

102

Revista

de

Ciencias Económicas

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

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.

DIRECTORES

Dr. Wenceslao Urdapilleta
Por la Facultad

Francisco A. Duranti
Por el Centro de Estudiantes

Carlos E. Daverio
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Alberto Diez Mieres
Sr. Luis Moreno
Por la Facultad

José Botti
Por el Centro de Estudiantes

Oscar D. Hofmann
Por el Centro de Estudiantes

Año XVII

Diciembre, 1929

Serie II, N° 101

DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

de Jacobo Wainer

Un problema de Contabilidad: El contralor de la contabilidad de los ferrocarriles

Disertación de extensión universitaria, en la Facultad de Ciencias Económicas.

No he de entrar a considerar en esta breve disertación la faz jurídica del alcance del contralor del Estado a las empresas de servicios públicos, especialmente las empresas ferroviarias y el alcance del poder de policía, cuya discusión incumbe a los técnicos en ciencias jurídicas. Voy a encarar un problema, en el que si bien no se puede hacer abstracción absoluta de las disposiciones legales vigentes en la materia, desde que ellas establecen las normas dentro de las cuales debe desenvolverse la hacienda, sólo incumbe a los profesionales de esta casa, es decir, voy a estudiar un problema de técnica de contabilidad.

Es ya un principio establecido, que los servicios públicos por su modalidad de tales, tienen de parte de las entidades públicas en cuya jurisdicción tal servicio se desarrolla: estado federal, provincia o municipio, un contralor que se halla regulado por las distintas leyes o contratos respectivos.

Es sabido que estas intervenciones se hacen por distintos organismos y en distintas modalidades. Así, viendo los casos más cercanos, vemos la Municipalidad de la Capital Federal con la oficina fiscalizadora de contratos de servicios públicos; en el orden nacional a la Dirección de Ferrocarriles y la Inspección General de Justicia, que también podemos mencionar por su intervención en materia de sociedades anónimas y en especial en lo referente a Bancos, Compañía de Seguros, llegando a establecer, como sabemos, normas especiales para balances y amortizaciones. En el orden municipal también existe un control sobre las empresas de tranvías, electricidad, gas,

etc., que abarcan especialmente el capital invertido, las entradas brutas obtenidas y los fondos de amortizaciones, en virtud de los contratos respectivos de concesión; sin embargo, esta fiscalización ha evolucionado y perfeccionado enormemente a pesar de las disposiciones un tanto empíricas de las concesiones.

Yo voy a estudiar especialmente un problema ya largamente debatido no sólo en nuestro país, sino en casi todos los del mundo, o sea sobre el contralor de la contabilidad de empresas ferroviarias.

Las empresas ferroviarias tienen su vida reglamentada en nuestro país por la ley básica N° 2873, reformada por la ley 6320 de 1909 en su control administrativo y más adelante por la ley 5315, que vino a legislar sobre el régimen económico de los ferrocarriles y algo que nos interesa más directamente en esta ocasión, sobre su régimen administrativo y contable. De ahí que vamos a mencionar someramente sus principales disposiciones.

La ley 2873, votada el 24 de noviembre de 1891, es la ley general de ferrocarriles nacionales y provee distintas disposiciones en materia de la administración interna de ferrocarriles en los artículos 69 a 79, pero especialmente el N° 79, se refiere a la contabilidad al decir: "La Dirección de Ferrocarriles, autorizada por el P. E., puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad." La ley 2873 constituye por así decir un Código ferroviario, desde que junto con su Decreto Reglamentario abarca amplias disposiciones sobre el régimen ferroviario. La ley 6320 de 1909 amplió el título IX de la intervención gubernativa de los ferrocarriles en explotación.

Es conocida, por otra parte, por haber dado lugar a largas discusiones públicas antes y después de sancionarse, la ley llamada Mitre, o sea la N° 5315 y ella dispone en sus arts. 8 y 9 disposiciones especiales sobre el régimen económico administrativo y contable de los FF. CC., que leeré en sus partes que nos interesa:

"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 de tres por ciento (3 o/o) del

producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal.

