



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Análisis de la aplicación de la ley 12311 de coordinación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires

Cairolí, Ricardo A.

1946

Cita APA: Cairolí, R. (1946). Análisis de la aplicación de la ley 12311 de coordinación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Buenos Aires, 30 de Abril de 1947

Sr. Director del Instituto de Economía
de los Transportes, Ing. Dr. Manuel ~~M. Díez~~
S/D.

Tengo el agrado de someter al Sr. Director el trabajo correspondiente al curso del quinto año de estudios del doctorado en Ciencias Económicas titulado Análisis de la Aplicación de la Ley 12311 de "Coordinación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires".

El desarrollo del mismo procura proporcionar, como podrá apreciar el Sr. Director, una visión integral del problema del transporte de nuestra ciudad que ha sido motivo de tantas interpretaciones y discusiones muchas veces interesadas.

La importancia extraordinaria de este servicio en la vida urbana, la magnitud de los capitales en juego, la enorme masa de personal ocupado y, en fin, la trascendencia política del problema han provocado una expectativa de orden público que reclamaba informaciones de origen insospechable para su estudio y discusión.

Al encarar la realización de este trabajo, he deseado satisfacer esa necesidad general, siendo del caso señalar que en algunos capítulos se ha omitido el desarrollo de determinados puntos, a fin de sintetizar y aligerar la exposición realizada. Resulta, en efecto, evidente que el análisis del justiprecio de capitales o el del sistema tarifario, por ejemplo, originarían por sí mismos trabajos de amplitud aún mayor que la del que ahora se presenta.

Cabe señalar que en el curso de la elaboración de es

te informe, he obtenido del Sr. Jefe de Trabajos Prácticos Dr. Pascual Chianelli todas las directivas y aclaraciones que me fueron necesarias.

Por último, me es grato dejar constancia de las facilidades que me concedieron para la mejor ejecución de mi cometido el Sr. Jefe de Explotación Comercial de la Comisión de Control, Dr. Luis Azzarini y los Sres. Gerentes Administrativos de la Corporación de Transportes, Dres. Pedro R. Gorin (hasta octubre de 1946) y Carlos A. Lenna.

Saludo al Sr. Director con toda consideración.

Ricardo A. Cairoli
Matrícula 6995

Domicilio: A. Jonte 2789
Teléfono : 50 - 8423

73027

d
915

d
910

im

ANALISIS DE LA APLICACION DE LA LEY 12311 DE
"COORDINACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES"

Bibliografía	9
Cap. I. <u>Planearia del transporte urbano de pasajeros antes de la constitución de la "Corporación de Transportes". Antecedentes de la Ley 12311</u>	11
1) Consideraciones Generales	11
2) Síntesis de la evolución de los medios de transporte	11
3) La acción de la autoridad pública en el desarrollo de la vialidad urbana. Régimen jurídico-económico aplicado a los distintos casos de explotación del transporte	15
4) Crisis de las empresas de transporte. Actuaciones administrativas y discusiones parlamentarias que precedieron a la sanción de la Ley 12311	20
Cap. II. <u>La ley N° 12311. Constitución de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires</u>	35
1) Contenido de la Ley	35
2) Labor de la Comisión especial	37
3) Constitución jurídica de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires	38
Cap. III. <u>El cumplimiento de las disposiciones de la Ley 12311 tendientes a obtener la organización del transporte. Dificultades financieras y técnicas</u>	40
1) Proceso de integración de la A.T.C.B.A.	40
2) Negociaciones tendientes a resolver las dificultades financieras	41
3) Incorporaciones por expropiaciones y convenios	45
4) Permisos necesarios acordados por el Poder Ejecutivo	48
5) Ocupación por la Comisión de Control del túnel correspondiente a la línea subterránea "Constitución-Boedo" y expropiación de 23 coches para transporte subterráneo	50
Cap. IV. <u>Fijación de Capitales</u>	52
1) Justiprecio inicial	52
2) Ajustes posteriores	54
3) el capital estatal	57
4) Capital emitido según contabilidad de la Corporación de Transportes	59

	5) Informe de la Comisión de Control respecto del monto de los capitales reconocidos a las empresas en la Corporación.	60
	6) Valuación interna de los bienes físicos de la Corporación y ajuste del Fondo de Renovación	61
	7) El capital aportado por la tarifa	63
Cap.V.	<u>Condiciones de trabajo del personal. Mejoras sociales</u>	64
Cap.VI.	<u>La prestación del servicio</u>	69
	1) Estadística del tráfico de pasajeros.	69
	2) Variaciones globales en el período 1939 - 1946.	69
	3) Servicio de subterráneos.	71
	4) Servicio de tranvías.	72
	5) Servicio de ómnibus	73
	6) Servicio de "colectivos" y microómnibus	74
	7) Servicio de autovías.	75
Cap.VII.	<u>Los Resultados Económicos</u>	76
	1) Consideraciones generales	76
	2) Resultados generales de la explotación.	76
	3) La explotación de los subterráneos.	84
	4) La explotación de los tranvías.	85
	5) La explotación de los ómnibus	86
	6) La explotación de los microómnibus.	89
	7) La explotación de los autovías.	91
	8) Los resultados económicos definitivos de la gestión de la Corporación de Transportes	91
Cap.VIII.	<u>Las finanzas de la Corporación</u>	95
	1) Inmovilizaciones de fondos provenientes de la explotación	95
	2) La deuda a la Caja de Jubilaciones.	96
	3) Estado financiero de la empresa al 31 de diciembre de 1946.	98
Cap.IX.	<u>La intervención del Estado en la Corporación de Transportes</u>	100
	1) Consideraciones generales	100
	2) Adquisición de los Debentures de la Corporación de Transportes.	100
	3) Adquisición de los Debentures emitidos por la Chadopyf	102
	4) Adquisición de las acciones del F.C. Terminal en poder del Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias	102
	5) Préstamos para compras de material rodante	103
	6) Resumen de inversiones.	103

	<u>Pág.</u>
Cap. X. <u>El problema de la tarifa</u>	104
1) Consideraciones generales	104
2) El plan de líneas y tarifas de la Corporación de Transportes del año 1942	105
3) Estado actual del problema	111
Cap. XI. <u>Conclusiones</u>	115
1) Parcialidad de la Ley 12311	115
2) El fracaso del régimen de la Ley 12311	117
3) Solución ineludible: La nacionalización	119
 <u>Cuadros</u>	 122
1) Capital accionario de la Corporación	123
2) Empresas incorporadas a la C.T.C.B.A. Índice cuantitativo	124
3) Pasajeros transportados en la Ciudad de Buenos Aires y suburbios (1869-1946)	126
4) Pasajeros transportados (1939-1946)	132
5) Coches kilómetros recorridos (1939-1946)	133
6) Números índices de los pasajeros transportados	134
7) Números índices de los coches kilómetros recorridos	135
8) Utilización relativa de los distintos sistemas de transporte en la Ciudad de Buenos Aires	136
9) Estadística de la explotación de la C.T.C.B.A. Todos los sistemas	137
10) Idem. Subterráneos	138
11) Idem. Tranvías	139
12) Idem. Omnibus	140
13) Idem. Microómnibus	141
14) Idem. Autovías	142
15) Resultado de la explotación de la C.T.C.B.A. Todos los sistemas	143
16) Idem. Subterráneos	144
17) Idem. Tranvías	145
18) Idem. Omnibus	146
19) Idem. Microómnibus	147
20) Idem. Autovías	148
21) Números índices de los coeficientes de explotación de la C.T.C.B.A. Productos - Cts./C.K.	149
22) Idem. Gastos - Cts./C.K.	150
23) Gastos de explotación de la Corporación de Transportes - Cts./Pasajero	151
24) Cuentas de Resultados de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires	152
 <u>Gráficos</u>	 153
1) Ingresos por coche kilómetro	154
2) Pasajeros por coche kilómetro	155
3) Máximo de coches en servicio	156
4) Kilómetros de líneas en explotación	157

5) Movimiento de pasajeros por hora	158
6) Pasajeros transportados en la Ciudad de Buenos Aires y suburbios (del año 1869 a 1946)	159
7) Pasajeros transportados	160
8) Coches kilómetros recorridos	161
9) Resultados de la explotación de la C.T.C.B.A. General (en millones de msn)	162
10) Idem. General (Ctvs./C.K.)	163
11) Idem. Subterráneos (en millones de msn)	164
12) Idem. Subterráneos (Ctvs./C.K.)	165
13) Idem. Tranvías (en millones de msn)	166
14) Idem. Tranvías (Ctvs./C.K.)	167
15) Idem. Omnibus (en millones de msn)	168
16) Idem. Omnibus (Ctvs./C.K.)	169
17) Idem. Microómnibus (en millones de msn)	170
18) Idem. Microómnibus (Ctvs./C.K.)	171
19) Idem. Autovías (en millones de msn)	172
20) Idem. Autovías (Ctvs./C.K.)	173

BIBLIOGRAFIA

1. Informe de la Comisión Técnica sobre Tranvías de la Intendencia Municipal (1923).
2. Informes de la Comisión de Estudio del Transporte Colectivo en la ciudad de Buenos Aires designada por Decreto del 7 de abril de 1931.
3. Informes de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires para el estudio de la organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la misma y su zona de influencia (1933).
4. Informe presentado por D. Octavio Balta, asesor técnico de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal para el estudio de los Transportes Colectivos (1933).
5. Informe de la Comisión Especial de la Ley 12311 (1938).
6. Fenómenos regresivos del urbanismo porteño - Vicente R. Rotta (1931).
7. Historia de los medios de transporte y de su influencia en el desarrollo urbano de la ciudad de Buenos Aires. Mariano Jalilís (1925).
8. La congestión del tráfico - Marcelino del Mazo (1931).
9. El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Pascual Palazzo (1933).
10. Derecho Administrativo - Rafael Bielsa (1939).
11. La Sociedad de Economía Mixta - Julio C. Rodríguez Arias (1940).
12. Situación Económica del Transporte Urbano. Luis García Mata (1941).
13. Sesiones del Primer Congreso Argentino de Urbanismo (1936).
14. Coordinación o Destrucción. Libro editado por las empresas tranviarias (1936).
15. Proyectos para construcciones de líneas subterráneas presentadas al Consejo Deliberante.
16. Folletos y solicitadas de las empresas de tranvías de ómnibus y de "colectivos" en defensa de sus respectivos intereses.
17. Revista "El Omnibus".
18. "El Diario Español"
19. Revista de Estadística Municipal.
20. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados.
21. Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores.

22. Diario de Sesiones del Concejo Deliberante.
23. Anteproyecto de Ley para la Coordinación del Transporte Colectivo de Pasajeros por Vehículos Automotores presentado al P. Congreso Nacional por Abelardo D. Boullosa (1934).
24. Recopilación de leyes, decretos y ordenanzas.
25. Actuaciones judiciales y administrativas (ante la Municipalidad y el Gobierno Nacional).
26. Notas y Resoluciones de la Comisión de Control y de la Corporación de Transportes.
27. Recopilaciones de notas, resoluciones y estudios de la Comisión de Control y de la Corporación de Transportes.
28. Informe de la Comisión Valuadora de Bienes de la Corporación de Transportes (1943).
29. Memorias y Balances de la Corporación de Transportes.
30. Memorias y Balances de la Cía. de Tranvías Anglo Argentino y de la Oficina.
31. Memorias de explotación y estados analíticos de explotación de la Corporación de Transportes.

CAPITULO I . PANORAMA DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS ANTES
DE LA CONSTITUCION DE LA CORPORACION DE TRANSPORTES
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES . ANTECEDENTES DE LA
LEY N° 12311.

1) Consideraciones Generales.

En el año 1936 tuvo término un extenso proceso que agitó durante mucho tiempo a la opinión pública de la ciudad de Buenos Aires y alrededores y que, por la importancia de los intereses en juego, alcanzó proyecciones de orden nacional. El 30 de setiembre de ese año el Senado de la Nación prestaba su aprobación a un proyecto de Ley en revisión de "Coordinación de Transportes en la Ciudad de Buenos Aires" que había sancionado la Cámara de Diputados el 25 de setiembre de 1935. Esa Ley fue promulgada con el número 12311 el 2 de octubre de 1936.

Con ese pronunciamiento del Congreso Nacional, pudo considerarse cerrado el largo debate suscitado por el problema del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y sus alrededores que había comenzado en el año 1922 con relación a la aplicación de la Ley Orgánica de la Caja de Jubilaciones número 11110 y se vio decisivamente intensificado en el año 1931 también, entre otras causas, por la necesidad impostergable de hacer efectivos los beneficios que acordaba otra disposición legislativa de carácter social: la Ley 11544 sobre jornada legal de ocho horas y descanso hebdomadario. Sin embargo, por las causas que oportunamente se analizarán, la solución de los variados problemas urbanos, técnicos, jurídicos, económicos y sociales que existían no fue la inmediata resultante de la promulgación de la Ley 12311. Por el contrario, transcurridos ya diez años, la mayoría de ellos subsisten y algunos se han agravado.

2) Síntesis de la evolución de los medios de transporte.

La explotación de este servicio público se inició en 1863 con algunos ramales urbanos de tranvías (tracción a sangre) que constituían prolongaciones de las líneas de los Ferrocarriles del Norte y del Sud. En 1870 hacen su aparición

las primeras líneas de tranvías independientes, las que tienen que vencer la viva oposición de vecinos y propietarios agitados por infundados temores que les había ocasionado ese sistema de transporte. "Su imaginación exaltada, escribía el Dr. Agote, "Ministro de Hacienda de la Provincia, les hacía ver muertos "por los atropellos a los transeuntes, y despobladas las calles "por donde corrieran. Nadie quería convencerse de que los tranvías causarían el efecto contrario, como había sucedido en "las ciudades en que se habían establecido" En 1873, fecha en que comienzan a ser considerados por las estadísticas municipales, los tranvías cubrían una extensión de 122,3 kilómetros de vía pertenecientes a 6 distintas empresas. Desde entonces su desenvolvimiento se hizo extraordinario, acompañado al rápido progreso de la ciudad y, en algunos casos, constituyéndose en su promotor, mediante la habilitación de muchas líneas en zonas de escasa densidad demográfica. Las cifras siguientes ilustran al respecto:

AÑO	Extensión de las Vías (miles de kmts.)			Pasajeros Transportados (millones)	Habitantes (millones)
	Tracción				
	Total	A sangre	Eléctrica		
1873	122,3	122,3	.	12,2	0,19
1887	149,7	149,7	.	36,3	0,44
1895	382,5	382,5	.	85,0	0,68
1904	504,0	239,3	264,7	148,3	0,98
1909	644,5	.	644,5	281,7	1,25
1914	807,3(1)	.	807,3	399,4	1,58
1924	833,0(1)	.	833,0	662,5	1,89

(1) Incluye 14 kmts. del subte.

La electrificación de la red tranviaria comenzó en el año 1897 y en un plazo de 12 años se hizo casi total. El cambio de tracción abrió nuevas posibilidades al riel, que no tardó en internarse en los partidos de la Provincia de Buenos Aires circundantes de la Capital Federal, contribuyendo a amalgamar la enorme unidad urbana que cubre una extensión de al rededor de 50.000 hectáreas y que se ha dado en denominar "conglomerado bonaerense" "aglomeración bonaerense" o "Gran Buenos Aires". Este núcleo demográfico estaba compuesto por 3.600.000

habitantes en el año 1939. Del territorio y población señalados correspondían a la Capital Federal 18.600 hectáreas y 2.465.000 habitantes.

Con las innovaciones de orden técnico se produjo también un proceso de carácter financiero: la explotación individual realizada en competencia por diversas compañías de pequeño capital cedió ante un conjunto de operaciones de absorción que llevó a cabo la Cía. Anglo Argentina, quien, en definitiva, (1909) logró establecer un régimen de monopolio virtual en las zonas más pobladas de la urbe, "reorganizando los servicios y abaratando el precio en forma beneficiosa para la población" con la eliminación de transbordos y la reducción y unificación de tarifas.

En 1914, esta compañía libró al servicio público el primer subterráneo de la ciudad, que lo fué también de Sud América: se trata del túnel que une a Plaza de Mayo con Primera Junta cubriendo una extensión de 6,85 kmts. de tránsito.

Recién en 1930 se inauguró otra línea subterránea el Ferrocarril Central Terminal de 8,7 kmts. entre Chacarita y Leandro N. Alem por la calle Corrientes. En 1934 comenzaba la explotación de la línea Chadopyf N°I que se extiende de Constitución a Retiro con una longitud de 4,4 kmts. La línea N°IV de esta misma empresa que liga Plaza de Mayo con Palermo (6,3 kmts) y la N°II que partiendo de Constitución llega hoy hasta Boedo (3,5kmts) estaban en ejecución al sancionarse la Ley 12311. El sector Plaza de Mayo/Plaza Italia de la línea IV comenzó a habilitarse al público en 1937 antes de constituirse la Corporación de Transportes instituida por la Ley mencionada.

En el período de medio siglo a que se ha hecho referencia, es incuestionable la influencia estimulante que significó para el Municipio el desarrollo constante de sus líneas tranviarias: gracias a ello se hizo posible la extensión horizontal de la ciudad mediante el fraccionamiento de las tierras de los suburbios, lo que significó, en el orden económico, la rápida valorización del suelo y, en el orden social, la solución parcial del problema de la vivienda con la reducción del uso de antihigiénicos conventillos a que hubiera estado condenada la población humilde sin la facilidad que los transportes les propor-

cionsron.

En 1918 se hace presente en el escenario del transporte público un elemento nuevo: el coche de tracción automotor. Este sistema supera rápidamente el período de iniciación merced a su mayor velocidad, lo que le asegura la preferencia del público. En 1928 se agregan a las líneas de ómnibus existentes explotaciones individuales de "colectivos" integradas por propietarios de taxímetros que establecen "un sistema original de transporte a escote". El colectivo gana rápidamente en organización y en utilaje industrial; el viejo taxímetro es sustituido por microómnibus de 16 y 20 asientos sin merma de su velocidad comercial. Estos nuevos sistemas adquieren en poco tiempo una importancia extraordinaria en el cuadro de la viabilidad urbana. Mientras la extensión kilométrica de las líneas tranviarias permanece prácticamente estacionada, los automotores asumen la iniciativa del tráfico y extienden sus itinerarios a los más apartados rincones de los suburbios aprovechando las obras de pavimentación que el Municipio estaba realizando con toda decisión.

Así, en el año 1933, cuando el tranvía contaba con una extensión de vías de 884 kilómetros, los automotores cubrían con sus rutas alrededor de 4.000 kilómetros. En esta nueva etapa la Ciudad encontraba en tales modernos elementos de transporte la posibilidad de mantener su crecimiento horizontal y la de axilizar en parte la circulación de su núcleo central abarrotado ya por una cantidad extraordinaria de vehículos de todo tipo, entre los que deben mencionarse en primer término por su cantidad a los automóviles particulares y camiones necesitados de estacionamiento, y a los taxis ejecutantes de la característica "ronda" portena.

Los beneficios de todo orden atribuibles anteriormente al tranvía debían acreditarse ahora a los automotores. La autopropulsión y autonomía de rodado de ómnibus y colectivos, que los independizan de las instalaciones fijas proporcionándole una flexibilidad de tránsito de que no goza el tranvía, así como la velocidad superior desarrollada por aquéllos, son ambas características que se traducen en una mayor rapidez de circula

ción, determinando de parte del público una preferencia inmediata hacia el servicio automotor. Este no solo se hizo cargo del aumento anual de pasajeros transportados que la estadística registraba sino que, además, fué restando clientes al tranvía.

Al respecto ilustra convenientemente el cuadro de "Pasajeros transportados en la Ciudad de Buenos Aires y Suburbios" que obra a fs. 126/31 y su correspondiente gráfico de fs. 159

A partir de 1928 se inicia un fuerte descenso en el total de pasajeros transportados por tranvías a nivel, magnitud que ya desde 1923 se mantenía prácticamente estacionaria. Este descenso también afectó posteriormente al tráfico de subtes. En 1933 los tranvías transportaban 382 millones de pasajeros, los subterráneos 77, los ómnibus 389 y los "colectivos" 145.

Los automotores cobrando tarifas más elevadas eran requeridos por el 54% de los pasajeros de la urbe (no se computan ferrocarriles) lo que revela la importancia que asignaba nuestro público a la rapidez de su desplazamiento, aún en períodos de crisis como la que todavía afectaba a la economía de nuestro país en 1933.

2/ 3) La acción de la autoridad pública en el desarrollo de la viabilidad urbana. Régimen jurídico-económico aplicado a los distintos empresarios de la explotación del transporte.

En el punto anterior se ha reseñado el desarrollo de los transportes colectivos, servicio público unido tan íntimamente al crecimiento de nuestra Ciudad Capital. Cabe indagar ahora acerca de la importancia que debe asignarse a la intervención de las autoridades comunales o nacionales en el desenvolvimiento del proceso referido.

Corresponde, en primer término, destacar la ausencia de todo plan de conjunto que encarase el aspecto vial del Distrito con criterio metódico y regulador, acorde con sus características específicas y en consonancia con los principios generales de la ciencia y arte urbanos. En este sentido el transporte colectivo ha seguido la suerte de los demás problemas del municipio. En 1931 el ex-vicepresidente del Concejo Deliberante, escribano Vicente Rotta manifestaba: "El libre albedrío ha imperado en todos los órdenes de las actividades urbanas; los intereses singulares han primado sobre los de la colectividad;

"las empresas de servicios públicos redactaron sus concesiones y trazaron sus planes orgánicos sin que el gobierno interviniera para fijar normas de previsión"

El impreciso y discutido régimen legal de la Ciudad Capital fué causa de mayor desorden en la materia que nos ocupa. El Congreso Nacional en su carácter de legislatura local actuó en algunos casos ignorando las atribuciones que había anteriormente delegado en la Municipalidad al dictar su Ley orgánica. En otras ocasiones, la intervención del Gobierno Nacional tuvo lugar en mérito a disposiciones constitucionales que reservan a su decisión la legislación sobre tráfico interprovincial como en los casos de servicios prestados en la zonas portuarias (sujetas a la jurisdicción federal) o de aquéllos que se internan en territorio provincial. Por su parte, la Comuna, con relación a las líneas de ómnibus y colectivos, observó un procedimiento por demás irregular cuyo góncese realiza el Secretario de Obras Públicas en la Sesión del Concejo Deliberante del 5 de junio de 1934.

La característica principal que distinguió esa política está dada por la falta de celebración de contrato de concesión con las empresas de automotores, las que debían reglar la prestación de sus servicios a base de meros "permisos precarios. Decía el funcionario citado: "Sabido es que aún se encuentran en éste Honorable Concejo los 69 o 70 expedientes de otras tantas líneas de ómnibus que circulan por la Capital sin que las empresas concesionarias hayan tenido aprobación de sus respectivos contratos de concesión. "Desde el año 1922, o si se quiere 10 años atrás , las compañías concesionarias de ómnibus se mantienen en una situación de absoluta incertidumbre pues circulan con simples permisos precarios; no tienen todavía sus contratos perfeccionados por una ordenanza del Concejo, lo que ha importado que no fuera posible por una parte, sujetar a esas compañías a la ordenanza básica y a los respectivos contratos, porque la Municipalidad sólo ha podido hasta ahora, de acuerdo al criterio legal sustentado por la Asesoría del Departamento Ejecutivo, aplicarle las disposiciones relativas a seguridad e higiene.....".

Estas manifestaciones dan idea de la limitada aplicación que en la práctica tuvo la Ordenanza del 13 de diciembre de 1923 reglamentaria de concesiones para la explotación de servicios de ómnibus.

En resumen, la situación jurídica de los diferentes competidores que realizaban el transporte público de pasajeros en el "Gran Buenos Aires" antes de la sanción de la Ley 12311 no podía ser más dispar. Las Compañías Tranvías Eléctricos del Sud, Puerto y Ciudad de Buenos Aires y Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires (Subte Lacroze) tenían acordadas concesiones por parte del Gobierno Nacional, mientras que la Compañía de Tranvías Anglo Argentina y la "Chadopyf" se habían establecido a base de concesiones municipales. La Compañía Tranvías Lacroze detentaba en algunos casos autorización Nacional y en otros Municipal. En cuanto a las setenta líneas de colectivos y setenta y cinco de autobuses, disponían únicamente de permisos precarios otorgados por la Municipalidad.

La falta de unidad observada se evidencia hasta en aspectos básicos, como ser los términos de las concesiones que prevén distintas fechas de vencimiento para cada caso, circunstancia inconveniente para el interés público por los trastornos que habría de acarrear la incorporación escalonada de los servicios al patrimonio Municipal. Frente a las concesiones nacionales otorgadas "a perpetuidad", las municipales establecen términos que expiran, en el caso del Tranvía Lacroze en 1965, en el del Anglo-Argentino en 1990 y en el de la "Chadopyf" en el año 2010.

También es de importancia la disparidad existente en el régimen tarifario, en el impositivo y en materia de cargas sociales. El precio "legal" del transporte, o sea el autorizado en concesiones y ordenanzas era el siguiente:

Tranvías: Tarifa general uniforme de 0.10 centavos; boleto obrero de 0.05 en determinadas líneas y a ciertas horas; combinaciones con el subterráneo a 0.15 centavos.

Subterráneos: Viaje directo 0.10 centavos y combinaciones 0.15 centavos.

Ómnibus: Hasta una distancia de 5 kilómetros 10 centavos; para una mayor distancia 15 centavos.

Colectivos: Hasta una distancia de 4 kilómetros 10 centavos; límite máximo 50 centavos; tarifa nocturna de 23 a 5 horas 20 centavos como mínimo.

Las tarifas medias autorizadas resultaban para el año 1937 como sigue: tranvías 9,5, subterráneos 10, ómnibus 11,2, autobuses 0,22, con una media de 13,1 centavos (Comisión Especial de la Ley 12311). Pero la tarifa media real aplicada por los automotores era, por razones de competencia sensiblemente más baja: 10,5 la de los ómnibus y 17,5 la de los colectivos, lo que producía una media real de 12 centavos.

