

AÑO XIV, SERIE II

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONOMICAS

PUBLICACION DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

DIRECTORES

Ing. F. Pedro Marotta
Por la Facultad

Enrique Julio Ferrarazzo
Por el Centro de Estudiantes

Adelino Galeotti
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Guillermo Garbarini Islas

Dr. Alfredo S. Gialdini
Por la Facultad

Jacinto González
Por el Centro de Estudiantes

Salvador Russo
Por el Centro de Estudiantes

ADMINISTRADOR

Juan C. Chamorro



DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS, 1835
BUENOS AIRES

La Dirección no se responsabiliza de las afirmaciones, los juicios y las doctrinas que aparezcan en esta Revista, en trabajos suscritos por sus redactores o colaboradores.

Capital de los ferrocarriles⁽¹⁾

La ley número 5315, llamada por el nombre de su ilustre autor "Ley Mitre", al referirse al capital de las empresas ferroviarias, establece que él será el que "en acciones y obligaciones" reconozca el P. E.

Para poder establecer con precisión cuál es ese capital que debe ser reconocido, resulta indispensable el previo análisis de las disposiciones de dicha ley en la parte en que legisla sobre el mencionado capital.

Los artículos pertinentes, son los siguientes:

Art. 9.—"Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el P. E. 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 P. E. 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 P. E., y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el capital será fijado por el P. E. al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo".

Art. 16.—"La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un veinte por ciento".

La ley se limita a usar los vocablos "capital", "capital en acciones y obligaciones" y "capital reconocido", sin determinar

(1) Estudio presentado por el Sr. Corti — en expedientes oficiales — a la Dirección General de Ferrocarriles, en cumplimiento de sus funciones de Inspector General de Comercial y Administrativa, cargo que desempeñó en dicha Repartición hasta la fecha de su fallecimiento. — N. de R.

los conceptos a calificar de tales. Mas entiende el suscripto que ello nada implica, por cuanto una ley de esta naturaleza no puede contener medidas y reglas de detalles propios en realidad del decreto llamado a reglamentarla; siendo de oportuna recordación al efecto las siguientes palabras de autoridad tan respetada y respetable en ciencias jurídicas como Vélez Sarsfield: “Nos abstenernos de definir, porque, como dice Freitas, las definiciones son impropias de un Código de leyes, y no porque haya peligro en hacerlo, pues mayor peligro hay en la ley que en la doctrina. En un trabajo legislativo sólo pueden admitirse aquellas definiciones, que estrictamente contengan una regla de conducta, o por la inmediata aplicación de un vocablo, o por su influencia en las disposiciones de una materia especial. La definición exacta de los términos de que se sirve el legislador para expresar su voluntad, no entra en sus atribuciones. La definición es del dominio del gramático y del literato, si la expresión corresponde al lenguaje ordinario, y es de la atribución del profesor cuando la expresión es técnica. En todo caso es extraña a la ley, es decir, a menos que sea legislativa, que tenga por objeto restringir la significación del término de que se sirve, a las ideas que reunan exactamente todas las condiciones establecidas por la ley. Lo que pensamos sobre las definiciones se extiende por los mismos motivos a toda materia puramente doctrinal, a lo que generalmente se llama principios jurídicos, pues la ley no debe extenderse sino a lo que depende de la voluntad del legislador. Ella debe ser imperativa, y sea que mande o prohíba, debe sólo expresar la voluntad del legislador. Así como existe una diferencia notable entre la jurisprudencia y la legislación, así también la ley nada tiene de común con un tratado científico de derecho”.

La ley número 5315, de acuerdo con estos principios, ha usado el vocablo “capital” sin definirlo: correspondiendo esa definición a los técnicos, como lo manifiesta el ilustre autor de nuestro Código Civil; es decir que procede dar al vocablo así usado por la Ley la definición que técnicamente le corresponde.

Los capitales se dividen generalmente en “capitales fijos” y “capitales circulantes”, correspondiendo a la primera categoría, las instalaciones, maquinarias, instrumentos, edificios, terrenos, etc., y a la segunda, el dinero, los aprovisionamientos, etc.

La palabra “capital” en abstracto designa, económicamente: desde el punto de vista social, aquella parte de la riqueza que sirve de materia e instrumento a la producción (capital productivo);

y desde el punto de vista individual, la fracción del patrimonio que el individuo mantiene en reserva para sacar de él un interés, producto o fruto (capital, valor o capital lucrativo).

El capital, socialmente considerado, suele clasificarse en cuatro categorías o grupos principales:

1o.—Materias primas de industria y objetos a medio fabricar (minerales, cueros, algodones, hilos, etc.);

2o.—Materias auxiliares de industria (carbón, hulla, etc.);

3o.—Instrumentos de la producción (máquinas, herramientas, buques, moneda);

4o.—Instalaciones e incorporaciones (edificios de explotación, docks, vías de comunicación, etc.).