Se establecerá el producto líquido, reconociéndose como gasto el sesenta por ciento (60 o|o) de las entradas.

Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo.

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 o|o) del capital en acciones y obligaciones reconocidas por el P. E. y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60 o|o) 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 conocimiento del mismo.”

He hecho esta lectura, en virtud de que la ley 5315 cambia fundamentalmente cierta faz del régimen ferroviario y su aplicación es lo que nos interesa. El Decreto Reglamentario de 30 de abril de 1908, trata de las amortizaciones del régimen de inspección y es en resumen un principio de lo que quisiéramos ver aplicado con más amplitud, más ciencia y más técnica.

La ley 5315 que he mencionado adolece de ciertos defectos de redacción técnica que obscurecen, como luego veremos, la intención del alcance de sus disposiciones. No soy un apasionado de lo técnico, pero desearía, como en cierta ocasión lo propuso un legislador en nuestra Cámara de Diputados, que se aprovecharan los técnicos, que en toda materia tiene desde hace muchos años el país, para la redacción más clara y perfecta de las leyes.

Las disposiciones mencionadas que he leído que nos han dado la llave del régimen contable de los ferrocarriles y el contralor a que debe supeditarse la misma, nos van a permitir tratar el problema que desde el comienzo de esta disertación me he propuesto ahondar.

La ley 2873 data del año 1891 y ya hablaba de un régimen uniforme de contabilidad. La ley 5315 data del año 1907, asigna privilegios de mucha importancia a favor de las em-

presas, asignándoles ciertas obligaciones que deben durar de acuerdo con la nueva ley, 40 años, y bien, se puede decir que ya han transcurrido 22 años desde la vigencia de la ley, sin que se haya hecho cumplir como corresponde a nuestro entender estas obligaciones.

Es aún mayor la trascendencia de esta falta de cumplimiento de obligaciones de parte de las empresas, si vemos que de acuerdo con el art. 9 de la ley Mitre, ellos aumentan en relación de los resultados de los ejercicios financieros de cada ejercicio.

Recordemos la lectura precedente del art. 8 que dice: "Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el sesenta por ciento de las entradas. Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del P. E.", y además el 9º, que dice: "que las tarifas de pasajeros y de cargas serán intervenidas por el P. E. cuando el promedio del producto bruto de la línea, en tres años seguidos, exceda del 17 o/o del capital en acciones y obligaciones reconocidas por el P. E. y siempre que los gastos no excedan del 60 o/o, en cuyo caso deberá demostrarlo a satisfacción del P. E."

Es decir que hay que conocer los resultados de los ejercicios para conocer la contribución de las empresas (3 o/o como contribución en lugar de todos los impuestos nacionales, provinciales y municipales de que se ha librado a las empresas) y para saber si las tarifas que afectan tan directamente al público productor y comercial, deben subsistir en toda su integridad.

Parecerá exagerado decir que a pesar de los años transcurridos desde la vigencia de la ley, no se ha llegado aún a un entendimiento mutuo entre la Dirección fiscalizadora de las empresas, que lo es, como sabemos, la Dirección General de Ferrocarriles, y éstas, sobre el exacto concepto de los distintos términos de capital, fondos de amortización, cuentas, etc., y hacia esta solución y hacia esta comprensión mutua es que tiende el estudio que he realizado de tan interesante problema que afecta los intereses del país.

Las cuentas de capital de las empresas, cuya acepción especial de la industria ferroviaria, entraremos a recordar, no se hallan aprobadas por el P. E. desde muchos años en la forma que establece el art. 9 de la ley 5315. La función de fiscalización que realiza la Dirección de Ferrocarriles por intermedio de sus interventores es incompleta por una parte y

por otra, por el concepto opuesto de las empresas en sus distintas tesis, todas ellas tendientes a favorecerse con razones generalmente de una técnica contable interesada o en conceptos legales basados en deficiencias de técnica jurídica de las disposiciones legales.

Pero el caso concreto es que las empresas no tienen aprobada su cuenta capital, no hay uniformidad de cuentas para las mismas, no hay régimen estricto de amortizaciones ni de constitución de fondos y no hay rebaja de tarifas en base a resultados financieros.