Con relación a las cargas fiscales, pese a las disposiciones del art.24 de la ordenanza sobre tráfico automotor del año 1923, sólo las empresas tranviarias tributaron el impuesto sobre entradas brutas que ascendía al 6% de éstas con un suplemento del 12% sobre los productos que excediesen de m\$n. 50.000.- por año y kilómetro de vía. Esta contribución produjo una renta de gran importancia para las áreas municipales, que en algunos años superó los 6 millones de pesos. En el año 1930 los peritos contadores designados en el juicio "Cía. de Tranvías Anglo Argentina contra Municipalidad" por incumplimiento de contrato informaban que el total de impuestos abonados a la Municipalidad entre 1924 a 1929 inclusive, ascendía a m\$n. ----- 34.182.161.62 lo que representaba el 11,13% de las entradas brutas. Este gravamen es en realidad el único de importancia que establece un distingo desfavorable al transporte por riel. Las planillas que sirvieron de base a la Comisión Especial para computar la participación a asignar a los Gobiernos Nacional y Municipal en el patrimonio de la Corporación de Transportes en concepto de capitalización de impuestos revelan la importancia de las cifras ingresadas por las empresas de automotores en pago de diferentes clases de impuestos y tasas, no inferiores proporcionalmente a lo cobrado por las tranviarias.

También carecía de uniformidad la situación del personal y de los patronos prestatarios del servicio público en los diferentes sistemas, frente a las disposiciones legales

de previsión social que organizaron la Caja de Jubilaciones de obreros y empleados de "empresas particulares de tranvías, teléfonos, telégrafos, gas, electricidad y radiotelegrafía". En efecto, sólo se registró la incorporación a ese régimen del personal de las empresas tranviarias: el ocupado por los automotores quedó al margen del mismo por falta de aplicación del art. 1º, apartado s) de la referida ordenanza de 1923. Las compañías tranviarias sólo han satisfecho el aporte patronal del 8% sobre sueldos y jornales mientras se mantuvo la vigencia de un aumento de tarifas de 2 centavos autorizado en 1920, por el término de 3 años.

El cuadro tan heterogéneo que presentaba nuestro transporte urbano, fruto de la falta de una directriz definida en la política comunal, se evidenciaba por sobre todo en la prestación misma del servicio, particularmente en el trazado de las rutas. Las decisiones adoptadas en presencia de solicitudes de concesiones de empresas de automotores revelan en muchos casos el deseo de preservar en lo posible a la explotación tranviaria de la actividad competitiva del nuevo vehículo, destacándose la prohibición de establecer nuevas líneas en amplios sectores de la zona céntrica, punto terminal codiciado por todos los prestatarios del servicio. (Resolución del Concejo de 1925 y Ordenanza de 1927)

La lucha comercial entre los ómnibus se trató de atemperar prohibiendo superposiciones en más del 20% de sus itinerarios. Pero tales medidas produjeron muchas veces prolongaciones, vueltas y apéndices anacrónicos en el trazado de los recorridos con resultados económicos perjudiciales.

La situación confusa existente permitió la aparición de gestores de permisos de explotación de líneas de autobuses, con miras a una ulterior negociación de la autorización, lo que muchas veces privaba a importantes zonas suburbanas de medios de transporte necesarios ya que su habilitación jamás llegaba a concretarse. A esta maniobra puso término el Municipio con la sanción de la Ordenanza 4041 de 1930. Con relación a las empresas tranviarias, preocupaba al Gobierno Municipal el problema del levantamiento de vías en la zona céntrica

y la construcción de subtes, cuya concesión se había acordado al Anglo en 1909. Esta empresa mantuvo constantemente exigencias de aumento de tarifas como condición para la iniciación de obras. La existencia de estas continuas controversias pone de relieve una grave deficiencia administrativa de que también adoleció nuestra Municipalidad, cual es la completa falta de control económico y financiero respecto de los concesionarios de referencia. Las Oficinas Municipales han limitado su labor e la compilación, desde 1920, de datos suministrados por las empresas de tranvías relativos al número de coches, viajes efectuados, kilometraje recorrido, pasajeros transportados, extensión de las líneas, ingresos clasificados por coches motores, acoplados y para obreros, corriente consumida total y por coche motor y kilómetro y cantidad de personal ocupado; asimismo, se registraron luego informaciones estadísticas de ómnibus formuladas por las compañías permisionarias con ausencia de verificación posterior. En el Exp.45331-C-1931 de la Municipalidad, expresaba la Dirección de Luz y Fuerza: "A esta Dirección le es imposible suministrar la información solicitada en el presente expediente, por cuanto la Ex-Oficina Fiscalizadora no ha ejercido en ningún momento control alguno sobre ^{las} condiciones de explotación de las "empresas de transporte en común de pasajeros". En esa forma, la opinión pública carecía siempre de informaciones precisas sobre las cuentas de productos y gastos y sobre las de capitales necesarias para poder apreciar el grado de justicia y razonabilidad que asistían a los concesionarios en sus reclamaciones.

Al comenzar la década de 1930, a los problemas particulares de la locomoción urbana se unieron factores económicos y políticos de orden nacional y aún internacional que habrían de precipitar la consideración integral del asunto con miras a su solución total.

4) Crisis de las empresas de transporte. Actuaciones administrativas y discusiones parlamentarias que precedieron a la sanción de la Ley 12311.

La repercusión que la guerra Europea tuvo en la economía de nuestro país afectó también a la explotación tranviaria originando un descenso en el número de pasajeros trans-

portados y au aumento correlativo en los gastos de explotación, situación que fué planteada a la Municipalidad por parte de la empresas interesadas. En el año 1920 se les concedió un aumento de tarifas de 2 centavos por el término de 3 años, con la condición de que se aumentarían los sueldos del personal, se establecería la jornada de 8 horas, se ingresarían a la Caja cuya creación tendría lugar al poco tiempo (11/2/921) los aportes patronales del 8% y se construirían por el Anglo Argentin 30 kilómetros de vías nuevas.

Al quedar sin efecto el aumento de tarifas señalado se inician una serie de negociaciones entre las empresas y la Intendencia que se concretan en un convenio firmado en 1923 ad-referendum del H.C.D. que es rechazado por éste a fines del año siguiente. Asesoró a la Intendencia en esta oportunidad una "Comisión Técnica sobre Tranvías" cuyo informe constituye un importante antecedente de carácter económico-financiero sobre este tema.

Posteriormente, en 1925, se celebra otro contrato ad-referendum que contemplaba la realización de servicios de subtes, tranvías a nivel y ómnibus, el que después de largas tramitaciones fué también desechado por el Concejo Deliberante a fines de 1929.

Las dificultades de orden económico que a partir de 1929 comenzaron a agobiar a todos los países del mundo y, en especial, a los de gran producción agrícola-ganadera como el nuestro, perturbaron también a las empresas de transporte urbano.

Coincidiendo con esa depresión de carácter general en el desenvolvimiento de los negocios, se produjo la sanción de la Ley 11544 sobre jornada legal de 8 horas y descanso hebdomadario, cuya aplicación, después de varias postergaciones, se fijó con carácter definitivo por el Gobierno Provisional para el 31 de diciembre de 1930.

En el art.7 del Decreto reglamentario para el personal tranviario se dejó claramente establecido que la menor cantidad de horas laborables que se cumpliría en adelante no podría afectar al salario que hasta entonces se abonaba. El aumento que esta mejora social significaba para los gastos de ex-

explotación de las empresas ascendía al 17 % del monto liquidado por éstas en concepto de jornales.

La situación económico-financiera de los concesionarios de tranvías y de algunos permisionarios de ómnibus, frente a la necesidad de llevar a la práctica las mejores en las condiciones de trabajo del personal obrero y de arbitrar los recursos necesarios para abonar a la Caja de Jubilaciones los aportes patronales no ingresados desde 1923 fué considerada por las Autoridades Nacionales luego de oír a todas las partes interesadas en el asunto. Con fecha 7 de abril de 1931 se expidió un Decreto en acuerdo General de Ministros por el cual se designó una "comisión para el estudio y resolución del problema del transporte colectivo de la ciudad de Buenos Aires", la que debía dividir su labor en dos partes. En la primera, debía estudiar las condiciones económico-financieras en que desenvolvían su acción las distintas empresas de transporte colectivo y la situación del personal ocupado por ellas, a fin de determinar las bases de la solución del conflicto que suscitaba la aplicación de la Ley 11544. En la segunda, debía considerar el problema del transporte en sí, que se refería en esencia a la coordinación del tráfico de la Capital Federal.

La Comisión de referencia produjo su primer informe el 31 de julio de 1931, proponiendo que la Municipalidad y la Nación contribuyan al pago del 50 % del aumento de gastos en personal originado en la aplicación de la Ley 11544, a cuyo fin se destinaría el 50 % del impuesto sobre las entradas brutas que debían oblar las empresas tranviarias. Estas no aceptaron ese temperamento sugiriendo, en cambio, el establecimiento de las siguientes tarifas: de 12 centavos para los tranvías, 15 centavos para los subterráneos y 20 centavos para las combinaciones; general de 15 centavos para los ómnibus y mínima de 20 centavos para los colectivos. Solicitaban también la fijación de un impuesto único municipal del 3 % sobre las entradas brutas de los subtes, tranvías y ómnibus. En esas condiciones ofrecían hacer frente a las erogaciones que imponían las Leyes 11110 y 11544.

Tal actitud era calificada en los siguientes términos por el Intendente Municipal, en nota elevada en diciembre de 1931 al Gobierno Provisional: "La negativa de las empresas a

"realizar aportes demuestra que no están dispuestas a hacer el "mínimo esfuerzo en el asunto, y si desgraciadamente mañana hubiera que lamentar cualquier situación de fuerza, cabe afirmar "con toda justicia que la responsabilidad será de las empresas "que prefieren cumplir con sus debentures y no con los poderes "públicos constituidos".

En enero de 1932, la Comisión Especial requerida por el Ministro del Interior le hacía conocer el estado de sus trabajos, enunciando conceptos generales con relación a la situación de los diferentes sistemas en explotación y a la coordinación de los mismos. Destacaba la importancia fundamental que reviste la determinación exacta de la cuenta capital de una empresa de servicios públicos en el problema de la fijación de tarifas justas, por cuanto es precisamente el monto de aquélla el que permitirá establecer la magnitud relativa de los beneficios obtenidos en la explotación. Al respecto señalaba que las empresas tranviarias se han referido permanentemente al "capital emitido" en acciones u obligaciones, el que tiene carácter nominal y ha dado lugar a varios procesos de "aguamiento" por transferencias globales de empresas, algunos de ellos mencionados en el "Informe de la Comisión Técnica" del año 1923. En resumen, aconsejaba aplicar para el caso la tesis del "capital invertido" sustentada por la Dirección General de Ferrocarriles, que considera el monto de las inversiones efectivamente realizadas en bienes del activo fijo y en ciertas partidas del activo nominal que no impliquen inflación del Capital. Las empresas con concesiones a término debían disminuir anualmente su "Capital" mediante amortizaciones financieras capaces de permitir el rescate de los títulos que lo representen, en forma de que al extinguirse el plazo acordado en el contrato se hayan cancelado todas las acciones y obligaciones en circulación o se disponga de un fondo especial suficiente para ello.

En cuanto a la coordinación de servicios, destacó la necesidad de reordenar el trazado de las líneas, fijar tarifas justas y razonables susceptibles de ser reguladas en función del capital y del coeficiente de gastos, establecer cargas impositivas con criterio integral buscando absorber las ganancias excesivas que pueda resultar para algunas empresas de

la aplicación rígida de tarifas uniformes en cada sistema y, finalmente, tratar equitativamente a todos los concesionarios en materia de exigencias comunales relativas a seguridad, higiene, horarios, y demás aspectos de la prestación del servicio.

A fines de ese mismo año, luego de considerar el problema existente, el Concejo Deliberante dictó una ordenanza por la que se creaba una comisión municipal para el estudio del transporte colectivo compuesta de 12 miembros, 8 de ellos concejales designados por el cuerpo y los otros 4 designados por la Intendencia. Esta ordenanza fué vetada por el G. Ejecutivo, quien adujo la conveniencia de que ambas ramas desarrollasen sus funciones independientemente, dentro de su respectiva jurisdicción, para asegurar la plena libertad de apreciación de hechos y antecedentes y de discusión ulterior. Por su parte, esta rama de la Municipalidad, designaba por Decreto del 19 de enero de 1933, una Comisión Especial de Técnicos para el estudio de la coordinación de los transportes colectivos, quien debía proponer "dentro del plazo que considere prudencial las medidas destinadas a mejorar las condiciones del tráfico en la zona céntrica y las normas a seguir para la organización de los transportes generales entre la Ciudad y los alrededores".

Esta Comisión Especial se expidió en el mes de diciembre de 1933 mediante dos informes: uno, de la mayoría, que fundamentaba un proyecto de Ley del Congreso para la solución legal del problema y otro, de la minoría, que propiciaba la sanción de un proyecto de ordenanza por el Concejo Deliberante. Firmaban el primero los Drs. Roberto M. Ortiz y Agustín Pestalardo y los Ings. Manuel F. Castello y Pablo Nogués y el segundo los Ings. Antonio Reuelto y Horacio Treglia.

El informe de la mayoría determinó los siguientes hechos y principios rectores de la solución integral del problema:

- 1º) El transporte colectivo de Buenos Aires y alrededores se desarrolla en un régimen de competencia que origina las siguientes consecuencias
 - "a) La reducción inconveniente de entradas, mediante artificios de tarifas que no llenan las con

"diciones técnico-económicas y que sólo beneficia
 "a determinados tráfico o zonas en perjuicio de la
 "colectividad;

"b) Aumento innecesario de los gastos de explotación
 "por el exceso de transporte que durante muchas
 "horas del día se ofrece al público y por el con-
 "siguiente aprovechamiento ineficaz de los medios
 "destinados al mismo, sin perjuicio del que produ-
 "cen los falsos recorridos, el crecimiento despro-
 "porcionado de los gastos generales, etc.;

"c) Tendencia a servir con líneas competitivas las zo-
 "nas de tráfico remuneradas abandonando las menos
 "productivas, que se perjudican innecesariamente"

2º) El tranvía es indispensable en el transporte den-
 tro de la ciudad por cuanto los ómnibus y micro-
 ómnibus son incapaces de hacer por sí solos el ser-
 vicio en poblaciones de relativa importancia.

3º) La única solución racional del problema consiste
 en la monopolización de los servicios conjuntos de
 los tranvías, los ómnibus y los microómnibus, median-
te la creación de un ente que funcionará como socie-
dad anónima sobre la base de las empresas tranvia-
rias, con facultad para expropiar al resto de los
sistemas en explotación.

4º) Debe comprenderse el transporte colectivo de pasa-
 jeros interno de la Capital Federal, así como el
 de intercambio con la Provincia de Buenos Aires
 (con excepción de los ferrocarriles) por cuyo moti-
 vo el asunto cae en la órbita de la jurisdicción
nacional escapando a las atribuciones exclusivas
 de la Municipalidad del Distrito Federal.

A fin de evitar perjuicios para el interés público,
 que pudiera derivarse del monopolio que el plan acordaba a la
 "Corporación de Transportes de Buenos Aires y alrededores" el pro-
 yecto establecía a cargo de la misma la obligación de implantar
 todos los servicios que el poder público considerase conveniente,
 reservando en su defecto a favor de éste la facultad de acordarlo
 a terceros.

La concesión a otorgarse era "a término" por 60 años, y el interés máximo que podría reeditar el capital emitido se fijaba en el 8%. Para el contralor de los servicios se proponía crear un organismo similar a la Dirección General de Ferrocarriles respetando las atribuciones propias de la Municipalidad de Buenos Aires, la que, por otra parte, estaría representada en el seno de aquél. El art. 11 preveía la creación de una Comisión Especial para la redacción de los estatutos, la determinación de los valores capitales a reconocer a las empresas que participaren voluntariamente de la Corporación; fijación de un plan de vías subterráneas y a nivel que debía construir la nueva entidad y para aconsejar todas las medidas que exigiesen el mejor cumplimiento de la Ley. Con respecto a la importante cuestión de la fijación de capitales, el proyecto de Ley contenía las siguientes directivas:

a) Valor a asignarse a los aportes de compañías concesionarias "a perpetuidad". Se establecería el costo de origen del activo fijo de las mismas, deduciéndole la depreciación por uso que correspondía. Se incrementaría en un 10% la suma así obtenida en concepto de activo nominal (intereses intercalarios, pérdidas de explotación provisional, gastos de constitución, quebrantos de emisiones etc.)

b) Valor a asignarse a los aportes de compañías concesionarias "a término". Al importe obtenido conforme al procedimiento enunciado para las concesiones "a perpetuidad" debía descontarse el monto de la amortización financiera que "equitativamente correspondiera" por el tiempo transcurrido.

Por su parte, la minoría de la Comisión Especial, si bien aceptaba los puntos de vista básicos de los otros miembros de la Comisión, discrepaba en determinados aspectos de la solución jurídica acordada por éstos, dando mayor preeminencia al ejercicio de las prerrogativas propias de la Municipalidad y estableciendo con más claridad algunas obligaciones de hacer por parte del nuevo ente a crearse.

Luego de fundamentar la opinión de que no era necesario involucrar en la solución del problema las cuestiones relativas al tráfico que se efectuaba fuera de la Capital, concluía por proclamar la jurisdicción municipal sobre el organismo a instituirse para el ejercicio del monopolio del transporte urbano. En cuanto a la prestación de los servicios, el art. 40 del proyecto de ordenanza manifestaba: "Es de la esencia de la "concesión que se acuerda por art. 7, la obligatoriedad de la "prestación de los servicios a que ella se refiere en forma que "satisfaga las necesidades de la población en materia de transporte colectivo, cuestión respecto de la cual es Juez único la "Municipalidad de la Capital y a cuyas decisiones deberá someterse".

En el art.10 se determinaban con mayor precisión las obligaciones de hacer que asumía la nueva sociedad, fijando en 50 kms de túnel como mínimo las construcciones de líneas subterráneas que debían efectuarse en un plazo de 15 años. En el orden financiero se aseguraban expresamente los intereses municipales conservando en vigor la contribución del 6% sobre las entradas brutas como impuesto único, sin perjuicio del pago de tasas especiales por retribución de servicios; se adjudicaban además a la Comuna acciones representativas de aporte a la Corporación en concepto de "parte proporcional del valor de las concesiones a término que le corresponde de acuerdo con los años de funcionamiento que tengan al ingresar a la Corporación"...

Asesoró a la Comisión Especial en su cometido el técnico de la Dirección General de Ferrocarriles, Don Octavio Balta quien tuvo a su cargo la investigación de la contabilidad y finanzas de las empresas. Al igual que la Comisión designada en 1931, se encontró con dificultades para arribar a una conclusión definitiva, especialmente en lo referente a la determinación del capital real de las mismas.

No obstante, la tarea realizada le permitió corregir algunas afirmaciones de la empresa en materia de inversiones de capital, productos y gastos del quinquenio 1928/32, período a que se vió obligado a reducir su compulsas. Es así como omitiendo la consideración de gastos de administración, impues-

tos y quebrantos varios todos ellos producidos en Londres, establece las siguientes modificaciones en el resultado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de la compañía Anglo Argentino:

Años	Según Empresa		Según Técnico
	Superavit	Déficit	Comisión Superavit
1928	283.069	.	17.739.523
1929	63.544	.	16.282.540
1930	482.454	.	12.399.444
1931	.	4.335.660	7.666.654
1932	.	3.016.055	7.653.153
Líquido Total.		<u>6.522.648</u>	<u>61.741.314</u>

Estas utilidades representaban frente al monto aproximado de m\$.184 millones considerado como Capital de la empresa, según los elementos por ella suministrados, los siguientes porcentajes: 1928 - 9,8%; 1929 - 8,9%; 1930 - 6,8%; 1931 - 4,2%; 1932 - 4,2%;

La Intendencia Municipal elevó en marzo de 1934 los dictámenes de la Comisión Especial al Concejo Deliberante y al Poder Ejecutivo Nacional, acompañándolos a un mensaje en el que se sostenía el carácter esencialmente comunal del asunto aún cuando por conveniencias de orden jurídico se propiciaba la intervención del Gobierno Federal para acordar una solución de carácter radical y definitiva. Ese mismo mes el Presidente de la República sometía al Congreso Nacional lo actuado en esta materia.

Al ver que se sustruía de su consideración un asunto que el Concejo Deliberante consideraba privativo de la jurisdicción municipal, este cuerpo reclamó ante la Cámara de Diputados con nota de julio de 1934 solicitando el pase de los antecedentes acumulados para su resolución final.

Pero la Cámara, a base del despacho conjunto de la mayoría de sus Comisiones de Negocios Constitucionales y Legislación Municipal, entendió que era de competencia del Congreso legislar sobre la materia contenida en el proyecto que le sometía el Poder Ejecutivo. Con pequeñas modificaciones sancionó el proyecto elaborado por las Comisiones aludidas en la se-

sión de los días 25/26 de setiembre de 1935. El diario de sesiones no registra prácticamente discusión alguna debido a que el sector de la oposición se retiró en señal de protesta al iniciarse el debate.

En el período de sesiones del año siguiente fué tratado por el Senado.

La inminencia de la sanción legislativa exacerbó los ánimos y la agitación pública recrudeció. Las empresas tranvías imprimían folletos para difundir las argumentaciones justificativas de las inminentes medidas de Gobierno; se destacaba en ellos la importancia del tranvía como medio indispensable para la descongestión de las grandes aglomeraciones que se producían en el "centro", ponderando la mayor capacidad portante de ese vehículo en relación a la superficie ocupada en la calzada, y se ponía en evidencia la situación de quebranto que afligía a la economía de las empresas, lo que les había obligado a diferir el pago de dividendos y servicios de amortización e intereses de los debentures. Un grupo importante de permisionarios de ómnibus enunciaba sus reclamaciones por intermedio de la revista "El Omnibus" que publicaba la "Asociación Concesionarios y Empresarios de Omnibus" solicitando la coordinación del servicio en defensa de sus economías. Los "colectiveros" y empresas de ómnibus "independientes" impugnaban, en cambio, el establecimiento del proyectado monopolio, sosteniendo que en esa forma se enajenaría gratuitamente a empresas extranjeras la explotación de un servicio que ya había concentrado importantes esfuerzos y capitales nativos; culpaban, además, al tranvía de ser el principal causante de la congestión de tráfico en la zona céntrica debido a su escasa velocidad y agilidad por carecer de autonomía en la ruta.

Debe recordarse el interesante ante-proyecto de Ley para la coordinación del transporte colectivo de pasajeros por vehículos automotores presentado en 1934 por el Sr. Abelardo Boullosa propietario de la "Empresa de Omnibus Callao" quien para el caso de que el Honorable Congreso entienda que la "coordinación del tráfico en la Capital Federal sea de una

"necesidad que requiera forzosamente la existencia de un em-
"presario único" ofrecía hacerse cargo de todo el transporte
 automotor con una tarifa de 8 a $7\frac{1}{2}$ centavos.

El enorme pleito de que era teatro la Ciudad de Buenos Aires se reflejaba en el apasionamiento de los comentarios periodísticos. El 21 de setiembre del año 1936 se leía en la "Prensa":

"Hemos tratado extensamente y en sus diversos aspectos el problema creado por la desorganización de los transportes colectivos de personas en la Ciudad de Buenos Aires. Ese desorden ocasiona serios perjuicios a los habitantes de la ciudad cuyas actividades, empezando por la de los niños que concurren a las escuelas, se resienten por el excesivo tiempo que emplean en acudir a sus ocupaciones habituales o a los lugares donde deben realizar diligencias extraordinarias. Otra sería la vida de la ciudad si cada individuo no perdiera, por lo menos, una hora diaria, restada al trabajo, al estudio o al descanso como consecuencia de los entorpecimientos que sufren sus traslaciones.

"El problema pudo quedar resuelto hace muchos años con la construcción de los subterráneos que la ciudad necesita; pero se hizo de él asunto electoral y, naturalmente, se incurrió en exceso en la defensa del interés de la población. Se terminó así por perjudicarla primero, por el retardo en darle la solución que necesitaba y segundo, porque se ocasionaron perjuicios a las empresas que ahora se quieren poner a cargo de la ciudad.

"De muchas cuestiones puede decirse que el tiempo las arregla; de ésta habrá que decir lo contrario. En los 20 años perdidos se han producido con relación a este asunto, entre otros, dos fenómenos principales. Uno de ellos es la depreciación de la moneda nacional, que encarecerá los trabajos y materiales de los que se haga en adelante para dar a la ciudad los servicios que le son indispensables e influirá en la inflación de los capitales existentes, subscriptos en su mayoría en el exterior, al considerar el establecimiento del capital de la nueva entidad: la proyectada Corporación de

"Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. El otro es la creación de nuevos intereses que hoy se sienten amenazados, tales como las líneas en actividad de ómnibus y de automóviles "colectivos"..."

"Nuestra opinión sobre el plan de coordinación de transporte no se ha modificado. Podríamos sintetizarla así:
 "no debió salir del Concejo Deliberante, y quizás en el año actual, en que el cuerpo ha dado muestras de mayor ponderación, habría tenido la solución equitativa que no se supo darle anteriormente; ha sido concebido con criterio tan unilateral, que hasta pone a cargo de la ciudad las deudas de las empresas por impuestos y por aportes a la Caja de Jubilaciones, y reconocerá a esas compañías como capital lo que no gastaron en épocas de crisis en renovación de vías y materiales; y, en definitiva, encarecerá los transportes más allá de lo necesario para retribuir equitativamente al capital y el trabajo".

Y el 27 de setiembre volvía sobre el tema expresando: "La consideración por el Congreso en los últimos días del período ordinario y en el ambiente de violencia y desorden que caracteriza a las sesiones que actualmente se realizan, de asuntos tan importantes como el de la coordinación general de los transportes en el país y el de la coordinación de los transportes de la ciudad de Buenos Aires, constituye una grave imprudencia.

"Los dos proyectos han merecido fundamentales observaciones de los gremios que serán afectados por sus disposiciones y de las personas y entidades que lo han estudiado con el concepto más amplio del interés público. Las mayorías parlamentarias, en vez de recogerlas y analizarlas, han resuelto pasar por encima de ellas y aprovechar estas últimas sesiones en que el pretexto de la premura del tiempo sirve para desconocer los derechos de la minoría, a fin de sancionar esos sistemas legales en los que tanta parte tienen el error y la injusticia".

