendo además en cuenta que la mayoría de las compañías se ha acogido a estas disposiciones contenidas en dicha ley, creemos suficiente citar ésta como compendio de todas ellas.

Dichas disposiciones son las siguientes :

Ley 5315. — « Art. 8°. — Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1° de enero de 1947. La empresa pagará durante este mismo plazo y cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al (3 %) tres por ciento del producido líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal.

« Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el sesenta por ciento (60 %) de las entradas.

« Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder ejecutivo. El importe del tres por ciento (3 %) del producido líquido será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones y en proporción a la extensión de vías de cada provincia.

« El Poder ejecutivo depositará en cuenta especial, en el Banco

de la Nación argentina, las cantidades que las empresas abonen en cumplimiento del artículo 8°. Sin perjuicio de las sumas votadas para el mismo objeto por leyes especiales y por la de presupuesto, no podrá darse a este fondo ningún otro destino que el expresamente determinado en la presente ley.

« Art. 9°. — Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el Poder ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del diez y siete por ciento (17 %) del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60 %) de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder ejecutivo y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

CUENTAS Y LIBROS

Las empresas ferroviarias pueden equipararse a grandes asociaciones industriales o mercantiles, cuyas « sucursales » son las distintas estaciones establecidas en sus líneas respectivas, y cuyos « corresponsales » los constituyen las demás empresas con las que combinan sus servicios.

Por el artículo 26 de la ley 2873, están obligadas a llevar sus libros en castellano y rubricados con arreglo al Código de comercio. Les son por tanto aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 44, 53, 54 y concordantes de dicho código.

El sistema de contabilidad adoptado por todas ellas está basado en el de la *partida doble*, con las únicas modificaciones de detalle necesarias para adaptarlo a las exigencias de las operaciones a registrar en esta industria especialísima : que sin ser ni manufacturera ni comercial constituye en la actualidad un factor importante para el intercambio de los productos y debe disponer de instalaciones que le permitan « completar o perfeccionar » el producto, pues no otra cosa implica el trasladar éste desde el punto de producción o fabricación al de venta o consumo.

En consecuencia de cuyo principio fundamental, esta contabilidad debe indispensablemente seguir un método combinado en que se sumen las características de ambas industrias : su cuenta capital deberá basarse en las reglas y principios de contabilidad de las industrias manufactureras, mientras que su cuenta de explotación

habrá de desenvolverse en armonía con la contabilidad de una industria comercial. Pues si bien no transforma materia prima alguna ni compra productos para revenderlos, sus instalaciones dan al producto (bruto o elaborado) un nuevo valor al trasladarlo de las fuentes de producción al mercado de consumo, simultáneamente, que sirve de intermediario entre el productor y el consumidor.

Cuentas

Las principales divisiones y subdivisiones que, en consecuencia, forman el conjunto de esta contabilidad son :

1° Cuenta de capital; 2° cuenta de explotación; 3° cuentas de reservas y amortizaciones.

La cuenta capital se subdivide en capital social y capital invertido; la de explotación en entradas brutas, gastos de la explotación y resultados (pérdida o ganancia líquida); las cuentas de reservas y amortizaciones tienen varias subdivisiones; de éstas y de las numerosas en que a su vez se subdividen las que acabamos de mencionar, tratamos más adelante.

Es, por otra parte, imposible hacer dentro de los límites que no debe exceder este estudio, una relación minuciosa y detallada de cada uno de los asientos que en su contabilización originan las numerosas operaciones a registrar en los libros. Por lo que trataremos de hacer una exposición tan concisa como posible de las principales de esas operaciones y de las cuentas y libros que en su contabilización deben jugar, según que afecten uno de los tres conceptos antes enunciados : capital, explotación o reservas.

1° CAPITAL. — a) *Capital social*. — Esta cuenta debería ser el fiel reflejo del estado financiero de la compañía y en ella habrían de registrarse con toda claridad y detalles el capital nominal autorizado en sus estatutos, etc.; el emitido, con especificación de las garantías, privilegios y preferencias acordados a cada clase de acciones, de obligaciones, de bonos, etc.; el realizado o integrado sobre todas y cada uno de las emisiones y el amortizado, convertido, chancelado, etc., sobre las mismas.

No obstante, las cuentas referentes al capital social son llevadas, salvo raras excepciones, por la sede social de las compañías en el extranjero, limitándose la contaduría de aquí a tener abiertas las cuentas, que en razón de los trabajos que se efectúan (adquisiciones de materiales, recibo de fondos del directorio, etc.) tienen movimiento efectivo.

b) *Capital invertido*. — Es la cuenta que comprende todas las instalaciones fijas o movibles de la empresa, afectadas a la industria que explota y una de las que requieren mayor vigilancia y prolijidad en su control, por cuanto llegará a constituir en el futuro el patrimonio ferroviario nacional y por ser la base del precio del transporte.

En esta cuenta deben distinguirse dos períodos : el primero, provisorio, que comprende la instalación de las líneas y durante el cual el saldo de la respectiva cuenta es variable en sentido ascendente constante y directamente proporcional al progreso de las obras e instalaciones; la cuenta de este período suele recibir el nombre de « trabajos en curso » o de « obras en progreso », etc.; el segundo período, definitivo, cuando la línea totalmente terminada o trozos determinados de líneas son librados al servicio público e incorporados al sistema de la empresa, apareciendo en los libros por el importe total en ellos invertido.

La formación de esta cuenta se produce, pues, durante el primer período. Como medida indispensable para el mejor orden y claridad en la contabilización de las sumas invertidas, suele dividirse en capítulos o ítems, en forma más o menos análoga al anexo *a* de este estudio. De acuerdo con la índole de la erogación, el respectivo capítulo es debitado por el importe de los materiales afectados a la obra, mano de obra y sueldos devengados por el personal técnico y administrativo.

Finalizada la línea, estas sumas son transferidas a las cuentas de trabajos definitivos (línea tal, obra tal, etc.) y con o sin rectificaciones u observaciones de la Dirección general de ferrocarriles, reconocidas por el Poder ejecutivo como capital de la empresa a los distintos efectos legales.

En su lugar correspondiente estudiamos el juego y mecanismo de ésta y las demás cuentas.

c) *Capital de trabajo*. — Esta cuenta representa la existencia en los almacenes o depósitos de los distintos materiales destinados a la construcción o a la explotación; los fondos existentes en caja (tesorería, estaciones, pagador, etc.) y en los bancos y requeridos para el normal desenvolvimiento de una y otra.

Se trata, pues, de una cuenta intermediaria que vendría a saldarse mediante las otras dos, de capital invertido y explotación, si no quedaran al finalizar cada ejercicio materiales y fondos destinados a hacer frente a las necesidades del ejercicio siguiente.

2º EXPLOTACIÓN. — a) *Productos brutos*. — Es la cuenta representativa de todas las entradas producidas por el sistema explotado por la compañía.

A los efectos estadísticos y del control se subdivide en los capítulos detallados en el anexo *b* adjunto.

b) Gastos de la explotación. — Son los que representan el costo efectivo del transporte, que se clasifican de acuerdo con el anexo *c* y comprenden en general :

Todos los gastos de mantención de la vía, edificios, obras de arte, tren rodante, etc., siempre que no se introduzca un cambio o modificación que aumente el valor primitivo de la obra.

Los sueldos, honorarios, jornales, etc., del personal técnico y administrativo, y de trenes, estaciones, etc.

Los fondos de renovación, reservas, etc., especificados en el artículo 7° del decreto de abril 30 de 1908; y en las empresas acogidas a la ley 5315, las sumas invertidas en el pago de la contribución del 3 por ciento.

c) Resultados de la explotación. — Es el saldo positivo o negativo, que arroja la cuenta de explotación, vale decir, la diferencia entre las entradas brutas y los gastos de la explotación que da el producto líquido o ganancia a repartir, cuando ésta ha sido positiva, o inversamente la pérdida a cargar a los accionistas en los casos, en nuestro país poco frecuentes, en que la explotación ha sido negativa.

Otras cuentas

Como intermediarias y de orden, las principales que suelen abrirse son : *Almacenes generales* y *Almacenes locales*, que representan los materiales de construcción y de explotación en existencia ;

Tesorería o *Caja*, que según lo indica su título, es la destinada a registrar todo el movimiento de numerario (pagos y cobros) ;

Estaciones, que resume las operaciones llevadas a cabo por todas las de las líneas.

Además de éstas pueden mencionarse todas las cuentas personales (empresas ferroviarias, constructores, cargadores, bancos, etc.) requeridas por la gestión de la empresa.

Libros

Sobre la base de los clasificadores oficiales que se han visto (anexos A y B), cada compañía tiene establecido un sistema particular de clasificación de sus productos y gastos y normas en que se consignan los principios y reglas de la contabilidad, así como la relación de esta parte de los servicios con los demás. Dichas normas

difieren en cada compañía, por más que tiendan todas a un mismo fin y se apoyen en iguales bases : motivando tales diferencias — que sólo son de orden secundario — las necesidades especiales de cada empresa y el sistema de organización a que están sometidos sus múltiples servicios.

El diagrama que se acompaña como anexo D da una idea tan exacta como posible de un sistema general de contabilidad que, con ligeras variaciones de detalle, puede ser adaptado a las necesidades de cualquier empresa.

Dos son las fuentes o punto de arranque de la contabilidad planteada en el diagrama : los almacenes generales y la tesorería, que con la contabilidad de estaciones componen tres contabilidades completas auxiliares de la general, y cuyos saldos de existencias respectivos representan la casi totalidad del capital de trabajo anteriormente citado.

En el mecanismo de la contabilidad que tomamos como modelo, las cuentas y libros jugarían del modo que sucintamente exponemos a continuación :

ALMACENES GENERALES. — En su contabilización, a la entrada y salida de los almacenes, los materiales son especificados y sometidos a un minucioso análisis mediante el cual se llega a establecer su procedencia, existencia e inversión.

La entrada, que determina el precio de compra o costo de fabricación más los gastos respectivos (fletes, etc.) es registrada en el « libro de facturas » (diarios de entradas subdivididos según la importancia de cada empresa), repartido en libros de compras en el exterior y en el país, de transferencias internas, fabricación, etc.

La salida es igualmente motivo de varios libros. Para todo artículo su salida debe ser justificada por un « pedido » extendido por el servicio solicitante, cuyos pedidos son clasificados (« apropiados ») en distintos libros, tanto respecto a su naturaleza, en base a un « catálogo », como respecto a su aplicación (gasto por cuenta de capital, explotación, talleres, etc.).

