

# Notas sobre la Estadística Ferroviaria en la República Argentina

POR

FRANCISCO MARDONES

Ingeniero Civil  
U. de Ch.

---

Una de las cuestiones que la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles tuvo a bien encomendarnos estudiar en sus fuentes orijinales durante nuestra permanencia en la Argentina, en el carácter de Delegado de la Facultad de Matemáticas al último Congreso Científico, se referia a las normas adoptadas en aquel pais para la formacion de las estadísticas ferroviarias.

Tal encargo pudo ser fácilmente cumplido merced a la amable atencion del ingeniero Don Pablo Nogués, Vice-Director de la Direccion Jeneral de Ferrocarriles, del ingeniero Don Rómulo Ferrari, Jefe de la Division de Estadística de la misma Direccion, del señor A. D. Michell, secretario de la Compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, i de otros funcionarios de ferrocarriles, a todos los cuales repetimos desde aquí las espresiones de nuestro sincero reconocimiento.

No es nuestro propósito hacer ahora un análisis completo i detallado de aquel tema interesante que nos exijiria dar gran estension a estas notas, e incluir en ellas una série de los formularios empleados por las empresas para llegar a constituir las estadísticas definitiva de sus servicios. Procuraremos solo abordarlo en sus características jenerales, i limitar nuestro análisis a la «Estadística de los Ferrocarriles en explotacion», que publica anualmente la Direccion Jeneral de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas.

Nos ha parecido, aún, que para la mas fácil intelijencia del espíritu de esa Estadística, habia conveniencia en preceder nuestro estudio de una lijera noticia de la legislacion Argentina en materia de ferrocarriles, recalcando de una manera especial solamente aquellas disposiciones legales o reglamentarias que tengan algun punto de contacto fundamental con la Estadística.

## I

La República Argentina comprende una estension territorial de unos 2.950,500 kilómetros cuadrados de superficie, de los cuales menos de 910,000 kilómetros cuadrados estan ocupados por lagos, rios, bosques, i suelos montañosos.

El sistema de vias de comunicacion que requiere la Administracion pública i, en términos jenerales, la vida política i económica del pais, ha alcanzado, por lo menos en cuanto se refiere a vias férreas, un desarrollo ya considerable.

Iniciada esta red con la construccion de la línea de Buenos Aires a Velez Sarsfield, de 7.1 kilómetros de longitud, i entregada al servicio público el 30 de Agosto de 1857, contaba el 31 de Diciembre de 1909 con un desarrollo total de 24,781 kilómetros entregados oficialmente al servicio, i de los cuales unos 740 kilómetros son de doble via.

Para tener el desarrollo total de la red ferroviaria el 1.º de Julio del presente año, hai que agregar a la cifra anterior 1,380 kilómetros librados al servicio en el primer semestre, 674 kilómetros ya en tráfico, pero cuya explotacion está aún a cargo de las empresas constructoras, i 453 kilómetros de ferrocarriles secundarios de servicio privado; con lo cual se obtiene un total de 27,288 kilómetros, sin incluir desvíos de estaciones, ni vias auxiliares, ni segundas vias.

Para una poblacion calculada en unos 6.500,000 habitantes i una superficie territorial de 2.950,500 kilómetros cuadrados, la cifra anterior representa un coeficiente de 0.42 kilómetros por cada 100 habitantes, i uno de 0.92 kilómetros por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie.

En la misma fecha últimamente indicada, se encontraban en construccion unos 9,300 kilómetros i en proyecto unos 10,000 kilómetros mas o ménos.

En la actualidad, de toda esta red sólo pertenecen al Estado dos líneas: la del Central Norte, con 2 130.2 kilómetros i la del Argentino del Norte con 1134.4 kilómetros, ámbos de via simple de un metro de ancho; el resto, con cerca de un 65% de vias de 1.676 m. de ancho, corresponde a diversas líneas de propiedad particular que han sido construidas en su mayor parte con la garantia del Estado.

En el admirable progreso alcanzado por la República Argentina en los últimos años juega un rol principal la amplitud creciente de su red ferroviaria.

Muchas de las líneas que constituyen esta red, i respecto de las cuales nuestro querido i recordado profesor de «Administracion Pública» don Hermógenes Perez de Arce, decia, para espresar que no ligaban entre sí centros apreciables de produccion o de consumo, que habian sido construidas *de ninguna parte a ninguna parte*, han ejercido una poderosa influencia en el desenvolvimiento de todas las ramas de la actividad nacional.

Aquella red ferroviaria ha valorizado los terrenos, proporcionando los medios de utilizar los recursos naturales, impulsado las explotaciones agricolas, estimulado el crecimiento de la poblacion atrayendo al inmigrante desde allende los mares, aumen-

tando, en suma, el bienestar de la colectividad, vigorizado la constitucion de la unidad nacional, i asegurado el porvenir económico del pais desarrollando la riqueza pública en grado justificadamente envidiable.

La observacion de estos hechos estimula el deseo de ver implantada entre nosotros una política ferroviaria tenazmente sostenida, que permita construir con relativa actividad siquiera los ferrocarriles que necesidades ya sentidas exigen establecer *de alguna parte a alguna parte*. Un esfuerzo para realizar esta aspiracion nacional, que no será pequeño dadas las condiciones topográficas desfavorables del suelo, se hace indispensable desarrollar en beneficio de la futura prosperidad del pais.

De la importancia comercial de aquella red pueden dar idea las siguientes cifras:

AÑOS	<i>Estension de las líneas</i>	<i>Capital</i>	<i>Pasajeros trasportados</i>	<i>Carga trasportada</i>	<i>Entradas</i>	<i>Gastos</i>
	Kilómetros	Oro sellado	n	Toneladas	Oro sellado	Oro sellado
1905	19 724	627 230 617	26 636 211	22 409 995	71 594 919	39 396 094
1906	20 560	671 688 874	34 193 565	26 716 520	82 019 098	48 748 695
1907	22 126	775 964 416	41 794 238	27 929 011	87 970 346	54 215 438
1908	23 741	847 587 343	47 150 384	32 211 007	101 397 802	62 036 602
1909	24 781	900 000 000	51 060 957	31 089 643	104 366 027	61 989 558

*Nota.* La moneda de oro sellado que figura en el presente estudio, es de 47.13/21 d.; es decir que 5.04 \$ oro = 1£. Un peso oro equivale a \$ 2.27 moneda nacional, o sea a \$ 2,645 oro de de 18d.

*Otra.* El monto del capital el 31 de Diciembre de 1909 es solo aproximado.

La lei N.º 3727, del 11 de Octubre de 1898, dispone que el despacho de todos los negocios de la Nacion se distribuya entre ocho Ministerios, a saber: 1.º—Del Interior; 2.º—De Relaciones Exteriores; 3.º—De Hacienda; 4.º—De Justicia e Instruccion Pública; 5.º—De Guerra; 6.º—De Marina; 7.º—De Agricultura, i 8.º—De Obras Públicas.

Incumbe a este último Ministerio el estudio i realizacion de toda iniciativa o cuestion relativa a vias de comunicacion, construcciones hidráulicas, arquitectónicas i de cualquier otra naturaleza que dispongan las leyes, ya sea de su propio resorte, ya del de otros departamentos del Poder Ejecutivo.

Así, dice la lei, le corresponde:

1.º—Estudio de las líneas férreas que deba promover el Estado Nacional, su construcción i control de las mismas.