Por su parte, el propio Concejo Deliberante, glosando una parte del aludido informe del Sr. Balta que dispuso imprimir para conocimiento de la opinión pública, decía:

"Un sencillísimo cálculo aritmético, permite afirmar que el capital que el Anglo Argentino declara (m\$ n. 200.000.000.-aproximadamente) y que está abultado en un 50%, ha podido recibir los siguientes dividendos:

Año 1928.....	8.87%
" 1929.....	8.14"
" 1930.....	6.20"
" 1931.....	3.83"
" 1932.....	3.82"

"lo que arroja un promedio para el quinquenio considerado de 6.17% de interés anual.

"El capital real del Anglo Argentino, aproximadamente de pesos 100.000.000.-, ha recibido en consecuencia, durante el quinquenio 1928 - 1932, según las cifras del técnico de la Comisión Especial, un dividendo del 12.34% anual".

Los sectores obreros aumentaron la confusión existente realizando huelgas en los últimos días de setiembre. Los "colectiveros" en señal de protesta y los tranviarios auspiciando la sanción de medidas tendientes a consolidar el normal funcionamiento de la Caja de Jubilaciones.

En ese clima de agitación comenzó el debate en el Senado el 28 de setiembre de 1936. La mayoría de la Comisión Especial designada al efecto propuso al Cuerpo la aprobación del proyecto de Ley que había ya enviado en revisión la Cámara de Diputados, acompañando un breve informe que comentaba a grandes rasgos las características del mismo mencionando sus fundamentos. Los principales discursos en oposición al proyecto fueron pronunciados por los Senadores Pelacios, De la Torre y Eguiguren, quienes destacaron:

- 1) la presión diplomática ejercida por Inglaterra para obtener los privilegios y monopolios a favor de los ferrocarriles y tranvías establecidos en nuestro país, en desmedro de las pequeñas explotaciones argentinas
- 2) que las primeras líneas de tranvías fueron establecidas por argentinos llegando luego los extranjeros cuando se evidenciaba la conveniencia del negocio

- 3) que las cifras declaradas por el Anglo Argentino estaban notablemente infladas lo que perturbaba la correcta ponderación del resultado de la Explotación. Es notorio el aguamiento realizado con motivo de fusiones llevadas a cabo en algunos casos, según investigaciones del Concejal Rotta, con intervención de una compañía de capitales belgas, la Cía. General de Tranvías de Buenos Aires, que fué comprado las distintas empresas existentes para revenderlas luego al Anglo Argentino por sumas mayores. Esa compañía, propietaria del 70% del capital accionario del Anglo distribuía en los últimos años los siguientes dividendos: 1924-25 el 14.45%; 1925-26 el 19.13% ; 1926-27 el 30.02% ; 1927-28 el 39.87% ; 1928-29 el 39.87% ; 1929-30 el 15.15% .
- 4) que la estructura del proyecto de Ley era confusa y su redacción contradictoria e imprecisa frente a la claridad del texto del anteproyecto que había preparado la Comisión Especial del Dr. Ortiz.
- 5) que las cláusulas que establecen el criterio con que se fijará el valor de los capitales de las empresas, tendrían como consecuencia un abultamiento arbitrario y extraordinario de los mismos
- 6) que el Estado viene a sostener a un conjunto de empresas de tranvías en bancarota, dueñas de un negocio que, luego de dar importantes beneficios, se tornó improductivo como consecuencia del progreso técnico registrado. Este problema de carácter económico es particular de las empresas que sufren las consecuencias de tal contingencia, y no afecta al interés público, por cuyo motivo no se justifica que el Estado se considere en la obligación de reembolsar al valor nominal de los capitales emitidos
- 7) que en el texto de la Ley no se enuncia ninguna norma que tienda a efectivizar la coordinación del transporte, surgiendo en cambio la certidum

bre de que los colectivos desaparecerán para que desaparezca de ese modo la competencia

- 8) ~~que resulta inconcebible que a empresas que deseen volver una explotación deficitaria se les indemnice por menor tiempo de concesión~~
- 9) que por el carácter de la cuestión considerada no competía al Congreso su resolución legislativa sino al Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires por ser su problema local y esencialmente urbano
- 10) que el Gobierno de la Corporación quedaría en manos de las empresas extranjeras por la mayoría de capitales que se les reconocería.—
- 11) que, asimismo, las empresas extranjeras tendrían una preponderancia extraordinaria en el seno de la Comisión Especial a quien el proyecto de Ley confiaba una misión tan importante

Defendió los términos del proyecto el Senador Sánchez Sorondo haciendo notar las mejoras importantes que en la prestación del servicio proporcionaría, al igual que en otros países, la coordinación racional del conjunto de la red de transporte en común con la posibilidad de reducir al mínimo el precio de costo del transporte; los beneficios de orden social derivados de las mejoras de salarios previstas y de la cancelación de la deuda a la Caja de Jubilaciones; y, en general, recordando varios enunciados de la mayoría de la Comisión Especial de 1933. Recalcó, asimismo, la necesidad de amparar a los capitales extranjeros puntualizando la incidencia benéfica que han tenido en el desarrollo de nuestro país.

El 30 de setiembre a las 5 hs. y 30' ^{donde se usó Argentina?} el Cuerpo aprobaba el proyecto discutido convirtiéndolo en Ley que llevó el N° 12.311.

CAPITULO II. LA LEY N° 12311. CONSTITUCION DE LA CORPORACION
DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

1) Contenido de la Ley.

La Ley sancionada autorizaba al Poder Ejecutivo a constituir una persona jurídica de economía mixta, la "Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires", la que tendría a su cargo con exclusividad la prestación de los servicios de transporte colectivo dentro del Distrito Federal y mantendría, además, las prolongaciones existentes fuera del mismo.

Según el art. 1° inc. a) eran objeto de la Corporación:

- 1) Coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros que actualmente existen, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y anti-económicas.
- 2) Crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro.

El régimen establecido admitía teóricamente la posibilidad de explotación autónoma a favor de aquellas compañías que no desearan la fusión, pero siempre que las mismas gozaran de concesiones anteriores al año 1934, requisito éste que, como ya se manifestara, no reunían ninguna de las compañías de transporte automotor.

Para el caso de que éstas no aceptasen la fusión, la Ley 12311 autorizaba a la Corporación a expropiarlas, observando las disposiciones vigentes en la materia.

De imponía, a la Corporación, mediante las disposiciones de los incisos d) y e) del art. 1°, la obligación de habilitar todos los servicios que los Poderes Públicos les exigiesen en el futuro, so pena de conceder la explotación de los mismos a otros prestatarios, "siempre que no se superpongan recorridos ni se establezcan servicios en competencia con los de la Corporación, cuando se trate de adoptar los medios o sistemas actualmente empleados."

El término fijado para la concesión era de

56 años, y a su expiración la Municipalidad de Buenos Aires o la Nación recibirían, sin cargo alguno, todos los bienes físicos utilizados en la explotación.

La Corporación estaba exonerada de toda clase de impuestos y tasas nacionales o municipales. En cambio, debía entregar a la Nación y a la Municipalidad una cantidad tal en acciones, en forma que sus dividendos compensasen los montos dejados de percibir por las mismas por tal concepto. También se cancelaban las deudas que gravaban a las compañías existentes, mediante otra entrega de acciones a realizarse por el nuevo ente creado. En representación de ese capital accionario los Poderes Públicos tendrían una participación en la administración de la empresa mediante delegados integrantes del Directorio y de las Asambleas de Accionistas.

El control de la administración, marcha financiera y servicios a cargo de la Corporación de Transportes y de las empresas autónomas quedaba a cargo de una "Comisión de Control" compuesta de tres miembros a designarse por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado, uno de ellos a propuesta en terna de la Intendencia Municipal.

El artículo 2º) de la Ley encomendaba a una Comisión Especial la realización de un conjunto de tareas preparatorias tendientes a la constitución y organización del nuevo ente jurídico, conforme a las directivas contenidas en el inciso c) de ese artículo; entre ellas se destacan las vinculadas a la fijación de los capitales a reconocerse a los concesionarios y permisionarios que se incorporarían a la Corporación. La Ley disponía:

A) Para compañías con concesiones a perpetuidad o a un plazo superior a los 56 años de vigencia acordada a la Corporación:

- 1) Bienes materiales. - Costo original y efectivo de los mismos menos depreciación causada por el uso. Se ordenaba tener en cuenta, "en forma equitativa, los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renova-

"ción en forma normal." Para el caso en que se ignore el costo de origen de uno o mas bienes la Ley recomendaba los siguientes procedimientos para justipreciarlos:

- a) con los precios vigentes en la época de su adquisición o construcción
- b) en caso de ignorarse la fecha de incorporación del bien o los precios de ese momento, sería de aplicación una escala de precios vigentes durante una época económica normal. (1913/14 - 1928/29)
- c) se admitía la combinación de ambos procedimientos con miras a la obtención de un valor equitativo y justo

2º) Gastos de constitución y organización de las empresas. Se fijarán "razonablemente"

3º) Se compensarán las reducciones a operarse en el término de las concesiones a perpetuidad o a mayor plazo de 56. No se restablecía por el contrario reducción alguna para el caso de concesiones que expirasen antes de los 56 años acordados a la Corporación.

B) Para compañías con concesiones "a término" con vencimiento anterior a los 56 años de vigencia acordada a la Corporación. Regían las directivas de los puntos 1º) y 2º) del apartado anterior.

2) La Labor de la Comisión Especial.

El Poder Ejecutivo, por Decreto del 18 de noviembre de 1936, procedió a constituir la Comisión Especial de la Ley 12311 en el seno de la cual los distintos intereses públicos y privados en juego se ponderaron en la siguiente relación:

Poder Ejecutivo de la Nación	6	votos
Municipalidad de la Ciudad de Bs.As.....	6	"
Cías.de tranvías a nivel y subterráneos.....	10	"
Cías.de ómnibus.....	1	"
" " microómnibus.....	1	"

Después de una labor de un año la Comisión Especial sometió a consideración del Poder Ejecutivo un informe que con-

tenía la estimación de los capitales a reconocerse a las empresas, a la Municipalidad y a la Nación y el proyecto de constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Bs.As. integrado por los siguientes documentos:

- a) Estatutos de la Corporación de Transportes
- b) Estatutos de la Comisión de Control
- c) Estatutos de las relaciones de la Municipalidad de la Ciudad de Bs.As. y demás Municipalidades con la Corporación.
- d) Reglamentación a que se sujetarán las empresas que sean autorizadas a mantener el régimen autónomo;
- e) Reglamentación a que se sujetará la expropiación de los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación;
- f) Reglamentación de la Ley de jornada, número -- 11.544, y correlativas;
- g) Escalafones del personal administrativo, de tráfico y técnico y normas a que se sujetará la incorporación del personal que al promulgarse la Ley N° 12.311, trabajaba en el transporte en común de pasajeros;
- h) Reglamentación a que se sujetará la adquisición de materiales, trabajos e implementos que en igualdad de condiciones deberán procurarse en el país, de preferencia a los similares extranjeros.

3) Constitución Jurídica de la Corporación de la Ciudad de Bs.As

El Poder Ejecutivo aprobó el resultado de la labor de la Comisión Especial por Decreto del 2 de febrero de 1938.

El acto de constitución del nuevo ente tuvo lugar el 10 de junio de 1938, oportunidad en que se designó el primer Directorio. El 25 de noviembre de ese año se firmó la escritura correspondiente para la protocolización de todas las actuaciones

y documentación producidos, efectuándose la correspondiente inscripción en el Registro Público de Comercio el 31 de diciembre de 1938, acto a partir del cual la Corporación comenzó a funcionar como persona jurídica a todos los efectos legales.

CAPITULO III . EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DE LA LEY 12311 TENDIENTES A OBTENER LA ORGANIZACION DEL TRANSPORTE. DIFICULTADES FINANCIERAS Y TECNICAS.

1) Procesos de integración de la Corporación de Transportes.

La integración efectiva del nuevo ente, instituido por la Ley 12311 después de tan engorrosas alternativas, debió tropezar desde un principio con dificultades de tal magnitud que pusieron de manifiesto la distancia que aún mediaba para lograr la solución técnica y económica del problema.

El mecanismo de la Ley 12311 y sus Decretos reglamentarios preveía distintas formas de obtención de la coordinación del transporte, según el carácter de las empresas:

- a) Para aquéllas que gozaban de concesiones anteriores al año 1934 (Empresas tranviarias a nivel y subterráneos).
 - 1º) fusión en la Corporación de Transportes
 - 2º) explotación en régimen autónomo.
- b) Para los permisionarios (Empresarios de ómnibus y colectivos).
 - 1º) fusión en la Corporación de Transportes
 - 2º) incorporación forzada a la Corporación de Transportes por expropiación.

Las empresas de tranvías y sus filiales de ómnibus se fusionaron en el mismo acto de constitución, recibiendo acciones en pago de sus bienes, cuya posesión fué transferida a la Corporación el 16 de febrero de 1939. Al día siguiente ésta iniciaba la explotación del servicio.

Posteriormente, se unieron a las empresas fundadoras 13 compañías de omnibus que también recibieron acciones en pago. La explotación deficitaria que realizaban fué la causa que las impulsó a desprenderse de su improductivo negocio con rapidez.

En consecuencia, debía ejercitarse el procedimiento señalado en el segundo apartado (expropiación) para incorporar los elementos de los permisionarios de líneas de omnibus no fusionados y el de todos los de líneas de microómnibus.

El art. 3º de las "Normas de Expropiación", aprobó

bedas por el Decreto anteriormente señalado, establecía que la Corporación de Transportes debía proceder a la expropiación de los bienes afectados al servicio de ómnibus y colectivos de empresas que no desearan incorporarse " dentro del término de sesenta días a contar desde la fecha que el Poder Ejecutivo fije para la iniciación de sus actividades". Ese plazo comenzó a contarse a partir de la fecha de la inscripción de la sociedad en el Registro Público de Comercio efectuada, como se ha dicho, el 31 de diciembre de 1938.

Pero ese término no pudo ser cumplido por la Corporación por razones de orden financiero. El nuevo organismo había recibido en transferencia de sus accionistas, con exclusividad, la totalidad del utilaje industrial empleado por éstos para realizar el servicio (activo físico); pero no percibió suma alguna en efectivo de significación. Ni aún el monto representativo del fondo de renovación que las empresas debían tener constituido; en efecto, en virtud del procedimiento observado, al valor de origen asignado a los distintos bienes del activo fijo se le dedujo las amortizaciones calculadas y el líquido se incorporó al balance de la nueva entidad figurando como contrapartida el capital emitido.

La falta de recursos hacía imposible la incorporación efectiva de los diferentes medios de transporte como etapa inicial para proceder a la coordinación de los mismos. Sucesivos Decretos de fechas 17 de febrero, 26 de abril, 27 de junio y 28 de agosto de 1939 fueron acordando plazos de sesenta días para iniciar las expropiaciones, hasta que por Decreto del 27 de octubre de 1939 se prorrogó por última vez dicho plazo hasta el 31 de diciembre de 1939. El 29 de ese mes la Corporación inició los juicios de expropiación de todas las compañías de ómnibus, pero sin depositar el valor ni hacer ninguna otra gestión posterior, con lo que las actuaciones quedaron paralizadas.

2) Negociaciones tendientes a resolver las dificultades financieras.

Los despachos de comisiones internas del Directorio de la Corporación y las notas cambiadas entre este organismo y la Comisión de Control ilustran respecto a los diferentes puntos de vista que sustentaron las Autoridades Administrativas

y las empresas fundadoras en el fundamental problema que significaba la financiación de las expropiaciones.

El criterio oficial fué claramente enunciado por el Ministro del Interior en el recinto del Senado en la sesión del 26 de setiembre de 1940, de cuyas manifestaciones se destacan las siguientes: "Las empresas particulares incorporadas al organismo, tienen que comprender que esta organización (se está refiriendo a la Corporación) forma un ente jurídico con el aporte de capitales particulares y con la participación de la Nación y de la Municipalidad. Es el capital particular, por lo tanto, el que tiene el deber de hacer los nuevos aportes financieros para terminar con las expropiaciones.... Las empresas saben el dinero , el efectivo, debe ser entregado por ellas". Agregaba el señor Ministro: "Del punto de vista legal, entiendo que existe en esta organización una constitución jurídica, pero falta la constitución comercial, porque no se puede hacer un organismo simplemente para que viva en el papel, sino que debe responder a las finalidades de la Ley, y éstas consisten en la incorporación voluntaria o por expropiación de todos los sistemas de transportes de la Capital. Como la Ley es contractual, porque se ha invitado a las empresas a formar parte del organismo, porque no ha habido un acto de imperio de la Ley o del Estado que hiciera obligatoria la incorporación sino que se ha entrado a formar parte de ella respondiendo a derechos y obligaciones que se fijan en la Ley, de allí esta consecuencia: que estas obligaciones, como son fundamentales en el organismo para su existencia y para la eficacia de su finalidad, son condiciones resolutorias dentro de la Ley, y siendo así, son una espada de Damocles que está sobre las empresas por si ellas no cumplen los objetivos de la Corporación."

Por su parte, los ex-concesionarios no aceptaban tal temperamento y gestionaban un rápido aumento de tarifas como fuente mediata de recursos que la Comisión de Control no aceptaba.

Al poco tiempo de constituirse, la Corporación recibió cuatro propuestas de préstamos formuladas por diferentes consorcios financieros. Las tres primeras provenían del exterior; los oferentes eran "Baring Brothers & Co de Londres (enero de 1939), "Sofina de Bruselas (junio de 1939) y "Swiss-American Corp. de New-York (abril de 1940). Estas negociaciones se

fueron dilatando por distintas razones, entre ellas la falta de escrituración a favor de la Corporación de los bienes transferidos por las empresas incorporadas, por cuyo motivo no se encontraba en condiciones de ofrecer garantía real suficiente por la cantidad a recibirse en préstamo. En definitiva, la proximidad del estallido de la guerra iba creando condiciones políticas inestables que movían a los distintos proponentes a efectuar el retiro de sus ofertas al cabo de plazos relativamente breves. La cuarta negociación se inició en junio de 1940 con Cade-Safir de Buenos Aires.

En nota remitida el 30 de setiembre de 1940 al Ministro del Interior, los representantes oficiales en el Directorio de la Corporación destacaban la existencia de dos caracteres distintivos comunes a estas cuatro proposiciones:

- "1º) La iniciativa y participación principal que en todas ellas tiene Sofina, holding que vincula entre sí a importantes y poderosas empresas de nuestro país, como Cade, CTAA, Safir, Catita, Sabia y otras.
- "2º) La vinculación directa de todas estas propuestas con la exigencia del aumento de las tarifas del transporte colectivo de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires."

Recién a principios de 1942 pudo formalizarse un contrato de préstamo a corto plazo mediante la emisión de Debentures por 40 millones de pesos, que fueron adquiridos por un consorcio financiero integrado por la Compañía Argentina de Electricidad, la S.A. Crédito Industrial y Comercial Argentino y Bracht y Cía.

La redacción del convenio quedó concluída en febrero de 1942 y fué firmada el 29 de abril de ese año con algunas modificaciones, debiendo intervenir el Gobierno Nacional a fin de asegurar el cumplimiento de un conjunto de condiciones que imponía el consorcio como requisitos básicos de la negociación.

Las exigencias de los prestamistas, vinculados financieramente a las empresas fundadoras de la Corporación, tendían a asegurar la efectiva remuneración de los capitales reconocidos a las mismas, los que, en virtud de los déficit que había producido la explotación del transporte, no habían percibido hasta entonces dividendo alguno.

Al respecto, el artículo 3º) del contrato establecía dos etapas en el proceso a seguirse para alcanzar la nueva tarifa:

- 1º) Estructuración de un plan de reorganización de servicios con criterio de máxima economía y eficiencia.
- 2º) Fijación de una tarifa suficiente para cubrir los gastos y cargas de la Corporación y abonar a su Capital Emitido un dividendo anual del 5 %, límite a que quedaba reducido por un "período de emergencia" de ocho años el interés máximo del 7 % mencionado por la Ley 12311.

El trámite administrativo de los planes de servicio debía concluirse dentro de un plazo de cinco meses a contar desde la fecha del contrato, y la nueva tarifa debía quedar aprobada en el transcurso del mes siguiente. Cualquier entorpecimiento que sufriesen tales actuaciones debía ser solucionado por el Ministro del Interior, en forma que dentro del término final de tres meses siguientes al vencimiento del plazo de seis preestablecido, los planes y tarifas fuesen aplicados sin más trámite.

A fin de garantizar el cumplimiento de tales obligaciones el Gobierno Nacional se comprometía, de conformidad con el artículo 7º) del contrato, a adquirir del Grupo Financiero, a su pedido, a los veintiún meses de la fecha del mismo, los debentures emitidos por la Corporación, en cualquiera de los tres casos citados en seguida:

- 1º) Si al vencimiento de los seis meses de plazo fijado en el artículo 3º) no se hubieran aprobado los nuevos planes y tarifas.
- 2º) Si al término del segundo plazo de tres meses tales planes y tarifas no se hubieran puesto en vigor.
- 3º) Si cumplido un período de prueba de doce meses, a partir de la fecha de implantación de las nuevas tarifas, las cifras del rendimiento del negocio demostrasen la imposibilidad de asegurar un 5 % de interés anual al Capital Social.

Los Debentures se emitieron a cinco años de plazo y el rescate de los mismos debía realizarse a la par en cuotas de 10 millones por año a partir del 1° de marzo de 1944.

El Poder Ejecutivo formalizó su intervención en esta operación dictando el Decreto N° 113459, el 12 de febrero de 1942, que fundamentó en el mejor tratamiento del interés público que perseguía la sanción de la Ley 12311 cuya realización práctica se había visto entorpecida por razones financieras, des tacando, además, la economía de la explotación realizada por la Corporación mediante ajustes de gastos y revisión de contratos concertados con terceros para provisión de energía eléctrica, arrendamiento de locales, peajes, publicidad, etc. y la reducción del interés del capital aceptada por la Asamblea de accionistas del 29 de abril de 1941, todo ello como condición previa establecida para la realización del convenio.

3) Incorporaciones por expropiaciones y convenios.

Con la base del empréstito obtenido, la Corporación reanudó el trámite de los juicios de expropiación realizando las consignaciones necesarias, en mérito a lo cual la Justicia acordó la posesión de urgencia de los automotores.

Ante la negativade los propietarios de colectivos a hacer su entrega voluntaria, se recurrió a la incautación judicial de ellos, procedimiento que comenzó el 4 de setiembre de 1942. Como acto de protesta y resistencia, este medio de transporte suspendió sus servicios desde el 4 al 16 de setiembre. Se celebraron negociaciones extrajudiciales pero el fracaso de las mismas tuvo como consecuencia que el 16 de octubre la mayoría de los vehículos fueran llevados por sus propietarios a la Provincia de Buenos Aires a fin de entorpecer el desarrollo normal de las incautaciones.

Con el auspicio del Poder Ejecutivo, la Corporación celebró negociaciones con la Federación de Automóviles Colectivos llegándose a convenir en febrero de 1943 las condiciones de incorporación en que habrían de transferirse la mayoría de los vehículos, En virtud de ellas, los propietarios demandados desistieron de las oposiciones, defensas, o cuestiones planteadas, entregando los coches en propiedad a la Corporación.

La determinación del precio a abonarse se efectuó

con arreglo a normas adoptadas de común acuerdo que, en líneas generales, observaban las directivas de la Ley 12311. Aparte del valor físico de los bienes, se reconocían las siguientes remuneraciones fijas por unidad:

- 1°) m\$n.3.000.- en concepto de gastos de primer establecimiento y organización de la línea.
- 2°) m\$n.500.- de más a los que prestaban servicios en líneas con tramos en jurisdicción provincial
- 3°) m\$n.600.- en concepto de mejoras no contabilizadas, para coches de modelo anterior al año 1940.
- 4°) m\$n.1.000.- por adicional acordada por la Corporación. 41

Cuarenta y una líneas de colectivos aceptaron este acuerdo y la mayoría de sus componentes lo cumplieron ingresando en esa forma 1178 coches a la Corporación. Con otras trece líneas que también lo aceptaron, se acordó además un contrato de tenencia que consistía en lo siguiente: los propietarios entregaban el ~~vehículo en propiedad a la Corporación,~~ transfiriéndole la patente y todos sus derechos y ésta permitía, a su vez, a los propietarios explotar el servicio de transportes por un término no menor de 90 días, por cuenta y riesgo de los propietarios. Estas trece líneas reunían un total de 465 coches. De ellos, 5 líneas con 175 vehículos fueron entregando sus efectos a medida que la Corporación daba el aviso estipulado. El 1° de julio de 1943, cuando el Poder Ejecutivo dictaba el Decreto de suspensión de incautaciones, la Corporación se encontraba empeñada en conseguir judicialmente la incorporación efectiva de las líneas 38 y 68 cuyos propietarios no acataron la intimación de devolución para el día 31 de junio de 1943.

En cuanto a las empresas de ómnibus, la incautación de sus bienes físicos comenzó el 10 de diciembre de 1942. Las dificultades de orden financiero no habían desaparecido en su totalidad por cuanto la cantidad de 40 millones obtenida con la emisión de debentures resultó exigua para abonar las erogaciones iniciales que demandaban las incorporaciones de automotores. Con tal motivo, la Corporación trataba de disminuir pagos en efectivo que pudieran agravar su situación. Acorde con ésta política logró el acuerdo en principio de 16 compañías de ómni-

bus para incorporar sus bienes mediante el pago del 50 % del valor de las mismas en acciones y del 50 % restante en efectivo.

El P.Ejecutivo aprobó este temperamento mediante Decreto del 15 de abril de 1943, El 29 de ese mismo mes se firmaban los respectivos contratos con 12 de las 16 compañías que en principio se habían mostrado conformes con esa proposición.

En esa forma se iba realizando con acentuada lentitud la integración en el seno del organismo creado por la Ley 12311 de todos los medios de transporte que hasta el año 1939 servían en explotación autónoma a la Ciudad de Buenos Aires. El cuadro de fs. 124 ilustra acerca de la forma jurídica en que se han ingresado a la Corporación los bienes de las distintas empresas antecesoras, mencionándose, a efectos comparativos, el valor capital que les había asignado a cada una de ellas la Comisión Especial de la Ley 12311.