La existencia resulta del libro de « cuentas corrientes » o « movimiento de materiales », donde cada artículo o grupo de artículos, de acuerdo con dicho catálogo, tiene su cuenta abierta y al que se pasan del « libro de facturas » y del de « apropiaciones », respectivamente, las entradas y salidas correspondientes.

TESORERIA. — A los efectos de la tesorería o caja la contabilidad se divide también en entradas y salidas, subdividiéndose éstas, a su vez, como sigue :

1° Entradas :

a) *Cuenta capital*. — Integración de acciones, empréstitos hipote-

carios, obligatorios y otros bonos y bancarios (empresas establecidas en el país).

Fondos recibidos de la sede social por las empresas establecidas en el extranjero para atender los gastos de la construcción.

Venta de materiales nuevos o usados de la construcción, indemnizaciones de contratistas, abastecedores, etc.

b) *Cuenta explotación*. — Remesas de estaciones por entradas de tráfico, remesas de oficinas y agentes locales, oficina de ajustes de ferrocarriles, etc., por igual motivo.

Cobros directos en tesorería de los cargadores o consignatarios con cuenta corriente periódica.

Remesas o pagos de los departamentos de confiterías, publicidad y demás anexos de la explotación.

Recaudación por venta de barridos, contratistas de « carga y descarga », rezagos, etc.

c) *Cuentas transitorias o intermediarias*. — Cheques contra bancos.

Fianzas, depósitos y entradas de igual índole que no corresponden a capital ni a explotación, sino que representan verdaderos valores en depósito.

d) *Pérdidas y ganancias*. — Intereses bancarios, etc.

2º Salidas :

a) *Cuenta capital*. — Pagos de materiales destinados a los almacenes y de los gastos de flete, seguro, etc., ocasionados por los mismos.

Pagos de jornales, sueldos, etc., del personal y obreros de construcciones de obras nuevas. Certificados de obras y trabajos a los contratistas.

b) *Cuenta explotación*. — Materiales de consumo afectados directamente a la explotación y talleres.

Sueldos, jornales, etc., del personal administrativo y técnico.

Contribución del 3 por ciento.

c) *Cuentas intermediarias*. — Devoluciones de fianzas, depósitos, etcétera.

Indemnizaciones, seguros, subsidios, etc., imputables a fondos de reservas y amortizaciones.

d) *Pérdidas y ganancias*. — Intereses bancarios, quebrantos de cambio y giros, multas, etc.

Servicio de intereses de bonos, obligaciones, etc., dividendo y conceptos análogos.

ESTACIONES. — El servicio que presta el ferrocarril es ejecutado en primer término por las estaciones, y la recaudación de los productos o « entradas » correspondientes, clasificados en los conceptos

principales de « pasajeros », encomiendas y cargas, con sus accesorios, almacenajes, etc., es objeto de operaciones que sería inoficioso detallar en un estudio como el presente.

La recaudación la efectúa el propio jefe de estación, cuando se trata de estaciones de orden secundario; y en las estaciones de importancia está a cargo de diversos agentes que atienden separadamente los servicios de pasajeros, encomiendas y equipajes y cargas, entregando cada uno de éstos las sumas que perciben al jefe, que las remite a la tesorería con especificación de los conceptos a que corresponden.

Las « entradas » se registran en diversos libros de fácil control y de minuciosos detalles, libros que sirven para facilitar las operaciones de recibo y entrega de los objetos transportados, así como para la confección de los « partes » diarios y mensuales y « balance general mensual » del movimiento de la estación, correspondientes a cada concepto y que se envían a la contaduría (control).

Con ellos ésta establece las cuentas corrientes de las estaciones y prepara los « balances » de entradas totales de la línea.

Los libros principales que de acuerdo con lo dicho llevan las estaciones son : boletos vendidos (recaudación de pasajeros), equipajes despachados y recibidos, encomiendas despachadas y recibidas (local e intercambio), cargas despachadas y recibidas (local e intercambio) (1).

El tráfico de más importancia es el de « cargas » y cuando se trata de estaciones de mucho movimiento, se da el caso de estar ese servicio a cargo de varias oficinas, a saber : cargas despachadas local, cargas recibidas local, cargas despachadas intercambio, cargas recibidas intercambio, etc.

CONTABILIDAD GENERAL Y CONTROL. — En las proyecciones de este estudio no nos es posible analizar todo el sistema de cuentas y libros que llevan los diferentes « servicios ». Hemos, pues, de limitar nuestra exposición a lo concerniente a la « contabilidad general » a cargo de la « contaduría » que controla y registra en libros apropiados las operaciones representativas de la gestión económicoadministrativa de la empresa.

a) *Productos*. — La parte de la contabilidad referente a las « entradas o productos », que está encomendada a la Oficina de control, consiste en la revisión de todas las operaciones realizadas por

(1) Local, es el tráfico de un ferrocarril despachado de una estación a otra de su línea (tráfico propio), y de « intercambio », es el despachado de una estación de su línea a una estación de otro ferrocarril, o viceversa, el recibido en una estación de su línea despachado de una estación de otro ferrocarril.

las estaciones y por la Oficina de ajustes de los ferrocarriles (*clearing house* o cámara compensadora), encargada de la liquidación de las operaciones de intercambio entre las diversas empresas ferroviarias de la República. Esa oficina comprueba si cada ingreso o liquidación de un transporte, etc., ha sido correctamente calculado y aplicada la tarifa respectiva; fija el monto de las « entradas » y de las operaciones de débito y crédito de éstas correspondientes, etc.

A tales efectos coteja entre sí, y con documentación respectiva, los partes arriba referidos, diarios y mensuales de estaciones, las guías de encomienda, equipaje y carga recibidos y despachados y demás documentos probatorios o estadísticos, entre los cuales deben incluirse los partes y resúmenes que envía la Oficina de ajustes conteniendo los detalles y liquidación de las operaciones del tráfico de intercambio y que mensualmente se resumen en un balance de sumas y saldos por Debe y Haber.

El precio del transporte puede ser recaudado por la estación expedidora (flete pagado), por la recibidora (flete a pagar), o por tesorería (transferidos); el « producto » se compone del importe del *tráfico local* y de la proporción que sobre el *tráfico común* corresponde a la empresa.

La liquidación entre éstas, de los diversos cargos que resultan recíprocamente entre sí por efecto del tráfico de intercambio « despachado y recibido a y de otras empresas » no se hace nunca directamente, sino que se encomienda a la Oficina de ajustes citada, la que, una vez efectuadas las liquidaciones correspondientes (trabajo importante que da permanente ocupación a un personal que oscila alrededor de 250 empleados), cobra y distribuye a cada empresa los saldos resultantes, ya sean deudores o acreedores.

En las cuentas de las empresas figura de este modo la Oficina de ajustes, como si fuera una estación cuyos cargos, positivos o negativos, los constituyen los saldos mensuales que tiene la empresa en su favor o contra y el débito o crédito, respectivamente, el pago o la percepción de esos mismos saldos.

De este modo — en línea general — el total de las entradas o el producto del ferrocarril se forma del « débito » de las estaciones — recaudaciones y saldos pendientes a cobrar — y del « saldo del tráfico » de la Oficina de ajustes, a lo que corresponde agregar los « transportes por cuenta del gobierno », a cobrar, que se distinguen con el título de « cuentas transferidas », porque se descargan del débito de las estaciones transfiriéndolas a la cuenta o cuentas establecidas al gobierno nacional y gobiernos provinciales.

La Oficina de control, después de establecido así el importe exacto de las operaciones, procede a su registro en los libros de « entradas »

y « cuentas corrientes », de los que se extraen luego los datos requeridos para formular los asientos en los libros principales de contabilidad.

b) *Gastos*. — La Contaduría general recibe de los diversos servicios « partes de apropiación » mensuales (detalles o balances de aplicación) de sueldos y materiales que especifican el destino o imputación que a éstos ha correspondido, tanto por los gastos de explotación y de construcción como por la fabricación y transformación de materiales, trabajos provisorios por cuenta de terceros, etc.

Estos partes son objeto de revisiones prolijas y balanceados con los importes devengados en sueldos, salidas de materiales de almacenes, etc., en modo que las « salidas » de un mes por cualquier concepto encuentren su aplicación en la cuenta que le corresponde.

c) Todas las operaciones referentes a los productos y a los gastos de que se acaba de tratar, completadas con el movimiento de tesorería, son consignadas mediante el sistema de partida doble por asientos sumarios en libros diversos (analíticos y generales) en modo de obtener el detalle y la estadística de las mismas operaciones conforme a los clasificadores que se tienen adoptados y el resumen general que permite preparar el balance general del movimiento de la empresa.

El método generalmente adoptado y en uso en nuestros ferrocarriles consiste en un « diario general » (rubricado) llevado en la forma comercial por asientos descriptivos, mediante los cuales se registran las sumas globales que arrojan mensualmente las cuentas abiertas en el « mayor principal ». Estas, a su vez, son tomadas del « subsidiario general », libro que tiene la forma de un diario mayor tabular con columnas para la clasificación de las sumas que deben pasar a los mayores : « mayor personales », « mayor generales » y « mayor principal », a cada uno de los cuales corresponde un « libro de balances de sumas y saldos mensuales ». El mismo « subsidiario general » citado, se divide en « subdiario de entradas » y « subdiario de salidas », donde también en forma sinóptica, por el método de columnas, se registran respectivamente los productos y los gastos, siendo de estos libros de donde pasan las cifras al subdiario general.

En cuanto a los auxiliares analíticos consisten en un juego de libros de forma tabular igualmente, correspondiendo un libro a cada uno de los capítulos del clasificador de « entradas » (anexo B) y de los clasificadores de gastos de construcción (anexo A) y de explotación (anexo C). Los asientos en estos libros son facilitados por medio de « minutas » donde están indicados el libro y columna a que debe hacerse la imputación.

INSPECCION ADMINISTRATIVA

CONTROL. — De acuerdo con las disposiciones al principio transcritas, dentro del desenvolvimiento de la Dirección general de ferrocarriles se asignó a la Inspección general comercial y administrativa, entre otras funciones :

- a) Establecer para cada empresa su respectiva cuenta de capital;
- b) Fijar en cada ejercicio los resultados de la explotación.

De ambos cometidos surgen :

c) Determinación de la contribución del 3 por ciento a pagar por cada empresa;

d) Determinación de si ha llegado la oportunidad de intervenir las tarifas;

e) Determinación de si, en los casos de empresas garantizadas o que han percibido adelantos, etc., ha llegado el momento de reintegrar al Estado sus adelantos.