2.º—Dirección de los ferrocarriles nacionales en explotación, e inspección de los particulares según las leyes.

3.º—Representación de los derechos de la Nación en los casos de conflictos con las líneas de las provincias o de particulares i las nacionales.

4.º—Vigilancia administrativa i técnica de las líneas férreas de jurisdicción nacional.

.....

El Decreto de organización del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 26 de Octubre de 1898, dispone que la ejecución de los estudios, construcciones i fiscalización administrativa que la ley antes citada atribuye a este Ministerio, correrán a cargo de cuatro Direcciones Jenerales, que se denominan:

Dirección Jeneral de Vías de Comunicación i Arquitectura;

- « « de Obras Hidráulicas;
- « « de Obras de Salubridad, i
- « « de Contabilidad.

Este mismo decreto establece que la Dirección Jeneral de Vías de Comunicación i Arquitectura concentrará los servicios relativos al estudio, construcción, explotación e inspección técnica, administrativa i comercial de los ferrocarriles de propiedad o jurisdicción nacionales; los estudios, construcción, conservación de caminos nacionales, inter-provinciales, o locales, que ordenen las leyes o que disponga el Poder Ejecutivo; el estudio i construcción de líneas telegráficas; la construcción, embellecimiento i conservación de los edificios públicos, i la inspección de obras particulares concedidas por la Nación.

Dicha Dirección queda dividida en tres secciones:

a) Inspección de ferrocarriles i trasportes; la que, a su vez, se subdivide en las dos siguientes:

- 1.º—De inspección técnica i comercial; i
- 2.º—De inspección mecánica i estadística.

b) Inspección de puentes caminos i telégrafos;

c) Inspección de Arquitectura.

En su primer artículo, el decreto a que venimos refiriéndonos dispone que el Departamento de Ingenieros Civiles (que habia sido creado por ley de 22 de Diciembre de 1869), i la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, (creada por ley de 21 de Julio de 1888) constituirán dependencias inmediatas del Ministerio de Obras Públicas con la organización que se ha indicado precedentemente.

De la expresada Dirección de Ferrocarriles Nacionales dependía la oficina de «Estadística de Ferrocarriles», creada por Decreto Supremo de fecha 3 de Diciembre de 1891, i del cual nos ocuparemos mas adelante.

Un acuerdo jeneral de Ministros, de fecha 31 de Octubre de 1898, que distribuye las materias que corresponden a los diversos Ministerios, confirma las disposiciones del artículo 1.º del Decreto orgánico a que hemos venido refiriéndonos.

Como habremos de verlo mas adelante, una lei mas reciente ha creado nuevamente una Direccion Jeneral de Ferrocarriles Nacionales, con gran parte de las atribuciones i deberes señalados a la Direccion Jeneral de Vias de Comunicacion.

---

La base fundamental de la legislacion administrativa en la materia que nos ocupa se encuentra en la Lei Jeneral de Ferrocarriles de fecha 24 de Noviembre de 1891, complementada con el Reglamento Jeneral aprobado por Decreto Supremo del 10 de Setiembre de 1894, el Reglamento de Trasportes Militares del 10 de Agosto de 1898, i otras leyes i Decretos de carácter jeneral, entre las o los cuales, ademas de los que se citan en el curso de estas notas, debemos mencionar los siguientes:

Lei 1240 del 18 de Octubre de 1882, que declara de utilidad pública los terrenos necesarios para vías, estaciones, etc., de los ferrocarriles nacionales.

Lei 2861, del 20 de Noviembre de 1891, sobre introduccion de materiales de construccion i consumo para los ferrocarriles.

Convencion entre las Repúblicas de Chile i Argentina para el tráfico internacional de ferrocarriles, ratificada el 2 de Enero de 1888.

Decreto que fija plazos para los trasportes de mercaderia, de fecha 10 de Setiembre de 1894.

Decreto de 23 de Enero de 1889, sobre denuncias de infraccion de la Lei Jeneral de Ferrocarriles.

Acuerdo jeneral de Ministros del 11 de Marzo de 1889, sobre trasportes militares.

Reglamento de 31 de Diciembre de 1904 sobre material de traccion i de trasportes.

Reglamento de 31 de Diciembre de 1904 para la hijiene de ferrocarriles.

Lei 3896, de 9 de Enero de 1900, sobre administracion de los ferrocarriles de la Nacion.

Lei 5315, del 1.º de Octubre de 1907, sobre concesiones para la construccion i explotacion de ferrocarriles.

Decreto Reglamentario de la lei 5315, de fecha 30 de Abril de 1908.

---

La citada lei jeneral de ferrocarriles dispone, en su Título I, que la construccion i explotacion de todos los ferrocarriles de la República, así como las relaciones de derecho a que ellos dieren lugar, estarán sujetos a las prescripciones que ella establece.

Para los efectos de su aplicacion, divide los ferrocarriles en Nacionales i Provinciales.

Considera como ferrocarriles nacionales:

- 1.º Los ferrocarriles de propiedad de la Nacion;
- 2.º Los que fueren garantidos, subvencionados o autorizados por ella;
- 3.º Los que ligaren a la Capital o un Territorio federal con una o mas provincias o territorio, i los que comunicaren una o mas provincias con otras o un punto cualquiera del territorio de la Nacion con un Estado extranjero.

I considera como ferrocarriles provinciales los construidos o autorizados por las provincias dentro de los límites de su territorio respectivo.

El Título II de esta lei consulta disposiciones relativas a los ferrocarriles nacionales, en cuanto se refiere:

- 1.º A la via i su conservacion;
- 2.º A la formacion i marcha de los trenes;
- 3.º A los gravámenes a que quedan sujetas las Empresas; i
- 4.º A las concesiones de los ferrocarriles nacionales.

El Título III de la Lei, dicta reglas aplicables a todos los ferrocarriles, con relacion:

- 1.º A la conduccion de pasajeros;
- 2.º Al transporte de mercaderias;
- 3.º A las servidumbres motivadas por los ferrocarriles; i
- 4.º A las obligaciones de las Empresas.

El Título IV, denominado DE LA INSPECCION GUBERNATIVA, modificado por la Lei N.º 6320, de fecha 13 de Agosto de 1909, contiene, segun esta nueva lei, las siguientes disposiciones:

Art. 69. La Inspeccion Gubernativa que esta lei establece, será ejercida por una Direccion Jeneral de Ferrocarriles que dependerá inmediatamente del Ministerio de Obras Públicas, i la que estará a cargo de un ingeniero con el título de Director Jeneral de Ferrocarriles.

Art. 70. La Direccion Jeneral de Ferrocarriles tendrá, ademas, tres Jefes de seccion, que serán respectivamente inspectores jenerales de lo administrativo, de construcciones, i tarifas i estadísticas, sin perjuicio de los demas inspectores jenerales, jefes de seccion i personal subalterno que determine la lei de presupuestos.

Art. 71. Corresponde a la Direccion Jeneral de Ferrocarriles Nacionales:

1.º Velar por el cumplimiento de las leyes vijentes o que en adelante se dictaren relativas a ferrocarriles, como así mismo de sus reglamentos respectivos.

2.º Tener a su cargo la Inspeccion de la construccion i explotacion de todo ferrocarril de jurisdiccion nacional.

3.º Hacer los estudios necesarios i proponer al Poder Ejecutivo la construccion de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones i demas dependencias, cuando crea que lo exige el mejor servicio de los ferrocarriles i las necesidades de la industria.