Todos ustedes conocerán, porque es reciente, el caso de rebajas de las tarifas del F. C. S. La polémica que ha sido pública entre la Dirección de Ferrocarriles a cargo de un profesional de prestigio como lo es el doctor Castello y aquella empresa, que no consideró llegado el caso de rebaja, basada no en razones de orden contable y numéricas, que serían las únicas que deberían prevalecer y mencionarse, sino en razones jurídicas. Sabemos también que las tarifas del F. C. C. A., que también deberían rebajarse de acuerdo con el mismo criterio, no han llegado a modificarse.

Y veamos por otra parte cuál ha sido el resultado del último ejercicio de las principales empresas ferroviarias del país, según informes presentados por sus Directorios en las últimas asambleas tenidas lugar en Londres y publicados en los diarios. El ejercicio alcanza al 30 de junio de 1929:

F. C. C. A., 7 % dividendo.

F. C. Pacífico, 7 % dividendo. 11.300 £ al fondo de pensiones y a próximo ejercicio 769.500 £.

F. C. E. Ríos, 100.000 £ a Fondo de Pensiones y 114.728 £ a cuenta nueva.

F. C. Sud, 20.000 £ a Fondo de Pensiones, el año anterior 200.000 £ Fondo de Renovación. Ganancia líquida, 4.312.343 £. Según la misma información del Directorio es una cifra record, después de la rebaja de tarifas.

F. C. Oeste, 7 % dividendo, 100.000 £ Fondo de Pensiones. El fondo llega a 1.000.000 £ y a cuenta nueva 235.000 libras esterlinas.

La entrada bruta de todos los ferrocarriles fué de 43 millones en 1921-22, y de 66 millones en 1926-27.

Como se ve, la industria ferroviaria no es un mal negocio, como se ha dado en decir en cierta época. Es un buen negocio y hasta brillante podríamos decir si nos atenemos a que las cifras manifestadas por las empresas son de por sí

elocuentes, sin contar los distintos factores, hoy difíciles de apreciar con criterio técnico sobre reservas ocultas, precios originarios de materiales, conexiones con otras empresas, etc. Con respecto a esto último vemos que el mismo Directorio del Pacífico da cuenta de la entrega a favor del F. C. O. de 682.250 £ por intereses, dividendos, etc., por su participación en sus líneas.

Aceptando los dividendos mencionados como los reales, debemos recordar que son sobre el capital invertido en acciones y veamos ahora cuál es el capital que reconoce nuestra ley.

Corti en su obra ya conocida, por ser la más completa que en nuestro ambiente existe escrita sobre contabilidad ferroviaria, dice lo siguiente, amplía y exactamente:

“La ley 5315, si bien usa el término capital en acciones, citando para ello la discusión parlamentaria y antecedentes científicos extranjeros y por el espíritu de aquella ley, ha sido sólo con el objeto de reconocer, que el capital es la suma de las inversiones reales correspondientes a las inmobilizaciones originadas por la construcción y equipo del ferrocarril.” No es el capital emitido, ni el suscripto, ni el realizado, ni tampoco el patrimonio. Es un concepto especial para la contabilidad técnica ferroviaria.

Veamos cuál ha sido el resultado de su fijación en la práctica. Hasta la fecha y sólo por excepción hasta el año 1912, ha sido fijado el capital de las empresas.

Tenemos para ello a la vista el caso último del F. C. S., que mientras esta empresa dice que el capital que debe reconocérsele es de \$ 304.659.095,69 al 30 de junio de 1926, el que la Dirección de FF. CC. propone a reconocer por el P. E. es sólo de \$ 276.645.751,52, o sea una diferencia de más del 10 %, que, claro está, influye en el establecimiento de los porcentajes de los resultados de los ejercicios.