A estos efectos las empresas remiten periódicamente a la Dirección general de ferrocarriles, estados demostrativos de sus emisiones e inversiones de capitales y de los productos y gastos de la explotación.

Independientemente de los datos que esos estados suministran, existen los *interventores* cuya misión consiste en revisar todos los libros y documentos de la contabilidad de la empresa respectiva, elevando al superior los correspondientes informes.

Estos interventores son diez, distribuidos como sigue :

Ferrocarril Central Argentino;

Ferrocarril Sur de Buenos Aires;

Ferrocarril Oeste de Buenos Aires;

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y líneas por él administradas;

Ferrocarril Central de Córdoba y líneas por él administradas;

Ferrocarril Santa Fe y Rosario a Puerto Belgrano;

Ferrocarril Compañía general en la provincia de Buenos Aires;

Ferrocarril Central de Buenos Aires;

Ferrocarriles del Estado;

Ferrocarriles de Entre Ríos y Nordeste Argentino.

Deben llenar su cometido de acuerdo con las instrucciones que figuran en el anexo E, a cuyo efecto se constituyen con carácter permanente en la sede de la contaduría general de la empresa.

Los informes que elevan los interventores — de acuerdo con las precisadas instrucciones — los estados periódicos que remitan las empresas y las memorias y balances anuales que publican los respectivos directorios de éstas, constituyen la materia de la labor de la Inspección general administrativa.

Del cotejo y análisis de estos elementos surgen los correspondientes expedientes, mediante cuya tramitación se dilucidan las cuestiones que inevitablemente resultan de la aplicación en la práctica de las disposiciones legales y reglas y principios técnicos o doctrinarios.

Con dichos elementos la misma inspección tiene además organizada una contabilidad de resumen de las operaciones de los ferrocarriles. Al efecto lleva los siguientes libros :

CAPITAL. — a) *Estado y balance de capital de los ferrocarriles.* — Comprende de un lado el detalle de los diferentes títulos constituyentes del capital social : distintas categorías de acciones, obligaciones, etc., autorizadas, emitidas, suscritas, integradas y a integrar y los demás conceptos que a éstos pudieran afectar, como ser transferencias, etc. De otro lado figuran : las inversiones reconocidas, de acuerdo con la ley 5315; las partidas rechazadas, los capitales invertidos en negocios subsidiarios, el saldo, equivalente a las disponibilidades de cada ejercicio. Al dorso de este estado se detallan y analizan para cada ferrocarril cada uno de los cargos imputados a cada rubro.

b) *Clasificación del capital de los ferrocarriles.* — Libro complementario del anterior, mediante el cual se establecen los totales del capital reconocido a cada ferrocarril, con el análisis y clasificación de las distintas inversiones, de acuerdo con el clasificador que figura en el anexo A, obteniéndose de este modo el costo kilométrico general y de cada concepto.

EXPLOTACIÓN. — a) *Libro de productos y gastos de la explotación.* — Cada ferrocarril, en este libro, es motivo de una cuenta en la que se consignan mensualmente las entradas y salidas correspondientes a cada uno de los conceptos del clasificador respectivo (anexos B y C).

b) *Libro de ajustes de los resultados de la explotación.* — Sirve para historiar la tramitación de los respectivos expedientes y las observaciones formuladas en éstos. Así, el resumen de los resultados anuales aparece : frente a los ajustes contabilizados por la empresa, las cifras resultantes de la revisión practicada por la Inspección general administrativa; producido el alegato de aquélla vuelven a consignarse los resultados a que la misma llega; y así, sucesivamente, hasta establecer el ajuste final de la contribución del 3 por ciento a cargo de cada empresa, en mérito al respectivo decreto.

c) *Libro de rendimiento de los ferrocarriles.* — Sirven de base para la confección de este libro los datos que suministran las empresas y los contenidos en las memorias anuales de sus respectivos directorios. En él se consignan los resultados de la explotación (pro-

ductos brutos, gastos y producto líquido) especificando las cifras contabilizadas por la empresa y las establecidas por la inspección, de acuerdo con la ley 5315; el coeficiente de explotación; la relación entre el capital y los productos bruto y líquido y gastos; el producto líquido por kilómetro y la afectación a dividendos, interés de obligaciones, reservas, etc. de ese mismo producto líquido.

d) *Contribución 3 por ciento. Depósitos.* — En este libro cada ferrocarril ocupa una columna. En ella se consigna la contribución correspondiente que debe abonar la empresa por el ejercicio respectivo y, sucesivamente, los depósitos hechos por todas y cada una de ellas en el Banco de la Nación argentina de las sumas necesarias hasta saldar esa contribución.

PRINCIPIOS Y REGLAS DEL CONTROL. — Establecido así a grandes rasgos el mecanismo y organización de cuentas y libros pasaremos al estudio de los principios y reglas legales y doctrinarios que en la contabilidad de nuestros ferrocarriles tienen aplicación, desde el punto de vista de su economía, finanzas, administración o puramente de contabilidad.

Es indudable que las dificultades prácticas o teóricas, que puede ofrecer el control de la contabilización de los distintos conceptos, estriba principalmente en la imputación de los gastos, vale decir, en la clasificación de éstos y su correcto cargo a la cuenta correspondiente : capital, explotación o reservas, distinguiéndose dentro de estos tres conceptos generales sus respectivas subdivisiones : capital social, invertido y de trabajo; productos brutos, gastos y productos líquidos de la explotación, etc.

El control del Estado sobre las empresas ferroviarias debe indudablemente, entre otras cosas, tender a lograr de éstas el mejor servicio al precio más económico posible (dentro del margen de utilidades o beneficios a que legítimamente pueden aspirar los capitales incorporados a las industria del país).

En lo que a la parte económica concierne, este control tiene por base fundamental de su desenvolvimiento las dos disposiciones siguientes :

Ley 2873. — Art. 44. — « Las empresas comunicarán a la Dirección de ferrocarriles y publicarán las tarifas y reglamentos que establecieren para el transporte de mercaderías, en la forma indicada por la tarifa y reglamento de pasajeros. Los cambios que se introdujeren se pondrán en conocimiento del público un mes antes de su vigencia. *Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas.* »

Ley 5315. — Art. 9°. — « Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el Poder ejecutivo cuando el promedio del

producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del diez y siete por ciento (17 %) del capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60 %) de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder ejecutivo, y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo. »

En consecuencia, de cuyas disposiciones juega un rol principalísimo la determinación del capital de cada empresa; vale decir, la especificación de las erogaciones que por su índole y destino tienen tal carácter.

Asimismo es de gran importancia la exacta distinción, entre los resultados de la explotación, de las entradas o cobros que deben computarse como productos o como resarcimiento de gastos anteriores y de las salidas o pagos que representan gastos o reducción de los productos, o aun gastos imputables a reservas y amortizaciones.

Para mayor claridad de nuestra exposición analizaremos por separado estos conceptos (capital, explotación y reservas).

CAPITAL. — Ya hemos indicado que la ley 5315 ha establecido principios generales sobre régimen y economía de los ferrocarriles. Es, pues, sobre la base de las disposiciones contenidas en esa ley que procede establecer la naturaleza de las erogaciones imputables a la cuenta de capital.

Según se ha visto, donde menciona este capital la ley usa los términos « capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder ejecutivo ». Ahora bien : ¿debe de ahí deducirse que el capital sobre el cual legisla, vale decir, que el capital a reconocer por el Poder ejecutivo es el capital social? Para determinar con precisión cuál es el capital que corresponde reconocer a nuestras empresas ferroviarias, es menester, ante todo, analizar las citadas prescripciones de la ley 5315, concordándolas con los principios de la economía y de la contabilidad e indagando la mente del legislador que sancionó aquélla. Pues es indudable que una ley de esta naturaleza, que es de fondo y no de forma, substancia y no adjetiva, no debe contener medidas y reglas propias tan sólo del decreto llamado a reglamentarla : al usar una expresión o término técnico (el vocablo « capital ») no debe incurrir en la redundancia jurídica de definirlo, sino que ha de darse por sentado de antemano que en la reglamentación de la ley el vocablo tendrá la acepción que técnicamente le corresponda.

En el anexo F de esta memoria aparece la cuestión tratada con toda amplitud. Y del estudio de los antecedentes de la ley referida, así como de las leyes y doctrinas que pueden serle aplicadas por analogía o concordancia, se llega en dicho anexo a la conclusión de ser el « capital invertido » o « capital inmovilizado » el que debe reconocerse a los efectos de esa ley. Es decir, que cuando ésta usa la expresión « capital en acciones y obligaciones reconocido por el Poder ejecutivo » quiere designar el capital que sobre el total de sus emisiones haya la compañía invertido en el país en la instalación, etcétera del organismo industrial que explota (el ferrocarril).

Tal es el criterio con el cual se ha abordado el análisis de las cuentas de capital de las empresas y tales las teorías que se ha tratado de desarrollar al someter a la superioridad el estudio de esos capitales, cuyos expedientes están actualmente a consideración de dicha superioridad, pendientes de la resolución que corresponda.

El anexo G detalla las partidas correspondientes a cada ferrocarril que, en mérito a las citadas teorías, no corresponderían ser reconocidas como capital en los términos y a los efectos de la ley 5315.

En cuanto a las empresas, han sostenido teorías opuestas a la citada, especialmente en lo que respecta a los gastos y quebrantos sobre emisión de capitales, intereses intercalarios y erogaciones análogas originadas por la gestión financiera de la sociedad, pero que no obstante pretenden imputar al costo de las instalaciones.

Empero : en el régimen establecido por nuestras leyes de concesiones ferroviarias, que otorgan éstas a perpetuidad, el verdadero capital de cada empresa debería ser la suma de sus inmovilizaciones, su capital industrial; y los otros conceptos precitados sólo como excepción debería tolerarse figuren provisoriamente en los libros como « capital a amortizar ».

En consecuencia, de acuerdo con dichas disposiciones deben considerarse por separado y como formando dos entidades distintas, ambos conceptos económicos : capital social o emitido y capital legal o invertido.

a) *Capital emitido.* — El artículo 4º del decreto reglamentario de la ley 5315, en su párrafo primero estatuye : « Al dictarse el decreto declarando a las empresas acogidas a los beneficios y cargos establecidos en la ley 5315, en los términos del artículo 19 de la misma, se fijará el capital correspondiente en acciones y obligaciones que *no podrá ser aumentado sin consentimiento del Poder ejecutivo* » ... En cumplimiento de cuya disposición las empresas al ir a negociar nuevas emisiones, recaban la previa autorización del gobierno.