Está demás decir que la ley número 5315, al usar el vocablo "capital", no lo hace en el sentido abstracto que acaba de enunciarse; sino que, aun absteniéndose de definiciones, expresa la voluntad del legislador a legislar sobre el capital considerado desde el punto de vista individual y concretamente sobre el patrimonio que una empresa ferroviaria explota para sacar de él una renta.

Procede, en consecuencia, definir el vocablo de acuerdo con los principios y reglas establecidos o adoptados científica y doctrinariamente respecto al patrimonio individual de una sociedad concesionaria de una obra y un servicio público (construcción y explotación de vías férreas y transportes ferroviarios).

Circumscripita así la cuestión, procede determinar qué es "capital" de una compañía o sociedad, cuáles son las divisiones que se hace de ese capital y cuáles las fases por las que el mismo evoluciona.

"Chiameremo *capitale* di un'impresa (individuale o collettiva) il complesso dei beni capitali che, in un determinato instante, trovansi a disposizione dell'impresa medesima". (Umberto Ricci.—II Capitale, cap. IV, 89, pág. 188).

"Un *stock de riqueza existente en cierto momento preciso* recibe el nombre de *capital*". (Irving Fisher.—Economía Política Geométrica.—Cap. IV, 1, pág. 66).

"Le capital est ce fonds permanent de biens productifs..." (Yohn Bates Clasek. — Principes d'économie politique.—Cap. II, pág. 6).

"Se entiende por "capital" todo lo que represente un valor bajo cualquier forma y que dé o se destine a dar un rédito". (Leroy-Beaulieu).

En medio de la gran diversidad de opiniones que separa a

los economistas cuando de definir el capital se trata, de las cuatro fórmulas transcriptas puede deducirse que la condición esencial del capital consiste en que sea “una riqueza existente en el momento actual”.

Al emitir una sociedad un determinado número de títulos (acciones u obligaciones), y percibir su importe, el capital no consiste en esos títulos (que han salido de su poder y de los cuales sólo queda su referencia inscripta en los libros), sino en el numerario existente en caja; y al invertir parte de este numerario en edificios, instalaciones, salarios, etc., el capital pasa a estar representado por estas inversiones en la proporción invertida.

De estas distintas fases del capital nacen las expresiones genéricas *capital emitido* y *capital invertido*, que respectivamente se subdividen en *capital suscripto* y *capital realizado*, el primero, y *capital fijo* y *capital circulante*, el segundo. Al lanzar la sociedad sus títulos al mercado financiero se produce la suscripción y aparece el *capital suscripto*, que al percibirse cuyo importe, se convierte en *capital realizado*; de la inversión de estas sumas resulta el *capital fijo*, representado por las instalaciones, herramientas, maquinarias, edificios, terrenos, etc., y el *capital circulante*, que comprende el numerario, aprovisionamientos, etc.

En el cuadro sinóptico anexo representamos esta evolución del capital.

Vemos en ese cuadro que el capital acciones más el capital obligaciones (sea la inscripción de ambas clases de títulos), una vez realizados pueden ser repartidos en los tres capítulos: I, II y III.

En los ferrocarriles, la casi totalidad del capital se encuentra inmovilizado en las líneas y construcciones anexas: estaciones, talleres, depósitos, casillas, terrenos, etc., y en el material rodante: locomotoras, coches, vagones, etc., todo lo cual representa el capital fijo; mientras el capital circulante está constituido por los materiales de almacenes, dinero en caja, títulos en cartera y créditos varios, que se reúnen también bajo el nombre de “capital de trabajo”, “fond de roulement”, “working capital”, etc.

Se puede observar como, en los ferrocarriles, el material rodante que técnicamente es circulante, económicamente entra en la categoría de fijo: es el mismo caso de una máquina cualquiera que, respecto a su constructor, es un capital circulante, mientras que para el que la adquiere para uso industrial constituye un capital fijo.

Una distinción conveniente, o la enumeración de los gastos por

cuenta de capital, es siempre necesaria en esta clase de empresas: por cuanto las tarifas que se establecen se basan siempre sobre el capital a los efectos del cálculo del rendimiento que se permite a las compañías como máximo; y así, mientras con una racional clasificación del capital se tienen los elementos indispensables para ese objeto, al propio tiempo se llena un requisito de los más indispensables para la estadística con el fin de facilitar comparaciones y el estudio de las condiciones de la empresa en el interés de mejorar los servicios y de introducir en su economía aquellos procedimientos y enseñanzas prácticos que solamente aquel poderoso auxiliar de la administración que todo lo da a conocer, puede sugerir.

Si la clasificación general que se ha esbozado puede considerarse como suficiente para empresas absolutamente privadas, es decir, que no extienden su influencia y acción sobre el público, no resulta así en las compañías a las cuales se otorga la concesión de líneas llamadas a ejercer el propio y exclusivo servicio de transportes en una determinada extensión o zona del territorio nacional. Aquí, por el rol importante que debe ejercer “el capital” en razón del establecimiento y de la intervención de las tarifas, es necesario indicar claramente cuál puede ser el capital y especificar sus componentes.