Es así que esta empresa en un folleto que ha publicado con motivo de la modificación de sus tarifas, que suscitó aquella Dirección de FF. CC. establece que los beneficios obtenidos en los últimos tres ejercicios son de 6,37, 6,72 y 6,55 %, cuando tomando en cuenta el capital reconocido por la Dirección de FF. CC. se llega a 6,95, 7,30 y 7,15 %. Es decir, que todos ellos mayores de 6,80 % que la ley 5315 y el Decreto Reglamentario del 30 abril 1908 establecen como máximo de beneficio garantizado a las empresas y por lo tanto llegado el momento de la intervención de las tarifas.

Llama la atención en el caso práctico que mencionamos, de reciente data y que puede generalizarse en mayor o menor grado para las otras empresas, el hecho de que incluyen en su cuenta capital los siguientes conceptos:

Intereses durante construcción (o intercalarios).

Gastos de emisiones de capital.

Descuento sobre capital emitido.

Capital invertido en materiales (circulante).

Todos estos rubros han sido discutidos desde hace ya muchos años por la Dirección de FF. CC. y mientras tanto ha pasado más de la mitad de la duración de la ley 5315 y no se ha fijado, salvo el decreto de 30 de abril 1908, normas fijas y definitivas sobre sus distintos puntos que abarcan en materia de contabilidad. El monto de lo observado por la Dirección General de FF. CC. en las empresas asciende a 150 millones.

Es significativo el hecho de que la misma Empresa del F. C. S. a fs. 41 de su folleto en que publica la nota dirigida al P. E. en 2 de mayo de 1928 diga:

“No es preciso ponderar, Excmo. Señor, la importancia que el factor “Capital reconocido” tiene en las relaciones del Gobierno y el público con las empresas desde que por voluntad expresa del legislador está constituida en su base forzosa e insustituible, al referir a la relación entre ese capital y las utilidades líquidas de la explotación, tanto la razonabilidad de las tarifas como la intervención del Gobierno en las vigentes.”

“Las múltiples divergencias de criterio entre la Dirección de Ferrocarriles y la Empresa, a quien me he referido precedentemente y que existen según entiendo en mayor o menor grado en relación con todas las demás empresas, no podrían subsistir una vez que las cuestiones de reconocimiento de capital y apreciación de las cuentas de explotación hayan sido resueltas por el Poder Ejecutivo, con sujeción, como seguramente lo haré, a los principios de razonabilidad que tienen que informar toda aplicación de ley y especialmente de ley contrato, y con sujeción en consecuencia a las reglas de valuación, capitalización, contabilidad y explotación ferroviaria admitidas y aplicados en regímenes ferroviarios semejantes al nuestro.”

Sin embargo, hemos visto que el P. E. en materia de Sociedades Anónimas ha llegado a uniformar el régimen de contabilidad y de cuentas, estableciendo la forma de amor-

tización y las formas de presentación de balances. En cuanto al régimen de la forma de presentación de los balances establecido por la Inspección de Justicia, y que las empresas ferroviarias se negaron aceptar en principio, tuvieron que sujetarse a sus disposiciones, una vez consultado al respecto el procurador de la Nación. ¿Cómo no ha de llegarse a los mismos resultados de uniformidad en servicios de tanta importancia como lo son los FF. CC. a los que por ley 5315 y 10657 se les ha concedido tantos beneficios sin que ellos hayan cumplido con todas sus obligaciones que la misma ley establece?

Máxime que en el caso presente el art. 79 es bien claro al establecer que: la D. de FF. CC. autoirzada por el P. E. puede fijar un plazo dentro del cual la empresa establecería un sistema determinado y uniforme de contabilidad”.

Podemos agregar como problemas de trascendencia de contabilidad, además de la falta de fijación de la cuenta capital (1), el criterio de amortizaciones que si bien el Decreto de 30 de abril de 1908 prevé en parte no soluciona todos los problemas para determinar el uso de los fondos de renovación y de otros fondos. Hay empresas que tienen 1.000.000 £ acumulados en estos fondos.

2) El rubro de los gastos. El art. 9 los limita al 60 % y dan derechos de intervención al P. E. cuando exceda. Pues bien; casi todas las empresas acusan mayor porcentaje que el 60 por ciento habiendo sin embargo disminuido de 82,45 % en 1921 a 63,09 % en 1927.