Ahora bien : esta autorización es siempre otorgada bajo la condi-

ción *sine qua non* de que, no implicando ese mero hecho el reconocimiento tácito de un nuevo capital, en oportunidad habrán aquéllas de justificar la inversión parcial o total en las obras del ferrocarril de la parte o totalidad del producto de la emisión, que recién entonces reconocerá el Poder ejecutivo.

Transcribimos a continuación dos decretos de distinta fecha tomados al azar y de cuyo texto surge evidente en ambos el concepto del gobierno respecto al capital a reconocer las compañías ferroviarias : que no es otro que el que dejamos enunciado en las precedentes líneas.

Dichos decretos son los siguientes :

(*Boletín oficial*, número 5839, de junio 19 de 1913) : « Excmo. señor : No veo ningún inconveniente en autorizar a la compañía del Ferrocarril central argentino a hacer la nueva emisión de obligaciones que solicita, siendo bien entendido que, a los efectos del reconocimiento del capital, sólo se tendrá en cuenta lo realmente invertido en el país. Buenos Aires, mayo 19 de 1913. — Firmado : *Vicente F. López*. » (procurador del tesoro).

« Expediente 1835 F./913. — *Visto* este expediente, por el que la empresa del Ferrocarril central argentino solicita de acuerdo con lo establecido en el decreto de fecha 21 de mayo del año ppdo. autorización para aumentar su capital, a cuyo efecto se propone emitir 2.700.000 libras esterlinas, aproximadamente, en acciones ordinarias.

« *Resultando* de lo informado por la Dirección general de ferrocarriles, que las obras que la empresa tiene en ejecución exigirán una suma aproximada a la que se solicita emitir, y teniendo en cuenta lo dictaminado por el señor procurador del Tesoro de que nada obsta para acordar la autorización solicitada, ya que de acuerdo con las disposiciones vigentes, el monto correspondiente a la emisión a efectuarse, a los efectos de la ley 5315, no será incorporado al capital de la empresa, sino cuando él sea invertido de un modo efectivo en las obras del ferrocarril, bajo el control y aprobación del Poder ejecutivo, *el presidente de la Nación argentina decreta* :

« Art. 1º. — Autorízase a la empresa del Ferrocarril central argentino para efectuar la emisión de que se trata en la forma establecida precedentemente, debiendo, al realizarla, ponerla en conocimiento del Poder ejecutivo a los efectos de la ley 5315.

« Art. 2º. — Comuníquese, etc. — Firmado : SÁENZ PEÑA, *Ezequiel Ramos Mexía*. »

(*Boletín oficial*, núm. 6117, de mayo 28 de 1914) : « Excmo. señor : Creo que vuestra excelencia debe dar la autorización que se solicita, pero haciendo la salvedad de que esto no importa un reconocimiento previo de esta suma como cuenta del capital de la com-

pañía, lo que se resolverá en oportunidad. Buenos Aires, mayo 1° de 1914. — Firmado : *Vicente F. López.* »

« Buenos Aires, mayo 20 de 1914. — Expediente 658 F./914. — *Visto* que la empresa del Ferrocarril central argentino, de acuerdo con lo establecido por el artículo 2° del decreto del 21 de mayo de 1912 solicita autorización para emitir 2.500.000 libras esterlinas en obligaciones (debentures) de 4 por ciento, y atento lo dictaminado por el señor procurador del Tesoro, *el vicepresidente de la Nación argentina decreta* :

« Art. 1°. — Autorízase a la empresa del Ferrocarril central argentino para emitir la suma de dos millones quinientas mil libras en obligaciones (debentures) de 4 por ciento, siendo entendido que su incorporación al capital de la empresa tendrá lugar cuando ésta haya justificado su aplicación en las obras del ferrocarril y lo reconozca así el Poder ejecutivo.

« Art. 2°. — Comuníquese, etc. — Firmado : *PLAZA, M. Moyano.* »

b) Capital invertido a reconocer. — El cuadro adjunto al anexo F resume sintética y metódicamente la clasificación correspondiente a cada erogación imputable a las distintas subdivisiones de la cuenta de capital.

En armonía con el espíritu que preside a la ley 5315 y según se comprueba en dicho anexo, constituyen el capital efectivo y permanente de nuestras empresas ferroviarias exclusivamente las sumas invertidas en la construcción y equipo de las líneas, que comprenden los siguientes conceptos :

A. Terrenos :

1. Adquisición de terrenos (costo, indemnización, daños y perjuicios, etc.

2. Gastos de expropiación :

a) Gastos de justicia;

b) Gastos de mensura, deslinde, avaluación, etc.;

c) Honorarios, sueldos y viáticos;

3. Varios.

B. Construcción de la vía :

1. Limpieza del terreno, terraplenes y cortes;

2. Plantaciones, obras de consolidación, etc.;

3. Rieles y accesorios;

4. Cambios y cruzamientos;

5. Durmientes, etc.;

6. Colocación de la vía-armamento;

7. Balastaje;

8. Varios;

C. Edificios y obras de arte :

1. Edificios de la administración;
2. Estaciones de pasajeros y cargas, inclusive los muelles, plataformas, etc.;
3. Talleres (inclusive sus instalaciones fijas), almacenes y depósitos;
4. Casas y casillas de guardabarreras, etc.;
5. Tomas de agua;
6. Túneles, puentes, acueductos y viaductos;
7. Pasos a nivel y guardaganados;
8. Correcciones y defensas de ríos;
9. Varios;
- D. Alumbrado, telégrafo y señales :
 1. Instalaciones y conductos del alumbrado;
 2. Instalaciones y conductos del telégrafo;
 3. Aparatos de señales, semáforos, etc.;
 4. Varios.
- E. Material rodante :
 1. Locomotoras y tenders;
 2. Coches y furgones de pasajeros;
 3. Vagones y furgones de carga y hacienda.

NOTA. — Las piezas de repuesto correspondientes a estas partidas deben figurar en el inventario de los almacenes.

Cuando se trata de obras de escasa importancia en la práctica, se imputa su costo directamente a los gastos de la explotación y no al capital. Así, para citar un ejemplo, el Ferrocarril central argentino aplica este procedimiento cuando se trata de obras de un valor inferior de 100 libras esterlinas, en cuyo caso no hace jugar la cuenta capital.

En cuanto a la determinación del costo o valor efectivo de estos renglones, la inspección lo comprueba mediante los documentos y libros respectivos. Así, el valor de los terrenos resultará de las tasaciones convenidas o judiciales y de las escrituras correspondientes; en las obras ejecutadas por administración, el precio de los materiales será el calculado por los almacenes, donde a la entrada de aquéllos se establece su costo, comprendidos el precio de adquisición y los gastos de flete, seguro, etc.; y la mano de obra y gastos generales se comprueban mediante las respectivas planillas de pago de sueldos, jornales, etc.; en las obras ejecutadas por licitación sirven de comprobantes los certificados de obras expedidos por los ingenieros de la empresa a los contratistas y las respectivas liquidaciones de las sumas percibidas por éstos. En ambos casos constituyen un elemento

de juicio para aquilatar el precio o costo de la obra, los respectivos presupuestos establecidos al proyectarla.

Tales son, y con el método de control que queda indicado, los elementos que deben componer el capital a reconocer a nuestras empresas ferroviarias a los distintos efectos legales.

Ahora, en lo que concierne a los gastos imputables al capital social, es decir, los gastos originados por la gestión económica y financiera de la compañía, siendo extraños al capital industrial o invertido y no representando valores reales existentes de ninguna especie, sino pérdidas efectivas producidas ya, es indudable que no puede dárseles el carácter económico de riqueza a la cual corresponde un determinado interés o rendimiento. Sin embargo, en las empresas existentes a la promulgación de la ley 5315, no obstante se hayan acogido a los artículos 8° y 9° de dicha ley, debe tenerse en cuenta los trastornos y perjuicios que habría de irrogarles la eliminación violenta de sus balances de estas partidas que ascienden siempre a sumas importantes.

No cabe duda que al solicitar espontáneamente su acogimiento a dichos artículos y serles ello otorgado, se produce una novación de contrato respecto a toda disposición legal contraria a la que prima en dichos artículos : el reconocimiento previo de su capital en los términos y a los efectos de esa ley. Pero en mérito a las consideraciones indicadas puede adoptarse el temperamento conciliatorio citado : la temporaria inclusión en la cuenta de capital de las referidas partidas, cuya gradual amortización debería ser totalmente efectuada en un plazo prudencial, diez años por ejemplo, al cabo de los cuales serían eliminados de dicha cuenta.

En lo que a los « aguamientos » o aumentos ficticios de capital concierne, creemos innecesario extendernos aquí mayormente para demostrar el absurdo de toda inclusión, ni provisoria, en la cuenta de capital invertido, máxime cuando el punto aparece ya tratado en el indicado anexo F.

Esta clase de emisiones suele generalmente provenir de verdaderos agios o ser destinadas a simular falsos dividendos. Así, suelen emitirse los respectivos títulos : para pagar la concesión en un precio que frecuentemente supera al costo posterior de las líneas; para compensar valorizaciones de determinados títulos, etc. Es decir que la emisión de esos títulos, lejos de aportar elemento alguno al activo, al patrimonio de la sociedad, no hace más que acrecentar su deuda, su pasivo. Y no es posible, en consecuencia, pretender gravar la producción con el rendimiento de un capital que nunca ha existido sino es numéricamente.

Finalmente, las partidas correspondientes al capital, disponibles

a invertir, sólo procede su reconocimiento al tiempo y a la medida de la inversión; es decir, cuando los respectivos valores (fondos o materiales) han sido afectados al ferrocarril. Y los capitales invertidos en otras empresas o negocios (hoteles, tranvías, etc.), siendo extraños a aquél, a la explotación motivo de la concesión, es indudable que no deben figurar en el capital que servirá de base a determinar el precio del transporte.

EXPLOTACIÓN. — La faz económica de la explotación, o sea los resultados de ésta, deben igualmente distinguirse en productos brutos o entradas y gastos de explotación o salidas, según hemos visto anteriormente.

En consecuencia vamos a considerar separadamente cada concepto :

a) *Productos brutos.* — El decreto de 30 de abril de 1908, en su artículo 6° establece que : « Se considerarán productos brutos todas las entradas, tal como se producen y sin disminución alguna, quedando excluidos los créditos pendientes por conceptos de transporte u otros servicios prestados, que serán computados en el ejercicio en que se haga efectivo su cobro. No se incluirán en los productos brutos, los pasajes, cargas, etc., que se efectúan por cuenta de explotación y a cargo de las empresas. En los casos en que las empresas hicieren rebajas autorizadas por el Poder ejecutivo con fines de fomento y a condición de hacerse efectivas cuando los requisitos impuestos hubieren sido llenados, su importe se disminuirá de los productos en el año en que se hiciere la rebaja o en el subsiguiente, según la conveniencia de la empresa. »

Estas son las normas porque debe guiarse la inspección al establecer las entradas de las empresas en cada ejercicio.