En toda empresa o sociedad, no debe confundirse el “capital social” con el “capital invertido”. Este tiene personalidad propia, independiente de aquél: el capital—el patrimonio—, como observa el esclarecido tratadista de derecho César Vivante, es la suma de todas las relaciones jurídicas de la sociedad, relaciones de propiedad, de dominio, de garantía, sobre cosas corporales e incorporeales; el patrimonio es esencialmente variable según las vicisitudes de la industria, mas conserva constantemente los caracteres jurídicos de una universalidad, bajo el nombre y la pertenencia de la entidad social. Su unidad se refleja en el único inventario, en el único balance que la sociedad debe preparar aun cuando tenga varias sedes y sucursales, como también en la unidad de garantía que todos sus bienes ofrecen a sus acreedores”. “En antítesis del patrimonio social — dice el mismo Vivante — de suyo variable, está el capital nominal de la compañía, entidad jurídica y contable (“nomen juris”); es constante por todo el período de duración o por lo menos hasta cuando se modifique el acto constitutivo de la sociedad; constituye un elemento constante en la formación de un balance; debe figurar en el pasivo a fin de que en su contra se inscriba en el activo un fondo equivalente de bienes, de créditos o de pérdidas en garantía o como advertencia de los acreedores sociales”.

El "capital social" de un ferrocarril está constituido por un número determinado de acciones, a cada una de las cuales corresponde una cuota-parte de los beneficios líquidos de la empresa. Esto no obstante, siendo que el capital acciones, asciende siempre a una suma mucho menor del costo efectivo de las líneas, la cantidad que falta se consigue por empréstitos, mediante la emisión de "obligaciones".

Las "acciones" son títulos cuya renta incierta resulta mayor o menor, según las entradas líquidas de la empresa; las "obligaciones" son, por el contrario, títulos de renta fija, que si bien a veces son poco remuneradores, resultan más buscados en razón de las garantías que ofrecen. Nuestras empresas de ferrocarriles, constituidas en su mayor parte en Inglaterra, tienen diversas categorías de acciones y obligaciones conforme a las costumbres de aquel país; y así tenemos:

"Acciones Ordinarias" (Ordinary shares o stock) (emitidas a perpetuidad, siendo perpetua la concesión de los ferrocarriles. Entre estas acciones se reparte todo el producto líquido que resulta después de satisfechos los intereses sobre acciones o stock de preferencia, y todos los gastos y los intereses de las diversas deudas contraídas por la compañía.

"Acciones garantidas" (Guaranteed stock) sobre las que la compañía se obliga a abonar un dividendo fijo, garantido solamente por los beneficios netos de la empresa.

Cuando los productos de un semestre o de un año no alcanzan para pagar los intereses de estos títulos, los poseedores tienen derecho sobre los productos líquidos que se obtengan en los años subsiguientes. Estos títulos tienen preferencia sobre las acciones ordinarias.

"Acciones privilegiadas" (Preference stock), que son como las precedentes, con la diferencia que sus poseedores, cuando no pueden percibir el dividendo que les corresponde sobre los productos del año o del semestre, no tienen derecho a ser pagados con los productos de los años subsiguientes.

"Obligaciones simples" (Loan Debentures) de interés fijo, de breve vencimiento y reembolsables en una época dada. Constituyen la deuda flotante y son substituidas por lo general, a su vencimiento por las:

"Obligaciones Consolidadas" (Debenture stock), de las que existen frecuentemente diversas series privilegiadas, la una con respecto a la otra, según el orden cronológico de las leyes que autorizan su emisión. El orden de garantía de estos títulos es, por lo tanto,

- 1o.—Debenture stock.
- 2o.—Guaranteed stock.
- 3o.—Preference stock.
- 4o.—Ordinary stock.

En Inglaterra se ha autorizado la creación de estas clases de títulos en consideración a que la regla general que ha sido adoptada, según la cual los empréstitos no deben sobrepasar del tercio del capital, resultaba demasiado estrecha para las grandes compañías: el expediente pone en salvo los derechos de los obligatarios, cuyo privilegio queda intacto, y los de los accionistas ordinarios, cuyas probabilidades de aumento de dividendo no disminuyen, puesto que las acciones garantidas o privilegiadas no pueden recibir sino un determinado dividendo o interés fijo.

Tanto el “capital-acciones” como el “capital-obligaciones”, es a su vez:

“Autorizado”—por la asamblea de los accionistas.

“Creado o emitido”—de conformidad a la autorización acordada.

“Recibido o ingresado”—por el total o por el importe de cuotas del capital emitido, que ha ingresado a la caja social.

Ahora bien: ¿cuál era en la mente del legislador el capital a reconocer a las empresas? Al usar la expresión “capital en acciones y obligaciones” ¿quiso el legislador establecer que se reconocería como capital de las empresas su capital-social, el total de sus obligaciones y acciones emitidas?

