



Al terminar cada ejercicio y pasar su **Balance general**, las cuentas de **Gastos de la explotación** y de **Productos de la explotación** se saldan por otra cuenta impersonal que se abre entonces, titulada **Explotación**. Así es que se dice en los libros **Diario** y **Mayor**:

**Explotación á Gastos de la explotación**

y luego después:

**Productos de la explotación á Explotación.**

Aquellas dos cuentas quedan entonces saldadas, y la de **Explotación** tiene á su **Debe** la totalidad de los gastos durante el año económico á que se refieren, y á su **Haber** el total de los productos obtenidos en dicho período: la diferencia ó el saldo (suponiendo que el **Haber** sea mayor que el **Debe**), dará exactamente la suma de los **beneficios líquidos** obtenidos por la explotación de la línea. Esto nos dice también que en la contabilidad general de ferrocarriles, la cuenta llamada de **Explotación** representa y es de naturaleza enteramente igual á la llamada **Daños y Lucros ó Ganancias y pérdidas** de otros negocios ó empresas.

La colocación que á las distintas cuentas impersonales de que hemos hablado corresponde en todo **Balance general** de ferrocarril, es la siguiente:

**ACTIVO.**

**Coste del camino**—saldo de esta cuenta, al que va también incluido el material móvil.

Empresas hay, sin embargo, que al material móvil le asignan cuenta aparte.

**Talleres**—existencia de máquinas, utensilios y primeras materias.

**Suministros**—valor de los efectos de toda clase y primeras materias existentes para los diversos servicios de la línea.

**Deudores varios**—con esta ó con otra denominación se incluyen aquí, además de todos los deudores por cualquier concepto que fuere, los saldos de las estaciones de la línea que al cerrar el **Balance** aparezcan debiendo á la Compañía.

**PASIVO.**

**Impuestos ó Cargas del Estado**—lo que este acredite por dicho concepto.

**Servicio combinado**—el saldo que representa la diferencia entre lo que nos deben por este servicio la Empresa ó Empresas que empalman con la nuestra (si las hay) y lo que por el mismo concepto les debemos nosotros, siempre y cuando lo que les debemos sea mayor que lo que nos deben; porque, en caso contrario, aparecería esta cuenta al **activo** del **Balance**.

**Acreedores varios**—con esta ó con otra denominación se incluyen aquí, además de todos los acreedores por cualquier concepto que fuere, los saldos de las estaciones de la línea que al cerrar el **Balance** aparezcan acreditando de la Compañía.

**Explotación**—beneficio rendido por la línea, que es el saldo del **Balance**.

No aparece aquí la cuenta de **Subvención**, porque ya no las concede el Gobierno en virtud de la vigente ley de ferrocarriles.

Suprimimos de intento las demás cuentas impersonales, como **Caja**, **Efectos en Cartera**, **Mobiliario**, **Obligaciones**, **Capital**, etc. etc., porque, repetimos, nuestro objeto no ha sido presentar un modelo de **Balance general** de ferrocarril, como hubiéramos podido hacerlo tomándolo de cualquier Memoria de las que acostumbran á repartir impresas las Compañías á sus accionistas; sino sencillamente exponer el lugar que ocupan en un **Balance** las cuentas que caracterizan esta clase de contabilidad, á fin de hacer más comprensible el papel que en las mismas desempeñan. No debe jamás olvidarse en una obra de las especiales condiciones de esta, que si bien se escribe para los que ya saben lo que es teneduría de libros, se hace preciso darse á entender lo mismo á los que la poseen á fondo y la dominan, como á aquellos que sólo conocen sus principios teóricos más rudimentarios.

Con la precedente observación damos por terminada nuestra tarea. Hemos explicado la contabilidad general de un ferrocarril en sus dos principales períodos de construcción y de explotación, de una manera sucinta y breve cual requería el asunto. Verdad es que no hemos descendido á ciertos pormenores, ni reseñado el sistema peculiar de cuenta y razón de cada uno de los servicios de una línea férrea, presentando los correspondientes modelos de sus libros, de su documentación, de los reglamentos especiales por que se rigen, etc., etc. Esto nos hubiera alejado de nuestro propósito y afirmamos con seguridad que hubiese fatigado á nuestros lectores, aparte de que necesitábamos llenar para ello, sin exagerar, un tomo de más de quinientas páginas, que nadie hubiera leído, ni á nadie quizás hubieran aprovechado. No se olvide que nuestras Compañías de ferrocarriles así como siguen distintos rumbos en la intervención, contabilidad general y estadística, carecen también de uniformidad en el modo como tienen establecidos sus servicios, y hasta en la documentación no hay dos que la lleven de igual manera. Y en medio de esta variedad, de esta anarquía de sistemas y de procedimientos, ¿quién será tan osado que se atreva á señalar uno y ofrecerlo como modelo? ¿quién con autoridad bastante podrá tachar de incompleto ó defectuoso cualquiera de los hoy en uso, cuando la Empresa que lo haya adoptado negará tal aserto y afirmará que la experiencia y la práctica lo han sancionado, asegurando que responde á todas las necesidades y á las exigencias todas de una buena administración?

Véase el porqué no hemos sido extensos, cual hubiéramos deseado, al tratar materia tan importante, y no hemos querido meternos en el inmenso farrago de explicaciones, modelos, pautados y demás que requiere la minuciosa reseña del engranaje con que se mueven las complicadas ruedas de una Empresa de ferrocarril. De todos modos, nuestro humilde trabajo es el primero dado á luz en España, y podrá servir de base para que inteligencias mejor cultivadas y, sobre todo, más expertas, hagan otro mejor y más completo. Con que vean el nuestro con agrado cuántos nos dispensen el honor de leerlo, podemos asegurar que quedarán más que cumplidas nuestras modestas aspiraciones.

HIGINIO FERRER.