A los efectos, tanto de la estadística como del control, dichas entradas se clasifican, según se ha visto en el anexo B, de acuerdo con lo establecido por decreto de 20 de junio de 1897.

Estas entradas deben, pues, representar, según lo indicado anteriormente, el importe total del tráfico local de pasajeros, equipajes, encomiendas y cargas, más la proporción correspondiente sobre igual tráfico de intercambio y el producido en el año de todas las cuentas o explotaciones anexas, como ser : alquiler de locales para buffets, confiterías, librerías, etc., avisos en los coches y estaciones, venta de barridos y rezagos, kilometraje, demora y remolque de vagones y demás entradas análogas.

Por *kilometraje* se entiende, el peaje que cada empresa cobra a las demás por los vagones de éstas que hayan circulado por sus vías y proporcionalmente a los kilómetros recorridos; *demora* es el alquiler a que tiene derecho cada compañía por sus vagones retenidos

en otras líneas después del plazo necesario a la conducción de la carga o pasajeros y retorno; *remolque* es el transporte de los mismos vagones ya vacíos. Estas cuentas entre las distintas empresas suele liquidarlas la Oficina de ajustes en la forma de balance que antes hemos indicado; de ahí que desde un principio se haya pretendido por las empresas acreditar tan sólo a productos, si era acreedor o debitarlo si era deudor, el saldo resultante por esos conceptos entre cada empresa y las demás, con cuyo procedimiento el fiseo nada percibía sobre esta clase de entradas, por cuanto los saldos acreedores de unas resultaban anulados por los deudores de otras. La Dirección general entendió que ese procedimiento estaba en pugna con las disposiciones legales vigentes y que el procedimiento que debía seguirse consistía en acreditar cada empresa a sus productos el total del kilometraje, demoras y remolque resultante en el mencionado balance a su favor y debitar a gastos de la explotación el total de los mismos conceptos, resultante en su contra y favor de las demás empresas, temperamento que ha podido ser impuesto por la dirección, no sin alguna resistencia de las empresas y después de repetidas discusiones.

Otro renglón que ha dado lugar a interpretaciones erróneas por parte de aquéllas, es el de las *confiterías*. Algunas de ellas que explotaban éstas por administración, pretendieron acreditar igualmente a productos el saldo o beneficio líquido de dicha explotación, siendo así que la ley y el decreto respectivo se refieren al producto bruto. Motivo por el cual la Dirección general ha sostenido siempre que las entradas en concepto de productos de las confiterías, coches comedores, buffets, etc., deben contabilizarse acreditando a productos el total de esas entradas después de deducido el costo de los artículos de consumo (comestibles y bebidas) y debitando a gastos de explotación los sueldos, lavado y demás gastos ocasionados por aquéllos.

Como ejemplo de las cuestiones de ésta y análoga naturaleza suscitadas entre la inspección y las compañías, extractamos en el anexo H algunos de los respectivos expedientes; con lo que esperamos dar una idea aproximada de la labor que lleva a cabo la Dirección general de ferrocarriles en lo concerniente al control administrativo que ejerce sobre las cuentas de resultados de los ferrocarriles.

En cuanto a la manera práctica de realizar este control con eficiencia, consiste en revisar los libros y documentos de contabilidad de la empresa en su propia contaduría, cometido encomendado a los interventores.

Estos deben, pues, cotejar las guías de carga, encomienda, equipaje, etc., con los respectivos partes diarios de las estaciones; éstos

con los balances mensuales y éstos a su vez con el correspondiente libro de entradas de estaciones (que en el adjunto diagrama aparece dividido en siete secciones). Las demás entradas (confiterías, avisos, etc.) resultarán de los libros de tesorería.

Como de acuerdo con el artículo 6° del decreto ya citado, sólo se computan en los productos del ejercicio en que se hayan cobrado los fletes, etc., pendientes de cobro, debe asimismo seguir la marcha de estas cuentas (gobiernos y particulares) y comprobar si los respectivos cobros son acreditados en oportunidad a las entradas.

En cuanto a los transportes de materiales de la misma empresa que suelen efectuarse mediante guías llamadas de « servicio », se tiene especial cuidado en separar las que corresponden a materiales destinados a la explotación (carbón, lubricantes, etc.) o a la construcción o renovación de instalaciones (rieles, durmientes, etcétera). El precio calculado en el costo efectivo de estos transportes debe deducirse o sea acreditarse a los gastos de la explotación, en el caso de materiales a ésta destinada, mientras que debe computarse como productos el flete de los otros materiales imputables al capital o a los fondos de renovación.

b) *Gastos de la explotación.* — Este rubro está reglamentado por los artículos 7° al 11, inclusivos, del referido decreto de 30 de abril de 1908.

Al tratar del capital, hemos indicado que la parte del control administrativo y financiero que mayores dificultades prácticas y teóricas presenta es la comprobación de ser correctas las imputaciones de los gastos hechas a las correspondientes cuentas de capital, explotación o reservas.

En efecto : al amparo de la confusión o poca claridad que en su clasificación e imputación pueden resultar respecto a determinadas obras y a la correspondiente erogación, si no se establecieran normas previas de conducta para el control respectivo, los administradores de las compañías podrían utilizar estas partidas para alterar, de acuerdo con fines privados, los resultados exactos de la explotación en cada ejercicio. Así, cuando temieran ver sus tarifas intervenidas por lindar ya sus entradas brutas con el límite legal del 17 por ciento y no alcanzar sus gastos el 60 por ciento de estas entradas, imputando a la explotación el costo de ampliación, refacción, etc., de determinadas obras o instalaciones imputables en realidad al capital o a los fondos de renovación, lograrían exceder este coeficiente de explotación y eludir así la tan temida intervención. Por el contrario, en años de escaso rendimiento, con el procedimiento contrario obtendrían beneficios que repartirían a expensas del capital,

al recargar éste con erogaciones que en realidad no le fueran imputables.

Es, pues, indispensable un especial cuidado en la revisión de los gastos de las empresas; del análisis de los respectivos antecedentes, de la índole y del destino de cada erogación habría de resultar en cada caso la imputación que corresponda. Puede servir de base para una clasificación correcta el siguiente teorema expuesto por Marcel Robaglia : « Un trabajo de primer establecimiento (capital) se hace para las necesidades futuras de la empresa, mientras que un trabajo de conservación se hace para las necesidades presentes. »

Teniendo en cuenta estos principios fundamentales es posible determinar con precisión las erogaciones imputables a las respectivas partidas especificadas en el « clasificador de gastos » adjunto como anexo B.

Respecto al rubro « fondo de renovación » que figura en los ítems A, B, C y D, estando el punto reglamentado por el artículo 8° del decreto ya referido, el control desde el punto de vista de la verificación de los gastos de la explotación debe tender a evitar que los respectivos coeficientes excedan del límite establecido y a comprobar que las sumas así cargadas a la explotación han sido real y efectivamente prelevadas sobre las entradas y reservadas para constituir la correspondiente reserva; es decir, que no se han utilizado para aumentar los dividendos.

Está bastante detallado el « clasificador » de referencia para que podamos prescindir de mayores teorizaciones respecto a la índole de las erogaciones que en él tienen cabida. Y en cuanto a la comprobación de la realidad y monto del gasto respectivo, se obtiene con el correspondiente cotejo de los libros, cuentas y documentos de la contabilidad de la empresa.

Así en lo que a materiales concierne, están los libros y registros de los almacenes, cuyas salidas deben concordar con las respectivas imputaciones hechas en los libros de « análisis de gastos » de la contaduría general. Para los talleres, etc., sirve de norma un método análogo. Y en lo que respecta a sueldos, jornales, etc., se cotejan el « registro de personal, sueldos autorizados, etc. », las rendiciones de cuentas de los respectivos « pagadores », el « análisis de planillas de pagos » y el « registro de sueldos impagos », de cuyo cotejo debe resultar el importe debitado a los respectivos rubros por intermedio del « libro de caja pagos » y del « subdiario de gastos ».

Antes de cerrar este capítulo mencionaremos dos partidas que han merecido especial observación entre los gastos que nos ocupan.

Nos referimos, en primer lugar, a los gastos que suelen ocasionar a las empresas sus oficinas en el extranjero, donde reside la sede

social de casi todas ellas. La Dirección general de ferrocarriles entiende que estos gastos no pueden ser cargados a la explotación y no deben por tanto computarse como gastos ocasionados por ésta en las empresas cuyo coeficiente de explotación excede del 60 por ciento. Y ello debido a que está en vigencia el artículo 28 de la ley 2873 que establece terminantemente : « No se reconocerá como gastos de dirección y administración de los ferrocarriles nacionales, los que inviertan las empresas fuera de la República. » La disposición es lo suficientemente clara y explícita para no prestarse a interpretaciones erróneas ni caprichosas y para eximirnos de extendernos en innecesarias argumentaciones sobre el particular.

El segundo punto que debemos mencionar es la contribución del 3 por ciento.

Los términos que al respecto usa la ley son los siguientes : « La empresa pagará una contribución única igual al tres por ciento (3 %) del producto líquido de sus líneas. Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el sesenta por ciento (60 %) de las entradas.

« Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder ejecutivo. El importe del tres por ciento (3 %) del producto líquido será aplicado... »

De los términos de que se sirve la ley no cabe deducir que esta contribución sea un impuesto equiparable a los demás tributos que pesan sobre el comercio, la industria, etc., y que en consecuencia pueda ser al igual que éstos imputados a la explotación.

Por el contrario, se trata de un gravamen, no sobre la riqueza (valor de un inmueble, de una mercancía, de un capital en giro, etcétera) sino sobre el producto líquido de la explotación de esa riqueza, sobre las utilidades con ella obtenidas.

Y para que pese sobre éstas utilidades es indudable que debe ser imputado a las mismas, pues imputándolo a los gastos de explotación, sobre quien pesa es sobre el producto bruto.

Lo que es contrario a la letra y al espíritu de la ley, sobre los cuales no es posible abrigar dudas : y quien las tuviera habría de verlas desvanecerse ante las palabras terminantes del autor del proyecto de la misma que, al respecto, decía al fundarlo :

« En el artículo 8° está consignada la reforma principal que el proyecto contiene y que es la referente a la creación de un *impuesto de 3 por ciento sobre las utilidades* de cada empresa, exonerándolas de toda otra contribución.