Pero no sólo se habrían de manifestar dificultades de orden financiero y jurídico. Tantas azarosas alternativas habrían de repercutir también en el funcionamiento de los servicios.

En junio de 1943 la Comisión de Control se dirigía al Ministro del Interior destacando que la Corporación de Transportes tenía paralizados alrededor del 50 % de los automóviles colectivos de que se había incautado, por cuyo motivo un conjunto apreciable de líneas no prestaban servicios y, en otras, el número de coches resultaba inferior a las necesidades de la población . En mérito a ello, el Poder Ejecutivo dictó un Decreto el 1º de julio de 1943 por el que dispuso la suspensión de toda tramitación concerniente a nuevas incautaciones de vehículos "colectivos" por la Corporación de Transportes "mientras a juicio de la Comisión de Control aquella entidad no esté en condiciones de proveer a los servicios públicos respectivos." Esta medida se extendió, por motivos similares, a las empresas de ómnibus mediante Decreto del día 13 de ese mismo mes.

En virtud de estas disposiciones quedaron sin incorporarse a la Corporación una Compañía de ómnibus en trámite de expropiación y nueve de "colectivos" que llevaban los números 60, 6, 7, 12, 33, 38, 39, 45, y 68 ; la primera de ellas con 108 coches realizaba el recorrido Plaza Constitución-Tigre y pretendía ampararse en la Ley 12346 de coordinación nacional de trans-

portes, y las ocho restantes se desenvolvían según los convenios de "tenencia" celebrados con la Corporación.

4) Permisos precarios acordados por el Poder Ejecutivo.

Los trastornos advertidos en el servicio de automotores motivaron la intervención de la Comisión de Control. En su resolución del 5 de julio de 1943 este organismo, considerando que de un total de 68 líneas de colectivos existentes en el año 1939 sólo funcionaban 32 explotadas por la Corporación y 7 por los anteriores permisionarios en convenio con esta empresa, emplazó a la misma para que en el término de 48 horas ponga en servicio las líneas números 25, 55 y 59 de colectivos y en el de 10 días rehabilite el servicio de otras 24 líneas.

La Corporación de Transportes manifestó estar en condiciones de poner en servicio solamente la línea número 59. En virtud de ello el 12 de julio de 1943 la Comisión de Control dispuso la habilitación de las líneas número 55 y 25 "bajo su dirección y vigilancia, utilizando los vehículos colectivos que prestaban servicios en las líneas números 38 y 68 hasta el momento en que la Corporación se hizo cargo de ellas."

Posteriormente, propició ante el P.Ejecutivo la adopción de medidas de emergencia tendientes a aliviar la grave crisis que afectó al servicio de pasajeros, como consecuencia de la escasez de neumáticos y otros repuestos que se advirtió en nuestro país debido a los trastornos de las corrientes comerciales provocadas por el conflicto bélico. Se dictó, en consecuencia, el Decreto número 11616 del 4 de mayo de 1944 por el que se resolvió reservar para el Gobierno Nacional la facultad de otorgar las concesiones o permisos de explotación a que alude el inc. e) del art.1º de la Ley 12311, autorizándose a la Comisión de Control, como medida de emergencia, a que adjudique permisos precarios de explotación de servicios de ómnibus y colectivos con plazo hasta de 5 años prorrogables por disposición de la Comisión de Control ilimitadamente por períodos de un año. La prórroga podría ser dispuesta siempre que al término del vencimiento del permiso subsistiese la imposibilidad de adquirir normalmente automotores en el mercado. Por el contrario podría ser extinguido el permiso en cualquier momento en que resultare posible normalizar el servicio de automotores.

Como al finalizar el plazo de cinco años las empresas deberán entregar sin cargo al Estado los vehículos y elementos afectados a la explotación, se establece a cargo de las mismas la obligación de constituir un fondo de amortización por mensualidades adelantadas a depositarse en el Banco de la Nación a la orden conjunta de la Comisión de Control y del permisionario. Las cuotas deberán calcularse en forma que, al vencimiento del plazo estipulado, se encuentre cubierto el monto asignado como valor de los bienes en el momento de su afectación al servicio. El fondo así constituido sería entregado al permisionario al término del plazo de cinco años contra la transferencia a la Nación de los efectos utilizados en la explotación. En caso de extinción anticipada, la Nación podrá elegir entre abonar por su cuenta al saldo faltante en dichos fondos para cubrir el valor de los bienes, o dejar éstos y aquéllos en propiedad del permisionario. Si se acordase una prórroga luego del plazo de cinco años, las mensualidades del fondo de amortización se deberán continuar depositando y pasarán directamente a propiedad de la Nación. Las tarifas fijadas fueron las siguientes:

- a) automóviles colectivos: 0.10 por sección de 4,5 a 5 kilómetros de longitud, solapadas como mínimo de un 40 % .
- b) ómnibus: 0.10 por sección de 8 a 9 kilómetros de longitud y 0.15 por viajes directo de mayor extensión o entre dos secciones.

La Comisión de Control llamó a licitación para el otorgamiento de permisos precarios de explotación en 13 itinerarios, adjudicándose 11 de ellos. Por otra parte, autorizó a prestar servicios de emergencia de transporte de pasajeros dentro del perímetro de la Capital a tres sociedades que efectuaban transportes interestatales. Con ello se ponían al servicio del público 180 microómnibus de once y dieciséis asientos y 40 ómnibus.

Mas tarde, el 8 de marzo de 1945, la Comisión de Control autorizó a empresas de transporte intercomunal a prolongar los servicios que prestaban en jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires dentro de la Capital Federal, realizando tráfico urbano de pasajeros. Estas autorizaciones se hicieron

también con carácter precario y en condiciones parcidas a las fijadas en el Decreto referido del 4 de mayo de 1944.

5) Ocupación por la Comisión de Control del túnel correspondiente a la línea subterránea "Constitución-Boedo" y expropiación de 23 coches para transporte subterráneo.

Las dificultades financieras que afectaron a la Chadopyf especialmente luego de su fusión en la Corporación, dieron origen a algunos litigios con sus proveedores, los que no hicieron entrega de materiales y ejercitaron el derecho de retención de obras por falta de pago.

En virtud de esa situación, la Cía. Platense de Electricidad Siemens Schuckert S.A. proveedora del material rodante de los subterráneos Chadopyf, retuvo la posesión de 10 unidades tren de dos vehículos, y tres coches motores y las empresas constructoras del túnel Constitución-Boedo, Siemens Baunión Cía Platense de Construcciones S.A., Gruen y Bilfinger Soc. de Resp. Ltda. y Geopé, hicieron lo propio con las obras e instalaciones realizadas.

El material rodante referido iba a ser adquirido directamente por la Corporación de Transportes, según autorización conferida por Decreto N° 151062 del 28 de mayo de 1943 que fijó la cifra del capital de la Chadopyf, pero al quedar sin efecto dicho Decreto por nuevo Decreto de fecha 3 de julio de 1943, tal transacción no llegó a concretarse.

Por tal motivo, cuando la ciudad soportaba la aguda crisis del transporte que provocaba la falta de medios suficientes por las causas que se analizan en capítulo pertinente, existían en plaza sin aprovechar 23 coches de subterráneos y un túnel, con una extensión de vías útiles para tránsito de 7,4 kilómetros.

A fin de proveer una solución urgente el Poder Ejecutivo, a proposición de la Comisión de Control, dispuso la ocupación por esa Comisión del túnel correspondiente a la línea "Constitución-Boedo" por Decreto N° 14547 del 3 de junio de 1944, y luego, mediante Decreto N° 14803 del 6 de junio de ese año, declaró de utilidad pública los 23 coches citados, disponiendo su expropiación.

El túnel fué ocupado el 15 de junio de 1944 y entregado para su explotación a la Corporación, rigiéndose las re-

laciones emergentes entre esta empresa y el Gobierno Nacional mediante convenio aprobado por el Decreto N° 26871 del 2 de octubre de 1944.

En cuanto a los 23 vehículos, también fueron afectados a los servicios de la Corporación con fecha 8 de julio de 1944, aprobándose el correspondiente contrato de explotación por Decreto N° 25774 del 22 de setiembre de 1944.

En ambos casos, la explotación corre por exclusiva cuenta de la empresa comprometiéndose ésta a resarcir al Gobierno Nacional todas las sumas que eventualmente pudiera verse obligado a abonar en virtud de sentencias judiciales como consecuencia de las medidas adoptadas.

CAPITULO IV. FIJACION DE CAPITALS

1) Justiprecio inicial

Las cifras determinadas por la Comisión Especial en concepto de aportes correspondientes a cada una de las empresas que prestaban servicios de transporte de pasajeros en el año 1937 eran las siguientes:

Empresas de tranvías subterráneos y a nivel	432.634.605,42
Empresas de ómnibus	58.681.417,95
Automóviles colectivos	<u>31.121.617,31</u>
Total	<u>522.437.640,68</u>

La clasificación según la naturaleza de las inversiones reconocidas a las empresas proporciona los siguientes parciales

1) Empresas de tranvías

1) Valor físico a nuevo	361.313.254,90	
2) Depreciación	<u>42.362.157,71</u>	318.951.097,19
3) Material en almacenes		4.447.214,63
4) Gastos Financieros		90.738.815,58
5) Valorización por falta de renovación		7.125.182,11
6) Compensación por concesión a mayor plazo		<u>11.322.295,93</u>
Total		<u>432.634.605,44</u>

2) Empresas de Omnibus

1) Valor físico a nuevo	51.247.857,51	
2) Depreciación	<u>7.204.134,65</u>	44.043.722,86
3) Material en almacenes		4.754.820,18
4) Gastos financieros		<u>9.882.874,91</u>
Total		<u>58.681.417,95</u>

3) Empresas de Microómnibus

1) Valor físico a nuevo	22.602.000,00	
2) Depreciación	<u>2.842.882,69</u>	19.759.117,31
3) Mejoras no contabilizadas a razón de \$ 600.- por coche		1.821.600,00
4) Gastos de organización y de constitu- ción		9.108.000,00
5) Gastos de organización y constitución en Provincia de Bs.As.		<u>432.000,00</u>
Total		<u>31.121.617,31</u>

La determinación de los capitales invertidos demandó grandes esfuerzos a la Comisión Especial, según explica en su informe, principalmente en lo que respecta al inventario de los bienes y a la valorización del mismo, debido a las deficientes condiciones en que se practicaban las registraciones contables de la mayoría de las empresas. Dice la citada Comisión en la pág. 91 del tomo I de su informe:

"..... en muy contados casos ha podido comprobarse el "costo original y efectivo", siendo también raros los casos en "que podía " calcularse el costo, por medio de la escala de "precios vigentes en la época de adquisición de los bienes". "La dificultad para la primera solución, ha radicado principalmente en la falta de constancias contables, y en que, aún "existiendo aquellas, habíase tropezado con la imposibilidad "de aplicarlas en forma individual y específica, a partes de "terminadas de las obras.

"La segunda solución, que ha podido aplicarse a un mayor número de casos, ofrecía las mismas dificultades que la "anterior, y su aplicación obligaba a una división inconveniente del trabajo".

Por tal motivo fué corriente la aplicación del tercer criterio aconsejado por la Ley en orden de prelación, que consistía en la valorización de los bienes cuyo costo efectivo no fué posible precisar por falta de constancias contables su ficientes utilizando los precios vigentes durante una época económica normal.

A fin de concretar el concepto de "época económica normal" la Comisión Especial realizó un estudio estadístico respecto de las condiciones económicas del país en general y de las empresas de transporte en especial, llegando a determinar dos períodos con características de estabilidad económica que configuraban condiciones susceptibles de ser calificadas como "normales"; una primera época abarcaba los años 1910 a 1914 y una segunda los años 1925 a 1928.

El nivel general de precios se relacionó entre ambas épocas estableciendo para la segunda un incremento promedio del 30% sobre los de la primera. Con tales bases, se valorizaron aplicando los precios promedios de la primera época a las inversiones hechas hasta el año 1914, y los de la segunda a las realizadas después, siempre que no resultó posible la aplicación de otro procedimiento mas aproximado o exacto.

La participación Oficial por la capitalización de impuestos y contribuciones que hasta entonces abonaban los con-

cesionarios y permisionarios del transporte, así como por el monto de lo adeudado por éstos en tales conceptos, fué establecida provisionalmente en estos guarismos:

Nación	38.719.594,09
Municipalidad de la Ciudad de Bs.Aires	<u>109.527.242,03</u>
Total	<u><u>148.246.836,12</u></u>

En resumen, el capital accionario de la Corporación quedaba así fijado en \$ 670.684.476,80 m/n. Tales importes fueron aprobados por el citado Decreto del 2 de febrero de 1938 y ese total general se fijó como capital autorizado de la nueva sociedad por Decreto del 2 de noviembre de 1938 que autorizó a la Corporación de Transportes a actuar como persona jurídica.

2ª) Ajustes posteriores

Como esas cifras se establecieron al 31 de diciembre de 1937 y la Corporación, conforme se expresara en el capítulo III, comenzó a tomar posesión de los bienes de sus antecesores el 16 de febrero de 1939, fué necesario practicar los ajustes del caso, lo que se hizo mediante el funcionamiento de comisiones verificadoras compuestas por representantes de cada una de las empresas, de la Corporación y de la Comisión de Control. Estas comisiones tuvieron a su cargo la actualización de los inventarios y el reajuste de avalúos para ponerlos de acuerdo a la cantidad y estado físico de los bienes en el momento de su transferencia a la Corporación. Así fijados los valores definitivos, se fué requiriendo la aprobación del Poder Ejecutivo quien emitió los decretos del caso, el primero de las cuales de fecha 22 de enero de 1940 fijó el capital definitivo de todas las empresas tranviarias con excepción del "Chadopyf". Acordada esta aprobación, la Corporación se encontraba en condiciones de escriturar la transferencia de dominio de los bienes aportados por las empresas.

Posteriormente, se fueron determinando los capitales definitivos de las empresas de ómnibus que se incorporaron recibiendo en pago acciones por la totalidad del valor de sus bienes o por el 50% del mismo, regtando a la fecha, terminar la verificación de solamente cuatro de ellas.

El monto total de los ajustes disminuyó el capital accionario en poder de las empresas privadas en la suma de \$ 27.724.103,25 sin considerar a la Chadopyf.

La fijación del monto de las acciones a entregarse a la Chadopyf originó conflictos de gran magnitud cuyos detalles

no corresponde analizar en un trabajo de esta naturaleza.

En síntesis, se trataba de una compañía que en el momento de constituirse la Corporación tenía una línea de subterráneos en explotación y otras dos en construcción, asumiendo la obligación de continuar los trabajos en estas últimas hasta la terminación de sendos tramos que deberían ser puestos en servicio dentro del año 1938. La Chadopyf había encomendado estas obras principalmente a empresas constructoras alemanas, pero en la concertación de los contratos figuraba un "Consortio Constructor Español" que estaba vinculado, financiera y administrativamente a la compañía concesionaria.

En mérito a estas circunstancias, la Comisión Especial había practicado un avalúo que, en lugar de basarse en la contabilidad oficial de la empresa, tomó en consideración las registraciones obrantes en la Oficina Fiscalizadora de Subterráneos dependiente de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, quien había registrado todos los gastos directos de las obras que comprendían la totalidad de la línea I (Constitución-Retiro), una parte de la línea IV (Plaza de Mayo-Belgrano) que tenía un tramo en explotación y otro en construcción con trabajos en distintos puntos de su recorrido, y un pequeño tramo de cochera en la línea II (Constitución - P.Chacabuco). El conjunto de tramos en explotación fué estimado por la Comisión Especial en un valor a nuevo de \$ 33.136.815,11 considerando las inversiones directas computadas por la citada Oficina Municipal y agregando una sobrecarga por gastos indirectos y riesgos. Deducida la depreciación calculada en \$ 90.173,87 resultaba un importe de \$ 33.046.641,24 como valor actual.

Las líneas a construirse se avaluaron en forma global utilizando el promedio del costo por kilómetro determinado para las explotadas al que se aplicaron algunos coeficientes de disminución, teniendo en cuenta las condiciones particulares de sus trazados. Se determinó así, para ellas, un valor capital de \$ 37.104.700,50. En resumen, agregando el material rodante, las existencias en almacenes, los gastos financieros y la compensación por concesión a mayor plazo, la Comisión Especial fijaba en su informe un capital de \$ 105.759.755,66, aprobado luego por Decreto del Poder Ejecutivo.

Al encarar la Comisión de Control la verificación de los aportes de bienes a la Corporación, estimó que la suma precedentemente citada debía reducirse a \$ 65.696.187,92 por cuanto, a su juicio, existían errores de hecho en el cálculo de la

Comisión Especial que implicaban abultamientos en los cómputos por un importe total de \$ 32.241.572,47 y efectos no ejecutados o entregados conforme a la obligación asumida por la empresa que alcanzaban a \$ 7.821.995,27. Las principales objeciones de la Comisión de Control se referían a: 1º) errónea contabilización de los gastos directos en las obras de la línea IV "en explotación", cargando a ella inversiones correspondientes a la parte de la misma "en construcción", 2º) reconocimiento en el rubro de gastos de constitución y organización de partidas ya incluidas en el costo físico de las obras, 3º) cómputo indebido de diferencias de cambio, 4º) adición indebida al costo de las obras terminadas de una partida por "riesgo" que se estableció en el 15% del valor físico.

En mérito a los términos de las obligaciones contraídas entre la Corporación y la Chadopyf, la Comisión de Control aceptaba en definitiva, un reconocimiento máximo de capital en \$ 87.468.752,37, teniendo en cuenta, sobretodo, que el compromiso asumido por "Chadopyf" para continuar la construcción de los tramos faltantes podía ser interpretado como una obligación de hacer por tanto alzado.

Estas observaciones de la Comisión de Control no fueron aceptadas por "Chadopyf", realizándose engorrosas negociaciones con intervención del Ministerio del Interior y la Corporación, las que se vieron agravadas por la suspensión que resolvió esta empresa en la entrega de anticipos sobre dividendos futuros, que venía realizando hasta mediados de 1940 a favor de la Chadopyf en cumplimiento de las disposiciones del art. 80 de sus estatutos. Con este motivo, la Chadopyf se vió obligada, a su vez, a suspender el pago de los servicios de los 75 millones de pesos de debentures que había colocado entre un gran número de ahorristas, originando un problema de proyecciones sociales.

En mayo de 1943 se dictó un Decreto por el que se aprobaba la cifra de \$ 96.470.976,68 fijada como capital de la Chadopyf en un convenio realizado entre ésta y la Corporación de Transportes, que trataba principalmente de resolver la situación derivada de los debentures en circulación, los que iban a ser rescatados y convertidos por la Corporación. Pero un mes después de la revolución del 4 de junio de 1943 este Decreto era dejado sin efecto en mérito a las "graves irregularidades cometidas en la tramitación de las actuaciones".

Se dispuso que la Comisión de Control se aboque a la fijación del capital definitivo de la Chadopyf y, posteriormente, ésta dió intervención al agente fiscal en lo criminal y correc-

cional a fin de que promueva las acciones penales correspondientes tendientes a establecer posibles maniobras delictuosas vinculadas a las distintas emisiones de debentures realizadas por los administradores de la Chadopyf. El 8 de noviembre de 1944 la Comisión de Control elevaba al Poder Ejecutivo un informe sobre el reajuste del capital de Chadopyf, basado en la documentación existente en la pericia contable realizada por orden del juzgado de instrucción y en la que, además, hizo ejecutar al Administrador Judicial de la empresa designado por el juzgado de Comercio con motivo de la acefalía de sus autoridades naturales. Tal documentación incluía, no solo los papeles y libros propios de la empresa sino, además, los contratos, certificados, facturas y recibos de proveedores y contratistas que fueron verificados en las respectivas contabilidades de éstos.

El importe de \$ 74.317.482,84 determinado en ese informe de la Comisión de Control fué aprobado por Decreto del 18 de diciembre de 1944.

A título ilustrativo, cabe dejar constancia del distinto criterio que privó en la justicia del crimen. La peritación contable dispuesta por el juez de instrucción al determinar el capital de la Chadopyf arribó a una cifra de m\$.n. 84,1 millones resultando un abultamiento en las registraciones contables de la Chadopyf de más de m\$.n. 40 millones solamente en inversiones físicas. Al avocar la cámara este asunto, mandó considerar también la pericia realizada por la Administración Judicial que, actualizada al 31 de marzo de 1943, fijaba un capital de m\$.n. 109,4 millones a los efectos de la Ley 12.511. A base del informe de dos contadores oficiales, este tribunal, destacando que su pronunciamiento limitaba su alcance al juicio criminal que se le sometía, acepto la peritación de la Administración Judicial rechazando las conclusiones del informe de los peritos designados por el juez de instrucción a quienes apercibió en virtud de los "graves errores y omisiones" en que habían incurrido.

3º) El Capital Estatal

Con relación a la participación de la Nación y Municipalidad en la capital accionario de la corporación se dictó un Decreto el 23 de agosto de 1941, por el que se fijó el 16 de febrero de 1939 como fecha a la que deberían referirse las liquidaciones de las deudas impositivas de las empresas en mérito a razones de orden práctico. En los considerandos del mismo se dejaba constancia, entre otras cosas, de un criterio modificatorio del sustentado por la Comisión Especial en este asunto: el artí-

culo 1º, inciso h) de la ley 12311 no sanciona la extinción de las obligaciones de las empresas que adeuden contribuciones o impuestos, sino que sustituye la forma de pago de las mismas.

Por Decretos del 16 de agosto de 1943 y 13 de setiembre de ese año, que corrige una cifra del anterior, se determina en \$ 128.097.430,73.- el capital accionario de la Municipalidad en la Corporación de Transportes por los siguientes conceptos:

1º) Capitalización de impuestos y otras contribuciones	\$ 98.774.063,99
2º) Monto deudado por las empresas por aportes, impuestos y otras contribuciones	\$ <u>29.323.366,74</u>
Total	\$ 128.097.430,73

Aplicando el criterio expresado precedentemente, dispone deducir el monto del segundo apartado del total de acciones integradas a entregarse a las empresas deudoras. En esta forma la Municipalidad obtiene la propiedad de acciones no amortizables correspondientes a la capitalización de impuestos y de acciones amortizables correspondientes a las deudas de los anteriores prestatarios del servicio.

Con independencia de estas participaciones, la Municipalidad ha iniciado gestiones para obtener la proporción del capital invertido de aquellas empresas que gozaban de concesiones a término por el período transcurrido desde la iniciación de sus respectivas explotaciones hasta el 31 de diciembre de 1938. Esta reclamación ha sido aceptada por el Gobierno Nacional en el citado Decreto del 16 de agosto de 1943, considerando que la Ley 12311 no contiene disposición alguna por la cual se extingan los derechos que la Municipalidad tenía adquiridos en razón de las cláusulas de reversión establecidas en determinadas concesiones. A efectos de fijar el monto representativo de tal concepto para cada empresa, la Comisión de Control, con la colaboración de la Intendencia Municipal, realizó los estudios del caso, estableciendo los siguientes por cientos a aplicar sobre el capital reversible:

1) Cia. de tranvías Anglo Argentino	34,81%
2) Cia. de tranvías Lacroze de Bs.As. Ltda.	31,72%

En definitiva, se dió traslado de tales conclusiones a la Municipalidad para que ésta ejercite judicialmente los derechos que estimare corresponderle.

Con relación al capital de la Nación, no se han decidido hasta la fecha las verificaciones y ajustes definitivos, difiriéndose la solución de este asunto a solicitud de la Comisión de Control, para ser considerado "en oportunidad de estudiarse soluciones integrales para el grave problema financiero que afecta a la Corporación".

4) Capital emitido según contabilidad de la Corporación de Transportes.

En el cuadro de fs. 123 se resume la situación actual del capital accionario de la Corporación al 31 de diciembre de 1946.

En la primera columna, se muestra el total justipreciado por la Comisión Especial como capital de incorporación de las empresas de tranvías y de aquellas compañías de ómnibus que aceptaron incorporarse como accionistas de la Corporación, cuyo detalle figura en el cuadro de fs. 124.

En la segunda columna se registran los ajustes practicados con posterioridad a la incorporación de los bienes. La cifra de \$ 18,572.176,70 en que acrece el capital estadual corresponde, prácticamente en su totalidad, al ajuste del capital municipal cuya explicación se ha dado en este capítulo. Los \$ 88,853.298,84 que rebajan el capital privado, comprenden los siguientes parciales que responden a conceptos ya desarrollados:

1) Ajustes por verificaciones en la recepción de bienes	23.368.756,95
2) Ajuste Chadopyf	31.442.272,82
3) Proporción del 50% del capital de compañías de ómnibus incorporadas en virtud de convenios	4.801.891,55
4) Transferencia por deudas impositivas de las empresas a la Municipalidad	<u>29.240.377,52</u>
Total	<u>88.853.298,84</u>

La cuarta columna señala la transferencia de la casi totalidad de las acciones correspondientes a los aportes del Ferrocarril Terminal (Subterráneo Lacroze) adquiridos por el Gobierno Nacional.

La quinta señala los ajustes propiciados por la Comisión de Control en relación a los capitales de las empresas tranviarias, aprobados por el referido Decreto del 22 de enero de 1940.

5) Informe de la Comisión de Control respecto del monto de los capitales reconocidos a las empresas en la Corporación.

Por Decreto del 23 de junio de 1943 el Poder Ejecutivo dispuso que la Comisión de Control debía informar en un plazo determinado acerca de distintos aspectos fundamentales de la organización económica y técnica de los transportes de la ciudad de Buenos Aires, entre los que figuraba la valuación de los bienes transferidos por las empresas a la Corporación de Transportes.

La citada Comisión adelantó el resultado de sus trabajos el 30 de octubre de 1943, y presentó el informe completo el 30 de diciembre del mismo año.

Su estudio consiste en una revisión del avalúo practicado por la Comisión Especial de la ley 12311, al que califica de excesivamente generoso.