3) Como caso especial reciente estuvo el de aplicación de los fondos de la 10650, que la ley establecía debía acreditarse en cuenta especial. Sin embargo, hubo necesidad de que la Corte Suprema dictara fallo al respecto, ordenando su entrega a la Caja de Jubilaciones de Empleados y Obreros Ferroviarios.

Me hallo convencido que la unificación y standardización de la contabilidad de los ferrocarriles es una sentida necesidad pública, unificación que traerá claridad en el contenido de las cuentas y facilidad en las funciones de contralor que incumbe a la Dirección Gral. de Ferrocarriles. Este régimen de cuentas se podría establecer después de un estudio que se haga de las modalidades de nuestras empresas, estableciendo un clasificador de cuentas detallado y explícito lo mismo que los conceptos de las cuentas de capital de amortización y de ganancias y pérdidas.

Si bien existe un clasificador de cuentas, no se cumple con la exactitud debida, ni abarca todas las cuentas de la contabilidad ferroviaria y para citar un caso, a pesar de disposiciones del P. E., no se ha llegado sino después de diez años a la transferencia de los fondos a la Caja Ferroviaria que en concepto del 5 % de recargo sobre las tarifas, en virtud de la ley mencionada 10650, cobran las empresas al público para la contribución de la jubilación del personal ferroviario. Muchos de estos fondos con destino y cuenta especial taxativamente marcados por la ley han sido utilizados por las empresas en gastos.

El antecedente más completo que en el sentido indicado tenemos es el aplicado en Norte América a partir de 1914 y ampliado el 1º de marzo de 1920, a pesar de que, según Woodson, en su recopilación sobre procedimientos de contabilidad ferroviaria, publicada por la Asociación de ferroviarios de EE. UU., es ya, a partir de 1906, o sea a raíz de la ley denominada Hepbourn Act, que se tendió a uniformar métodos y tecnicismos en todos los departamentos de contabilidad, relacionándose y conviniéndose entre la *Interstate Commerce Comission* y la asociación mencionada de ferroviarios (a este respecto es interesante mencionar de paso que anualmente esta asociación publica una edición con las novedades y modificaciones introducidas, no sólo con respecto a las cuentas y contabilidad, sino también con respecto a fórmulas usadas que tienden, como puede suponerse, con grandes beneficios y ventajas, a uniformarse.)

Pero antes de detallar el mecanismo de control y de uniformidad de contabilidad establecida por el *Interstate Commerce Comission*, daré varios antecedentes sobre las funciones de ésta, que representa, si bien no la misma situación administrativa y legal, nuestra Dirección General de Ferrocarriles con respecto a los ferrocarriles.

Tomo al respecto los datos pertinentes de las recientes publicaciones: una en inglés, *American Railroad*, de Cunningham, y otra en castellano, *Administración Comercial de Ferrocarriles*, por Raúl Simón.

Tanto una como otra, abarca la evolución particular producida a raíz de la *Transport Act* del 1º de marzo de 1920, que es cuando se devolvió a los ferrocarriles su administración privada, después de haber estado bajo la administración fiscal con motivo de la guerra mundial.

Llamará quizás la atención el hecho de que los EE. UU.,

país en que por sus modalidades el comercio no tiene trabas y la intervención del Estado se evita en lo posible, la evolución con respecto a los ferrocarriles en los últimos años, debido a múltiples factores, haya tendido, si bien a respetar una justa retribución del capital invertido, a defender al público en lo que respecta a sueldos y a este objeto las atribuciones del I. C. C. fueron aumentándose.

Es así que esta I. C. C. ejerce las siguientes funciones:

- a) Control de las tarifas.
- b) Control sobre la formación de capital.
- c) Control sobre la seguridad de los empleados y del público.
- d) Control sobre los salarios.
- e) Control sobre la contabilidad.
- f) Control sobre la consolidación de ferrocarriles y su efecto en la orientación de las corrientes nacionales de tráfico.