« Con el andar del tiempo y el progreso de nuestro país, la situación de nuestras empresas ha ido mejorando siempre, y hoy los capi-

tales invertidos en ella ya ofrecen una aplicación remunerativa. Es entonces llegado el momento de que, sin apartarnos de la política de estímulo y fomento de estas compañías que tanto contribuyen al progreso del país, hagamos recaer sobre ellas las mismas obligaciones de carácter fiscal que pesan sobre los contribuyentes de la Nación, haciéndoles concurrir *con una parte de sus utilidades* al sostenimiento de la administración pública. He creído que la mejor forma de *aplicar este gravamen*, es hacerlo recaer *sobre las utilidades* de las empresas, iniciando de este modo una *legislación tributaria basada en el impuesto a la renta*, que es una base de imposición adoptada en naciones más adelantadas que la nuestra y que tiene sanción casi universal. La proporción que he adoptado — de *tres por ciento sobre las utilidades* — es la misma que durante muchísimos años ha regido en Inglaterra para la percepción del *income tax* y representa una carga muy moderada. (*Diario de sesiones de la Cámara de diputados*, tomo I, pág. 680). »

En consecuencia, siendo la contribución del 3 por ciento, como acaba de verse por las frases transcritas, un impuesto a la renta, debe ser calculada sobre ésta e imputada a la misma, haciendo ese cálculo e imputación sobre la explotación, se contraría la letra y el espíritu de la ley, que es lo suficientemente clara y explícita para poder afirmar que la disposición contenida en el inciso *a* del artículo 7° del decreto de 30 de abril de 1908, está en abierta contradicción con la precitada ley que reglamenta.

Por lo cual procedería modificar el precitado decreto en la parte pertinente; sea en cuanto reconoce como gastos de explotación de las empresas el importe de la contribución del 3 por ciento.

Al presente, y a consecuencia de esa disposición reglamentaria, las empresas incluyen en sus gastos de explotación la contribución referida.

FONDOS DE RENOVACION, RESERVAS, ETC.

En este punto también, y diferenciándose igualmente de leyes de otros países que establecen reglas más o menos precisas al respecto, la ley 5315 se abstiene de determinar las a observarse para la formación, inversión, etc., de estos fondos, fijándolas, empero, el respectivo decreto reglamentario.

Las disposiciones pertinentes contenidas en éste son las siguientes :

« Art. 7°. — Para determinar el porcentaje de gastos... queda establecido que los gastos... comprenderán :

« *a*) El importe de la contribución del 3 por ciento del producto líquido de que trata el artículo 8° de la citada ley ;

« b) Las sumas que en cada ejercicio apliquen a las amortizaciones del capital invertido en concesiones a término, debiendo acreditarse en la cuenta de capital las referidas amortizaciones en las épocas en que éstas se producen ;

« c) Las sumas que en cada ejercicio anual se acrediten en las siguientes cuentas de reservas :

« 1° La renovación de la vía, parte metálica de los puentes, tramos de alcantarillas, telégrafos, señales, locomotoras, muelles e instalaciones de luz o fuerza de tren rodante y flotante ;

« 2° Las reservas para accidentes, reclamos, gastos judiciales e imprevistos ;

« 3° Seguros contra incendios.

« 4° Pensiones y fondos de beneficencia para el personal.

« Art. 8°. — A los fines determinados en el artículo anterior, las empresas podrán cargar por cada ejercicio anual para las reservas indicadas en el mismo artículo, inciso c, las sumas que las circunstancias o condiciones puedan justificar, siendo entendido que esas sumas no podrán exceder, sin previo consentimiento del Poder ejecutivo de los coeficientes que más abajo se expresarán como aplicables a cada partida ; y siendo entendido también que si las circunstancias o condiciones actuales varían en lo futuro de tal manera que tales coeficientes fuesen insuficientes para las provisiones que debieran razonablemente hacerse, para otras reservas adicionales, el Poder ejecutivo de tiempo en tiempo, mediante justa causa demostrada por las empresas, autorizará tales adiciones a los coeficientes anuales para las reservas adicionales que pudieran razonablemente corresponder por el cambio de circunstancias o condiciones que pudieran ocurrir.

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

« 1° Para el importe correspondiente a la cuenta de reserva destinada a la renovación de vía, parte metálica de puentes, tramos de alcantarillas, señales, locomotoras, tren rodante y flotante, muelles e instalaciones de luz y fuerza, se tomará el 2 y medio por ciento de su valor.

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

« Es entendido que se agregarán a esta reserva especial los fondos que tengan acumulados las empresas con ese objeto en la fecha del acogimiento a la ley 5315. Cuando se produzca un gasto de renova-

ción será atendido con los recursos arriba indicados sin afectar a la explotación.

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

« Cuando se produzcan gastos imputables a estas cuentas serán atendidos con los fondos arriba indicados sin afectar la explotación, reintegrándose la cantidad máxima fijada por cuotas que serán establecidas por las empresas, de acuerdo con el Poder ejecutivo.

« 3° Para el importe correspondiente al fondo de seguros contra incendios, se reservará el cuarto por ciento del valor de los materiales y efectos del sistema explotado por las empresas que esté sujeto a riesgo de fuego, hasta llegar a una cantidad máxima que se determinará en cada caso. Los siniestros que ocurran y los premios que se paguen por reaseguros, como asimismo los gastos de precaución, serán atendidos con estos fondos sin afectar a la explotación.

« 4° Para el importe correspondiente al fondo de pensiones y beneficencias para el personal, se reservarán las sumas que las empresas apliquen a ese objeto.

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

El análisis y comentario de las disposiciones precitadas no cabén en los límites de esta nota, que debe circunscribirse a mencionar esas disposiciones y exponer el método y criterio con que son aplicadas por los encargados de hacerlo. En consecuencia, nos vemos obligados a prescindir de presentar un previo estudio de las teorías jurídicas y económicas sobre las cuales se basan las reservas que nos ocupan : teorías que, por otra parte, han sido ya particularmente debatidas con algunas empresas, pudiéndose citar entre otros expedientes relativos a este punto los números 012307/S/S08, 06109/C/910, 06120/O/910 y 06669/P/910, tramitados por los ferrocarriles sur, Central argentino, Oeste de Buenos Aires y Buenos Aires al Pacífico, respectivamente, y a los que volvemos a hacer referencia más adelante.

De acuerdo con las disposiciones reglamentarias antes transcritas, para el fondo de renovación de todas las construcciones, menos los edificios y de todo el material de la explotación, menos el equipo y herramientas, puede tomarse el 2 y medio por ciento de su valor.

Este coeficiente presupone una vida teórica de veinticinco años a las obras e instalaciones a renovar y un interés acumulativo al 4 por

ciento anual sobre los fondos reservados con tal fin, y se basa por tanto en la siguiente fórmula : $a = \frac{c r}{(1 + r)^t - 1}$ en que a representa la cuota anual de amortización, c el capital por amortizar, r el tanto por uno o interés anual de un peso y t el tiempo durante el cual deberán acumularse los fondos.

Substituyendo en nuestro caso particular las letras por cifras tendremos :

$$a = \frac{100 \times 0,04}{(1 + 0,04)^{25} - 1} = \frac{4}{1,6659} = 2,4012$$

cuota exacta de la anualidad para el fondo de renovación, que fué redondeada en 2,50.

En concordancia con los principios sostenidos al estudiar la cuenta de capital, este coeficiente debe ser aplicado sobre el valor real de costo de las obras e instalaciones respectivas; vale decir, que ha de ser calculado sobre las cantidades efectivamente invertidas en la ejecución, etc., de dichas obras e instalaciones.

Esto, en lo que concierne a la formación del respectivo fondo y del importe a cargar por tal concepto a los gastos de explotación; ahora, llegado el caso de una renovación, procede deducir de la cuenta de capital el monto por el cual figuran las obras substituídas y cargar en su reemplazo el costo de las nuevas, debitando o acreditando, según sea en más o en menos, la diferencia así resultante a la cuenta del mencionado fondo. Creemos oportuno aclarar aquí que, en lo que al ferrocarril propiamente dicho concierne, los gastos por mejoras y aditamentos son imputados a gastos de explotación, si la suma no alcanza un determinado límite (el Ferrocarril central argentino, por ejemplo, tiene fijado al efecto 10 libras esterlinas); a fondo de renovación, si la mejora no representa la adquisición de material enteramente nuevo para aumentar las entradas o disminuir los gastos de explotación. Con el procedimiento indicado, además del cumplimiento estricto de los preceptos legales, se consigue que la cuenta de capital sea la clara representación de las sumas sucesivamente invertidas en el ferrocarril; es decir, que de este modo dicha cuenta expresará el valor exacto de las inmovilizaciones realizadas por la compañía o, dicho en otros términos, el importe efectivo invertido por la sociedad y sobre el cual ésta está autorizada a obtener el rendimiento permitido por la ley, y hecha exclusión de todo *capital ficticio o aguado* que alteraría el equilibrio de los derechos adquiridos.

Y esta última consideración nos obliga a detenernos para exami-

nar una cuestión que de aquélla se deriva, lo que procuraremos hacer con toda concisión.

Las empresas, en su gran mayoría, al amparo del vocablo « podrán » que usa el decreto, no hacen generalmente dentro de la medida prevista en dicha disposición la provisión necesaria para el fondo de renovación : aplican coeficientes distintos, o bien aplicando el prescrito, suspenden totalmente con mayor o menor frecuencia su aplicación.

Ahora bien : debemos dar por sentado que ese coeficiente de 2 y medio por ciento no es arbitrario, por cuanto fué técnicamente establecido con la colaboración e intervención de las mismas empresas; de donde resulta que, exista o no la correspondiente reserva, las obras respectivas sufren una depreciación anual equivalente a dicho coeficiente; y si, lo que es poco probable, éste fuera exagerado y hubiera que reducirlo, la depreciación subsistiría, aunque en relación al coeficiente exacto.

Privándonos de analizar la cuestión desde el punto de vista económico y de la regularidad de la contabilidad y balances, lo que por ser asaz interesante nos obligaría a extendernos demasiado, debemos limitarnos a considerar su faz legal.

Si los elementos que componen el capital invertido de nuestros ferrocarriles no pueden legalmente figurar más que por su *valor real*, es indudable que para establecer ese *valor exacto actual* debe necesariamente computarse el *valor de la depreciación* que esos elementos vengán sufriendo desde la época de su adquisición. De donde surge la obligación de inscribir en los balances la reserva o fondo de renovación en base a una cuota tan exacta y racional como posible.