4.º Dictaminar sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Congreso o al Poder Ejecutivo, sea por Empresas privadas o por comisiones u oficinas de la Nacion, i sobre los estudios, planos, especificaciones i pliegos de condiciones de los

proyectos o leyes respectivas, i aprobar directamente los planos de detalle, siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto jeneral aprobado.

5.º Vijilar el cumplimiento de las concesiones de ferrocarriles en explotacion.

6.º Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos a que deba sujetarse la construccion i explotacion de ferrocarriles nacionales i las reformas de los mismos, que la práctica aconseje; determinar sobre los que deberán presentar las empresas particulares, con arreglo a esta lei, dentro de un plazo perentorio que fijará la misma Direccion Jeneral en su caso i expedir las instrucciones que deban observar los inspectores que de ella dependan a fin de velar por el cumplimiento de aquellos.

7.º Vijilar en jeneral que todo el material fijo i rodante que se emplee en la construccion i explotacion de ferrocarriles de jurisdiccion nacional, tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del pais.

8.º Informar sobre la aprobacion de las tarifas de los ferrocarriles en jeneral, i aprobar directamente toda modificacion de las mismas dentro de las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo. Dictaminar en los casos en que el Poder Ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijacion de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular, de acuerdo con las líneas.

9.º Aprobar los horarios.

10. Resolver, de conformidad con las leyes i reglamentos de ferrocarriles vijentes o que se dictaren, los reclamos que se formulen contra las empresas de ferrocarriles nacionales.

11. Determinar anualmente i con la debida anticipacion, el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional en relacion al movimiento de pasajeros i carga entre los diversos puntos que ligare.

15. Imponer a las Empresas o concesionarios de ferrocarriles nacionales las multas autorizadas por esta lei, o las que se dicten en lo sucesivo i los respectivos reglamentos, i hacerlas efectivas por las vias de apremio, no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sino al solo efecto devolutivo. El Gobierno no reconocerá a las empresas como gastos de explotacion el monto de las multas que hubiesen pagado.

16. Examinar i controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nacion o con su garantia o subvencion i solicitar en la debida oportunidad del Poder Ejecutivo la resolucion respectiva para declarar cerrado el periodo de construccion.

17. Intervenir en el exámen i fijacion por el Poder Ejecutivo del capital de cada Empresa de ferrocarril nacional, como así mismo controlar el monto de las entradas brutas i líquidas de las mismas a los fines que establezcan las leyes, a cuyo efecto estan aquellas obligadas a suministrar los datos que establece el articulo setenta i tres de la presente lei.

18. Informar al Poder Ejecutivo sobre los materiales que deban emplearse para la construccion i explotacion de ferrocarriles.

19. Formar anualmente una estadística de todos los ferrocarriles existentes en la Nacion, ya sea en servicio o en construccion, acompañada de mapas i documentos ilustrativos que indiquen su traza, lonjitud, trocha, territorios que atraviesan i si pertenecen a la Nacion, o a las provincias o a empresas particulares, i elevar tambien al Ministerio de Obras Públicas, una memoria sobre el movimiento administrativo del año anterior, consignando los trabajos realizados i proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.

20. Intervenir, mientras no se dicten leyes especiales sobre la materia, en las diferencias entre las Empresas i sus empleados en caso de controversias sobre salarios, horas de trabajo o condiciones del mismo, resolviéndolas directamente por medios conciliatorios o mediante la constitucion de tribunales arbitrales.

23. Presentará en el término de diez i ocho meses, desde la promulgacion de esta lei, un plan jeneral de las líneas i ramales de ferrocarriles en el territorio argentino, el cual servirá para proyectar las construcciones i concesiones en lo futuro, teniendo en cuenta las necesidades de poblacion, explotacion de las diferentes industrias, estrategia, etc,

24. Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincias i en las ciudades i localidades que fuera necesario, exijiendo al personal respectivo la investigacion e informacion directas de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles, i a las necesidades i conveniencias de las diversas rejiones i localidades de la seccion.

Art. 72. Para resolver los asuntos a que se refieren los incisos diez, quince, veinte i veintidos del artículo anterior se formará un Consejo presidido por el Director Jeneral de Ferrocarriles con los jefes de seccion creados por el artículo setenta, cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos.

Art. 73.—La Direccion se halla facultada para requerir de las Empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla a desempeñar sus funciones i cumplir los fines de su institucion. En consecuencia la Direccion podrá exijir la comparencia i declaracion de testigos i exhibicion de los libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes i documentos relativos a la materia de la investigacion. Los inspectores de la Direccion Jeneral de Ferrocarriles tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes i dependencias de los ferrocarriles nacionales.

Art. 77.—La Direccion de Ferrocarriles exijirá a todas las Empresas, en el tiempo i forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes:

1.º Monto del capital emitido e invertido en acciones i obligaciones, suma pagada por el servicio de éstas i forma de dicho pago.

2.º Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hai, i número de accionistas.

3.º Deudas consolidadas i flotantes e intereses pagados.



- 4.º Costo i valor de los bienes muebles e inmuebles de la Empresa.
- 5.º Número, nacionalidad i clase de empleados i su dotacion.
- 6.º Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversion i carácter de estos anticipos.
- 7.º Ingresos i egresos de cada ramo de negocios o de cualquiera otra procedencia.
- 8.º Balance de ganancias i pérdidas.
- 9.º Estado completo de la empresa i de todas sus operaciones anuales.
10. Datos pedidos por la Direccion sobre tarifas i reglamentos de transporte o sobre convenio con otras empresas.

Art. 78. —Será tambien obligacion de las empresas contestar todas las cuestiones especiales sobre las cuales la Direccion necesite informes, como asi mismo llenar los formularios que para fines estadísticos les remita dicha Direccion.

Art 79.—La Direccion de Ferrocarriles, autorizada por el Poder Ejecutivo, pue de fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado i uniforme de contabilidad.

El título V de lei en cuestion, denominado «Disposiciones Penales», se ocupa:

- 1.º De los delitos i faltas contra la seguridad i el tráfico; i
- 2.º De las faltas cometidas por las empresas.

El título VI i último, contiene diversas disposiciones que no han podido encuadrarse en las anteriores.

El Reglamento Jeneral de Ferrocarriles está dividido en los tres títulos siguientes:

- Servicio Administrativo;
- Servicio Público; i
- Prescripciones jenerales.

El primer Título comprende la reglamentacion referente:

- 1.º Al personal de la explotacion;
- 2.º A la formacion i marcha de los trenes; i
- 3.º A las señales.

El Título II se ocupa:

- 1.º De los pasajeros;
- 2.º De los equipajes i encomiendas;
- 3.º De las mercaderias ordinarias;
- 4.º De las cargas de peligro;
- 5.º De los animales vivos; i
- 6.º Del transporte de cadáveres.

El Título III, finalmente, establece disposiciones penales por faltas o delitos

contra los ferrocarriles, o por actos u omisiones contrarios a la lei i reglamento jeneral de los mismos.

De una manera jeneral, en el Reglamento de que damos noticias se amplian las disposiciones de la lei 2873, dentro de su espíritu i de su letra; se reproducen diversos artículos de dicha lei, i otros del Código de Comercio relativos a las obligaciones i derechos de acarreadores i cargadores; se puntualizan las relaciones entre el público i las Empresas, i entre éstas entre sí, señalando los deberes i los derechos del uno i de las otras; etc., etc.