Con respecto al inventario de los bienes manifiesta la Comisión de Control que ha utilizado el confeccionado por la Comisión Especial, dando de baja algunos bienes que ya no prestaban servicio en el momento de constituirse la Corporación. Critica el procedimiento observado para determinar el costo de origen de los bienes en el que, a su juicio, como defecto principal se evidencia el abuso de la utilización de precios medios correspondientes a "épocas normales" en lugar de la escala de precios vigentes en las épocas de adquisición o construcción del utilaje industrial, cuya determinación, afirma, fué realizada sin mayores inconvenientes por sus secciones técnicas. En cuanto al monto estimado en concepto de depreciación por uso de los bienes, lo considera reducido como consecuencia del exagerado valor residual adoptado, de la excesiva vida asignada a los bienes y de la fórmula inapropiada utilizada para el cálculo. Impugna, además, el procedimiento seguido para calcular las renovaciones no efectuadas por las empresas debido a las dificultades de sus respectivas finanzas. Observa, también, una serie de partidas aceptadas por la Comisión Especial en concepto de gastos de organización y constitución. Finalmente, para establecer la compensación por reducción del plazo de las concesiones, propugna un método de resultados más moderados. En resumen, acepta como capital de las empresas tranviarias (excluido Chacabuco) los valores que a continuación se mencionan, lo que implica establecer las rebajas relativas respecto del capital actual que también se indican:

1ª) Costo de origen del A.Fijo	215.264.446,85	22,5%
2ª) Depreciación	<u>79.423.535,26</u>	+ 88,4%
3ª) Valor actual	135.840.911,59	43,4%
4ª) Materiales en almacenes	4.277.897,84	-
5ª) Gastos de Constitución y Organización	27.408.100,92	62,0%
6ª) Valorización por falta de Renovación	- -	
7ª) Compensación por concesión a plazo mayor	<u>2.400.558,81</u>	68,2%
TOTAL	<u>169.927.469,16</u>	48,0%

6ª) Valuación interna de los Bienes Físicos de la Corporación y ajuste del Fondo de Renovación.

En mayo de 1944 la Comisión de Control intimó a la Corporación de Transportes para que proceda a efectuar la determinación del valor de su activo fijo al 31 de diciembre de 1943, a fin de rectificar los saldos de las respectivas cuentas de los Balances de esa empresa ajustándolos a la realidad.

A tal fin, se designó una Comisión Valuadora a quien se acordó un plazo de 90 días para el cumplimiento de su cometido, término que fué motivo de una prolongación posterior. Esta Comisión se basó para su trabajo en las documentaciones propias de los avalúos practicados por la Comisión Especial, la de Control, y la Verificadora, contando además con las planillas de inventario preparadas por los departamentos técnicos de la Corporación en el que se fijaban las existencias físicas de los bienes al 31 de diciembre de 1943 y el cálculo de saldo de vida útil de cada uno de ellos.

La Memoria de la Corporación correspondiente al ejercicio vencido el 31 de diciembre de 1945 ilustra convenientemente respecto de la labor desarrollada por esta Comisión.

En líneas generales, dice, el criterio seguido por la Comisión "para fijar los nuevos valores a los bienes físicos fué "el siguiente:

- "a) Procedió a determinar el valor de origen de los bienes "físicamente existentes al 31 de diciembre de 1943. A ese "efecto, la Comisión aplicó diversos procedimientos, aun- "que en ninguno de ellos se ha apartado de los preceptos "de la Ley 12.311 (art.2ª, inciso c), apartado 1ª, letra a), "a saber:
- "1. Costo original y efectivo.
 - "2. Escala de precios vigentes en la época de su adquisición.

"3. Precios vigentes durante una época económica normal.

"4. Combinación de los criterios 2) y 3).

- "b) Halló la depreciación por uso de todos los bienes aplicando la fórmula lineal, al 31 de diciembre de 1938, en base a la edad del bien, más el saldo de vida útil; los omnibus y colectivos fueron depreciados a la fecha de su incorporación.
- "c) Determinó el Fondo de Renovación por el quinquenio 1939/43 de todos los bienes, equivalente a la depreciación por el mismo período.
- "d) Fijó la depreciación por estado al 31 de diciembre de 1943, determinada por el Departamento Técnico de la Corporación.

"Sobre esa base, el total del ajuste de m.n. 124,7 millones se descompone en los siguientes grandes parciales, en millones de pesos.

"Bienes eliminados durante el quinquenio 1939/43...	4,0
"Diferencias en los totales de las depreciaciones efectuadas, referidas al monto de la incorporación de los bienes, según libros de la Corporación y según Comisión Valuadora.....	38,8
"Adicionales no considerados provenientes de valorizaciones, por falta de renovación, pavimentos entre vías, etcétera.....	20,5
"Diferencia por precios y cantidades físicas.....	54,9
"Depreciación por estado, o sea las sumas estimadas que hubiera sido necesario invertir, a precios de anteguerra, para mantener a los bienes en el nivel de conservación normal....	6,5

124,7

Con relación al Fondo de Renovación de la empresa, que al 31 de diciembre de 1943 alcanzaba a \$ 51,9 millones, fué reducido a \$ 34,5 millones. La Comisión fijó igualmente un procedimiento provisional más equitativo para la futura determinación de las dotaciones al fondo de renovación, que todavía se vienen aplicando.

El trabajo de la Comisión fué aprobado por el Fideicomisario a cargo de la Administración de la Corporación y por la Comisión de Control, procediéndose a su registración contable

en el ejercicio de 1945 en la forma que explica detalladamente la Memoria de este año.

Las empresas accionistas de la Corporación expresaron las reservas legales del caso en protesta de este acto.

7) El Capital Aportado por la Tarifa.

Con fecha 16 de agosto de 1943, a propuesta de la Comisión de Control el Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 5867, en virtud del cual dispuso designar un nuevo delegado en el seno del Directorio de la Corporación de Transporte en representación del capital aportado por la tarifa. Este aporte se refería a la amortización del referido préstamo de \$ 40,0 millones citado en el capítulo anterior que, como es sabido, debía realizarse con el producido de la tarifa.

Para fundamentar esta medida el Decreto que se comenta, destacaba el principio de la "representación proporcional de los intereses asociados" que establecía la Ley 12311 y los Estatutos de la Empresa, señalando que el préstamo obtenido por la Corporación significaba una verdadera autocalcapitalización financiada en definitiva por los usuarios, lo que iba a permitir la incorporación de las líneas^{de} automotores, que al no aceptar acciones en pago, quedaban sin representación alguna en la administración.

Este "capital aportado por la tarifa" no tendría significación alguna de orden económico y conferiría al Estado exclusivamente un derecho de administración.

En realidad, su justificación práctica debe buscarse en las exigencias continuas de aportes financieros que el Estado mantuvo respecto de las empresas fundadoras, para hacer factible la integración definitiva del Primer Establecimiento de la Corporación. También con relación a esta medida, las empresas han expresado sus reservas y han reclamado su anulación mediante demanda judicial.

CAPITULO V. LAS CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL DEL TRANSPORTE

La Comisión Especial, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley N° 12.311, inc.2°, apartado c, puntos 5° y 6°, formuló, entre otros, como se ha visto en el capítulo II, los proyectos de escalafones, escala de sueldos, ascensos, etc. a aplicarse para el personal administrativo, para el personal obrero de tráfico y para el de servicios técnicos; de reglamentación específica de la jornada legal de trabajo (Ley N° 11544) para los servicios de la Corporación de Transportes y de condiciones en que la Corporación debía incorporar el personal que, al promulgarse la mencionada Ley, trabajaba en las distintas empresas de transporte, incluidos los propietarios de automóviles colectivos.

Según explica la misma Comisión en su informe al Poder Ejecutivo, los beneficios que acordaba esa reglamentación habrían de traducirse en erogaciones equivalentes al 20 % de los sueldos y jornales abonados en el anterior régimen de competencia.

Aprobados por el Poder Ejecutivo, estos reglamentos se hicieron efectivos al poco tiempo de comenzar su gestión la Corporación de Transportes. Las condiciones de trabajo así establecidas, se mantuvieron sin variantes hasta el año 1944. Para esa época la carestía de la vida motivó movimientos obreros de carácter general, tendientes a obtener mejoras en sus remuneraciones y demás aspectos de los contratos de trabajo. La política social que propugnaba el Estado tendía a reconocer la procedencia de tales reclamaciones, auspiciando la concesión de los beneficios solicitados. La Corporación, que para ese entonces, contaba ya con 35.000 obreros y empleados residentes todos en la Capital Federal y con larga experiencia en la agremiación sindical, debió considerar los petitorios formulados por los dos sindicatos que agrupaban a éstos.

El Directorio de la entidad resolvió, a mediados de 1944, la implantación del sueldo mínimo de \$ 160.- mensuales para todo el personal mayor de 20 años, o su equivalente en salario horario o diario para aquellos obreros que hubieren tenido asignaciones por hora o por jornada. El Poder Ejecutivo pres-
tó luego su aprobación, y los aumentos de sueldos resultantes comenzaron a liquidarse desde el mes de junio de ese año.

Posteriormente, el 28 de Julio de 1944, se dictó el Decreto N° 20.160 originado en la Secretaría de Trabajo y Previsión, por el que se dispuso un aumento del 10% en las remuneraciones de hasta \$ 300.- mensuales, también en beneficio de todo el personal, cualquiera fuese su tarea o forma de retribución.

A fines de 1945 se sucedieron una serie de medidas de fuerza llevadas a cabo por los obreros de la empresa, tendientes a obtener un conjunto de mejoras que propiciaban separadamente los dos sindicatos que los agrupaban. Se produjeron paros parciales, se aplicó el trabajo "a reglamento" y en los días 19 y 26 de setiembre tuvieron lugar paros totales de 24 horas. Las Autoridades Públicas estudiaron las demandas obreras, requiriendo el asesoramiento de la Corporación, y el 7 de noviembre de ese año se dictaron los Decretos 28054/45 y 28055/45 que dispusieron la reducción de las jornadas de trabajo, la realización de estudios para establecer si el trabajo en los subterráneos debe considerarse *insaludable*, la ampliación del régimen de licencias y la fijación de nuevas escalas de remuneraciones con un aumento total medio del 15% . Las reglamentaciones pertinentes se aprobaron por Decretos N° 5026 y 5027 dictados el 27 de julio de 1946, pasando a constituir los nuevos estatutos del personal, en sustitución de los que rigieron desde los comienzos de la gestión de la Corporación de Transportes.

Con anterioridad, el 13 de abril de 1946, por Decreto N° 10.677, se había declarado insalubre el trabajo ejecutado en los subterráneos, por cuyo motivo se estableció la jornada de 6 horas para el personal obrero y administrativo que se desempeña en los túneles, talleres y oficinas ubicados en el subsuelo.

Con independencia de estas disposiciones de carácter específico para la Corporación de Transportes, esta empresa se vió obligada a aplicar otros preceptos de carácter social dictados por los Poderes Públicos. Son ellos el Decreto N° 10991 del 29 de abril de 1944 que dispuso el pago de los jornales correspondientes a los feriados 1° de mayo, 25 de mayo, 20 de junio, 9 de julio y 12 de octubre a aquellos obreros que no gozaren de tal remuneración, beneficio extendido luego a los días 25 de diciembre y 1° de enero, y el Decreto N° 33.302 del 20 de diciembre de 1945 en cuanto ordena el pago del sueldo anual complementario.

La aplicación de los aludidos beneficios representaron

las siguientes cargas a la explotación con relación al monto total de los sueldos y jornales abonados según los escalafones iniciales:

Pago de cinco feriados anuales (jornaleros)		0,2	%
Sueldo mínimo de \$ 150.-		2,4	"
Aumento 10 % hasta sueldos de \$ 300.-inclusive		8,5	"
Aumentos de sueldos, reducciones de jornadas, ampliación de licencias, etc. dispuestas en los nuevos reglamentos del año 1946		21,8	"
Sueldo anual complementario			
1) sobre sueldos básicos	8,4		
2) sobre aumentos	2,7		
		11,1	"
		<hr/>	
		44,0	"
Aporte Patronal 8%		3,5	"
		<hr/>	
		47,5	"
		<hr/>	

La deficitaria situación financiera que afectaba a la empresa, fué motivo para que ésta fundamente las reservas y reclamaciones legales del caso, respecto de las imposiciones emanadas del Poder Público en materia de aumento de 10 %, nuevos estatutos del personal y sueldo anual complementario. En resumen, la Corporación destacó, en cada oportunidad, que las nuevas erogaciones originadas en la satisfacción de tales beneficios constituían cargas de explotación que debían ser solventadas con el arbitrio de los recursos necesarios a tal fin, en la forma prevista por el artículo 34 de los Estatutos reglamentarios del proceso de la variabilidad de las tarifas. Aceptaba, en su defecto, una subvención del Estado, aún cuando lo estimaba menos procedente que el aumento de tarifas, en razón de la falta de equidad que implica hacer sufragar a habitantes de otras regiones gastos que debían ser atendidos únicamente por la población de la Ciudad de Buenos Aires y alrededores, usuaria de los servicios de transportes de la Corporación.-

En atención a la necesidad de recursos expuesta, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto 28.416/45 el 12 de noviembre de 1945 por el que determinó la apertura, con carácter de anticipo, de un crédito extraordinario de m\$.n. 24,0 millones a favor de la Corporación de Transportes, destinado a sufragar las cargas que surgían de las nuevas condiciones de trabajo de su personal. Posteriormente, este crédito se amplió en \$ 7,0 millones para solventar el pago del sueldo anual complementario del año 1945. La Corporación de Transportes formuló, en definitiva, una serie de observaciones y reservas al tem-

peramento observado por las Autoridades Nacionales, de entre las que se destacan las siguientes:

- "a) Algunas de las medidas adoptadas, por comprender un*ic*amente al personal de la Corporación de Transportes "y excluir a otros transportadores e industriales, co-
"locan a la Corporación en desventaja frente a éstos,
"e implican un tratamiento diferencial violatorio de
"la igualdad constitucional;
- "b) Las nuevas cargas avaluables, que significan estas
"medidas, deben repercutir de inmediato en las tari-
"fas, conforme lo establece el Artº 34 de los Estatutos de la Corporación;
- "c) El Decreto 28.416/45, al abrir "con carácter de anti*ci*pico un crédito extraordinario a favor de la Corpora*ci*ón..." no resuelve los reparos formulados por esta
"Entidad. En efecto, si los gastos de explotación es-
"tán aumentados, deben darse a la Corporación, con
"carácter definitivo, los recursos para atender las
"nuevas cargas, pero no puede aceptarse que su entre-
"ga sea con carácter de "anticipo" y sujeto, en con-
"secuencia, a devolución. No es esta la solución que
"contempla la ley 12311 (Artº 2º, inc. c), punto 4) y
"los Estatutos (Arts. 32º, 33º, y 34º).;
- "d) La Corporación disiente con el procedimiento de
"transferir a los futuros usuarios las cargas deriva-
"das de la prestación de los servicios a los usuarios
"actuales, por cuanto, en todo momento las tarifas de
"ben proveer los fondos necesarios para cubrir los
"gastos mencionados propios de cada ejercicio;
- "e) La vigencia de las mejoras acordadas al personal es-
"tá condicionada a la subsistencia de las medidas des-
"tinadas a proveer fondos y habrán de caducar cuando
"éstas cesen de estar en vigor;
- "f) Los aumentos en las remuneraciones, dispuestos en el
"decreto 28.055/45, se suman al dispuesto por el de-
"creto 20.160/44, del 28 de julio de 1944, que dispu-
"so un aumento del 10% en las remuneraciones del per-
"sonal y que fué acatado con reservas por la Corpora-
"ción, sin que hasta el presente le hayan sido sumi-
"nistrados los fondos necesarios para afrontarlo."

A principios de 1947 se pusieron en vigor nuevas mejoras resueltas por las Autoridades Nacionales consistentes en aumentos de sueldos de \$ 40.- para el personal con remuneración

de hasta \$ 300.- aproximadamente, y de \$ 20.- para los que eran retribuidos con sueldos comprendidos entre \$ 300.- y alrededor de \$ 400.- Se acordó, además, un aumento general de \$ 20.- para los obreros y empleados con 20 años cumplidos de antigüedad.

Estas nuevas concesiones importan alrededor de \$ 1,6 millones por mes, lo que representa el 23,4 % de aumento con relación a los sueldos iniciales pagados por la Corporación.

Considerando el incremento en los aportes patronales (1,9%) y en el sueldo anual complementario (2,0 %) que son su consecuencia, se llega a una proporción total del 27,3 %.- Respecto a la financiación de esta última carga, no se ha dado a conocer todavía información oficial alguna.

En definitiva, las mejores condiciones de trabajo de que goza el personal de la Corporación presentan los siguientes guarismos de aumentos sobre la situación del año 1939:

1) Beneficios acordados hasta 1946	47,5 %
2) Beneficios acordados en 1947	27,3 "
Total	74,8 %

Tales cifras no incluyen las mejoras previstas en los escalafones del año 1939 proyectadas por la Comisión Especial, las que, como se ha dicho, ya evidenciaban una mejora sobre las condiciones de trabajo en las empresas independientes que demandó una mayor inversión del 20 % sobre el total de gastos en personal.

CAPITULO VI. - LA PRESTACION DEL SERVICIO

1) - Las estadísticas del tráfico de pasajeros

La estadística del movimiento de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires y alrededores proporciona datos fehacientes sujetos a revisión y control hasta el año 1939 únicamente en lo que respecta a los sistemas de tranvías y subterráneos. El volumen de los pasajeros transportados por ómnibus y "colectivos" se compilaba a base de "estimaciones" efectuadas por los prestatarios del servicio, siendo posible realizar ciertas verificaciones globales en el caso de los primeros teniendo en cuenta las entregas de boletos realizadas por la Municipalidad. Ya se han puntualizado debidamente estas imperfecciones del contralor municipal al desarrollar el capítulo I (punto 3). Constituida la Corporación, se estableció un procedimiento de compilación y verificación de estos datos que proporciona cifras ajustadas a la realidad.

La inseguridad que se señaló en las estadísticas de ómnibus y "colectivos" promovió discusiones entre la Comisión de Control y la Corporación de Transportes con motivo del estudio del proyecto de ajuste de servicios y fijación de tarifas, por cuanto aquélla consideraba una cifra superior en 150 millones de pasajeros a los computados por ésta.

Los datos que figuran en los cuadros y gráficos que acompañan a este trabajo son los aceptados por la Comisión de Control, quien se basa en los cómputos de la Revista de Estadística Municipal para el transporte dentro del perímetro de la Capital Federal, a los que agrega los guarismos correspondientes al tráfico de partidos limítrofes y vecinos. Se han examinado, a título ilustrativo, las cifras compiladas por la Corporación para el tráfico de su competencia encontrando que, en valores absolutos inferiores, mantienen tendencias similares a los de la Comisión de Control.

2) - Variaciones globales en el período 1939-1946

Además del cuadro general de pasajeros transportados por cada sistema desde 1869 hasta 1946 (fs. 126) y de su gráfico correspondiente, contiene este trabajo los siguientes cuadros vinculados a la magnitud del tráfico total de pasajeros realizado a partir de la constitución de la Corporación:

- 1º) Pasajeros transportados y coches kilómetros recorridos con sus respectivos números índices y cuadro de la utilización relativa de los distintos sistemas del transporte (fs.132a 136).
- 2º) Estadística de la explotación de la Corporación de Transporte con referencia particular para cada sistema y general para el conjunto de los mismos.(f.137/42)

Los guarismos insertos en tales cuadros evidencian un sostenido aumento en el número total de pasajeros transportados a partir de 1941, mientras, por el contrario, la cantidad de coches kilómetros realizados cae en forma alarmante después de ese mismo año. En efecto, de 1.399,5 millones de pasajeros transportados en 1939, se pasó a 1.610,7 millones conducidos en 1946, de lo que resulta un incremento relativo del 15 %. El kilometraje recorrido bajó de 529,4 millones en 1939 a 306,3 millones en 1946 señalando, así, una extraordinaria disminución del 42,2 %. Con tal motivo, el indice pasajero/kilómetro se ha duplicado prácticamente, pasando para el conjunto de empresas de 2,6 a 5,3 y para la Corporación de 3,5 a 5,6.

Este fenómeno ha tenido como origen las siguientes causas principales:

- 1º) Huelga de "colectiveros" declarada a fines de 1942 por los motivos desarrollados en el capítulo III de este trabajo, lo que sustrajo del servicio alrededor de 2.600 vehículos en actividad.
- 2º) Escasez de cubiertas y otros materiales indispensables para la conservación de los vehículos e instalaciones ocurrida desde los últimos meses del año 1943, lo que afectó intensamente al servicio automotor paralizándolo a casi todos los ómnibus y a una gran parte de los microómnibus.
- 3º) Falta de renovación y ampliación del material rodante en servicio por no ser posible la compra de unidades debido al cierre de los mercados de importación que provocó el conflicto bélico.
- 4º) Aumento de pasajeros por el brusco incremento que experimentó el desarrollo de las actividades comerciales e industriales internas debido al proceso inflatorio que comenzó a gestarse en 1941.

- 5º) Aumento de pasajeros como consecuencia del menor uso de coches particulares que provocó el racionamiento de nafta y la escasez de neumáticos.

Los hechos expuestos dan una idea de las angustiosas dificultades experimentadas en este servicio público. La población de Buenos Aires debió soportar inconvenientes de toda índole para trasladarse dentro de la ciudad sufriendo toda clase de incomodidades, demoras y riesgos sin precedentes.

En esta eventualidad correspondió a los tranvías a nivel y subterráneos absorber la gran cantidad de pasajeros que no podían conducir los automotores. Es sorprendente la traslación operada entre sistemas de que ilustra el cuadro de fs.136: del total de pasajeros transportados en 1939 correspondió a subtes y tranvías sólo el 37,5 %, magnitud relativa que pasó al 64,5 % en 1946.

A continuación se estudia por separado el movimiento operado en el tráfico de cada uno de los sistemas existentes.

3) - Servicio de Subterráneos

Los pasajeros transportados por los subterráneos en 1939 alcanzaron solamente a 120,7 millones, lo que representa el 8,6 % del total general de ese año. Al año siguiente esos guarismos descendieron a 118,8 millones y 8,5 % respectivamente. El promedio pasajero/kilómetro fué en ambos períodos, de 7,96.

En 1940 la Corporación habilitó hasta Palermo la línea N° IV de la red Chadopyf.

A fin de aprovechar en mayor grado la capacidad transportativa de este medio, se inició una activa propaganda entre el público que demostraba una evidente preferencia por las líneas a nivel, en especial los "colectivos".

En el curso del año 1941 la aplicación de la ordenanza sobre "completo" en las líneas a nivel y la escasez de material rodante en muchas de ellas proporcionó mayor volumen de pasajeros al subterráneo.

Al año siguiente, al iniciarse la crisis del transporte automotor con la huelga de "colectiveros", que sería luego seguida por la falta de neumáticos, fué necesario apelar al máximo a la capacidad de descongestión y de movilización que detenta este medio. En el reajuste de servicios practicado a tal fin, figuran supresiones de superposiciones de algunas líneas a nivel con subterráneos, aumento de

boletos combinaciones, y establecimiento de servicios cortos de ómnibus y colectivos tributarios de las diferentes líneas subterráneas.

En 1944 se habilitó, en virtud de las medidas adoptadas por las autoridades de que se da cuenta en el capítulo III, el tramo contruido de la línea II de la red Chadopyf que une Constitución a San Juan y Boedo, y se incorporaron al servicio los 23 coches expropiados a la Cía. Siemens Schükert. Con el propósito de aumentar la capacidad de transporte se suprimieron primero 6 asientos dobles en 15 coches de la línea A y luego 8 en otros 50. Se habilitaron, además, en esa misma línea, que en ciertos momentos llegó a un estado de verdadera saturación, dos nuevos coches construidos en talleres de la Corporación.

A fin de atender el transporte en la mejor forma posible, se forzó al máximo la utilización de los coches, llegándose en 1946 a recorrer 24,7 millones de kilómetros, cifra superior en un 62,9 % a la registrada en 1939. Los pasajeros ascendieron ese año a 359,2 millones, que comparado con la cifra de 1939 señala el notable incremento del 197,6%. En virtud de ello la relación pasajero/kilómetro se duplicó pasando a 14,5.

4º) - Servicio de tranvías

En los años 1939 a 1941 la explotación del transporte de pasajeros en tranvías presenta las características estacionarias que evidenciaba en los años anteriores.

Los pasajeros transportados iban disminuyendo en esa época en virtud de la mayor utilización de los automotores que efectuaba nuestro público y, también, del menor kilometraje realizado por ese medio con motivo de la merma operada en la cantidad de vehículos en servicio.

El volumen del pasaje ascendió en 1939 a 403,5 millones y los kilómetros recorridos a 132,4 millones con un índice de 3,1 pasajero/kilómetro.

En 1942, a fin de hacer frente a la masa de pasajeros que, debido a la huelga de "colectivos" requirió los servicios de este medio, comenzó a exigirse un mayor rendimiento a cada coche, intensificándose a cualquier costo la reparación de los mismos. Así se pudo aumentar el kilometraje recorrido que, sin embargo, en los años siguientes volvió a continuar su marcha descendente, obteniéndose un repunte en 1944. El estado deficiente de la mayoría de los coches, agravado por la utilización exhaustiva a que se hizo necesario

recurrir y la escasez de determinados materiales críticos para reparaciones, fueron factores que conspiraban en contra de un aumento de servicios. No obstante, al igual que en los subterráneos, la cantidad de pasajeros crecía año tras año, llegando en 1946 a 678,0 millones lo que implica un aumento del 68 % sobre 1939. El kilometraje recorrido descendió, en cambio, a 114,4 millones, marcando una merma relativa del 13,6 % con respecto a igual período. El índice de ocupación subió, por consecuencia del 3,1 a 5,9.

5) - Servicio de Omnibus

La explotación total de este medio de transporte seña la hasta el año 1943 una lenta disminución en la cantidad de coches kilómetros recorridos, registrando 103,1 millones frente a 116,1 millones correspondientes a 1939. De esos totales, la Corporación realizó el 16,9 % en 1939 y el 74,0 en 1943, luego de concluir prácticamente en este año la incorporación de casi todas las empresas que actuaban como permisionarios de este servicio, en la forma explicada en el capítulo III.

La habilitación de material rodante nuevo no fué de mayor significación, reduciéndose a 31 coches de 32 asientos.