No puede ser argumento suficiente en contra el que no haya habido ganancia o no haya alcanzado ésta para cubrir el dividendo que, ante determinadas razones de conveniencia y estabilidad financieras, se desea distribuir. Es axiomático en economía que *la depreciación de las instalaciones importa un gasto efectivo que se produce siempre y cualesquiera que sean los resultados de la explotación*. En consecuencia, antes de proceder a la distribución de ningún dividendo, debería relevarse el importe de esa depreciación, siendo nula la ganancia o resultando pérdida procedería imputar a la cuenta de dividendos futuros la misma depreciación; y de no cargarse así a la explotación estas sumas, debería hacerse el cargo a capital, que de este modo, al quedar reducido en el equivalente de la depreciación, expresaría el monto real sobre el cual habrían de basarse al presente las tarifas y al futuro el precio de un posible rescate o expropiación.

No concebimos de otro modo un balance regular : fijando la ley

un coeficiente de reserva, al no efectuar ésta en base a aquél, no se observa la ley : lo que implica una irregularidad. Y los encargados de hacer cumplir esa ley (aceptada por las empresas) están en el deber de señalar la irregularidad sin detenerse a considerar si ello perjudica al crédito de las compañías, perjuicio que en realidad no existe y sólo puede parecer tal a un espíritu superficial, apareciendo como un efectivo beneficio al sagaz observador. La correcta aplicación de la ley impide la distribución de beneficios inexistentes creados a expensas de la depreciación sufrida por el capital, con lo cual se cimenta mejor el crédito y solidez de la empresa sobre la base inquebrantable de la previsión garantizadora de los capitales contra descabros financieros posibles en el tiempo.

Respecto a las cuestiones que se suscitaron con las empresas sobre este punto concreto, vamos a tratar de señalar las de mayor importancia para no extendernos demasiado.

El Ferrocarril del sud (exp. 012307/S/908), a raíz de su acogimiento a la ley 5315, aplicando el coeficiente de 2 y medio por ciento cargó a la explotación la suma correspondiente para el fondo de renovación. Pero de este importe sólo reservó una parte (menos de la mitad) al crédito de la cuenta de dicho fondo y la otra parte la transfirió al producto líquido y fué luego aplicada al pago de dividendos. La oficina respectiva de la Dirección general de ferrocarriles impugnó este procedimiento y defendió la teoría de que sólo procedía cargar a la explotación con destino a los fondos de renovación aquellas sumas que, dentro del coeficiente precitado, se destinaran y reservaran real y efectivamente a ese fin.

No obstante el alegato de la empresa procurando interpretar en favor de sus conveniencias las disposiciones legales relativas al caso, los asesores legales del Poder ejecutivo hallaron legalmente fundado el criterio de la oficina mencionada. Así, el procurador del tesoro manifestaba que : « Si por razones financieras de las empresas, hacen una reserva menor que las autorizadas, no tienen derecho a pretender que para determinar el porcentaje de gastos a que se refieren los artículos 8º y 9º de la ley, puedan presentar al Poder ejecutivo una cuenta de reservas que alcance el coeficiente autorizado cuando en realidad no efectúan esa reserva. » Confirmando esta opinión, el procurador de la Nación, por su parte, dictaminaba : « Como lo hace notar la oficina respectiva y como no lo niega la empresa del Ferrocarril del sud, en el caso la reserva real no alcanza al 2 y medio por ciento sobre las entradas a que se refiere la disposición reglamentaria aplicable; esto basta para que no se acepte la nominal que se pretende y que sólo se considere la que, en realidad, tiene hecho con tal objeto. »

Es fundándose en aquellas observaciones y estos dictámenes que el Poder ejecutivo creyó procedente no reconocer como gastos de explotación la suma indicada, conteniendo el decreto respectivo, en que ello se establecía, el siguiente considerando : « Que no es aceptable la tesis sostenida por la empresa de que estando facultada para destinar a fondo de renovación el dos y medio por ciento del valor del material, puede deducir esta suma de sus estados presentados al gobierno, aun cuando en realidad no haya reservado la totalidad de la misma, por cuanto fuera de que ello demostraría la confección de estados especiales en contradicción con lo que afirman los libros legales de la empresa, ello contrariaría asimismo los fines de la ley 5315 y en especial de su decreto reglamentario de 30 de abril de 1908, que respecto al fondo de renovación ha fijado el dos y medio por ciento como coeficiente máximo de reserva y nunca como coeficiente fijo. Por tanto, de acuerdo en un todo con lo informado por la Dirección general de ferrocarriles y los dictámenes concordantes de los señores procuradores del tesoro y general de la Nación... »

Con el Ferrocarril central argentino (exp. 06109/C/910) la cuestión de mayor importancia que al respecto se suscitó fué originada por entender la empresa que, el reemplazar una instalación fuera de uso o anticuada, debía cargarse a la cuenta de capital la diferencia de la mayor potencialidad adquirida por la obra en base al precio unitario actual. Así, al renovarse un trozo de línea cambiando rieles de un peso determinado por otros más pesados, a la cuenta de capital se debitaría esa diferencia de peso al precio actual de la tonelada de rieles y no obstante que por la baja sobrevinida en este precio del acero un riel de los nuevos con mayor peso costará menos que uno de los viejos. La oficina cree que de acuerdo con las disposiciones de la ley 5315 y respectivo decreto reglamentario, en tales casos los trabajos de renovación deben, con relación al capital, imputarse como sigue :

a) Deducir de capital con cargo al fondo de renovación el valor de las instalaciones primitivas que se renuevan ;

b) Cargar a capital el importe de los nuevos trabajos ejecutados en reemplazo de aquéllos. Con este procedimiento la cuenta del referido capital expresará siempre el *valor real* de las instalaciones, sin que puedan abrigarse dudas respecto a la efectividad de las sumas invertidas en ellas y de representar estas sumas su verdadero precio de costo.

Igual criterio que el Central argentino sustentó el Ferrocarril oeste sobre el particular (exp. 06120/O/910), por lo que la oficina mencionada hubo de alegar en contra el mismo criterio precitado.

El Ferrocarril del Pacífico — por sí y empresas que administra — dió origen a una cuestión de índole distinta.

Sostenía que mientras no estuviera en condiciones de distribuir un dividendo de 5 por ciento a las acciones ordinarias no podía hacer reserva alguna para las renovaciones, destinando una parte proporcional de sus ganancias para reforzar los fondos aludidos cuando pudiera pagar un interés mayor del citado.

La oficina respectiva entiende, por el contrario — y ha tratado de demostrarlo en ese caso concreto (exp. 06669/P/910) —, que en cumplimiento de las disposiciones de la ley de la materia, las reservas correspondientes deben siempre hacerse antes de distribuir suma alguna en concepto de ganancias líquidas. Como dice el tratadista V. Matray : « La amortización de los valores inmovilizados son esencialmente gastos de la naturaleza de los gastos generales. » En cuya virtud no existen ganancias líquidas mientras no se haya atendido a sufragar este gasto. Además de que la regular formación, en base al coeficiente respectivo, del fondo de reserva que nos ocupa, constituye el único medio de tener siempre un capital saneado y, en consecuencia, poder disponer en todo momento de los mejores elementos de trabajo.

Sin embargo, en atención a las circunstancias especiales porque atravesaba la empresa, la oficina indicaba — como excepción y sin que ello implicara en forma alguna sentar precedentes — que podría accederse a lo por ella propuesto.

Pasando ahora a ocuparnos de las demás reservas, el decreto respectivo, como lo hemos mencionado ya, no fija coeficiente para las establecidas en los incisos 2º y 4º.

La inspección general administrativa, estudiando el punto, ha creído deber indicar que esos coeficientes podrían fijarse, respectivamente, tomando como base los gastos correspondientes a cada concepto en los últimos cinco años; y establecido el respectivo término medio, la relación de éste a los productos de pasajeros, cargas, equipajes y encomiendas sería el coeficiente a aplicar para la formación de estas reservas.

Es decir, que siendo G el término medio de esos gastos en los últimos cinco años y P el término medio de los productos indicados en el mismo tiempo, el coeficiente a resultaría :

$$a = \frac{G \times 100}{P}$$

De la exposición que antecede surge evidente la magnitud de la

tarea encomendada a la Dirección general de ferrocarriles para alcanzar a ejercer un control eficiente sobre la gestión económica y administrativa de las empresas.

Esa tarea, es tanto más ardua cuanto que para llevar a efecto una vigilancia estrecha sobre todas y cada una de las múltiples operaciones que nacen de dicha gestión, sería necesario revisar éstas siguiéndolas, desde su origen hasta su terminación, en el complicado desarrollo de cuentas y libros que juegan a esos efectos. Así, un simple asiento motivado por el transporte de una carga, al pretender revisarlo a fondo, es menester empezar por el análisis de la guía respectiva, comprobando si el peso establecido por la estación expedidora coincide con el resultado en la estación de destino; si se ha aplicado la tarifa que corresponde; si se ha calculado exactamente el precio de acuerdo con dichos peso y tarifa, etc. Comprobando esto, es necesario buscar el importe de esa misma guía en el parte de la respectiva estación y en su balance mensual y seguirlo en esta forma — aunque ya ha dejado de figurar individualizado — a través del libro de estaciones « entradas », subdiario entradas, etc., hasta que llega a la cuenta del mayor « productos ».

No cabe duda que en la práctica, con el personal de que es permitido disponer y a pesar de la constante dedicación de éste a su labor, es materialmente imposible ejercer un control, no ya hasta ese límite, sino ni siquiera en proporciones aun menores.

Silvio Spaventa, ex ministro de Obras públicas de Italia, en su libro *Lo Stato e le ferrovie*, afirma que para ejercer sobre estas empresas una vigilancia eficaz se impone « crear una nueva administración, sobreponiéndola a las de las compañías ». Fundando lo cual manifiesta que « todos los métodos que se aconsejan y se proponen respecto de la vigilancia sobre las sociedades anónimas y, por ende, sobre los ferrocarriles, o se quiebran o se doblan, a pesar de la buena voluntad de la administración y de sus activos y competentes empleados, ante la paciente y tenaz resistencia del interés privado que halla siempre nuevas formas y medios nuevos para hacer todo aquello que coincide con sus propósitos de lucro y no cumplir cuanto puede oponerse o perjudicar sus planes ».

Sin embargo, a fuerza de tenacidad y contracción al trabajo, se ha llegado a poder organizar un método de control que permite vigilar la gestión económica de las empresas cuando menos en sus lineamientos generales y en los puntos de mayor trascendencia en su desenvolvimiento, lográndose en algunos casos poder descender hasta los menores detalles.