El primitivo proyecto de la referida ley, por corresponder cuya iniciativa al diputado nombrado, es conocida por el nombre de éste; en la última parte del artículo 9, fué redactado por su autor como sigue: “...a estos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público *conforme con su costo efectivo*...”

Y al fundar su proyecto, dijo el mismo: “...he fijado la proporción del 17 o/o entre las entradas y el *capital de las líneas*...”

Estas palabras demuestran cuál era, concretamente, en la mente del ilustre autor del proyecto originario, el capital invertido en un ferrocarril.

El nuevo proyecto redactado por la Comisión respectiva de la H. Cámara de D.D., no contiene la última frase, y está redacción subsistió al sancionarse la ley.

Por lo tanto, en las causas que hayan presidido a esa supresión, debe indagarse el espíritu de la ley sobre este punto.

Nada dice al respecto el miembro informante de la Comisión

al fundamentar el despacho de ésta; ni el artículo respectivo suscita ningún debate, siendo votado sin discusión.

No apareciendo de parte del autor del primitivo proyecto oposición a la nueva redacción, ni resultando ésta aclarada por sus autores, cabría presumir que con ella no han pretendido introducir una modificación fundamental—como resultaría ser—en el primitivo proyecto; pero más bien que esa nueva redacción obedeció a otras causas, extrañas al concepto que del capital invertido tenía el autor del proyecto; concepto que sin duda compartían los demás miembros de la Comisión de O. Públicas.

No sería, empero, posible establecer terminantemente con la ley misma, cuál es ese su concepto del capital en que ha de basarse la intervención de las tarifas, si el mismo no hubiera sido ampliamente discutido al tratarse en dicha Cámara el artículo 16 de la ley que nos ocupa.

Y en esta discusión, durante la cual fueron vertidas tantas y tan diversas opiniones, es donde podemos hallar la acepción que la ley citada da a las palabras *capital reconocido*.

Mientras que el artículo 9 dice: “Capital reconocido en acciones y obligaciones”, en el artículo 16 no figuran los dos últimos vocablos que, sin embargo, aparecen también en el proyectado por la Comisión.

¿Podría deducirse de ahí que el P. E. reconocerá un capital a los efectos de la intervención de las tarifas y otro a los del rescate?

¿Que el capital del artículo 9 es uno y otro distinto el del artículo 16?

Por si tal duda cupiera en mente alguna, están, para desvanecerla, las palabras del Sr. Ministro de Obras Públicas, quien al discutirse el artículo 9 en el Senado hubo de decir al Senador Virasoro, que señalaba una falta de armonía entre el artículo 9 y el 16, originada—según él—por los vocablos citados, que el artículo 9 no era contrario del 16 (“Diario de Sesiones”, año 1907, tomo I, pág. 1068), sinó que en ambos el capital era exactamente el mismo; agregando el señor Ministro: “...la discusión no se produjo por eso (por lo de acciones y obligaciones), sino porque algunos querían que se pusiera invertido en lugar de reconocido...”

La discusión a que aluden el Sr. Senador y el Sr. Ministro la hallamos en el Diario de Sesiones de la Cámara de D. D. del mismo año, de páginas 1031 a la 1040 del tomo I.

Ella fué iniciada por el Sr. Diputado Seguí, quien al referirse al capital en cuyo reconocimiento debía intervenir el poder público,

decía que ello debía ser “en el capital que se invierte, en el capital que se reconoce como empleado para construir la obra en todos sus múltiples detalles”.

Y, aclarando mejor el concepto, aludía a un debate anterior originado en el seno de la comisión respecto a cual era el capital que debía reconocerse a la empresa allí recurrente “si era el capital reconocido como invertido, por el P. E. hasta entonces, o el capital emitido” de cuyo debate resultó que “para la comisión no quedó duda, y así lo estableció en el despacho: que el capital era el invertido exclusivamente...”

Según el citado Sr. Diputado el capital reconocido es pues, la suma de las inversiones reales, de las inmovilizaciones originadas por la construcción y equipo del ferrocarril.

A las manifestaciones anteriores de este Diputado, su colega, el doctor Carlés, miembro informante de la comisión, sosteniendo el despacho de ésta, replicaba empezando con las siguientes palabras: “Aunque estoy en un todo de acuerdo con las opiniones vertidas por el Sr. Diputado...” Y el ilustre autor del proyecto, el Diputado Mitre, confirmaba a su vez “...al decir que el capital será reconocido en acciones y obligaciones por el Gobierno, no se dispone que el Gobierno ha de reconocer cualquier capital que pretenda la Compañía... ateniéndose a lo que el artículo dispone, el P. E. reconocerá a cada compañía el capital que legítimamente debe reconocerle...”

Estas palabras vienen así a confirmar lo que adelantábamos al indicar que, no obstante la distinta redacción, el espíritu del proyecto del Diputado Mitre y el de la Comisión, en la parte del Art. 9.º que nos ocupa, quedaba siempre invariable: permanecía el del primitivo proyecto, expresado terminantemente en las últimas palabras que allí hemos transcrito subrayándolas.