En este período la cantidad de pasajeros transportados mantuvo guarismos elevados superando a los tranvías hasta el año 1942. En 1939 los ómnibus condujeron, en conjunto, 431,4 millones de pasajeros y en 1943, 440,8 millones, manteniendo cifras estacionarias en los años intermedios. El índice de ocupación fué de 3,47 para la Corporación y de 3,76 para el resto de las empresas durante el año 1939 y de 4,15 y 4,63 respectivamente en 1943.

En los últimos meses de ese año este sistema se vió intensamente afectado por la falta en el mercado de repuestos de diversa índole, principalmente cubiertas y cámaras. Debido a ello la cantidad de coches en servicio comenzó a descender en forma alarmante pasando de 941 en julio de 1943 (máximo de Corporación) a 812 en diciembre de ese año, a 220 en diciembre de 1944, a 112 en diciembre de 1945 y a 87 en abril de 1946, que señala el pío de la caída registrada. Esta crisis trabó en forma casi total el desenvolvimiento de la explotación, obligando a suprimir el servicio de 16 líneas, 10 de las cuales se sirvieron con microómnibus. La poca frecuencia que se registró en los viajes de aquellas líneas que se mantuvieron en actividad, restó igualmente pasajeros a este sistema, por cuyo motivo el índice de ocupación no experimentó aumento alguno pese a la falta de vehículos, siendo de 4,14 para los años 1945 y 1946 en las explotadas por la Corporación.

En el curso del año 1946 la provisión de neumáticos comenzó a regularizarse, por cuyo motivo se produjo un aumento progresivo de unidades en servicio que ya llegaban a 380 en el mes de diciembre.

La paralización de tan enorme cantidad de coches se evidencia con nitidez en el cuadro de "utilización relativa" fs.136), que nuestra como el sistema de ómnibus que conducía el 30,9 % del total de pasajeros en el año 1939, perdió posteriormente su acentuada gravitación en el conjunto, transportando apenas el 4,5 % en 1945, proporción que es mejorada en 1946, año en que el por ciento se eleva al 6,2.

6) - Servicio de "colectivos" y microómnibus:

La explotación de "colectivos" y microómnibus siguió desenvolviéndose después de constituida la Corporación en forma independiente durante más de tres años y medio. En ese período este medio fué conquistando con progresiva intensidad la elección del público, pasando a encabezar las estadísticas de pasajeros transportados con una proporción del 31,6 % sobre el total en 1939, que subió al 35,3 en 1941. Contaban los "colectivos" para atender su servicio con más de 3.000 vehículos, lo que les permitía mantener en actividad un promedio superior a los 2.600.

La Corporación de Transportes inició esta explotación, habilitando con vehículos nuevos de 16 asientos, dos líneas de microómnibus que se inauguraron el 3 de enero y el 18 de febrero de 1942. Los días 5 y 14 de setiembre fueron incorporadas judicialmente las líneas N^os. 1 y 14, produciéndose inmediatamente los acontecimientos expuestos en el capítulo III de este trabajo, que provocaron el paro de los servicios prestados por los "colectivos"

En el curso de los últimos meses de 1942 y primeros de 1943, la Corporación fué adquiriendo la posesión de los vehículos pertenecientes a los ex-permisionarios, llegando a totalizar en las distintas formas jurídicas expuestas la cantidad de 2594 coches. Mediante compras a diversos proveedores adquirió, además, cerca de 300 unidades casi todas de 16 asientos, lo que elevó sus existencias de micros y colectivos a cerca de 2.900 coches.

Empero, las dificultades iniciales de organización y, luego, las derivadas de la falta de repuestos (en especial neumáticos), hizo que la cantidad de coches en servicio fuese mucho menor, pues el máximo logrado (octubre de 1943) ascendió a sólo 1479 unidades.

Ya a fines de 1943, comenzó a evidenciarse también en

este medio la influencia negativa que producía la falta de neumáticos, pese a que el microómnibus obtuvo preferencia con relación al ómnibus en la provisión de los mismos, en mérito a la menor dimensión de su rodado, lo que permitía un mejor aprovechamiento del caucho virgen insumido en la fabricación de las cubiertas. Por ello, la cantidad de coches en servicio comenzó a descender a partir de octubre del año 1943, bajando a 670 en julio de 1944, para volver a ascender luego. En los años 1945 y 1946 se han mantenido con ciertas oscilaciones estas magnitudes, provocando el decaimiento general del estado del material rodante difíciles problemas en la atención de su conservación normal.

A fin de contrarrestar las dificultades que se derivaban del menor número de unidades útiles y obtener, además, una explotación más económica, la Corporación realizó el alargue de más de 1.000 "colectivos" de 16 y 11 asientos, transformándolos en micros de 15 a 16 asientos. Con ello, y los refuerzos que significaron los servicios realizados por "permisionarios" que autorizó la Comisión de Control, según se expuso en el Capítulo III, la proporción en que el público demandó la utilización de este medio pasó del 24,1 % a que había descendido en 1943, al 31,3 % en 1945. Para el año 1946 tal porcentaje señala una pequeña disminución alcanzando la cifra de 29,3.

En 1946 la Corporación recorrió 89,7 millones de kilómetros y transportó 284,1 millones de pasajeros. Las otras empresas realizaron 53,2 millones de kilómetros y condujeron 188,2 millones de pasajeros. El índice pasajero/kilómetro fué de 3,17 tanto para la Corporación como para las otras empresas.

7) - Servicio de Autovías

El servicio de autovías se implantó el 2 de junio de 1944 utilizando coches "colectivos" sobre rieles del tranvía con carácter de emergencia, a fin de aliviar en lo posible la falta de material rodante que ocasionaba el problema de la provisión de caucho. Su desarrollo fué reducido, limitándose a reforzar el servicio de la línea N° 1 de tranvías. El resultado negativo de su explotación desde el punto de vista económico y del tránsito hizo que tan pronto hubo mejorado el suministro de neumáticos fuera suspendido este servicio, que dejó de funcionar a principios de setiembre de 1946.

CAPITULO VII . LOS RESULTADOS ECONOMICOS.

1) Consideraciones Generales.

Se ha visto que entre los fines que movieron al Congreso a sancionar la Ley 12311 figuraba, como uno de los más importantes, el de obtener una economía en la explotación mediante la coordinación racional de servicios a realizarse por la Corporación de Transportes. Se han expuesto, también, las demoras que sufrió el proceso de integración efectiva de la entidad que recién a más de cuatro años de su fundación pudo contar con la posesión de casi todos los medios de transporte existentes en la ciudad. Pero, para esa época, los efectos económicos de la guerra ya comenzaban a afectar a nuestro país y, en especial, a la industria del transporte. Escasez de materiales y persistentes aumentos de precios en los existentes perturbaron la prestación del servicio en la forma explicada en el capítulo anterior y elevaron el costo de la explotación en proporciones extraordinarias. Ya no podría hablarse de coordinación ni de economía en los servicios. La consigna debía ser una sola: proveer la mayor cantidad posible de coches a los pasajeros, tratando de suplir la falta de reposiciones del material obsoleto con la intensificación de trabajos de reparación y arbitrando, mediante cualquier expediente, la adquisición de repuestos y materiales de consumo, a fin de impedir que la crisis imperante asumiera proporciones catastróficas.

2) Resultados Generales de la Explotación.

a) Productos

Las cifras absolutas de los ingresos de la Corporación se mantienen estacionarias hasta 1941 como consecuencia de la disminución operada en los ingresos de los tranvías que neutraliza las mayores recaudaciones de los subterráneos y de

los ómnibus, estos últimos en proceso de paulatina incorporación.

A partir de fines del año 1942, el conflicto con los "colectiveros", seguido por la explotación en firme de "colectivos" y micros por la Corporación y la toma de posesión de la casi totalidad de las compañías de ómnibus, pone en manos de esta empresa la mayoría de los servicios de transporte, lo que origina un aumento vertical en sus ingresos que pasan de m\$.n. 69,1 millones en 1942 a m\$.n. 131,9 en 1943 y a m\$.n. 142,2 en 1944. Después de la postración sufrida por el sistema ómnibus, que hizo descender la recaudación total a m\$.n. 137,2 millones en 1945, el mayor pasaje del año 1946 produjo un repunte en estas cifras que llegaron a m\$.n. 143,9 millones.

La mayor ocupación de los vehículos, estudiada precedentemente, tuvo como consecuencia un constante aumento en el coeficiente centavos/coche kilómetro, que comenzó a elevarse desde el año 1941 pasando de 34,0 en 1939 a 36,1 en ese año subiendo luego a 39,0 en 1942, 39,8 en 1943, 50,0 en 1944, 54,6 en 1945 y a 57,0 en 1946. Con relación a 1939 la cifra señalada para 1946 acusa el extraordinario incremento del 67,6 %.

La relación ingresos/pasajeros proporciona la tarifa media cobrada por la empresa, que de 9,61 centavos en 1939 fué subiendo hasta 10,36 en 1943, año en que la Corporación comenzó a explotar micros y colectivos; luego, el aumento del uso de los boletos de combinación entre sistemas a nivel y los subterráneos determinó un paulatino descenso hasta 10,07 centavos registrado en 1946.

b) Gastos

El costo del transporte sufrió alteraciones paralelas a las recaudaciones. En los cuatro primeros años, la Corporación de Transportes involucraba a la totalidad de las empresas tranviarias cuya explotación mantenía saldos deficitarios, a un

grupo de líneas de ómnibus que, en su mayoría, también experimentaban pérdidas y a los subterráneos, únicos productores de ciertos beneficios. La simple incorporación de los bienes de los demás prestatarios resultaba, como se ha visto, un insoluble problema financiero. Esto impedía alcanzar el cumplimiento de la ley 12311 que perseguía la sistematización económica del transporte urbano. La explotación mantuvo, entonces, la misma fisonomía que en el anterior período de gestión individual, pero debió afrontar mayores erogaciones derivadas de:

- a) las mejoras en el régimen de trabajo del personal establecidas en los "Escalafones" de la S.T.M.S.A. aprobados por el Poder Ejecutivo (Véase Cap. V), que representaban un 20 % sobre el monto pagado en sueldos y jornales.
- b) los aumentos en los precios de combustibles y repuestos que originaban las perturbaciones económicas producidas por la guerra y que en el año 1942 fueron evaluados por la Corporación en el 70 % con relación al año 1939, cifra inferior a la determinada por instituciones oficiales para los promedios generales de precios de productos no agropecuarios.

Ante el incremento de estos rubros del costo del transporte, la Corporación logró obtener economías en algunos otros, como resultado de la revisión del precio concertado en contratos de suministros de energía eléctrica, alquileres y peajes, ajustes éstos que fueron exigidos por el Gobierno Nacional como condición previa a su intervención en el contrato de emisión de debentures referido en el capítulo III. Las rebajas obtenidas representaron un menor gasto de más de 3 millones anuales a partir de 1940.

La crisis del transporte, que comienza con la referida huelga de 1941, señala una inusitada elevación en los gas-

tos de la empresa, ya integrada con la casi totalidad de los medios de movilidad existentes en la Ciudad, que se manifiesta tanto en valores absolutos, cuanto en su relación con los coches kilómetros recorridos. A la intensificación de la inflación de los precios del mercado se agregaron nuevos factores de diversa índole, algunos de ellos originados también en ese problema económico y otros derivados de circunstancias que afectaban en particular a la Corporación.

A fin de sintetizar la exposición general de las causas promotoras de tal expansión de gastos, se las ha agrupado conforme se muestra en seguida, siendo del caso señalar la estrecha interdependencia de todas ellas. Se tiene:

1) Causa de efectos generales en la economía del país.

Se trata del proceso inflatorio que afectó a nuestros mercados manifestándose por el ascenso general de los precios, la falta total o parcial de muchos materiales provenientes del extranjero y el aumento de los salarios, acelerado a partir de 1943 con la política social ^{a incrementos} seguida desde entonces por el Estado.

1) El aumento de precios abonados por la Corporación en concepto de materias primas para sus talleres y repuestos varios puede apreciarse, en promedio, conforme a la escala general establecida por estadísticas oficiales que señalan en 1946 un aumento del 116 % sobre 1939 para los productos no agropecuarios.

El precio de los combustibles ha experimentado las siguientes variaciones: la nafta adquirida en 1939 a razón de 21,5 centavos el litro subió a 22,5 en 1940 y a 23,5 en 1945, mientras que el gas-oil pasó de 8,5 centavos el litro en 1939 a 15,1 en 1940, a 16,7 en 1941, a 18,3 en 1942 y a 21,1 en 1943, para bajar luego a 16,2 en 1944 y 1945 y a 13,1 en 1946.

La energía eléctrica costaba a la Corporación en 1939, 5,1 centavos el kWh a alta tensión y 7,8 a tensión de servi-

cio; fué ascendiendo hasta octubre de 1945 en que pagó 10,3 centavos y 11,6 centavos respectivamente; desde entonces se registra una paulatina disminución llegando en diciembre de 1946 a 8,3 centavos y 9,8 centavos el kwh de cada clase de corriente.

Las reparaciones contratadas en talleres ajenos evidenciaron también aumentos de una magnitud relativa superior al promedio general del 116 % mencionado precedentemente.

2) La falta total o parcial de materiales importados tiene en la Corporación cuatro manifestaciones de importancia:

- a) Impidió renovar el material rodante obsoleto y ampliar además la cantidad de asientos ofrecidos a una masa de pasajeros siempre en aumento. En efecto, fuera de las adquisiciones de automotores ya citadas en el capítulo anterior, y que apenas pasan de las 300 unidades, no fué posible realizar ninguna otra importación de coches.
- b) Paralizó a casi todo el sistema de ómnibus y a una parte del de micros por escasez de neumáticos, obligando a la empresa a modificar transitoriamente su estructura funcional, mediante el traslado de cuantiosas masas de obreros y empleados a otros sistemas con las forzosas pérdidas de tiempo propias de la adaptación a las nuevas tareas. Con todo, debió mantenerse para las pocas unidades en vigor, un engranaje administrativo que se había creado para atender las necesidades de una explotación de volumen varias veces mayor, pero que no podía disgregarse definitivamente por cuanto existían siempre posibilidades de solución inmediata en la crisis del caucho, que lamentablemente se fué prolongando has-

ta fines del año 1946.

- c) Las dos circunstancias precedentes produjeron una disminución de la cantidad de coches en servicios que alcanzó límites críticos, provocando la utilización exhaustiva de los mismos, mediante una abrumadora sobrecarga. Ello originó, a su vez, la necesidad de llevar los trabajos de reparación a medidas extremas sin consultar principio de economía alguno. Las malas condiciones en que se desenvolvía el servicio por falta de coches ocasionó, además, pérdidas de pasajeros.
- d) Obligó a recurrir a repuestos de fabricación nacional que no sólo se hubieran desechado por su costo elevado en épocas normales, sino, además, por su escaso rendimiento debido a su inferior calidad.

3) El aumento del costo de la vida y las mejoras de carácter social obtenidas por la generalidad de los gremios, motivaron también el otorgamiento de aumentos de sueldos y de ampliaciones de beneficios en las condiciones de trabajo del personal de la Corporación, según se explica en el Cap. V. En resumen, las erogaciones establecidas por los escalafones iniciales del año 1939 se vieron aumentadas en un 47,5 % al término del año 1946. Se explicó ya que a principios de 1947 las nuevas mejoras concedidas habían incrementado esa proporción llevándola al 74,8 %.

II) Causa de efectos particulares en la Corporación de Transporte.

Está constituida por las dificultades financieras que agobiaron desde un principio a la economía de la empresa con las siguientes consecuencias:

- 1º) Imposibilitó la rápida unificación de todos los medios existentes para el transporte de pasajeros, etapa previa a la coordinación eco-

nómica de los mismos, de la que, tanto la Corporación como la Comisión de Control esperaban un ahorro de inversiones de alrededor de m. n 30 millones al año.

- 2°) Dificultó los aprovisionamientos de vehículos nuevos primero, y de los repuestos y materiales generales después, por los atrasos reiterados en que incurría en los pagos de las cuentas de los proveedores.

En mérito a las razones expuestas, el monto total de gastos pasó de m. n 70,4 a que ascendía en 1942 a m. n 127,1 en 1943 y a 134,6 en 1944. Luego de una detención registrada en 1945, volvió a ascender en 1946, ejercicio que totalizó m. n 182,9 millones en concepto de gastos de explotación. En cuanto a la relación de estas cifras con los coches kilómetros realizados, se advierte un fuerte aumento en el índice que le representa, que pasa de 34,5 centavos en 1939, a 60,5 en 1946 registrando un ascenso sostenido que se interrumpe únicamente en el año 1943. El cuadro de números índices de estos coeficientes señala, en el promedio general, para el año 1946 un aumento del 75,4 % con respecto a 1939.

En cuanto a los gastos de explotación por pasajero (cuadro de fs. 151), su índice señala una disminución en los años de máxima crisis, por cuanto el mayor hacinamiento a que se vieron sometidos los usuarios compensó el incremento general de las cifras absolutas del costo del transporte.

c. Resultados de Explotación

La acentuada correlación que presentan las cifras de los productos y las de los gastos hace que los resultados de cada ejercicio no representen altibajos de gran volumen significativo.

Las diferencias entre los ingresos y el costo de la explotación, sin considerar las dotaciones necesarias para cu-

brir el fondo de renovación, son negativas hasta 1942 inclusive. A partir de entonces, y hasta 1945, el mayor incremento proporcional de las recaudaciones con relación a los gastos produce utilidades brutas. En 1946, principalmente por los aumentos de gastos en personal, el costo del transporte vuelve a superar al producido del mismo.

Considerando las cifras calculadas como dotaciones al fondo de renovación en cada uno de los ejercicios, se obtienen quebrantos en todos ellos. Conforme se explicara en otro capítulo estas dotaciones han sido ajustadas por la Comisión Valuadora de Bienes del año 1943, quién aconsejó normas más racionales para su determinación, que se aplicaron desde el año 1945 inclusive. Las registradas con anterioridad a dicho ejercicio se disminuyeron en total en la cantidad de mⁿ 22,8 millones.

En los siete ejercicios cerrados por la empresa, se registraron en total deficit de explotación por mⁿ 62,0 millones, que involucran mⁿ 59,3 millones de dotaciones al fondo de renovación y mⁿ 2,7 millones de pérdida bruta de explotación.

Este trabajo comprende un conjunto de cuadros (fs. 143 a 151) y de gráficos (fs. 162 a 173) que ilustran acerca del movimiento económico del conjunto de los sistemas y de cada uno de ellos en particular, con mención de los índices y coeficientes más significativos, para facilitar la comparación y crítica de los guarismos absolutos. Con la base de ellos se comentarán en los puntos siguientes los resultados de cada sistema. Cabe aclarar que las cifras de esos cuadros correspondientes al ejercicio 1939, no comprenden el período 1^a de enero a 16 de febrero de ese año, en que la explotación del transporte se mantuvo todavía bajo gestión individual de cada empresa. En cuanto a las columnas de "Productos" incluyen lo ingresado por pasajeros, publicidad y entradas varias.

3) La explotación de los subterráneos

El auge extraordinario que ha experimentado la explotación de este sistema en el transcurso del período en estudio queda evidenciado con claridad, según se ha expuesto, por las cifras de los pasajeros transportados que en 1946 se han triplicado con relación a 1939. Este aumento de pasaje si bien implicó la elevación del índice de ocupación de los vehículos en un 100 % fué, además, acompañado por una mayor cantidad de kilómetroraje recorrido en una proporción del 63 %.

La situación apuntada originó, como consecuencia, un aumento correlativo en las cifras de los ingresos y de los gastos. La recaudación total del sistema pasó de m.n 9,8 millones en 1939 (10½ meses) a m.n 32,3 millones en 1946, siendo su ascenso absoluto de m.n 22,5 millones y relativo del 228,5 %. El coeficiente de ingresos subió de 74,8 ctvs. ...c.k. a 130,9 en los mismos años, con un 75 % de aumento. La tarifa cobrada por pasajero señala una disminución en los últimos años por efecto del mayor uso de los boletos de combinaciones con líneas a nivel; de 8.96 en 1939 bajó a 8,79 ctvs. en 1946.

Los gastos también se expandieron fuertemente, pero en proporción menor a los ingresos: de m.n 6,4 millones en 1939 (10½ meses) llegaron a m.n 17,2 millones en 1946 lo que muestra un aumento de m.n 10,8 millones que representa el 170,8 %. Los gastos por coche kilómetro siguieron la misma tendencia pero con mayor lentitud. Es recién a partir del año 1943 que este coeficiente experimenta ascensos de importancia debido, en primer término, al mayor costo de la energía eléctrica y, también, al mayor consumo específico originado en la sobrecarga por aumento del índice de ocupación de los vehículos y por demoras en las paradas que debían ser recuperadas luego aumentando la velocidad efectiva de los coches para poder mantener la velocidad comercial fijada en las listas de servicio. Luego la carga por mejoras acordadas al personal y el aumento de los materia-

les utilizados en las reparaciones incidieron también en los costos de este sistema. Así, los centavos por coche kilómetro pasaron de 48,0 en 1939 a 69,7 en 1946 con un aumento relativo del 45,2 %.

El mayor ascenso registrado en los productos en relación al experimentado por los gastos fué originando, a su vez, mayores beneficios brutos anuales que pasaron de m̄n 3,5 millones en 1939 (10½ meses) a 15,1 en 1946 con un aumento de m̄n 11,6 millones representativo del 331,4 % con respecto a la cantidad citada en primer término. En total, en los ocho ejercicios realizados el sistema de subterráneos proporcionó a la Corporación una utilidad bruta de m̄n 64,6 millones, la que después de cubrir las dotaciones destinadas a la constitución del fondo de renovación (m̄n 12,7 millones) ajustadas en la forma propuesta por la Comisión Valuadora de Bienes del año 1943, arroja una utilidad líquida de explotación de m̄n 51,9 millones.

4) La explotación de los tranvías .

También este sistema debió trasladar a una masa de pasajeros muy superior a la normal, según se ha explicado en el capítulo respectivo, pero, en lugar de poder aumentar el kilometraje recorrido por sus vehículos, se vió obligado a restringir sus servicios por falta de material rodante en estado de funcionamiento. Esto elevó el índice de ocupación de los coches en una medida tal que originó no sólo aumentos extraordinarios en las recaudaciones, sino también en los costos, en mérito al desgaste producido en el material rodante y las instalaciones fijas por la agotadora acción a que eran sometidos, lo que exigía importantes inversiones en reparaciones que en épocas normales se hubieran desechado por antieconómicas.

El producido de este sistema, estacionario en los años inmediatos siguientes a 1939, cobra rápidamente volumen a partir de 1942. Sus importes que en 1939 (10½ meses) totalizaban m̄n 33,4 millones pasaron a m̄n 64,7 millones en 1946, incrementándose en m̄n 31,3 millones, con un porciento del

93,7 %. El coeficiente ingresos/kilometraje recorrido observó variaciones similares más acentuadas en virtud de la merma de los servicios. En 1939 ascendió a 29,0 centavos y en 1946 pasaba a 56,6 guarismo superior en 27,6 centavos y 95,2 %. La tarifa promedio percibida por cada pasajero se ha mantenido estacionaria registrándose el índice más bajo en 1946 con 9,5 centavos en virtud de la mayor utilización de boletos de combinación.

La inflación de los gastos de este medio siguió a la de los ingresos. El mayor consumo de corriente eléctrica y el aumento de su precio, las mejoras de salarios y demás beneficios sociales acordados al personal, el encarecimiento de los materiales y la intensificación a cualquier costo de los trabajos de reparaciones hicieron pasar el monto total de gastos de mₙn 35,2 millones en 1939 (10½ meses) a mₙn 67,1 millones en 1946, aumentando así en mₙn 31,9 millones que representa el 90,7 %. La relación gastos/kilómetros señaló también un desarrollo ascendente, pasando de 30,6 centavos en 1939 a 58,7 en 1946, con un incremento de 28,1 centavos equivalente al 95,2 % de la cifra inicial.

Los resultados brutos de esta explotación muestran sólo dos ejercicios con guarismos positivos: son los años 1944 y 1945 en que el rápido repunte de las recaudaciones aventajaron al ascenso de los gastos, proporcionando márgenes suficientes para cubrir aproximadamente las contribuciones al fondo de renovación de esos ejercicios. En 1946, al hacerse efectivas las mejoras que acordaban los nuevos escalafones, las cifras significativas del costo del transporte volvieron a sobrepasar al monto de las entradas. En definitiva, las pérdidas brutas correspondientes a este medio de transporte totalizan mₙn 5,5 millones que computando las dotaciones necesarias al fondo de renovación (mₙn 29,1 millones) alcanzan a mₙn 34,6 millones.

5) La explotación de los ómnibus.

Las magnitudes significativas del aspecto econó

nico de esta explotación reflejan con claridad el proceso observado en el desarrollo de su tráfico. Hasta el año 1943 se evidencia un engrandecimiento constante de este sistema, acrecentado desde 1942, con motivo de las transferencias a la Corporación de Transportes del utilaje industrial perteneciente a las empresas ex-permisionarias. Luego se produce una caída vertical que reduce la magnitud de este medio a cifras insignificantes en el año 1945, debido a la paralización de sus vehículos por falta de neumáticos. En 1946 se inicia la recuperación.

Es así como el monto de los ingresos sube de m\$ 6,7 millones en 1939 (10¹/₂ meses) a m\$ 34,1 millones en 1943; luego cae a m\$ 6,2 millones en 1945 para volver a iniciar un ascenso en 1946 con m\$ 10,0 millones. El coeficiente productos por coche kilómetro, desciende en los primeros años en razón del poco rendimiento de las líneas incorporadas en un principio a la Corporación, pasando de 39,0 centavos en 1939 a 34,8 centavos en 1941, pero luego se va elevando llegando a 44,6 centavos en 1943 y alcanza un máximo en 1944 con 48,8 centavos cuando la crisis de los neumáticos, si bien había provocado el retiro de muchos coches, no había anulado por completo la efectividad de muchas líneas, en virtud de lo cual el público todavía se servía en forma usual de ellas y no las había sustituido por otros medios de transporte. Pero luego, la falta de coches afectó la frecuencia de los servicios en una medida tal, que la mayoría de los pocos omnibus en circulación no recogían sino pasajeros casuales. En virtud de ello este coeficiente bajó a 42,7 centavos en 1945. En 1946 ya señala un repunte pues se eleva a 43,6 centavos. La tarifa media por pasajero muestra también en este sistema un acentuado descenso debido al uso de boletos de combinación con subterráneos. De 11,06 centavos correspondiente a 1939 bajó a 10,53 centavos en 1946.