Un buen número de decretos posteriores modifican, amplian o complementan las prescripciones de este Reglamento Jeneral.

---

Como antes lo hemos dicho, la Inspeccion Gubernativa de los ferrocarriles nacionales ha sido encomendada por la Lei N.º 6320, del 16 de Agosto de 1909, que modificó el Título IV de la Lei 2873, a la Direccion Jeneral de Ferrocarriles que aquella lei instituyó nuevamente.

El reglamento por el cual se rijen las atribuciones i deberes de esta Direccion, de fecha 18 de Julio de 1910, establece en sus dos primeros artículos que la Inspeccion Gubernativa que le encomienda la lei 2873, será ejercida por la Direccion Jeneral de Ferrocarriles, a cargo de un ingeniero con el título de Director Jeneral de Ferrocarriles, reparticion que dependerá directamente del Ministerio de Obras Públicas.

El Director Jeneral de Ferrocarriles será secundado en sus funciones por cuatro Inspectores Jenerales, que tendrán a su cargo:

La Inspeccion Jeneral de Construcciones;

La Inspeccion Jeneral Administrativa;

La Inspeccion Jeneral de Tráfico, Tarifas i Estadística;

La Inspeccion Jeneral de Via i Obras; i, ademas, por los otros Jefes de Division i personal que determina la Lei de Presupuesto, los que estarán bajo su inmediata dependencia.

El Vice-Director será uno de los Inspectores Jenerales, designado al efecto por el Ministro.

Los artículos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º i 8.º, fijan las atribuciones del Director Jeneral, del Consejo, del Vice-Director, de la Inspeccion de Construcciones, i de la Inspeccion Administrativa.

En el artículo 8.º espresa que esta última tendrá a su cargo:

a). Exámen i control de las cuentas de los ferrocáriles que se construyan por cuenta de la Nacion o con su garantía o subvencion.

b). Intervenir en el exámen i fijacion del capital de los ferrocarriles acogidos a los beneficios de la Lei 5315 i de los ferrocarriles nacionales, con arreglo a las leyes i contratos de concesion.

c). Contralorear los productos i gastos de los ferrocarriles, a los fines establecidos por la Lei 5315, demas leyes i disposiciones vijentes.

d). A los fines del artículo 77 de la Lei 2873, llevará los libros que sean necesarios, para que, en cualquier momento, pueda conocerse todos los detalles pertinentes a cada Empresa:

1. Capital emitido en Acciones i Obligaciones;
2. Capital invertido en el pais en especies i en efectivo;
3. Sumas pagadas por servicio de Obligaciones;
4. Dividendos repartidos i número de accionistas;
5. Estado del fondo de reserva de cada Empresa;
6. Deudas consolidadas i flotantes e intereses pagados;
7. Costo i valor de los bienes muebles e inmuebles de las Empresas;
8. Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversion i carácter de estos anticipos;
9. Ingresos i egresos de cada ramo de negocio o de cualquier otra procedencia
10. Balance de ganancias i pérdidas;
11. Estado completo de las Empresas i de todas las operaciones anuales;
12. Número, nacionalidad, dotacion i clase de empleados de las Empresas.

e). Proponer las medidas que estime convenientes para la mejor organizacion i contralor de los Ferrocarriles Nacionales.

Art. 9. Previo acuerdo con las Empresas interesadas, la Inspeccion Jeneral Administrativa, dispondrá lo conveniente a fin de uniformar la Contabilidad de los Ferrocarriles Nacionales, de modo que se obtenga:

1. Sistema jeneral uniforme, sea por lo que respecta a la contabilidad de la construccion de las líneas o por lo que se refiere a la conservacion i renovacion de las mismas;
2. Clasificacion jeneral uniforme, para los gastos de construccion;
3. Clasificacion jeneral uniforme, para los gastos de conservacion i renovacion.
4. Forma típica de los cuadros i datos que deben presentar las Compañias, mensual, semestral i anualmente.

Los artículos 10, 11, 12 i 13 fijan las atribuciones i deberes de la Inspeccion Jeneral de Tráfico, Tarifas i Estadísticas, de la Inspeccion Jeneral de Via i Obras, de la Secretaria Jeneral, del Asesor Letrado de la Direccion.

El artículo 10 contiene la siguiente disposicion:

d). Reunion de los datos estadísticos i publicacion anual de los mismos, debiendo comprender especialmente:

1. Estension de los Ferrocarriles, condiciones de su trazado, obras en cada línea, su clase i material empleado en ellas.
2. Gastos de construccion i renovacion.
3. Intereses de los capitales invertidos.

4. Número, estado i costo del tren rodante.
5. Trabajos ejecutados i utilizacion del tren rodante.
6. Accidentes habidos i sus causas.
7. Gastos de explotacion, clasificados segun los diversos ramos de la Administracion.
8. Movimiento de pasajeros i cargas.
9. Productos brutos i netos de las diferentes clases de mercaderías trasportadas.
10. Coeficientes de explotacion, especialmente de los de traccion.
11. Número i sueldo de empleados.
12. Fondos de reserva i finanzas en jeneral.

Los artículos 14, 15, 16, 17 i 18 señalan las atribuciones i deberes de la Division de Construcciones de Ferrocarriles particulares, de la Division de Estudios i proyectos, de la de Traccion, Talleres i Movimiento, de la de Perforaciones, i de la Inspeccion de la libre introduccion de materiales.

El artículo 19, fija los deberes de los Ingenieros Jefes Seccionales, el 20 se ocupa de los fondos necesarios para que la Direccion Jeneral pueda atender los servicios a su cargo, i el 21 i último establece que los Ferrocarriles del Estado en actual construccion serán proseguidos por la Direccion Jeneral de los Ferrocarriles.

---

Segun resulta de las leyes i reglamentos vijentes, puede dejarse establecido que, de una manera jeneral, el control del Estado sobre las Empresas ferroviarias se ejercita ámpliamente, tanto en lo que respecta al ramo de *construccion* como al de la *explotacion, técnica i comercial*. La vijilancia e intervencion del Estado alcanza en esos dos ramos, i mui particularmente en materia financiera, hasta los menores detalles de los servicios.

La índole de estas Notas no nos permite entendernos mas sobre esta cuestion, cuya importancia nos ha conducido, sin embargo, a dedicarle mayor espacio del que habríamos creído indispensable.

## II

En la actualidad no es aventurado decir que el progreso de un pais puede aquilatarse por la importancia de su red ferroviaria, así como por la mayor o menor rapidez con que se incrementa la estension de las vías. Tal es la amplitud que ha tomado este medio de trasportes, i tal es la preponderancia que ha adquirido este factor de la actividad humana.

Ahora bien, si la importancia de un pais puede apreciarse por la estension de su red de ferrocarriles, la de una red en particular no se mide solo por su mayor o menor desarrollo, sino que tambien, i mui especialmente, por su organizacion técnica i administrativa, de la cual dependen los buenos o malos resultados de la explotacion.

Está universalmente reconocido por los funcionarios de ferrocarriles el principio de que, ya sea que dichos ferrocarriles pertenezcan a Empresas particulares o ya sea que ellos pertenezcan al Estado, el objetivo principal de la administracion debe ser el evitar el déficit que en el primer caso perjudica a los accionistas, i en el segundo representa una carga para el Estado; carga que se traduce, en definitiva, en una menor atencion a otros servicios públicos, por la necesidad en que aquel se encuentra de pagar lo que gasta en exceso una administracion deficiente, o lo que deberian pagar los que utilizan aquel medio de trasporte, si la causa del déficit se encuentra en las tarifas reducidas.