Pero las manifestaciones de los dos legisladores que acabamos de citar, no debieron parecer suficientes al Sr. Diputado Seguí quien, insistiendo aún, agregaba: “...nosotros no podemos establecer que la base de expropiación ha de ser el capital que haya emitido... además, esto no puede tener un control efectivo y generalmente no lo tiene... debe ser privativo de las empresas salvo que llevemos un control depresivo que no admitirán... Lo que tiene control claro e incontrovertible es el capital invertido...” Y después de extenderse en otras muchas consideraciones asaz interesantes, pero que hemos de privarnos de transcribir por no poder ser tan extensa nuestra exposición, repetía que el control del P. E. debe ejercerse sobre “positivamente lo que se invierte... es decir, lo que vale por

el capital empleado y reconocido''. Agregando más adelante.... "para mí es lo mismo capital invertido que capital reconocido, porque creo que el P. E. no reconocerá nunca sino el capital invertido, como se hace en la práctica y como está establecido en la ley".

Sigue aún el debate (págs. 1034 a 1036) y al ponerse a votación si debe decir el artículo *capital invertido o capital reconocido* afirma el mismo Sr. Diputado: "El P. E. lleva la cuenta del capital invertido... Ese es el capital reconocido... invertido y reconocido tienen un mismo significado..."

Igual opinión sustenta el miembro informante Diputado Carlés, al replicar: "Si alguien me preguntara lo que significa capital reconocido en acciones y obligaciones yo contestaría que es el capital invertido o reconocido por el P. E.... la fórmula propuesta por el Sr. Diputado (Seguí)... capital en acciones y obligaciones... son términos equivalentes..."

Por su parte el Sr. Diputado Mitre manifestaba: "La redacción que había propuesto el Sr. Diputado Seguí fué discutida en el seno de la Comisión... esta redacción (la nueva de la Comisión) no importaba sino aclarar el concepto del artículo..."

Y al decir, en el curso del debate, el Diputado Demaría: "tampoco puede permitírseles (a las empresas) que hagan el juego tan común y conocido de aguar el capital y simular un capital mayor..." el mismo Diputado Mitre replicaba categóricamente: "Eso no lo reconoce el Gobierno".

Cerraremos esta ya excesivamente larga cita transcribiendo las palabras del Sr. Diputado Méndez Casariego que hallamos en la pág. 1040 del tomo citado, donde puede leerse: "...Quiere decir entonces, que el P. E. no reconoce como *capital* de las empresas sino *lo que invierten en sus líneas*".

Esta frase resume con toda concisión el espíritu de la Ley No. 5315, en lo referente al concepto que para esa ley es el capital a reconocerse por el P. E. como invertido por una empresa ferroviaria.

Ese capital no puede ser sino la expresión neta y clara de los valores efectivos creados o adquiridos por la empresa para construir el ferrocarril: El debe representar en cifras, los terrenos, edificios, obras de arte, vía, material fijo y rodante, etc., requeridos para construir las líneas.

Debe ser, repitiendo la definición gráfica y concisa del Sr. Diputado Seguí, el "empleado para construir la obra en todos sus múltiples detalles".

Y toda erogación que no haya tenido este empleo ha de consi-

derarse extraña a ese capital invertido: no pudiendo por tanto reconocerse como tal capital.

La voluntad del legislador no puede ser más clara en este punto: cuando la ley manda reconocer el capital en acciones y obligaciones, lo que expresa es la voluntad del legislador de que se reconozcan todas las sumas invertidas en la construcción y equipo del ferrocarril, sin distinguir si ellos provienen del capital-social representado por las acciones o de la deuda cuya representación son las obligaciones.

Vale decir que *el capital a reconocer es la totalidad o una parte del valor de acciones y obligaciones emitidas según se haya invertido en el ferrocarril el todo o una parte del capital realizado.*

En efecto: por nuestro Código de Comercio (al igual que por el de otras naciones) las obligaciones no son consideradas como una parte del capital-social sujeto a las contingencias del negocio explotado, sino como una deuda contraída por la sociedad con la garantía del capital aportado por los accionistas, verdaderos socios capitalistas. Y es a obviar las dificultades de interpretación que pudieran emerger de este principio jurídico que el legislador insistió en la expresión “capital en acciones y obligaciones”.

No ignoramos que hay países cuyas respectivas legislaciones autorizan sean llevadas a la cuenta de capital partidas de la naturaleza de algunas de las que se observan en este estudio: pero no son países donde las concesiones se otorgan con el carácter de precarias, mientras que en el nuestro son hechas a perpetuidad.

Y esta diferencia esencialísima entre ambas concesiones tiene que establecer una no menos esencial entre las cuentas del capital de las respectivas empresas.