El costo del transporte se altera en forma paralela al producido hasta 1943 en que llega a un máximo de m̄n. 37,6 millones superior en m̄n 29,0 millones a 1939 (10 $\frac{1}{2}$ meses) que totalizó m̄n. 8,6 millones. A partir de aquí, también es dable observar un descenso en sus cifras absolutas el que, sin embargo, es mucho más lento que el de las recaudaciones. Así, mientras los productos descienden entre 1943 y 1945 la cantidad de m̄n. 27,9 millones que representa un 82 %, los gastos sólo disminuyen m̄n. 22,7 millones que equivalen al 60 %. La causa de esta lentitud en el ajuste del costo del transporte tiene por origen el mantenimiento de inversiones de carácter improductivo derivadas de la reducción de los servicios, constituidas principalmente por sueldos y jornales de una enorme cantidad de personal sobrante a quien la empresa no resolvió despedir por razones de interés social. En efecto, este departamento de la Corporación recibió más de 9.000 hombres en transferencia de las empresas incorporadas, que fué menester afectar a tareas ajenas a las específicas en su gran mayoría. Fácil es imaginar las pérdidas importantes de productividad de esa mano de obra que se derivaron de los cambios de destino realizados. Por otra parte, la constante existencia de negociaciones tendientes a solucionar en una u otra forma el problema del caucho, creaba una continua situación de expectativa ante la posibilidad de una inmediata rehabilitación del sistema. Es así como se continuaron trabajos de restauración de los automotores que insumieron importantes sumas cuyo rendimiento debió quedar inevitablemente diferido para ejercicios futuros. El depósito, custodia y cuidado del material inmovilizado demandaba además, el pago de alquileres, sueldos y otros gastos de naturaleza improductiva. Independientemente de estas circunstancias adversas particulares del sistema, su costo se veía afectado también por todas las otras causas de carácter general ya enunciadas en este capítulo.

En virtud de esta situación el coeficiente de gastos por coche kilómetro, que hasta 1942 había experimentado algunos altibajos señalando una disminución en 1943 con 49,7 centavos, acusó luego un brusco ascenso que llegó hasta 102,7 centavos en 1945. El año 1946 señala un comienzo de regularización, siendo su promedio de 87,6 centavos. Los gastos por pasajero pasaron de 13,08 centavos en 1943 a 25,59 ctvs. en 1945 y a 21,83 centavos en 1946.

Las vicisitudes expuestas precedentemente que afectaron directamente las variaciones de recursos y gastos explican los abultados déficit de esta explotación. Los resultados brutos fueron negativos en todos los años; ni aún el ejercicio de 1943, el más floreciente de este medio, produjo siquiera un beneficio bruto. La pérdida absoluta mayor se registra en 1946 con m\$ñ 10,1 millones, pero la relativa corresponde a 1945 con 60 centavos por coche kilómetro. Para todos los ejercicios, las pérdidas suman m\$ñ 43,5 millones. Computando las partidas destinadas al fondo de renovación que suman m\$ñ 7,5 millones el déficit final de la explotación llega a m\$ñ 51,0 millones.

6) La explotación de los microómnibus .

Desde 1942, año en que la Corporación inició esta clase de servicio, los colectivos y microómnibus muestran guarismos de su explotación comercial siempre en ascenso con excepción de la recaudación del año 1946 que acusó una disminución frente a 1945.

Los ingresos pasaron de m\$ñ 3,6 millones en 1942 a m\$ñ 39,2 millones en 1945 en que obtienen su cifra ^{de} máxima; la merma producida en el tráfico del siguiente año señala también una disminución de m\$ñ 2,6 millones en las entradas, al ascender éstas solamente a m\$ñ 36,6 millones. La relación ingresos/coches kilómetros acrece rápidamente hasta 1945 pasando de

27,9 centavos en 1942 a 40,1 centavos en dicho año, para continuar luego su avance en 1946 con mayor lentitud, alcanzando un promedio en el curso del mismo de 40,8 centavos. El alargue de los "colectivos" ha sido el factor más importante en ese incremento específico. La tarifa media ha experimentado un ascenso en el período que se analiza pasando de 12,03 centavos en 1942 a 12,88 en 1946.

Los gastos se han ido elevando año tras año, totalizando en 1946 más 48,1 millones frente a más 2,8 millones registrados en 1942. El cociente gastos kilometraje también muestra un ascenso ininterrumpido iniciándose en 1942 con 21,5 y llegando a 53,6 centavos en 1946 con un aumento relativo del 149,3 %. En forma concurrente con las causas de índole general ya expuestas, han incidido en la elevación de los gastos de este sistema los siguientes factores:

- a) el aumento desmesurado del precio de las reparaciones del material rodante, de vida útil muy inferior al de los otros sistemas.
- b) el mayor consumo de combustible en virtud de la mayor carga transportada por los coches alargados.
- c) la enorme inflación en el precio de los neumáticos que pudier en preverse a este sistema desde 1943.

En los dos primeros ejercicios esta explotación produjo utilidades brutas que en el primero de ellos alcanzaron a cubrir también el monto reservado para el fondo de renovación. Posteriormente, se registraron quebrantos que fueron en aumento tanto en sus cifras absolutas como en las relacionadas con el kilometraje producido. Los saldos de explotación acumulados causan una pérdida bruta de más 18,1 millones que sumada al fondo de renovación constituido con cargo a las cuentas de resultados (más 10,0 millones) alcanzan a totalizar más 28,1 millones de déficit.

7) La explotación de los autovías.

En los tres años de explotación este servicio de emergencia ha presentado magnitudes de su desenvolvimiento económico que establecen cierta similitud con las correspondientes al de microómnibus, aunque se evidencian mucho menos favorable en sus resultados. Frente a una recaudación declinante en 1946 se observa un aumento constante en los costos, lo que produce quebrantos de explotación, reducidos en su expresión literal, pero de significación en su relación con el tráfico desarrollado. Es en virtud de esta circunstancia que, conforme se señalara, se dispuso la supresión de este servicio.

El total recaudado alcanzó a m\$n 0,7 millones y lo invertido a m\$n 1,1 millones, resultando, en consecuencia, un déficit de m\$n 0,4 millones.

8) Los resultados económicos definitivos de la gestión de la Corporación de Transportes

En los puntos precedentes se han analizado los resultados económicos de la explotación comercial del transporte de pasajeros efectuada por la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. A fin de arribar en este estudio a los saldos definitivos de las cuentas de pérdidas y ganancias, cabe considerar otros conceptos que son, en su mayoría, de naturaleza financiera.

Para facilitar la exposición de este tópico se agrega una planilla titulada "Cuentas de Resultados de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires" (fs. 152) cuyo columnado se divide en dos partes principales. En la primera parte, denominada "Explotación Comercial", se muestran los guarismos totales correspondientes a los "Productos" y "Gastos"

de la explotación, consignándose también aquellos "Ajustes posteriores al cierre de cada Ejercicio" que vienen a alterar las cifras contabilizadas como créditos y cargos de año anteriores en la parte pertinente a "explotación". Cabe aclarar, al respecto, que aquellos ajustes de ejercicios anteriores de naturaleza financiera, como por ejemplo, intereses y descuentos, se han considerado directamente en la columna respectiva, realizándose al efecto la suma algebraica del caso. Figuran luego las "dotaciones al fondo de renovación" y, finalmente, los "saldos de explotación" resultantes. Como referencias de carácter ilustrativo se han insertado los "Coeficientes de explotación" y el "% sobre el capital emitido" que representan los saldos anuales de la explotación. La segunda parte, titulada "Operaciones Financieras", comprende columnas destinadas a registrar el monto de las "Entradas varias", de los "Intereses, descuentos y otros rubros financieros", de los "Cargos por aportes, amortizaciones e intereses jubilatorios", de la "Contribución para el fondo de amortización del capital inicial", de la "Depreciación por estado de los bienes del "Activo fijo" y de los fondos provistos por el "Gobierno Nacional para aumentos de salarios; para referencia aclaratoria, se incluye también en esta parte una columna que muestra el saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias antes de considerar una serie de conceptos que recién aparecen en los balances a partir de 1944. Finalmente, se insertan los saldos anuales y acumulados de cuenta de pérdidas y ganancias relacionando ambos con el capital emitido de la empresa.

Las cifras de este cuadro expresan que el saldo de la explotación comercial, luego de considerar los ajustes posteriores al cierre de cada ejercicio, arroja una utilidad bruta en los ocho ejercicios de m̄n 3,2 millones. El cómputo de las dotaciones al fondo de renovación, determinado en m̄n 61,1 millones,

transforma ese saldo positivo en un quebranto de m\$n 57,9 millones que representa el 10,7 % del capital emitido al 31/12/946.

Las entradas varias (m\$n 1,1 millones) y las pérdidas por intereses y descuentos (m\$n 7,2 millones) elevan dicho quebranto a m\$n 64,0 millones. En virtud de una resolución de la Comisión de Control, la Corporación, a partir del año 1944 y con efecto retroactivo al primer ejercicio, ha llevado al debe de la cuenta de pérdidas y ganancias los aportes jubilatorios no ingresados a la Caja de Jubilaciones y las amortizaciones que debió realizar de las deudas que por igual motivo habían contraído las empresas ex-concesionarias, así como también los intereses devengados por ambas obligaciones. Estos cargos se registraban antes en el activo nominal del balance. Al 31/12/946 la suma total de estos conceptos alcanza a m\$n 68,4 millones, sin considerar los aportes jubilatorios del sueldo anual complementario ni de los correspondientes a la carga por mejoras acordadas al personal desde enero de 1946, que fueron debitados al Gobierno de la Nación en mérito a lo explicado en el capítulo V.

Las dotaciones destinadas a integrar el fondo de amortización financiera del capital, en forma que al vencimiento de la concesión los accionistas puedan reembolsarse del monto de sus aportes, se comenzaron a contabilizar a partir del 17 de febrero de 1945 de conformidad con las disposiciones estatutarias. Totaliza ya m\$n 4,8 millones y sus intereses m\$n 0,1 millones.

El cargo en concepto de "depreciación por estado de los bienes del Activo Fijo" ha sido registrado según se ha expresado en el capítulo IV, observando las conclusiones del informe de la referida Comisión Valuadora de Bienes del año 1943.

En el curso del año 1946 se ha ingresado en la cuenta de resultados con cargo al Gobierno de la Nación la cantidad de m\$n 19,1 millones, cifra en que se ha estimado el cargo que ha debido soportar la explotación como resultado del otorgamiento du

CAPITULO VIII. - LAS FINANZAS DE LA CORPORACION

1) Inmovilizaciones de fondos provenientes de la explotación.

En el capítulo III se ha visto como el nuevo ente erigido en cumplimiento de la Ley-contrato N° 12311 se vió abocado, desde su fundación, a problemas de orden financiero que fueron dilatando por espacio de cinco años su integración efectiva, impidiendo la expropiación de las empresas permisionarias de servicios de ómnibus y colectivos. Se ha explicado luego como la Corporación pudo levantar un préstamo de \$40,0 millones mediante la colocación de debentures tomados por un consorcio financiero de esta plaza. Esta operación, sin embargo, no significó la solución completa del problema, por cuanto bien pronto se evidenció la insuficiencia de su monto; la Corporación debió destinar a la incorporación de automotores una suma complementaria de \$ 9,4 millones, que debió extraer, a tal efecto, del producido de la tarifa.

Simultáneamente, las necesidades imperativas de mejoras en el utillaje industrial que requería el servicio, así como la adaptación a las nuevas y especiales circunstancias de explotación que la crisis experimentada había provocado, determinaron otras inversiones que por su naturaleza fueron registradas en las cuentas de "Primer Establecimiento y Extensiones", aún cuando la falta de recursos especiales obligó a solventar con ingresos corrientes de la explotación. En este orden de ideas cabe citar las siguientes erogaciones efectuadas por la Corporación: construcciones de playas para el nuevo sistema de "colectivos" y microómnibus explotado desde 1942, alargue y primera reparación de "colectivos", adquisiciones de material rodante ya mencionadas, construcción y ampliación de talleres y dotación de instalaciones y maquinarias a los mismos para poder hacer frente a las intensas reparaciones de los vehículos con la urgencia del caso (en tres años el personal ocupado en los nuevos talleres llegó a más de 5000 hombres). Además, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Gobierno Nacional relativas al cambio de mano en la circulación de los vehículos, debió realizar una cantidad de obras modificatorias de la red de vías y cables que demandaron alrededor de \$ 3,0 millones, importe que la Corporación ha reclamado sean satisfechos con fondos de la Administración Nacional de

Vialidad; en total, el costo de estas obras y adquisiciones llegó a \$ 35,2 millones.

Por otra parte, las dificultades en los aprovisionamientos y las necesidades de repuestos y materias primas siempre crecientes, movieron a la empresa a engrosar en lo posible el volúmen de los suministros, circunstancia que unida al aumento de precios, significaron un acrecentamiento del stock de materiales en depósitos por valor de \$ 27,0 millones, cifra ésta que señala otra inmovilización de disponibilidades de la explotación.

Mientras tanto, el activo nominal también fué acreciendo con motivo de egresos imputados a "gastos de constitución y organización" derivados del pago de los adelantos hechos por compañías fundadoras para satisfacer las erogaciones que demandó el funcionamiento de la Comisión Especial, de los gastos de las Comisiones Verificadoras, de los gastos motivados por expropiaciones, de las comisiones e intereses de los debentures emitidos, etc., que, en total, representan \$ 16,9 millones también detraídos a la explotación.

Se tiene, en resumen, el siguiente cuadro de inversiones atendidas con fondos provenientes de la tarifa y que, por su naturaleza, exigían recursos de carácter especial:

	millones de \$ m/n
1) Para completar la incorporación de automotores	9,4
2) Para inversiones de "Primer Establecimiento y Extensiones".	35,2
3) Para aumento de stock de materiales	27,0
4) Para gastos de constitución y organización	<u>16,9</u>
Total	<u>88,5</u>

2) La deuda a la Caja de Jubilaciones.

Se vincula directamente con el estado financiero del patrimonio de la Corporación el problema de la deuda de aportes patronales a la Caja de Jubilaciones de la Ley 11.110.

La Ley 12.311, según se ha expuesto, ha trasladado al pasivo de la Corporación de Transportes las sumas que, en el momento de su constitución, adeudaban las empresas de tranvías ex-concesionarias, estableciendo a cargo de aquélla la obligación de amortizarlas en un plazo de 20 años. Disposiciones estatutarias aseguraban la fijación de tarifas suficientes para poder hacer frente a esta carga de la explotación.

Por falta de fondos, la Corporación no sólo dejó de realizar el pago de tales cuotas, sino que tampoco ingresó a la Caja los aportes patronales correspondientes a su propia gestión. En virtud de ello, la Caja de Jubilaciones entabló tres demandas judiciales exigiendo, en total, el pago de \$ 74,0 millones, suma en que estimaba las deudas de las empresas ex-concesionarias y de la Corporación con más sus intereses al 31 de diciembre de 1943.

Hasta la fecha se ha fallado el primero de esos juicios, rechazándose la demanda de la Caja de Jubilaciones, el 24 de abril de 1944. En su consideración principal, expresaba el juez: "conceptuó justa la tesis de la Corporación en cuanto estima "que no ha llegado el momento de hacer figurar en sus gastos "de explotación los aportes patronales del 8% a la Caja de Jubilaciones de la Ley 11.110, pues el régimen de tarifas pre - "visto por la Ley y los Estatutos no ha entrado aún en vigencia, por cuyo motivo no está legalmente obligada a efectuar "tales aportes, fuera de que su situación económica y financiera no le permitiría abonar dichas sumas".

La extraordinaria magnitud que con el transcurso del tiempo han ido alcanzando las sumas por aportes no ingresados y sus intereses constituye un problema de grave trascendencia social, por cuanto las faltas de estas disponibilidades pone en peligro la estabilidad de la Caja de la Ley 11.110. En mérito a ello, el Ministerio del Interior propició la formación de una comisión integrada por representantes de la Comisión de Control, de la Corporación de Transportes y de la Caja de Jubilaciones para encarar la solución de este problema. Los puntos más difíciles se vinculan a la inmediata financiación de la deuda y a la determinación de las tasas que cabe aplicar para el cálculo de los intereses producidos. No se ha hecho conocer, todavía, conclusión alguna en este estudio.

Las cifras registradas en los libros de la Corporación, que ha computado intereses a razón del 4% con capitalización anual, asignan al crédito de la Caja de Jubilaciones la suma de \$ 97,6 millones integrada por los siguientes conceptos:

	Millones de \$
Deudas de empresas ex-concesionarias al 16/2/939	43,2
Aportes patronales propios de Corporación (desde el 17/2/939)	35,2
Intereses sobre deudas de empresas	15,2
Intereses sobre aportes de la Corporación	4,0
Total	<u>97,6</u>

3) Estado financiero de la empresa al 31 de diciembre de 1946.

Las inversiones de capital carentes de financiación especial detalladas en punto 1), la falta de aportes a la Caja de Jubilaciones tratada en el punto 2) y los persistentes quebrantos observados en las cuentas de resultados de la empresa estudiadas en el capítulo anterior, motivaron, en conjunto, un estado tan difícil en las finanzas de la Corporación que la misma empresa lo califica en una de sus memorias de "anemia financiera".

Los balances y cuentas de ganancias y pérdidas publicados, permiten destacar dos manifestaciones fundamentales de dicha situación:

- 1ª) No existe integración efectiva en valores fácilmente realizables de ninguna de las reservas contabilizadas en el pasivo no exigible y que comprenden:

	millones de \$
a) fondo de renovación	58,9
b) fondo de amortización del capital inicial	4,9
c) fondo de autoseguro incendio	1,2
d) fondo de accidentes y reclamos	2,4
e) fondo superavit venta de bienes del Activo Fijo	<u>0,1</u>
Total	<u>67,5</u>

- 2ª) Se ha producido un endeudamiento de proporciones inusitadas, claramente reflejado en las siguientes cifras:

	millones de \$
<u>A - Activo Financiero</u>	<u>46,8</u>
<u>Disponible</u>	5,5
Cajas y Bancos	
<u>Exigible</u>	25,4
Deudores Varios	18,0
Gobierno de la Nación/Provisión de fondos Decreto 33302/45.	5,5
Depósitos en Garantías	1,5
Depósitos Judiciales	<u>0,4</u>
<u>Transitorio Exigible</u>	15,9
Cuentas a Rendir	
<u>B - Pasivo Financiero</u>	<u>262,8</u>
<u>Exigible</u>	237,8
Acreedores Varios	88,3

		millones de \$
Caja de Jubilaciones	97,6	
Debentures	40,0	
Acreedores Judiciales por expropiaciones	8,5	
Cia. de ómnibus incorporadas por convenio/Cuotas a pagar en efectivo	2,1	
Depositantes por Garantías de Uniformes	0,3	
Gobierno de la Nación/Adelanto para Adquisición Trolley-buses	1,0	
<u>Transitorio Exigible</u>		25,0
Sueldos a pagar	15,3	
Cuentas Diferidas	6,2	
Cias. de Omnibus Incorporadas/ Valores Materiales Almacenes a Liquidar.	3,5	
<u>Diferencia (A-B)</u>		<u>216,0</u>
<u>Indice financiero ($\frac{A}{B}$)</u>	0,178	

En resumen, por cada peso de deuda a corto o largo plazo la Corporación cuenta con menos de diez y ocho centavos disponibles o a realizar. Se trata, evidentemente, de una situación próxima a la bancarrota que cualquier acontecimiento imprevisto podría precipitar inmediatamente a extremos capaces de perturbar la regularidad del servicio público.

CAPITULO N° IX - LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA CORPORACIÓN DE TRANSPORTES

1) Consideraciones Generales.

La accidentada gestión de la Corporación de Transportes exigió del Estado una continua atención que se evidenció en intervenciones realizadas en su doble carácter de persona del derecho público y del derecho privado.

Desde un comienzo figuró como asociado de la entidad, ejerció su supervisión en salvaguarda del interés público mediante la Comisión de Control y representó al usuario en el Directorio y Asambleas mediante la autoasignación de capital aportado por la tarifa. Luego, su ingerencia revistió formas financieras, participando en la emisión de los debentures primero y haciéndose cargo de ellos más adelante, adquiriendo los debentures de Chadopyf y las acciones del F.C.Terminal, anticipando fondos para acordar mejoras sociales, concediendo préstamos para compras de material rodante y, en fin, asumiendo directamente la administración de la empresa por intermedio del fideicomisario de sus debentures.

Debido a la mayor cantidad de acciones que, en los comienzos, poseían las empresas incorporadas, éstas, imponían sus decisiones en el seno del Directorio y de las Asambleas. Posteriormente, el capital aportado por la tarifa, la intervención judicial de la Chadopyf y la compra de las acciones del F.C.Terminal permitieron aumentar la representación oficial en tales órganos administrativos, obteniendo el Estado la dirección efectiva de la Corporación desde fines de 1943.

En los puntos siguientes se desarrollan los aspectos más notables que se destacan en este paulatino proceso de estatización.

2) Adquisición de los Debentures de la Corporación de Transportes

En el capítulo N° III se han detallado las condiciones a que se subordinó la vigencia del préstamo que el grupo financiero encabezado por Cade había hecho efectivo a la Corporación de Transportes. En cumplimiento de ellas, esta empresa sometió a la consideración de la Comisión de Control un plan de reorganización de servicios y de régimen de tarifas basado en la subdivisión de los medios de transportes en tres

redes denominadas " económica " " semieconómica " y " especial " y que, según sus cálculos, implicaría una tarifa media de 15,5 centavos. En la parte pertinente de este trabajo figura una síntesis de este proyecto, así como también de los fundamentos expuestos por la Comisión de Control en su resolución denegatoria de la aprobación del mismo.

Planteada la divergencia entre la Corporación y la Comisión de Control, correspondía entonces, al Ministerio del Interior, según lo pactado en el contrato de emisión de debentures, determinar los planes de servicios y tarifas a aplicarse provisionalmente. Mientras se desarrollaban las negociaciones tendientes a obtener tal pronunciamiento sobrevino la Revolución del 4 de junio de 1943 que motivó su interrupción. En virtud de ello, el plazo total de 21 meses acordado en el artículo 3º del contrato transcurrió sin que sus provisiones se cumplieren. Ante tal contingencia, el grupo financiero tenía derecho a exigir del Gobierno Nacional el reembolso de los \$ 40 millones facilitados a la Corporación, mediante la subrogación de sus derechos de debenturista. Este derecho fué ejercitado por los interesados quienes solicitaron del Poder Ejecutivo el cumplimiento de la cláusula referida.

Por Decreto Nº 4768 del 26 de febrero de 1944, el Gobierno Nacional adquirió por compra en firme al 100% de su valor nominal el crédito de \$ 40.- millones de que se trata. En ese Decreto se dejó constancia que la falta de autorización del Congreso viciaba la validez de la obligación asumida en ese pacto por el Estado, por cuyo motivo se concluía que éste no se encontraba obligado como garante. No obstante, por razones de interés público, derivadas de la conveniencia de que el Estado tomase una ingerencia directa y efectiva en la Corporación de Transporte, se justificaba la adquisición de los debentures.

A los pocos días, 1º de marzo de 1944, la empresa debía hacer efectivo el primer servicio de amortización de los debentures que importaban \$ 10,0 millones, pero por falta de disponibilidades dicha obligación quedó impaga. En mérito a ello, el Gobierno Nacional, por Decreto Nº 15384 del 13 de junio de 1944, impartió instrucciones al fideicomisario de los debentures para que en ejercicio de las facultades que le atribuían el contrato de fideicomiso y la Ley de Debentures Nº 8875 requiriese, mediante trámite judicial, la administración de la Corporación de Transportes en sustitución del Directorio. El 24 de junio el fideicomisario era puesto en posesión de su cargo de administrador general, hecho que trasladó

a menos del Estado la gestión directa de los negocios de la empresa, lo que todavía se mantiene sin modificaciones.

Con posterioridad a esa fecha, la Corporación no sólo dejó de abonar los servicios de amortización que fueron haciéndose exigibles al vencimiento de cada plazo, sino que, además suspendió el pago de los intereses devengados.

3) Adquisición de los Debentures emitidos por la Chadopyf.

La suspensión del pago de los servicios de los debentures de la Chadopyf que, como se ha visto, hasta mediados de 1940 había realizado la Corporación, perjudicó a un elevado número de pequeños ahorristas. Con independencia de las acciones judiciales entabladas por los fideicomisarios de las distintas emisiones, los damnificados interesaron a las autoridades administrativas en la solución de este problema, de índole social por la condición humilde de muchos de ellos.

En setiembre de 1944 la Comisión de Control auspició ante el Poder Ejecutivo la compra de la mayoría de esos debentures, para procurar así la movilización de los ahorros invertidos y dar un importante paso hacia la nacionalización de la Corporación de Transportes.

Por Decreto N° 6375 del 22 de marzo de 1945, el Poder Ejecutivo ofreció a los tenedores de los debentures de la " Chadopyf " el canje de esos papeles (incluidos los cupones por intereses vencidos e impagos) por títulos nacionales de " Crédito Argentino Interno, 3 $\frac{1}{2}$ por ciento 1944-37 ", a la par, más una prima de canje de \$ 1.- por cada debenture de \$ 150.- nominales. Para quienes no deseaban recibir títulos, se acordaba la opción de cobrar en efectivo el equivalente de la cotización en bolsa de los mismos, pero se dejaba sin efecto la prima de canje.

Esta operación demandó al Gobierno Nacional una inversión de \$ 70,5 millones.

4) Adquisición de las acciones del F.C. Terminal en poder del Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias.

El Instituto Movilizador de Inversiones Bancarias (en liquidación) tenía en su poder la casi totalidad de las acciones de la Corporación emitidas en pago de los aportes del F.C. Terminal Central de Buenos Aires (subte Lacroze) como valores representativos de un crédito de \$ 55.456.152,50.-

Tales acciones, que ascendían a \$ 61.599.243,75 nominales en mérito a lo aconsejado por la Comisión de Control, fueron adquiridas por el Gobierno Nacional cancelando el importe premencionado, en virtud de lo dispuesto en el Decreto N° 10090 del 5 de mayo de 1945.