En 1887, cuando se creó la I. C. C., lo fué para regular el comercio entre los estados y resumir las dispersas y circunstanciales leyes anteriores. La sección 11ª de la ley *To regulate commerce* establece la I. C. C. con poder para obtener de las compañías y de su contabilidad todas las informaciones necesarias para el cumplimiento de la ley y para recurrir a la ayuda de las cortes de justicia en caso de oposición de las compañías. Además la ley confirió a la I. C. C. (Simón) los poderes necesarios para prescribir un sistema uniforme de contabilidad a todas las compañías (casi similar a nuestro art. 79 de la ley 2873 que hemos mencionado).

En 1906, por la *Hepbourn Act*, se amplían los poderes de la I. C. C. y por la *Mami Elkins Act* de 1910 se vuelven a ampliar las atribuciones de la misma. Desde 28 diciembre 1917 a 1º marzo 1920, los ferrocarriles estuvieron bajo la dirección y administración del Estado norteamericano y por la *Transportation Act* de esta última fecha volvieron a la administración privada; a esta ley también se le llama *Erech-Cunnin Act* y según Simón “ella establece y demuestra en sus disposiciones la existencia de una verdadera *administración fiscal indirecta*, ejercida a través de la I. C. C.”

Para una expresión más completa leeré los siguientes artículos de la *Transportation Act*:

“Sec. 18 N° 2. — En el ejercicio de su poder para prescribir justas y razonables tarifas la Comisión debe buscar, modificar, establecer o ajustar las tarifas de tal modo que las

empresas en conjunto (o bien en el conjunto de cada uno de los grupos territoriales o de igual tarifa que la comisión cada cierto tiempo pueda designar) puedan, bajo una honesta, económica y eficiente administración y razonables inversiones en la mantención de la vía, estructuras y equipos, obtener un producto neto anual de operación igual, tan cerca como sea posible, a un equitativo rendimiento sobre el valor agregado de las propiedades ferroviarias de las empresas que sean empleadas en la producción de transporte; y dispone que la comisión poseerá la suficiente libertad de acción para modificar o ajustar cualquiera tarifa en particular que pueda estimar injusta o irrazonable y podrá prescribir diferentes tarifas para diferentes secciones del país.

Nº 3 — La Comisión deberá, de tiempo en tiempo, determinar y hacer público qué porcentaje del valor acumulado de las propiedades constituye un equitativo rendimiento sobre ese valor; y tal porcentaje deberá ser uniforme para todos los grupos de ferrocarriles de una misma tarifa o para los grupos territoriales que la Comisión pueda designar. Al hacer esta determinación debe tener presente la debida consideración, entre otras cosas, a las necesidades de transporte del país y la necesidad (bajo honesta, eficiente y económica administración en las existentes empresas de transporte) de extender las actuales facilidades de transporte con objeto de proveer al pueblo de los Estados Unidos de medios adecuados de transporte; y dispone que durante el período de dos años que empieza en marzo 1º de 1920, la Comisión debe considerar como equitativo rendimiento una suma igual al 5 1/2 % del valor establecido y puede, bajo su discreción, agregar a dicho rendimiento una suma que no exceda de 1/2 por ciento de dicho valor, para que sea destinada, en todo o en parte, para agregados, mejoras o equipo, los cuales, de acuerdo con el sistema de contabilidad prescripto por la Comisión, sean cargados a la Cuenta Capital.”

En resumen, la I. C. C. efectúa una valuación de las propiedades físicas de cada compañía, agrupa después los ferrocarriles en divisiones territoriales de tarifas uniformes.

Calcula en seguida las tarifas de tal modo que produzcan sobre dicha tasación:

un 5 1/2 % de rendimiento.

más 1/2 % de rendimiento para mejoramiento y ampliación.

En total, un máximo de 6 %.

Como se ve, en ciertas fases tiene similitud desde el punto de vista de la contabilidad y del establecimiento de los beneficios con nuestra ley 5315.