Por la modalidad de sus concesiones, las empresas que las explotan quedan, en nuestro país, asimiladas a la industria privada (salvo, naturalmente, su subordinación al Estado como regulador del servicio público que aquellas monopolizan: disfrutando de ciertos privilegios han de estar necesariamente sometidas a obligaciones equivalentes) pero con la salvedad anterior, nuestras empresas ferroviarias no son sino empresas privadas que se dedican a la industria de los transportes.

Opinión que, probablemente, era la del legislador, y que debió inspirarlo el dictar una ley que se aparta, en muchos puntos, de los principios establecidos al respecto por las de otros países.

Las compañías ferroviarias del nuestro deben, en consecuencia, regirse en la contabilización de su capital, en la formación de la cuenta de éste, por las reglas universalmente adoptadas por las

grandes industrias privadas; en las cuales la importancia de los capitales por ellas empleados ha determinado la conveniencia y la necesidad de establecer principios y métodos fijos para asegurar la normalidad y la equidad en la confección de sus balances, etc.

No cree esta Inspección que pudiera contestarse el que los ferrocarriles, en nuestro país, son, en cuanto a su cuenta capital, equiparables a cualquier empresa privada; y esencialmente distintos de sus similares de otros países. Mas, para dejar este punto terminantemente definido, transcribimos a continuación palabras que tomamos de la Memoria presentada el 18 de Mayo de 1905, a la asamblea general de accionistas de la Compañía del Metropolitano de París, por su Directorio.

He aquí cómo define ésta la cuenta de capital: "La amortización financiera... es la diferencia entre las sociedades como la nuestra, *cuyo activo está esencialmente formado por una concesión*, y las sociedades comerciales e industriales, *cuyo activo está representado por los bienes inmuebles y las existencias del inventario*. Nuestro balance o *cuenta capital*, llamado así por las sociedades análogas a la nuestra, no es en realidad sino un documento estadístico que os indica en qué se ha invertido vuestro dinero. *Pero esos inmuebles*, esas instalaciones enumeradas en la página "activo" *no son en realidad nuestro activo*: es una lista justificada de los gastos que constituyen el precio de la concesión del ferrocarril Metropolitano. Vuestro activo, no lo constituyen esas escaleras, esos rieles, ese balastro, ni tampoco esa vasta usina; vuestro activo lo constituye el derecho de percibir en provecho vuestro durante 35 años, diez y quince céntimos por boleto. Desde el día que se colocó la vía, en que fueron edificadas las estaciones y la usina, todo esto ha dejado de perteneceros a título privativo. En caso de rescate poco importaría que ello os hubiese costado 50 o 100 millones; no recibiríais ni un céntimo más ni un céntimo menos: *la base del rescate es la renta sacada a la concesión, tal es pues el elemento fundamental del activo*.... No tienen (las instalaciones) ningún valor mercantil que pueda balancear la contrapartida de su valor de costo..."

Basta con lo transcrito, para dar por contestada de antemano cualquier teoría que al respecto se pretendiera desarrollar en oposición a la distinción que hemos señalado.

El activo de nuestras empresas ferroviarias, como el de las sociedades comerciales e industriales, está formado por sus inmuebles y por sus existencias de inventario; además del derecho de percibir, no durante treinta y cinco años, sino a perpetuidad, el precio del transporte.

Desde el primer día y por siempre, la vía, edificios, usina, etc., les pertenece a título privativo; y en caso de rescate les importa mucho que ellas les hayan costado 50 o 100 millones, pues de acuerdo con el Art. 16 de la ley No. 5315 debe reembolsarles esos 50 o 100 millones mayorados en 10 o en 20 millones más, respectivamente.

Es pues de la mayor importancia que estos millones, vale decir, que el capital invertido no aparezca inflado con partidas que le son extrañas.

A ese capital no pueden en consecuencia imputarse más que estrictamente las erogaciones ocasionadas para construir esos bienes inmuebles y esas existencias de inventario.

Determinado así el espíritu de la ley, esto es “la voluntad del legislador” al usar el término “capital reconocido”, procede dejar constancia de que ese espíritu o voluntad concuerda con los principios establecidos por las leyes análogas de otros países y con los preconizados por los diversos tratadistas especializados en la materia.

La ley federal Suiza de 27 de Marzo 1896 sobre contabilidad de los ferrocarriles, en su Art. 9.º prohíbe cargar a la cuenta de la construcción, entre otros, todos los gastos que figuran en el Capítulo I, inciso B. del cuadro anexo, (con la sola excepción de los intereses intercalarios, y éstos con grandes restricciones). Debe no obstante tenerse en cuenta que se trata de un país donde las concesiones eran otorgadas con carácter de precarias. Al igual que ocurrió en Francia: donde sin embargo la mayor parte de los gastos referidos son imputados a la cuenta llamada de 1er. establecimiento.

Pero como lo ha definido A. Picard, en estas naciones, como consecuencia de la modalidad de las concesiones que disfrutaban, las empresas no tienen cuenta de *capital* sino cuenta de *gastos a amortizar* durante el período de la concesión; y el Capítulo I representa para ellas, en su totalidad, gastos de índole igual: el precio de la concesión que disfrutaban. En tanto que para nuestras empresas el inciso A. es la parte que por excelencia representa su patrimonio.