Es obvio que el principio jeneral de administracion ferroviaria que hemos recordado no debe tomarse de una manera absoluta. Es necesario establecer una distincion entre los ferrocarriles principales, i las líneas secundarias i de interes local. Las grandes líneas, racionalmente concebidas, son, en jeneral, susceptibles de producir una renta mas o menos considerable cuando su administracion es la conveniente i sus tarifas adecuadas.

En cambio las líneas secundarias i las de interes local no tienen sino escepcionalmente los elementos de tráfico suficientes para saldar con algun exeso sus gastos de explotacion; en consecuencia, ellas no pueden sostenerse en la jeneralidad de los casos sino mediante el auxilio del Estado. Aun, entre las vías que por su situacion jeográfica podrian o deberian figurar entre las arterias principales de la red de ferrocarriles de un pais, se encuentran algunas que, consideradas en su aspecto financiero, no pueden realmente calificarse sino como secundarias.

I desde el punto de vista del interes jeneral hai conveniencia en sostener i procurar el establecimiento de todas estas líneas, incapaces de saldar sus gastos, pero cuyo principal objeto es el de mejorar las condiciones económicas de las rejiones por ellas servidas, estimular la produccion, poner en contacto mas inmediato los centros poblados, facilitar la marcha ordenada de la administracion pública, i mui a menudo satisfacer ciertas exigencias estratégicas, facilitar i abrir nuevos i mas amplios horizontes al comercio internacional, etc., etc.

Ahora, si en una red de ferrocarriles se engloban estas diversas categorias de líneas, es natural esperar que se produzca anualmente un déficit mas o menos importante, que el pais debe soportar en beneficio de la marcha regular de su Gobierno i en beneficio de su futura prosperidad.

En tal caso seria insensato pretender que las tarifas se establecieran de una manera calculada para evitar aquel déficit; eso significaria echar sobre los hombros de aquellos que utilizan directamente este medio de trasporte toda la carga que corresponde soportar a la universalidad de los habitantes del pais.

Una consideracion del mas alto interes público aconseja, pues, aceptar el régimen, en principio injusto, de hacer gravitar sobre la masa jeneral de los habitantes el valor de una parte de los trasportes realizados en beneficio directo de una fraccion mas o menos reducida de ellos.

El principio de administracion ferroviaria en referencia sufre, entonces, una im-

portante modificacion; podria enunciarse diciendo que el objetivo principal debe ser, en este caso, reducir el déficit a las proporciones mínimas compatibles con la buena explotacion.

Sin el conocimiento perfecto de todos i de cada uno de los detalles del servicio que contribuyen o pueden contribuir a formar esos dos grandes capítulos, *a entradas i a gastos*, en que puede refundirse todo un ejercicio financiero de una Empresa de Ferrocarriles, no es posible imaginar que se pueda imprimir a la administracion rumbos bien definidos, que permitan llegar a conseguir en el primer caso, por lo menos un equilibrio entre aquellas i éstos, incluyendo en los últimos el interes i a véces tambien la amortizacion del capital invertido, o que permitan propender a ese equilibrio, en el segundo caso.

El monto de dicho interes, debe ser suficiente para repartir un dividendo a los accionistas i constituir un fondo de reserva con que atender a la renovacion de los elementos del activo, para asegurar la vida misma del ferrocarril, si se trata de Compañías particulares, o para constituir este fondo de reserva siquiera, si se trata de ferrocarriles explotados por el Estado, de manera que no sea necesario recurrir a las arcas jenerales de la Nacion sino en casos mui extraordinarios.

A este respecto es oportuno recordar, de paso, el art. 24 de la lei Italiana sobre explotacion de los Ferrocarriles del Estado, que dispone se mantenga un fondo de reserva de 30 000 000 de liras, constituido con la acumulacion de un 2% de las entradas brutas anuales de la explotacion.

Ahora bien, ningun elemento puede aportar un concurso mas útil al conocimiento de todos aquellos detalles, ni mas eficaz para el mejoramiento de los servicios, que la estadística de ellos cuando está bien organizada i se confecciona en época oportuna para poder servir de guía i de verdadera inspiradora i consejera de resoluciones.

Desde este punto de vista es absolutamente jeneral entre los funcionarios de ferrocarriles, el reconocimiento de la utilidad de las estadísticas, asi como lo es tambien desde el punto de vista de su accion educadora sobre el personal dirigente.

El por qué de ese reconocimiento reside en que ellos se dan cuenta cabal de que sin estadísticas fidedignas i sin las valiosas enseñanzas que ellas proporcionan, una Empresa ferroviaria no puede ser dirigida o administrada con espíritu progresista, ni en las condiciones de eficacia i economía necesarias para alcanzar el éxito deseado.

Por otra parte, ellos estan posesionados de que no es racional abandonar a la casualidad el juego de los valiosos intereses que estan ligados a una administracion de ferrocarriles.

La mision de consejera i de educadora que hemos atribuido a la estadística de los servicios de los ferrocarriles, exige que ella no esté constituida por una serie de cuadros numéricos con cifras mudas i sin conecciones razonadas, sino que sea establecida metódicamente i en vista de realizar un objetivo que es perfectamente definido.

Para alcanzar aquel objetivo se ha dicho que las estadísticas ferroviarias deben:

1.º Proporcionar una idea precisa del estado jeneral de la vía i del material de traccion i de trasporte;

2.º Proporcionar enseñanzas completas sobre los trasportes realizados i sobre la utilidad proveniente de ellos a fin de poder deducir en que sentido es posible procurar un desarrollo del tráfico;

3.º Indicar los gastos de explotacion i el sentido en el cual es posible reducirlos sin perjuicio para la buena marcha del servicio; i

4.º Indicar los aspectos sociales i económicos de la explotacion que interesen al público en jeneral i al personal en particular.

Hemos dicho ántes que la estadística de ferrocarriles debe establecerse metódicamente. Si a título de formar estadísticas o de supervijilar servicios, ciertas oficinas deben proporcionar a otras cuadros dispuestos en formas distintas i con anotaciones o cifras numéricas a menudo iguales, se está léjos de satisfacer el desideratum en cuanto al objetivo que debe perseguirse, i mui cerca de recargar al personal con trabajos improductivos que le absorven un tiempo i en gasto de enerjías que él aprovecharia mejor en atender i perfeccionar los servicios a su cargo.

Dedúcese de aquí la indiscutible conveniencia de que exista una sola entidad encargada de preparar los formularios que las diversas oficinas deben llenar con las cifras relativas a sus respectivos servicios; una sola entidad que clasifique los datos recibidos i los trasmita en forma clara i precisa, i en época oportuna, a las oficinas superiores encargadas de la supervijilancia; una sola entidad que imponga el criterio que debe dominar en la jestion, preparacion i presentacion de los datos estadísticos.

Debe, naturalmente, establecerse como un principio fundamental la condicion de que esta entidad esté perfectamente penetrada de que el objeto de su trabajo no es solo proporcionar base a la crítica, sino que, mui principalmente, guiar i secundar la personal superior en su mision de supervijilancia i de direccion, poniendo a su alcance fundamentos incontrovertibles en que apoyar sus resoluciones, o las medidas que sea necesario dictar en persecucion del mejoramiento de los servicios.