En esta forma se ha llegado para la industria ferroviaria a establecer un sistema lógico y justo de contralor. Es sabido que los ferrocarriles creen ser una industria que está en declinación y que es un "mal negocio"; ya hemos visto más arriba los resultados financieros de varias empresas en nuestro país y sin suponer las reservas ocultas que forzosamente, para eludir el máximo del 6,8 % que marca la ley, han hecho las empresas. En este sentido la evolución norteamericana es también lógica, porque a través de muchos años las empresas norteamericanas han realizado grandes fraudes al público y al Estado que han sido detallados en amplia bibliografía.

De ahí que la I. C. C. vino a establecer un sistema uniforme de contabilidad, impidiendo así a las compañías realizar especulaciones de contabilidad tendientes al ocultamiento de entradas o al aumento de capital invertido con cargo de gastos a explotación.

Entraremos a analizar ahora en qué consiste el sistema uniforme de cuentas prescripto por la I. C. C., que facilita no sólo el control de las empresas ferroviarias, sino que permite la formación y compilación fácil de toda clase de estadística.

Un detalle del régimen de cuentas lo tenemos en los libros de Henry Adams llamado *American Railways Accounting* y *Railroad Accounts and statistics*, por Wermuth.

Las cuentas son primarias (es decir, puede haber subcuentas y ordenadas entre el N° 1 y el N° 784, sin que sean tantas como en seguida veremos, y se clasifican en:

- a) Cuentas de inversión en Vía y Equipo (construcción), N° de orden 1 al 77.
- b) 1) Cuentas de operación, gastos del 201 al 462.
2) " " " " entradas, 101 a 152.
- c) 1) Cuentas de entradas (producto neto de operación), de 501 a 556.
2) Cuentas Ganancias y Pérdidas de 601 a 607 créditos y 611 a 621 débitos.
3) Cuentas del Balance General de 701 a 729 activo; 751 a 778 pasivo y 779 a 784 utilidades incorporadas.

Como se ve, cada grupo comienza en la primera unidad del centenar: 1, 101, 201, etc.

Cada una de estas cuentas tiene su función y concepto perfectamente determinado en las continuas publicaciones del I. C. C., la que también introduce en ciertas ocasiones aclaraciones y ampliaciones a los conceptos de las cuentas.

Veamos un caso:

Cuenta 5 — Túneles y Viaductos.

Esta cuenta debe incluir el costo de túneles y viaductos para el pasaje de trenes, inclusive aparatos para ventilación y alumbrado y servicio de seguridad que haya en ellos.

Nota A — El costo de las vías, inclusive los guardavías en los túneles, no debe ser cargado a esta cuenta.

Nota B — Viaductos en estaciones o pasos de alto nivel en las mismas, corresponde ser incluidos en la cuenta N° 16, estaciones y edificios.

Nota C — Si el túnel se convierte en un camino abierto, deberá contabilizarse de acuerdo a las instrucciones generales de la sección.

Como complemento importante debo consignar el hecho de que los contadores de las empresas ferroviarias tienen, además de su responsabilidad ante éstas, otra ante la I. C. C. por el fiel cumplimiento de las disposiciones de ésta.

Por lo expuesto, se trata de un régimen uniforme y técnico de contabilidad que forzosamente debe dar, llevado a cabo con estrictez, prandes resultados.

Esta solución que propongo estaría de acuerdo con la tendencia recientemente manifestada en varias publicaciones periodísticas sobre la necesidad de una "política ferroviaria de contralor", con el objeto de hacer respetar por el gobierno la disposición contractual que emana de la ley 5315 al comienzo de esta disertación ya mencionada, haciendo cumplir el artículo 44 de la ley 2873 sobre tarifas razonables y justas, por medio de la fiscalización de los gastos de las empresas y de la fijación del capital.

En este mismo sentido se pronuncia también un conoecedor de las prácticas administrativas ferroviarias, haciendo resaltar que debido al sobrecargo de funciones de la Dirección de FF. CC. en materia de contralor ferroviario y al retardo con que el P. E. ha resuelto siempre las cuestiones suscitadas entre ella y las empresas, debería disponerse un decreto reglamentario de contabilidad ferroviaria muchas veces reclamado por el buen servicio y mejor fiscalización.