De esa misma circunstancia de ser las concesiones otorgadas a perpetuidad por nuestras leyes emerge otra consecuencia; y es que aquellos gastos — que económicamente no representan valor capital ninguno — al pretender un rendimiento o interés sobre su monto, vendrían a encarecer el precio del transporte a *perpetuidad*. Lo que sería contrario a la aspiración del ilustre autor del proyecto de la ley, expresada en las siguientes palabras: (se refiere al límite del 17 o/o fijado para las tarifas): “...creo que es una disposición equitativa que, por una parte, deja a las compañías la suficiente

utilidad para que sus capitales tengan la remuneración a que legítimamente pueden aspirar, y por otra, cierra por completo la posibilidad de ganancias exorbitantes que importarán un gravamen extraordinario sobre los factores de la producción que concurren al movimiento de transporte de las empresas”.

Por lo hasta aquí expuesto cree el suscrito poder afirmar que en el régimen establecido por la Ley No. 5315 el capital a reconocer a las empresas a ella acogidas es exclusivamente el monto de la denominada “cuenta de construcción” con abstracción del origen de los capitales absorbidos por esa cuenta y sea el importe que representa mayor o menor que el capital emitido.

El “capital invertido” — tomado aquí el término “Invertido” en el sentido de “fijo” por cuanto el verdadero y único capital que “trabaja” es el inmovilizado en las obras de las líneas y por lo mismo el que debe considerarse a los efectos de las tarifas — está constituido, como se ha visto, por las instalaciones y el material rodante del ferrocarril.

No es posible presentar una clasificación completa de estos elementos sin excedernos en mucho de los límites que convienen a un estudio de la naturaleza del presente. Esto no obstante, creemos que el detalle que sigue bastará para dar una idea cabal de cómo se procede en la práctica.

Clasificación de los gastos de construcción

- 1.º—Estudios — preliminares y definitivos.
- 2.º—Terrenos — adquisiciones y expropiaciones, gastos de es-
crituración y diversos, planos, honorarios, etc.
- 3.º—Vía.
 - a) Limpieza del terreno;
 - b) Movimiento de tierra, terraplenes y cortes;
 - c) Armamento;
 - 1—Material, durmientes, rieles y accesorios, cambios, etc.
 - 2—Colocación, balasto y diversos.
 - d) Alambrado y cercos;
 - e) Semáforos, etc.
- 4.º—Obras de Arte.
 - a) Puentes y alcantarillas;
 - b) Pasajes, viaductos, muros y defensas.
- 5.º—Edificios e instalaciones fijas.
 - a) Edificios para administración;
 - b) Estaciones, edificios, instalaciones, servicio de agua, etc.
 - c) Talleres, galpones de máquinas, etc.

6.º—Telégrafo.

7.º—Material rodante.

a) Locomotoras;

b) Coches;

c) Furgones;

d) Vagones.

8.º—Gastos diversos.

Gastos de dirección, etc.

Las sumas a cargar a las cuentas de los conceptos especificados no podrán ser sino las que realmente se hayan invertido. Los sueldos y jornales resultarán de planillas preparadas en las fórmulas usuales con los requisitos indispensables para su formal validez; y así las cantidades pagadas, en virtud de contratos celebrados, por trabajos ejecutados por cabecillas o contratistas, deberán constar con todos sus detalles en los “certificados” o cuentas que se ajustan en estos casos.

Las adquisiciones de materiales en el país resultarán de los convenios estipulados al efecto y de las facturas abonadas a los proveedores.

Los materiales recibidos del extranjero serán materia de cuentas, copias o ajustes debidamente certificados por el directorio en el exterior, acompañados de los elementos de justificación o comprobación que permitan apreciar las compras realizadas y comparar los precios respectivos. A este efecto, la oficina encargada del contralor de la contabilidad, debería disponer de las listas de precios corrientes de los materiales, que se publican periódicamente en las plazas de Londres, París, etc., y por las cuales es siempre posible formarse un criterio acabado de las condiciones de los mercados y del valor de los artículos y materiales.

No deben admitirse recargos en los precios por gastos de dirección, intereses, etc., del exterior, debiendo figurar los materiales por su justo valor pagado, más los gastos de transportes, fletes marítimos, etc.

Los demás gastos — fuera de los sueldos y materiales de que se acaba de hablar — a cargo del capital, deberán justificarse siempre con los documentos de pago correspondientes y demás comprobantes explicativos.

Los capítulos de gastos cuya clasificación se ha dado precedentemente, son a nuestro juicio los que en los términos de la Ley No. 5315, pueden ser admitidos en base al concepto de “capital invertido” y, por lo tanto, debe tenerse mucho cuidado en que no se lleven a las cuentas partidas que, aún cuando en “otras partes” o

de acuerdo con legislaciones distintas a la nuestra podrían ser consideradas como gastos de primer establecimiento, en realidad no son propias y verdaderas erogaciones de "capital invertido" o inmovilizado en las obras del ferrocarril.