No es ménos esencial, para llegar a obtener los resultados apetecidos, que la estadística ferroviaria tenga por base la mas absoluta honradez; es decir, que el personal completo de la administracion esté convencido de la necesidad de proporcionar los datos perfectamente *ciertos* que resultan de la marcha de sus respectivos servicios, i que los encargados de confeccionar las estadísticas no alteren por ningun motivo, ni en obediencia a influencias de ninguna especie, las cifras que hubieren recibido.

Talvez es oportuno recordar aquí que mui frecuentemente los funcionarios i empleados de ferrocarriles se encuentran en la dura necesidad de distraer una buena parte de su tiempo en contestar críticas basadas en estadísticas deficientes, incompletas o con cifras equivocadas. El descrédito que de esas críticas resulta para una Empresa, el tiempo que esa rara ocupacion absorbe al personal, i la desatencion que ella trae consigo para los servicios, son de cargo a los que, por inconsciencia o inescrupulosidad, han confeccionado esas malas estadísticas.

Otra condicion indispensable para que la estadística ferroviaria rinda todos los

frutos de que es capaz, es que ella sea establecida segun una clasificacion bien determinada i uniformemente seguida, de manera que cada título, cada capítulo, cada subdivision, tenga siempre, en cualquier ejercicio, el mismo significado. Solo así podrá hacerse comparaciones exactas con períodos anteriores.

Esta condicion lleva envuelta la de que dichas estadísticas deben presentarse siempre segun unos mismos formularios, para facilitar el estudio comparativo i las deducciones que lójicamente deben desprenderse de las cifras rejistradas.

No ménos indispensable es la condicion de que las estadísticas sean dadas a conocer a los funcionarios que dirijen cada servicio en las diversas secciones de la red en el mas corto plazo. De otra manera ellas pierden gran parte de su utilidad; se transforman en simples noticias de las cuales podrá deducirse ciertas conclusiones, pero que, por lo tardías, no prestarán todos los servicios que de ellas debe esperarse.

Aceptado el principio de que el objetivo principal de la administracion debe ser en el caso jeneral el de evitar el déficit, i en casos especiales el de reducirlo a sus menores proporciones, forzoso es concluir que los que la dirijen deben estar constantemente en persecuimiento de una mejora en los resultados financieros; o, lo que es lo mismo, constantemente estimulando el desarrollo de todo tráfico de carácter remunerador, i constantemente tambien reduciendo los gastos; pero sin olvidar, naturalmente, que esta reduccion no puede sobrepasar ciertos límites so pena de comprometer la estabilidad o la debida conservacion de las instalaciones.

Desde este punto de vista es útil hacer notar que toda reduccion de gastos mas allá del límite señalado, i que podríamos denominar límite *peligroso*, se traduce en una futura fuente de abundantes inversiones que, llegado el caso de efectuarlas, hace ilusorias las economías conseguidas en los años precedentes, cuando no introduce perturbaciones de carácter grave para la marcha jeneral de la Empresa que solo pueden corregirse mediante desembolsos mui superiores a todas aquellas economías capitalizadas.

Una reduccion tal de gastos resulta, pues, ser desgraciada para la Empresa que, por cualquier motivo, se ha visto en la necesidad de ponerla en práctica.

Discurriendo siempre en el mismo orden de ideas, i aunque nos apartemos un poco de nuestro tema principal, queremos recordar el haber leído hace algun tiempo que cierta Empresa ferroviaria habia suspendido durante un mes las reparaciones de su equipo móvil con el objeto de llegar al fin de un ejercicio financiero con un excedente de entradas sobre gastos que le permitiese repartir un dividendo a sus accionistas.

Facilmente habrá de comprenderse que este subterfujio, así como otros que han solido emplearse con objeto análogo, i entre los cuales merecen recordarse por lo extraños, el de la suspension del pago de cuentas vencidas, la retencion temporaria del todo o parte de los jornales devengados por los operarios, los contratos para adquisicion de materiales o ejecucion de obras con la cláusula de pagarlos durante un ejercicio financiero posterior, etc., no constituyen medidas que tiendan a reducir los gas-



tos de una manera racional i efectiva, sinó a postergarlos solamente para una época mas o menos cercana.

Habrà de reconocerse tambien que tales subterfujios repugnan a la seriedad de que deben estar revestidos los actos todos de una Empresa ferroviaria, i que, por lo mismo, no hai conveniencia en estimularlas ni menos obligarlas a entrar en ese camino de irregularidades.

Cuando hemos dicho que los que dirijen una administracion de ferrocarriles deben perseguir constantemente la reduccion de los gastos, nos hemos referido a aquella economia que puede i debe hacerse en las inversiones supérfluas; a aquella que puede obtenerse, mediante una direccion acertada, en los desembolsos que orijina la explotacion, como en los salarios. en la adquisicion i consumo de los materiales, en la conservacion i reparacion del equipo móvil i de las instalaciones permanentes, en el servicio de carga i descarga, en las indemnizaciones por accidentes, pérdidas, averias, etc; a la que resulta de la conveniente eleccion de los tipos del equipo móvil i la manera de adquirirlo; a la que puede obtenerse manteniendo en constante concordancia el número, recorrido i composicion de los trenes con las necesidades efectivas de los trasportes; a la que resulta de la implatacion de itinerarios que consulten velocidades concordantes con el perfil lonjitudinal de la vía por recorrer; a la que tiene su orijen en la conveniente utilizacion del material de traccion i de transporte; a la que indirectamente se obtiene armonizando el trabajo i comisiones especiales que se encomiendan al personal con los conocimientos i aptitudes particulares de cada empleado, i manteniendo en relacion los honorarios de que disfruta con la naturaleza e importancia de los servicios prestados; a la economía que indirectamente tambien resulta del sostenimiento de escuelas especiales de enseñanza para el personal subalterno; a la que, de una manera tambien indirecta, resulta de mantener una armónica i estimuladora disciplina, base indispensable de una buena administracion, i de conservar siempre despierto el espíritu de iniciativa en la universalidad del personal de los servicios por todos los medios que racional i prudentemente pueden emplearse con tal fin.

La reduccion de los gastos puede ser tambien una consecuencia de efectuar ciertos desembolsos, a veces considerables, en dotar las líneas de instalaciones adecuadas a los servicios que deben prestar. No habria nada mas falto de lójica en esta materia que pretender escatimar las inversiones que son necesarias para desarrollar los medios de accion.

La economía en los gastos indispensables para implantar ciertas instalaciones que permitan obtener un máximo rendimiento i reducir el costo anual de algunos servicios es una pérdida i no un ganancia, aún en el caso en que el costo de tales instalaciones exeda, sin sobrepasarlo de un modo exhorbitante, al capital cuya renta equivalga a la diferencia entre los desembolsos orijinados por dichos servicios cuando carecen de ellas i cuando de ellas están dotados.

Nótese que no nos referimos a mejoramientos que sean exigidos por considera-

ciones de otro orden, como la seguridad del tráfico, por ejemplo, pues en tal caso toda economía es injustificada.