En el curso de esta nota y por los cuadros y estados anexos ha podido apreciarse en parte la importancia de la labor desarrollada

al efecto. Y esta labor, vale decir, el control que ella implica, será tanto más proficua o eficiente cuanto mayor sea el personal de que se disponga para llevarla a cabo.

CELESTINO E. CORTI.

ANEXO A

CLASIFICACION DE LA CUENTA CAPITAL

1. Adquisición, escrituración de los terrenos e indemnizaciones.
2. Vía permanente.
3. Obras de arte.
4. Edificios y accesorios.
5. Talleres, edificios y maquinaria.
6. Talleres galpón para coches.
7. Talleres galpón para locomotoras.
8. Telégrafo y señales.
9. Provisión de agua.
10. Alambrado y pasos a nivel, alto nivel, bajo nivel.
11. Tren rodante.
12. Varios.
13. Toda obra de carácter especial y que por su magnitud sea necesario conocer por separado.
14. Gastos financieros, etc. (a amortizar).

ANEXO B

CLASIFICACION DE CUENTAS DE LA EXPLOTACION DE FERROCARRILES

Entradas

- | | |
|----------------------------|---|
| A. Pasajeros. | J. Varios. |
| B. Exceso de equipajes. | 1. Colocación de avisos. |
| C. Encomiendas. | 2. Ganancias por trabajos efectuados en los talleres. |
| D. Cargas. | |
| E. Trenes extraordinarios. | K. Accesorios de explotación. |
| 1. Servicio de gobierno. | 1. Muelles. |
| 2. Servicio particular. | 2. Elevadores. |
| F. Telegramas. | |

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| G. Almacenes. | 3. Mercados. |
| H. Arrendamientos. | 4. Tranvías. |
| 1. Confiterías, buffets, etcétera. | 5. Buques. |
| 2. Coches, restaurants, etcétera. | 6. Diversos. |
| | L. Saldo de cuentas anexas. |

Salidas

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|---|
| Conservación y renovación ... | } | A. Vía y obras. |
| | | B. Locomotoras. |
| | | C. Vehículos para el servicio de pasajeros y encomiendas. |
| | | D. Vehículos para el servicio de cargas. |
| Transporte | } | E. Servicio de locomotoras. |
| | | F. Servicio de vehículos. |
| | | G. Servicio de tráfico. |
| H. Dirección. | 2. Elevadores. | |
| J. Varios. | 3. Mercados. | |
| 1. Indemnizaciones. | 4. Tranvías. | |
| 2. Fondos para accidentes. | 5. Buques. | |
| 3. Eventuales. | 6. Diversos. | |
| K. Accesorios de explotación. | L. Saldo de cuentas anexas. | |
| 1. Muelles. | | |

NOTA. — A. Son cuentas anexas (L) : alquiler de vías, terrenos, edificios, locomotoras, coches y vagones — kilometraje de coches y vagones — y demoras de coches y vagones, quedando las empresas obligadas a suministrar a la Dirección general de ferrocarriles nacionales todos los detalles que se le requieran relativos a estas cuentas.

B. Los resultados que deben expresarse de conformidad a este clasificador podrán ser establecidos también a oro, tomando al efecto el premio de éste, de acuerdo con las cotizaciones del mes, realizadas por la Bolsa de comercio.

C. Para los ferrocarriles garantizados, se computarán también como producto bruto de explotación el saldo que arrojen las « Cuentas anexas » de la misma.

ANEXO C

CLASIFICADOR DE GASTOS DE FERROCARRILES

Conservación y renovación

A. VÍA Y OBRAS :

1. *Superintendencia.*
 - a) Sueldos;
 - b) Gastos generales.
2. *Vía.*
 - a) Sueldos, capataces, peones, guardavías;
 - b) Rieles y accesorios;
 - c) Durmientes y accesorios;
 - d) Materiales.
3. *Balasto.*
 - a) Sueldos;
 - b) Materiales y gastos generales;
 - c) Alquiler de tren rodante con su personal.
4. *Obras de arte.*
 - a) Sueldos;
 - b) Materiales y gastos generales.
5. *Edificios, estaciones, aparatos fijos, señales, cercos, barreras, portones, obras, pozos y aparatos fijos para el servicio del agua, etc.*
 - a) Sueldos;
 - b) Materiales y gastos generales.
6. *Talleres, galpones de máquinas, mesas giratorias, ceniceros, etcétera.*
 - a) Sueldos;
 - b) Materiales y gastos generales.
7. *Telégrafo.*
 - a) Sueldo de guardahilos;
 - b) Materiales y gastos generales.
8. *Útiles de trabajo y equipo.*
9. *Fondo de renovación.*

B. LOCOMOTORAS :

1. *Superintendencia.*

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

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.
- 2. *Sueldos y jornales de obreros y peones*
Ocupados en los trabajos de conservación y renovación.
- 3. *Materiales.*
Usados en los trabajos de conservación y renovación.
- 4. *Gastos de talleres.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.
- 5. *Gastos generales,*
- 6. *Fondo de renovación.*

C. VEHÍCULOS PARA EL SERVICIO DE PASAJEROS :

- 1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres.
 - a) Sueldos;
 - b) Gastos generales.
- 2. *Sueldos y jornales.*
Obreros y peones ocupados en la conservación de coches y furgones.
- 3. *Materiales.*
Empleados en la conservación de coches y furgones.
- 4. *Gastos de talleres.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.
- 5. *Gastos generales.*
- 6. *Fondo de renovación.*

D. VEHÍCULOS PARA EL SERVICIO DE CARGA :

- 1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia, tracción y talleres.
 - a) Sueldos;
 - b) Gastos generales.
- 2. *Sueldos y jornales de obreros y peones.*
Ocupados en la conservación de los vagones de carga.
- 3. *Materiales.*
Empleados en la conservación de vagones de carga.
- 4. *Gastos de talleres.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de los talleres.
- 5. *Gastos generales.*
- 6. *Fondo de renovación.*

Transporte

E. SERVICIO DE LOCOMOTORAS :

1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres.
 - 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 del inspector y peones;
 - f) Útiles y aparatos del servicio de combustible, conservación y renovación.
4. *Agua.*
Bombeo.
 - a) Sueldos y jornales;
 - b) Derechos de agua;
 - c) Materiales y mantención de caballos, conservación de bombas, molinos y accesorios;
 - 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.*

F. SERVICIO DE VEHÍCULOS :

1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres.

- 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 DE TRÁFICO :

- 1. *Superintendencia.*
 - a) Sueldos;
 - b) Gastos generales.
- 2. *Estaciones.*
 - a) Sueldos y jornales de jefe, 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 renovación de mobiliario, útiles y equipo;
 - c) Gastos generales.
- 3. *Trenes.*
 - a) Sueldos de guardatrenes y camareros;
 - b) Alumbrado de coches;
 - c) Lonas, sogas, etc.;
 - d) Materiales generales de consumo, uniformes del personal y conservación y renovación de útiles y equipo general;
 - e) Gastos generales.
- 4. *Guardas de pasos a nivel.*
- 5. *Avisos, itinerarios.*
- 6. *Gastos generales.*

H. DIRECCIÓN :

- 1. *Directorio en el exterior.*
- 2. *Representación en Buenos Aires.*
- 3. *Administración.*
 - a) Sueldos;
 - b) Gastos generales.
- 4. *Gastos judiciales.*
- 5. *Gastos Oficina de ajustes.*
- 6. *Franqueos y telegramas.*

7. *Seguros contra incendios.*
8. *Impuestos y cargos municipales.*
9. *Asistencia médica.*
10. *Gastos varios.*

J. VARIOS :

1. *Indemnizaciones.*
2. *Fondos para accidentes.*
3. *Eventuales.*

K. ACCESORIOS DE EXPLOTACIÓN :

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

NOTA. — *Almacenes, gastos generales* : Deben repartirse a cada sección, agregando a los costos de los materiales consumidos en proporción al valor de los materiales despachados por los almacenes para cada uno de ellos en cada mes.

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

Talleres, gastos generales : Estos gastos se repartirán a los capítulos : locomotoras, B 4; vehículos para el servicio de pasajeros, C 4; vehículos para el servicio de carga, D 4. Las distribuciones deben 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.

NOTAS. — 1ª Se incluirán en « Entradas » — cargas — los fletes por materiales para obras por cuenta capital, según el costo efectivo.

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

a) Con cargo a los almacenes, del costo efectivo que resulte a la empresa por el transporte hasta el punto del depósito en su línea; se acredita proporcionalmente a los departamentos o sean los capítulos A a G « Salidas de explotación ».

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

FERROCARRIL ANDINO

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. Confiterías, 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.)
 - B.) *Conservación y Reparación* { *Vía y obras.*
 - C.) { *Locomotoras.*
 - D.) { *Vehículos para el servicio de pasajeros y encomiendas*
 - E.) *Transporte* { *Vehículos para el servicio de cargas.*
 - F.) { *Servicio de locomotoras.*
 - G.) { *Servicio de vehículos.*
 -) { *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.*

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

FERROCARRIL ANDINO

*Clasificación de gastos***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 su 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 del agua, etc.*

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

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

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

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

a) Sueldos;

b) Gastos generales.

2. *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.

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

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

- a) Sueldos;
- b) Gastos generales.

2. *Conservación.*

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

3. *Gastos de talleres.*

Proporción correspondiente de los gastos totales de talleres.

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

D. Vehículos para el servicio de carga :

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

Transporte

E. Servicio de locomotoras :

1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres.
 - 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;
4. *Agua.*
Bombeo.
 - a) Sueldos y jornales;
 - b) Derechos de agua.
 - c) Materiales y manutención de caballos.
 Conservación de bombas, molinos y accesorios.

- 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.*

F. Servicio de vehículos :

1. *Superintendencia.*
Proporción correspondiente de los gastos totales de superintendencia de tracción y talleres.
 - 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 conservación y renovación de mobiliario, útiles y equipo;
 - c) Gastos generales.

3. *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;
- 4. *Guardas de pasos a nivel.*
 - 5. *Avisos, itinerarios.*
 - 6. *Gastos generales.*

H. *Dirección :*

- 1. *Directorio en el exterior.*
- 2. *Representación en Buenos Aires.*
- 3. *Administración.*
 - a) Sueldos.
 - b) 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.*

K. *Accesorios de explotación :*

- 1. *Muelles.*
- 2. *Elevadores.*
- 3. *Mercados.*
- 4. *Tranvías.*
- 5. *Buques.*
- 6. *Diversos.*

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, E 1 servicio de locomotoras, y F 1, servicio de vehículos. 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.