Según las disposiciones vigentes en Francia, la cuenta de primer establecimiento debe comprender:

- a) Todas las sumas que la compañía justifica haber invertido con un fin de "utilidad" en la compra, en la construcción y en el acondicionamiento de la explotación de cada línea y sus dependencias;
- b) Los gastos de conservación y explotación de las secciones de líneas sucesivamente libradas al servicio;
- c) Los $\frac{3}{5}$ de los gastos de entretenimiento de la vía por un año y por las secciones puestas en servicio durante el año anterior;
- d) Las sumas invertidas en el pago de los intereses por la compra o la construcción de líneas, hasta la época en que empieza para las mismas líneas la aplicación de la garantía de intereses y solamente por la parte del interés y de la amortización que no sean cubiertos por el producido neto de las líneas o secciones sucesivamente libradas al servicio.

Se deducen de la misma cuenta de primer establecimiento:

- a) Los productos brutos de toda clase correspondientes a las secciones de líneas sucesivamente libradas al servicio;
- b) El producido de la venta de fracciones de terrenos sobrantes;
- c) El producido de los capitales afectados a la construcción de cada línea.

En Suiza se cargan a la cuenta capital:

- a) Los gastos de construcción y administración o de compra de las líneas y correspondiente material de explotación;
- b) Los gastos de organización y administración de la compañía;
- c) Los intereses de los capitales durante la construcción;
- d) Los gastos de conservación y balastaje de las vías, por la parte que excede de la mantención normal, por los primeros seis meses.

No se permite llevar a los gastos de construcción:

- a) Los gastos de fundación y de constitución de la compañía;
- b) Las pérdidas o quebrantos sobre emisión de capital;
- c) Los gastos de organización de la explotación.

“Estos gastos — observa L. Lichtervelde en su obra “*Etude sur le budget Suisse*” — si no pueden ser cubiertos inmediatamente por la cuenta de explotación, se llevan al débito de una cuenta especial denominada “gastos a amortizar” y se extinguen dentro de la brevedad que sea posible”.

Por la íntima relación que tienen las disposiciones suizas sobre el capital de los ferrocarriles con las de nuestra ley, y sobre todo con su texto donde falta la reglamentación de detalle, transcribimos la siguiente que debería ser adoptada entre nosotros al pie de la letra, incorporándolo al reglamento respectivo: Ley de 27 de Mayo 1896, sobre la contabilidad de los ferrocarriles:

Art. 5.º — Después de libradas las líneas al servicio, las sumas invertidas en concepto de instalaciones suplementarias o nuevas o en la adquisición de material de explotación, no podrán ser llevadas al cargo de la cuenta de construcción a menos que haya resultado, en el interés de la explotación un aumento o una mejora esencial en las construcciones e instalaciones.

Art. 6.º — El valor de obras e instalaciones puestas fuera de servicio o demolidas, será deducido de la cuenta de construcción.

Importante es asimismo esta otra disposición que se recomienda por sí sola y que hemos visto adoptada, casi en los mismos términos, también en la legislación italiana:

Art. 4.º — En caso de adquisición convencional de una línea perteneciente a otra empresa, la suma a cargarse al capital no podrá exceder del precio de costo si éste es inferior al valor que figuraba en la cuenta antes de la venta; si por el contrario, fuera superior, no podrá sobrepasar el importe del balance anterior.

El Art. 5.º de la ley suiza transcrito comprende, como se deduce fácilmente, además de los trabajos complementarios de construcción, las “mejoras” que se introducen en las obras existentes del ferrocarril, las que serán debitadas a la cuenta del capital invertido siempre y solamente — según el mismo artículo — que resulte, “en el interés de la explotación, un aumento o una mejora esencial en las construcciones e instalaciones”.

Esta disposición responde exactamente al principio enunciado por A. Picard, en su tratado sobre ferrocarriles, a saber: “que l'on doit exclusivement porter au compte d'établissement les dépenses qui apportent un élément nouveau au chemin de fer, ayant inconstamment pour effet d'accroître son capital”.

“Una empresa — escribe M. Robaglia, “*Bulletin du Congrès International des Chemins de fer*”, Julio de 1912 — puede verse obligada a ejecutar trabajos que tienen incontestablemente los ca-

raacteres de obras de primer establecimiento, pero sin tener la seguridad de que esos trabajos traerán como consecuencia aumentos en las "entradas o disminuciones en las salidas de explotación". Es el caso, por ejemplo, de una empresa que cree deber, en vista de una ventaja moral imposible de traducir en cifras, embellecer el frente de una estación para dar satisfacción a los poderes públicos o a la población. No se concibe que esa nueva ornamentación de frente sea susceptible de producir aumento de entradas o una disminución de gastos".

Celestino Corti.