Sin tomar en cuenta los gastos que tienen su origen en una ampliación de las instalaciones existentes, en el reemplazo de las provisionales por otras definitivas, en la conclusión de obras que se han entregado solo iniciadas al tiempo de poner la línea en servicio, en la ejecución de otras que no se realizaron en la época de la construcción, etc; etc; i que no contribuyen a aumentar el déficit sino a incrementar el capital, i que por lo mismo no deben incluirse en los gastos de explotación, hai una parte importante de los desembolsos que puede considerarse fija por la necesidad de efectuarlos cualquiera que sea la intensidad del tráfico, i otra que sigue mas o menos de cerca las fluctuaciones de éste.

Una estadística bien confeccionada proporcionará las informaciones necesarias para reducir a su justo límite el valor de aquella parte fija de los gastos, e indicará las medidas que haya conveniencia en dictar para disminuir a proporciones adecuadas el monto de la segunda.

Con razón, pues, la estadística ferroviaria ha sido definida como «*el elemento regulador de una Empresa*»

Las consideraciones que anteceden precisan el objeto de la estadística en los ferrocarriles.

Digamos aun que, a nuestro juicio, los fondos que se invirtieren en formar estadísticas ferroviarias en las cuales el personal dirigente no pudiera inspirarse para introducir modificaciones tendentes a realizar mejores resultados de explotación, a perfeccionar los servicios en jeneral, a producir un aumento de bienestar i de satisfacción del público que utiliza este medio de transporte i del personal que dedica a la Empresa su inteligencia i su actividad, sería dinero gastado a fondo perdido.

En cambio, no puede haber duda alguna que una estadística juiciosamente establecida es para la Empresa que de ella puede disponer una fuente fecunda de beneficios de valor incalculable; en otros términos, que el dinero que se invierte en confeccionarla representa un desembolso perfectamente reproductivo.

Aun mas, puede afirmarse sin temor de ser contradicho que la Empresa que proporciona a su personal el mas completo análisis de los resultados obtenidos es tambien aquella en que sus empleados cumplen mejor con los deberes que les estan señalados; i que los funcionarios que estudian estos análisis o estadísticas i se inspiran en ellas, son los que mejor pueden propender al mejoramiento de los servicios a su cargo.

A nuestro juicio, un funcionario de ferrocarriles sin estadísticas no puede pretender un éxito superior al que podria alcanzar un astrónomo que explorara el firmamento a ojo desnudo.

Del espíritu i alcance que hemos señalado a la estadística ferroviaria resulta que debe establecerse una diferencia bien marcada entre sus dominios i los de la Contabilidad, diferencia que tiene su origen en la diversa misión que a una i otra correspon-

de. Naturalmente, las cifras que figuran en las cuentas de un ferrocarril constituyen una parte importante de las estadísticas necesarias para una buena administracion i son la base de ciertos cuadros o tablas numéricas que aquella debe comprender; pero esto no es el todo, Entre los elementos constitutivos de esos dos capítulos, *entradas i gastos*, a que ante nos hemos referido, un buen número resulta de la clasificacion de las operaciones de la Contabilidad; pero ellos no son suficientes sino para acusar, amenudo tardíamente, los resultados finales de un ejercicio financiero; hai pues necesidad, en vista de obtener previsiones para el porvenir de la Empresa, de recopilar otros datos, de establecer otros elementos que contribuyen a formar aquellos capítulos, i que dentro de los dominios de la contabilidad apenas si se aperciben englobados en rubros jenerales.

Con todos estos elementos que se refieren ya sea al tráfico, ya sea a otros factores de los servicios, se debe formar estados auxiliares de importancia considerable que permiten establecer relaciones, determinar coeficientes, etc, que se utilizan para apreciar los resultados del ejercicio a que se refieren, compararlos con los relativos a los años precedentes; aquilatar, en definitiva, los progresos realizados i las deficiencias aun no atendidas.

Estos mismos cuadros permiten establecer comparaciones con los similares de otras Empresas, o con los de otras zonas de una misma Empresa, i deducir de allí enseñanzas útiles para el futuro, i provocar al mismo tiempo una saludable emulacion en el personal, que siempre es beneficioso estimular.

---

### III

La confeccion anual de la estadística de los ferrocarriles en explotacion de la República Argentina está ordenada, entre otras prescripciones, por el Decreto Supremo de fecha 3 de Diciembre de 1891, que reproducimos a continuacion:

Considerando:

1.º Que los ferrocarriles en explotacion i construccion representan, por su costo una suma considerable de valores, i por su objeto, uno de los servicios mas importantes para el desenvolvimiento del pais, su comercio i sus industrias, debiendo merecer por lo tanto una atencion preferente de los poderes públicos;

2.º Que para prestarle atencion eficaz es necesario conocer con exactitud todo lo que a ferrocarriles se refiere, ya sea con relacion a los capitales invertidos en ellos, su administracion o rendimiento; ya sea con relacion a los servicios que deben prestar al pais;

3.º Que si bien la intervencion oficial, autorizada por la lei, en los ferrocarriles garantidos, puede suministrar al Gobierno antecedentes bastantes para fiscalizar su marcha i administracion, ella no es suficiente para hacer conocer los beneficios que

rinden a sus dueños i al país todos los ferrocarriles existentes en la República, ni suministra, sobre ellos, los datos necesarios, que, comparados, pueden i deben indicar a las Empresas de ferrocarriles i al Gobierno los procedimientos a seguir en sus relaciones;

4.º Que la falta de datos estadísticos ha permitido a las Empresas fijar tarifas arbitrarias, que el comercio resiste i que el Gobierno no puede apreciar si son razonables i justas;

5.º Que tanto por ser de distintas clases las líneas férreas existentes, como por ser erróneas las apreciaciones que precedieron a su concesion i construcción, es indispensable conocer los elementos de juicio que una buena estadística ferrocarrilera debe suministrar; i

6.º Que para el fiel i eficaz cumplimiento de la Lei Jeneral de Ferrocarriles recientemente dictada, es conveniente formar la estadística de los ferrocarriles de la República .....

*El Presidente de la República,*

#### DECRETA:

Artículo 1.º Créase una Oficina de Estadística de Ferrocarriles, bajo la dependencia de la Dirección Jeneral.

Art. 2.º La espresada oficina se compondrá de un Jefe (ingeniero), de tres Inspectores técnicos (ingenieros de ferrocarriles), tres interventores administrativos de los mismos i dos auxiliares escribientes.

Art. 3.º La estadística comprenderá todas las ramas de la administracion de los ferrocarriles declarados nacionales por las leyes vijentes i en cuanto sea posible, la de los ferrocarriles provinciales.

Art. 4.º Comprenderá especialmente:

1.º La estension de los ferrocarriles nacionales i las condiciones de su trazado, las obras de cada línea, su clase i material empleado en ellas.

2.º Los gastos de construcción i renovación.

3.º Los intereses i amortización de los capitales invertidos.

4.º El número, estado i costo del tren rodante.

5.º Los trabajos ejecutados o utilización del tren rodante.

6.º Los accidentes habidos i sus causas.

7.º Los gastos de explotación, clasificados según los diferentes ramos de la administración.

8.º El movimiento de pasajeros i carga.

9.º Los productos bruto i neto de las diferentes clases trasportadas.

10. Los coeficientes de explotación, i especialmente de la tracción.

11. El número i sueldo de los empleados.

12. El fondo de reserva i finanzas en jeneral.

Art. 5.º La oficina de Estadística reunirá a los datos que enumera el artículo anterior, los que se refieren al comercio, industrias, agricultura i poblacion, i los que, a su juicio, puedan ser necesarios para deducir, por comparacion o combinacion, o de sus resultados, las reglas o leyes a que han de sujetarse los ferrocarriles en su administracion.

Art. 6.º Autorízase a la Oficina de Estadística para pedir a las reparticiones de la Administracion Nacional i a las administraciones de ferrocarriles sujetas a la Lei de Ferrocarriles Nacionales, todos los datos que necesitare para el desempeño de su cometido. Las reparticiones nacionales i las administraciones de los ferrocarriles nacionales deberán a su vez suministrar los datos o antecedentes que se les pida para la formacion de la Estadística.

Art. 7.º La Oficina de Estadística dictaminará en todos los asuntos referentes a la formacion de tarifas de ferrocarriles i organizacion del servicio de explotacion, debiendo basar sus informes en los coeficientes o unidades estadísticas que al efecto hubiere deducido.

Art. 8.º La Oficina de Estadística presentará, anualmente, a la Direccion Jeneral de Ferrocarriles una memoria en que hará constar los trabajos llevados a cabo i los resultados obtedidos.

.....

La simple lectura del Decreto preinserto, permite apreciar con que amplitud ha sido oficialmente reconocida en la República Argentina la necesidad i la utilidad de la estadística ferroviaria.

La enumeracion de los datos que, como un minimum, ordena que aparezcan en la estadística, manifiesta que se ha tenido el propósito de poder deducir de ella si las diferentes ramas del servicio de las Empresas funcionan de una manera satisfactoria.

Analizando el volúmen que, en obediencia a este Decreto, publica la Direccion Jeneral de Ferrocarriles, podrá saberse si él ha sido o no estrictamente cumplido, o si, por lo ménos, sus propósitos han sido realizados i en qué medida.

El Decreto de 19 de Diciembre del año 1876, que reglamenta la Inspeccion Administrativa de los ferrocarriles nacionales, i que no ha sido derogado sino en las partes que se oponen a las nuevas disposiciones, contiene, entre otras, las siguientes:

Art. 3.º La clasificacion de las cuentas se hará en la forma que se establezca por el Departamento de Ingenieros Civiles.

Art. 4.º Los gastos de explotacion, comprenderán:

1.º Todos los gastos de entretenimiento de la via, edificios, obras de arte, tren rodante, etc., siempre que no se introduzca un cambio o modificacion que aumente el valor primitivo de la obra.

2.º Las cantidades pagadas a los empleados como honorarios i recompensas, dentro del presupuesto.

3.º Las que se destinen al fondo de reserva conforme a los Estatutos.

Art. 5. No serán comprendidos en los gastos de explotación:

1.º El interes i amortizacion de los empréstitos que levanten o hubieren levantado las compañías para la terminacion de sus líneas, en caso que el capital garantido no fuese suficiente para su construccion o la ejecucion de nuevas obras.

2.º Los gastos de establecimientos que no beneficien directamente la explotación de las líneas.

3.º Las mejoras que se introduzcan en las obras de arte, via, etc., como por ejemplo: el cambio de rieles de hierro por de acero, de traviesas de pino o algarrobo, por de quebracho, i en jeneral, toda renovacion que dé mas valor a la línea o implique un mayor gasto que el estrictamente indispensable para su conservacion.

Art. 6.—Cuando se hagan renovaciones como las indicadas en el inciso 3.º del artículo anterior, solo se cargará a la cuenta de explotación lo que se hubiere gastado haciendo la reparacion con la misma clase de materiales usados en la construccion, i la diferencia se pagará con el fondo de reserva.

Art. 7.—A contar de la fecha de este decreto, las cuentas anuales deberán hacer constar:

1.º El producto neto kilométrico.

2.º El monto del capital garantido.

3.º El monto de las cantidades obladas por el Gobierno a cuenta de la garantía.

Art. 8.—Las cuentas de explotación serán acompañadas de los cuadros que indique el Departamento de Ingenieros (1) sobre el movimiento de pasajeros, mercancías, etc.....

Posteriormente, i por lei N.º 961 del 15 de Octubre de 1878, se creó la Oficina de Inspeccion Técnica i Administrativa de los ferrocarriles nacionales (1) a la cual se dió las atribuciones que la Lei de Ferrocarriles i el Decreto anteriormente citado acuerdan a los Inspectores.

Las instrucciones para la inspeccion administrativa, aprobadas por Decreto Supremo del 4 de Febrero de 1879, contienen una clasificacion bien definida de los diversos factores que contribuyen a formar las entradas i los gastos de cada Empresa, e impone a los agentes de éstas la obligacion de pasar mensualmente a la contaduría todos los documentos que dichas instrucciones detallan con minuciosidad, i en forma tal, que habilitan a los inspectores fiscales para practicar concienzudamente el exámen de la contabilidad de cada Compañía, i adquirir perfecto conocimiento de todos los detalles de los servicios.

El Decreto Supremo del 20 de Junio de 1897, que aprueba el clasificador de cuentas de la explotación de los ferrocarriles de la República, ha derogado las instruc-

(1) Actualmente la Direccion Jeneral de Ferrocarriles.

ciones anteriores solo en las partes que se opusieron al espresado clasificador, que copiamos a continuacion:

## CLASIFICACION DE CUENTAS DE LA ESPLOTACION DE FERROCARRILES

### ENTRADAS

### SALIDAS

A Pasajeros.	A Vias i obras.
B Exceso de equipajes.	B Locomotoras.
C Encomiendas.	C Vehículos para el servicio de pasajeros i encomiendas.
D Cargas.	D Vehículos para el servicio de carga.
E Trenes Extraordinarios.	
1 <i>Servicio de Gobierno.</i>	
2 <i>Id. Particular.</i>	
F Telegramas.	E Transporte { Servicio de locomotoras.
G Almacenes.	F { Servicio de vehículos.
H Arrendamientos.	G { Servicio de tráfico.
1 <i>Confiterias, buffets, etc.</i>	
2 <i>Coches, restaurants, etc.</i>	H Direccion.
J Varios.	J Varios.
1 <i>Colocacion de avisos.</i>	1 <i>Indemnizacion.</i>
2 <i>Ganancias por trabajos efectuados en los talleres.</i>	2 <i>Fondos para accidentes.</i>
K Accesorios de explotacion.	3 <i>Eventuales.</i>
1 <i>Muelles.</i>	K Accesorios de explotacion.
2 <i>Elevadores.</i>	1 <i>Muelles.</i>
3 <i>Mercados.</i>	2 <i>Elevadores.</i>
4 <i>Tranvias.</i>	3 <i>Mercados.</i>
5 <i>Buques.</i>	4 <i>Tranvias.</i>
6 <i>Diversos.</i>	5 <i>Buques.</i>
L Saldo de cuentas anexas.	6 <i>Diversos.</i>
	L Saldo de Cuentas Anexas.

Nota A. Son Cuentas Anexas (L): Alquiler de vias, terrenos, edificios, locomotoras, coches i vagones—Kilometraje de Coches i Vagones—i Demoras de Coches i Vagones, quedando las Empresas obligadas a suministrar a la Direccion de Ferrocarriles Nacionales todos los detalles que se le requieran, relativos a estas cuentas.

B Los resultados que deben espresarse, de conformidad a este clasificador, podrán ser establecidos tambien 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 garantidos, se computarán tambien como producto bruto de explotacion el saldo que arrojen las «Cuentas Anexas» de la misma.

(Continuará).