5) Préstamos para compras de material rodante.

Al concluirse las hostilidades bélicas, la Corporación inició trámites a fin de obtener la adquisición de material rodante en plazas norteamericanas y europeas para tratar de resolver con urgencia el difícil problema que planteaba la escasez de vehículos en buen estado de uso.

Pero las dificultades financieras de la empresa exigieron la provisión de recursos mediante el uso del crédito. En ausencia de otros posibles prestamistas, el Gobierno de la Nación resolvió hacerse cargo de la financiación de tales compras, acordando al efecto un préstamo por intermedio de la Tesorería General y otro por el Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio. El primero, de \$ 10,0 millones se acordó mediante decreto N° 9137/46 del 22 de marzo de 1946 para la adquisición de trolley - buses. El segundo, de \$ 50,0 millones, fué concedido por el I.A.P.I. mediante contrato de fecha 31 de octubre de 1946 para la compra de automotores.

6) Resumen de Inversiones.

En síntesis, considerando las inversiones derivadas de las operaciones financieras referidas y los anticipos para mejoras sociales, el Gobierno Nacional debió invertir la cifra total de \$ 261,6 millones, integrada por los siguientes parciales:

	millones m\$
Debentures a corto plazo, año 1942	40,0 -
Intereses adeudados sobre Debentures	4,8 -
Debentures Chadopyf	70,5 -
Acciones F.C.Terminal	55,5 -
Anticipos para mejoras en las condiciones de trabajo del personal durante el año 1946	24,0 -
Anticipos para sueldo anual complementario del año 1945 y devolución de aportes personal F.C.Terminal	6,8 -
Préstamo adquisición trolley - buses	10,0 -
Préstamo adquisición automotores (I.A.P.I.)	50,0 -
Total	<u>261,6</u>

La importancia de esta cifra queda evidenciada en su relación con el capital emitido total, que alcanza a m\$ 581,4 millones, el que incluye, por otra parte, m\$ 166,8 millones de acciones entregadas al Gobierno Nacional y a la Municipalidad en concepto de capitalización de impuestos y m\$ 40,0 millones representativos del capital aportado por la tarifa, asignado también al Estado.

CAPITULO N° X. - EL PROBLEMA DE LA TARIFA

1) - Consideraciones Generales

La continua controversia sostenida entre la empresa creada por la Ley N° 12.311 para prestar el servicio público de transporte urbano y el organismo instituido por esa misma Ley para controlarla giró fundamentalmente en torno al problema de la tarifa.

Las empresas fundadoras, cuyos representantes constituyeron en los primeros años, como se ha visto, la mayoría del Directorio y de las Asambleas de la Corporación, bregaron por un inmediato aumento de tarifas, a fin de consolidar la situación económica del nuevo ente y estar así en condiciones de concertar con facilidad las operaciones financieras necesarias para solventar la integración por expropiación de los automotores y la modernización y ampliación del utilaje industrial indispensable para la mejora de los servicios.

La Comisión de Control, frente a las importantes ventajas y privilegios que la Ley había concedido a los ex-concesionarios del servicio, insistió, por su parte, en que la fijación de nuevas tarifas debía ser el resultado final del proceso de integración y coordinación de servicios que la Ley-contrato había encomendado al nuevo ente, lo que, según su opinión, debía realizarse mediante aportes financieros de las empresas fundadoras.

Consideraba ese órgano del Estado que las condiciones deficitarias iniciales en que se desenvolvía la Corporación, no podían servir de base para determinar un aumento de tarifa, por cuanto reputaba transitorias las causas del aumento del costo del transporte y consideraba una posible economía de m.n. 30,0 millones anuales en la explotación, a producirse como resultado de la aplicación de los principios racionales de coordinación de transportes que perseguía la Ley N° 12.311.

Agravadas las dificultades técnicas y económicas de la explotación a partir del segundo trimestre de 1943 y en manos del Estado la dirección de la gestión de la Corporación, queda diferido el examen integral de este problema, siendo motivo de consideración parcial cuando se estudiaron las posibilidades de financiación de las mejoras acordadas al personal por disposición del Poder Público.

En consecuencia, los antecedentes administrativos básicos sobre este tema corresponden a las actuaciones de los primeros años de la Corporación, y están constituidos por un primer estudio presentado a la Comisión de Control en octubre de 1940 y por el plan de líneas y tarifas remitido a ese organismo en abril de 1942 en cumplimiento de las estipulaciones del contrato de financiación de ese año aprobado por el Decreto N° 113359 del 12 de febrero. En el punto siguiente se examinará el proyecto de servicios y tarifas citados en segundo término, en mérito a la importancia de las exposiciones realizadas por la Corporación y la Comisión de Control para fundamentar sus respectivos puntos de vista con relación a este problema.

2) - El plan de líneas y tarifas de la Corporación de Transportes del año 1942.

El estudio realizado por la Corporación preveía la habilitación de tres redes de transporte, con tarifas diferenciales, de las siguientes características:

- 1) Una red "económica" constituida por tranvías y subterráneos, y en forma suplementaria por automotores en aquellas zonas que no contasen con los primeros.
- 2) Una red "semieconómica" formada por automotores, que en la zona central se superpondrían con la red anterior.
- 3) Una red "especial" de colectivos a superponerse a las dos ya mencionadas.

El cálculo de las tarifas se basó en el cómputo de pasajeros a transportar, el índice de ocupación por vehículos, y el costo por coche kilómetro de cada sistema y el presupuesto de las cargas financieras.

La previsión del tráfico anual de pasajeros alcanzó a 1.200 millones. Su distribución probable, al igual que la estimación del índice pasajero/coche kilómetro se dan a continuación:

	Millones de pasaj.	Pasaj.Coch/Km.
<u>Red económica</u>	<u>829,5</u>	
Subterráneos	179,5	8,86
Tranvías	440,0	3,70
Omnibus	75,7	3,25
Colectivos	134,3	1,53
<u>Red semieconómica</u>	<u>180,0</u>	
Omnibus	169,3	3,52
Colectivos	10,7	1,52
<u>Red Especial</u>		
Colectivos	190,5	1,41

En virtud de la relación prefijada se haría necesario recorrer los siguientes coches-kilómetros por sistema:

Subterráneos	20.250.000
Tranvías	119.000.000
Omnibus	71.400.000
Colectivos	229.290.000
Total	<u>439.940.000</u>

Los gastos de explotación por coche kilómetro, incluido renovación, se establecieron en los siguientes guarismos:

Subterráneos	58,17	ctvs.
Tranvías	41,82	"
Omnibus	46,84	"
Colectivos	21,71	"

Estas cifras se obtuvieron teniendo en cuenta el costo de la explotación resultante de la aplicación de los eg calafones y precios de material y combustibles vigentes a fines del año 1941, y computando las siguientes economías:

- a) resultante de la puesta en vigencia de las nuevas condiciones pactadas en los contratos de suministros de energía eléctrica, alquileres y peajes, estimada en \$ 3,75 millones anuales.
- b) por medidas de reorganización administrativa, adoptadas por el Directorio en virtud de las condiciones previas al contrato de financiación.
- c) por modernización de los automotores mediante las renovaciones permitidas por las circunstancias y la puesta en servicio de nuevos motores Diesel, calculada en \$ 4,62 millones anuales.
- d) por coordinación y reorganización de servicios mediante supresión de recorridos interpuestos inútiles, presupuesta en m\$n. 12,45 millones por año.

En este presupuesto del costo del transporte se había omitido la consideración de carga alguna por personal sobrante, que se estimó por separado en \$ 3,0 millones.

En cuanto a las cargas financieras, incluían el interés del 5 % sobre el capital emitido, la amortización de la deuda a la Caja de Jubilaciones y el referido gasto por personal sobrante.

En resumen, las tarifas solicitadas eran las siguientes:

1) - Red económica

Tranvías en la Capital Federal: 10 centavos por sección de tres kilómetros. Más de 3 kilómetros, 15 centavos.

Tranvías fuera de la Capital Federal: de acuerdo con las distancias.

Subterráneos: 10 centavos por sección de 2 kilómetros en la zona central de la ciudad.

Más de 2 kilómetros y fuera de la zona central, 15 centavos.

Automotores: 10 centavos hasta 3 kilómetros y 15 centavos hasta 5-6 kilómetros. Distancias mayores 20 centavos.

2) - Red semieconómica

15 centavos por sección de unos 3 kilómetros en la zona central y 20 centavos por distancias mayores.

3) - Red Especial

20 centavos hasta 5 kilómetros y 30 centavos por distancias mayores.

Las tarifas obreras se mantenían en las líneas donde ya estaban implantadas, con boletos de 7,5 centavos, es decir, 15 centavos ida y vuelta.

Se establecían numerosas combinaciones entre la red económica y subterráneos por un precio único de 20 centavos.

La Corporación estimaba que la tarifa media resultante alcanzaría a 15,5 centavos.

Con fines comparativos, recordaba ese estudio que la Comisión Especial había determinado en 13,1 centavos la tarifa legal media autorizada por concesiones y ordenanzas en vigencia, la que, por razones de competencia había bajado en su aplicación a 11,98 centavos. En consecuencia, destacaba que el aumento resultante con respecto a la tarifa legal autorizada era sólo del 18,5 %, inferior al aumento en el costo de la vida y en el de los artículos fundamentales. El presupuesto de la cuenta de resultados, obtenido mediante la aplicación de las estimaciones básicas referidas era el siguiente:

	Millones de m\$.n.
A - Ingresos de Explotación	186,7
B - Gastos de Explotación	<u>144,8</u>
Superavit	41,9

		millones de m\$.n.
Transporte	Superavit	41,9
	Dividendos	32,6
	Amortización Deuda Caja de Jubilaciones	4,5
	Gastos personal sobrante	<u>3,0</u>
	Reservas para eventuales	<u>40,1</u> <u>1,8</u>

En las consideraciones generales de ese estudio destacaba la Corporación, que el sistema de tarifas propuesto revestía carácter de inicial y no podía considerarse definitivo en mérito a las disposiciones estatutarias vigentes sobre variabilidad de tarifas. Consideraba que la paulatina reorganización y modernización de servicio, la absorción del personal sobrante y el aumento de la cantidad de pasajeros serían causas de posibles reducciones en las tarifas fijadas, pero destacaba la posibilidad de que se produzcan alzas en los costos de explotación durante los periodos de guerra y de pos-guerra lo que, a su vez, habría de requerir un correlativo aumento de tarifas.

Con respecto a los efectos convenientes que acarrearía el aumento de ingresos resultante del aumento de las tarifas, expresaba la Corporación:

" El fin fundamental del régimen de tarifas y plan
 " de reorganización de servicios propuestos es per-
 " mitir a la Corporación el cumplimiento de la mi-
 " sión que le fué confiada por la Ley número 12.311
 " y, asegurando su equilibrio económico, permitirle
 " ofrecer un buen servicio público y dar cumplimen-
 " to a los compromisos contraídos al firmar el con-
 " venio de crédito. En tal forma podrá satisfacer
 " las numerosas cargas sociales prevista por la Ley
 " tales como el aumento de salarios, la aplicación
 " del régimen de la Ley de jubilaciones número 11110
 " al conjunto del personal incorporado y la amorti-
 " zación progresiva de los aportes no efectuados a
 " la Caja de dicha Ley, asegurando así la estabili-
 " dad económica de ese organismo cuya importancia
 " social es fundamental. También podrá constituir en
 " forma efectiva los fondos de renovación y de reser-
 " va, destinados al mantenimiento de un buen servi-
 " cio público y remunerar, normal y justamente, el
 " capital invertido por los accionistas en el servi-
 " cio público de transporte en la ciudad de Buenos

" Aires.

" Debe tenerse en cuenta que sólo cuando el equilibrio
 " económico y financiero de la Corporación haya sido
 " asegurado, ésta podrá hallar los capitales conside-
 " rables que se requieran en el futuro para desarro-
 " llar y modernizar los medios de transporte de la
 " Capital y realizar ampliamente los objetivos de la
 " Ley de coordinación, es decir, poner a disposición
 " del público un conjunto de medios de transporte
 " coordinado, rápido, económico y seguro.
 " Mientras ese equilibrio no se haya logrado, todos
 " los planes de modernización y de mejoramiento no
 " saldrán del dominio de la teoría".

Por su parte, la Comisión de Control produjo un extenso dictamen elevado al Ministro del Interior el 25 de junio de 1942 en el que se fundamenta la resolución denegatoria de la conformidad requerida por la Corporación de Transportes para poner en vigencia los planes de servicios y tarifas proyectados.

El informe de la Comisión de Control contenía severas objeciones con relación a tales proposiciones, resultando de conveniencia transcribir las de mayor importancia:

- " a) Reduce a 168 las 215 líneas existentes por su-
 " presión de 78, modificación de 107, mantenimien-
 " to de 30 y creación de 31 líneas nuevas. Esta
 " modificación no sigue ningún principio urbanis-
 " tico, no conexiona los servicios, aumenta las
 " superposiciones y, como conjunto, no se diferen-
 " cia de lo existente y, por lo tanto, los cuan-
 " tiosos intereses lesionados por tan importantes
 " modificaciones no recibirán compensación. Es
 " una concepción desordenada como la actual y,
 " en general, obligará a mayores recorridos a pie;
- " b) La elección de los medios de transporte para ca-
 " da ruta no obedece a un criterio económico;
- " c) Los servicios serán insuficientes por haber si-
 " do proyectados para transportar 1.200.000.000
 " de pasajeros, cuando en realidad en el año 1943,
 " que es el de aplicación del plan, deberá prever-
 " se capacidad de transporte para 1.500.000.000.
 " Se prevén servicios de colectivos sólo para los
 " dos tercios de los pasajeros que hoy los usan,
 " y de ómnibus para sólo tres quintos de su clien-
 " tela, aumentando, en cambio, en 15% la cantidad

"de viajeros de tranvía, pero con reducción de kilometraje sobre el actual. Se intensificará el uso del subterráneo, no en la cuantía que la Corporación estimaba posible en 1939, sino en un 44 % sobre el actual, cuando es posible llegar al 80 % con gran beneficio para la tarifa. En conjunto, declinará la eficiencia del servicio por restricción o escasa ampliación de los medios más eficientes y modernos, y difusión de los deficientes obligando a muchos viajeros a servirse del tranvía que habían abandonado por preferir los automotores. No hay información que permita juzgar la eficiencia del servicio en velocidad, frecuencia, regularidad y comodidad. El equipo que se propone emplear, la organización interna de la entidad y las previsiones de las cuentas de explotación frente a los gastos y resultados de los ejercicios anteriores, hace suponer, fundadamente, que no habrá variante sobre la calidad, respecto a los servicios actuales.

- "d) Se utilizará el mismo equipo actual con la declinación natural del uso y edad, salvo la insignificante reposición de 300 vehículos nuevos para un conjunto de 6.500 vehículos;
- "e) Un sistema de tarifas por secciones, cuya mínima de 10 centavos comprenderá, según la Corporación, al 18 % de los viajeros de la ciudad en lugar del 90 % actual. Buena parte del pasaje que da más rendimiento, se verá forzado a pasar del colectivo al tranvía cuya tarifa media será casi igual a la media actual del colectivo.

Y con relación al buscado equilibrio económico su opinión se sintetiza en estos términos:

"El problema del transporte en Buenos Aires no se soluciona con un aumento general de tarifas como se viene repitiendo desde hace tiempo y como se ha solicitado en los planes de 1940 y 1942. La ecuación económica del transporte urbano demuestra que lo esencial es radiar los materiales destruidos, obsoletos y antieconómicos y que substituyéndolos por automotores de tipos adecuados se gana velocidad, frecuencia, comodidad y sobre todo económica. Pero si esto no es posible por ahora, los estudios agregados demuestran que aun viejos y malos los equi-

"pos existentes se equilibrarán las finanzas de la em
 "presa con la simple incorporación de los 3.036 cole
 "tivos que hoy circulan, que enjugarán las pérdidas
 "de otros sistemas y mejorarán la vida económica de
 "la Corporación.

"El informe de fojas 145 revela que al adquirir los
 "automotores que hoy circulan, la Corporación verá mo
 "dificado su actual balance deficitario que se trans-
 "formará en favorable y le permitirá atender todos sus
 "compromisos presentes y futuros y distribuir una ga-
 "nancia razonable a su capital accionario. La explica
 "ción es sencilla e interesa destacarla. La Corpora-
 "ción tiene en sus manos los medios de transporte que
 "dan pérdida. Para integrarse debe incorporar los re-
 "feridos colectivos y parte de ómnibus cada uno de los
 "cuales constituye por sí mismo un brillante negocio
 "y sumados darán grandes utilidades.

"Si se realizaran todas las economías de gastos, las
 "reorganizaciones internas y de servicios y se salva-
 "ran las objeciones fundadas a los planes y costos,
 "la Corporación experimentaría una reducción conside-
 "rable en su explotación y podría encarar la solución
 "de sus problemas financieros bajo bases fundamental-
 "mente diferentes. Ajustadas las erogaciones y revisa
 "do el plan de servicios, colmados los subterráneos
 "descargando ómnibus y tranvías, la Corporación po-
 "dría cubrir todos sus gastos y cargas, renovar su ma
 "terial como lo fijara el Poder Ejecutivo y dar una
 "utilidad de 5 % a su capital. Bien entendido que ese
 "resultado es consecuencia de contar el número real
 "de pasajeros, de hacerlo viajar con la mejor utiliza
 "ción, de reducir el número de coches kilómetros y de
 "realizar la eficaz administración que todos han pro-
 "clamado".

3) - Estado actual del problema

Ya se ha expresado que cuando la Corporación de Transpor
 te había logrado cumplir casi totalmente el proceso de su in-
 tegración efectiva, la crisis que afectó al transporte en vir-
 tud de las dificultades económicas que originó la guerra, le
 impidió realizar la etapa de coordinación racional que funda-
 mentó la Ley 12.311.

En los capítulos respectivos se vió como junto con el ni
 vel de eficiencia de los servicios iban cayendo la economía y

las finanzas de la empresa a extremos críticos. Los déficit se fueron sucediendo en cada ejercicio, como consecuencia del alza de los salarios y del precio de materiales, combustibles y energía, las deudas continuaron creciendo, no se amortizaron los créditos de la Caja de Jubilaciones ni se constituyeron las reservas técnicas necesarias.

Cuando cesó la guerra y fué posible gestionar la compra de material rodante con la base de empréstitos oficiales, se encontró que su precio había registrado aumentos de gran significación, lo que motivará una apreciable sobrecarga en el costo del transporte en concepto de amortizaciones.

No cabe duda que muchos de estos factores habrán de incidir en forma definitiva en el "quantum" del sistema tarifario a aplicarse. Debe pensarse con fundamento que los aumentos de gastos en personal, que ya representan el 74,8 % con respecto a 1939, y una proporción del incremento de los precios de materiales combustible y energía, así como de las amortizaciones por mayor costo del activo fijo, habrán de mantenerse durante un período relativamente largo y, en muchos casos, jamás retrocederán a su nivel de preguerra. Con relación a la fijación definitiva y consecuente amortización de la deuda a la Caja de Jubilaciones, así como a la liquidación de los déficit acumulados y a la determinación incontrovertible del monto del capital emitido, aspectos determinantes de las sumas a computarse en concepto de cargas financieras, su dilucidación revestirá carácter previo a la fijación precisa de la tarifa.

En el cuadro de fs. 151 se muestra el índice gastos/pasajeros que señaló un descenso desde 1940 a 1945 como consecuencia, según se ha indicado, del exagerado aumento del índice de ocupación de los vehículos que neutralizaba el incremento de los gastos. En 1946 ese índice subió de 10,59 a 11,33 centavos por pasajero en virtud de las erogaciones extraordinarias que exigieron las mejoras acordadas al personal.

Si se deseara establecer una rápida apreciación de la tarifa media a aplicarse para resolver las exigencias actuales de la gestión comercial y financiera del organismo sobre la base de ese índice, cabría adicionar al mismo las siguientes erogaciones no computadas en los costos de explotación del año 1946:

millones m\$.n.

a) aumentos de sueldos acordados a partir de enero de 1947	19,2
b) aporte patronal 8 % sobre un total de sueldos a pagar apreciado en m\$.n. 120 millones en el año	9,6
c) sueldo anual complementario del año 1947	10,0
Total anual	<u>38,8</u>

Correspondería, también, considerar la amortización financiera de las inversiones hechas por el Estado en la Corporación (excluyendo adquisición de debentures Chadopyf y acciones del F.C.Terminal) y de las que sería necesario realizar para enjugar los quebrantos acumulados al 31/12/946 y las deudas de las empresas ex-concesionarias a la Caja y para completar las inversiones más urgentes de primer establecimiento, en la siguiente magnitud:

millones m\$.n.

a) Inversiones del Estado en la Corporación	261,6	
<u>Menos</u> : Adquisición debentures Chadopyf y acciones F.C.Terminal	<u>126,0</u>	135,6
b) Ingreso diferido cargado al Gobierno Nacional		5,6
c) Quebrantos al 31/12/46		124,6
d) Deuda a Caja de Jubilaciones de ex-empresas todavía no debitada a la cuenta de resultados		26,2
e) Inversiones necesarias para completar la integración de la empresa y realizar nuevas adquisiciones de material rodante y obras de primer establecimiento.		<u>150,0</u>
Total		<u>442,0</u>

Anualidad necesaria para amortizar en 50 años esta cantidad al $3 \frac{1}{2}$ % de interés anual: millones 18,8

Por último, deberían considerarse las cargas del capital propiamente dichas, que involucran la amortización y el inte-

rés de las acciones emitidas. En síntesis, se deberían computar las siguientes sumas:

	millones de m\$.n.
1) Aumentos de sueldos año 1947, aporte patronal y sueldo anual complementario	38,8
2) Amortización anual inversiones de capital y saneamiento patrimonial	18,8
3) Servicio de interés (7 %) y amortización financiera del capital emitido	40,5
Total anual	<u>98,1</u>

Dividiendo este importe sobre una cantidad de pasajeros estimada en 1.600 millones se obtiene una relación de 6,13 centavos, que agregada al índice de explotación de 1946 de 11,33 centavos proporciona una tarifa media total de 17,46 centavos.

Es evidente, que si el Estado se aviniese a no recibir utilidades por las acciones del F.C.Terminal en su poder, hiciese lo mismo una vez obtenidas las de Chadopyf y pudiese adquirir las que constituyen el resto del capital "privado" reemplazando el servicio financiero de tales acciones por el correspondiente a títulos del $3 \frac{1}{2}$ %, se obtendría una economía anual de 13,3 millones con una disminución de 0,8 centavos en la tarifa. Si, además, también renunciase a los dividendos por su participación en concepto de capitalización de impuestos la menor sobrecarga sería de m\$.n. 25,0 millones lo que representa 1,8 centavos por pasajero.

Es dable observar, sin embargo, que el cálculo precedente, para mejorar su grado de aproximación, debería considerar dos elementos de importancia a tenerse presente en el presupuesto de servicios. En primer término, la economía resultante de la utilización de utilaje industrial en perfectas condiciones de uso; en segundo lugar el aumento de los gastos totales como consecuencia del mayor ofrecimiento de vehículos que la empresa deberá realizar para aliviar las agudas dificultades que hoy soportan los usuarios, que quedan claramente evidenciadas en el aumento inusitado del índice de ocupación de los vehículos oportunamente comentado. Tales apreciaciones deberán basarse en estudios que trascienden a la naturaleza de este trabajo. Las previsiones de técnicos especializados y la experiencia ya recogida debidamente objetivada en completas registraciones estadístico-contables que lleva la Corporación harán factible la correcta formulación de las mismas.

CAPITULO XI. CONCLUSIONES.1) Parcialidad de la Ley 12311.

La exposición realizada en el curso de este trabajo proporciona una visión general de las condiciones en que se desarrolló el servicio público de transporte urbano con anterioridad a la sanción de la Ley 12311, primero, y ya dentro del régimen jurídico instituido por la misma, después.

En síntesis, puede afirmarse, las distintas etapas recorridas por la economía de este servicio reflejan con particular nitidez la influencia política dominante en las variables aptitudes de los Poderes Públicos a través del tiempo.

Hemos visto como las compañías tranviarias de capital extranjero, después de ejercitar un monopolio de hecho, se vieron acosadas por la competencia de un sinnúmero de pequeños empresarios de automotores que, obteniendo permisos de explotación sin mayores obligaciones y mediante inversiones de capital de menor cuantía, absorben la mayor proporción de los pasajeros de la ciudad. Sus modernos medios de transporte justifican con su mayor eficiencia la aplicación de mayores tarifas y el público los prefiere a los tranvías a nivel que se mantienen apartados de toda innovación modernizadora.

Las autoridades municipales alientan a veces a los nuevos prestatarios pero no llegan a sancionar medidas de carácter definitivo que evidencien la aplicación de una política urbana racional en este sentido.

Las necesidades de una coordinación de todos los medios explotados en abigarrada competencia debía realizarse contemplando la utilidad de todos ellos y asignando, en consecuencia, un papel definido a cada uno según sus características y las de las distintas zonas de la ciudad.

La lucha que libraron los intereses privados en juego, muchas veces de espaldas a las legítimas exigencias de orden público, se desarrolló con algunas alternativas durante varios años. Finalmente, llevado el pleito al Congreso Nacional, se resolvió a favor de las empresas tranviarias mediante la san

ción de la Ley 12311, cuya irregular elaboración fué claramente destacada por órganos intelectuales responsables.

La Ley acordó a las empresas tranviarias toda clase de privilegios y ventajas, como si en lugar de concederle un monopolio a ejercitarse mediante la utilización de un utilaje industrial ya envejecido, fuese a encomendarle un nuevo servicio público de señalada importancia nacional y con grandes y hasta riesgosas inversiones de cuantiosos capitales.

La Ley entregó a las empresas tranviarias el Gobierno de la nueva Corporación de Transportes de la que aquéllas serían sus principales accionistas. Señaló normas para la fijación de capitales con una liberalidad difícil de superar y entregó las tareas de su determinación en particular a una Comisión Especial en la que, también, las mismas empresas gravitaban en forma decisiva. Algunas de las consideraciones efectuadas por la Comisión de Control y por la propia Corporación de Transportes (Capítulo IV) ponen en evidencia como en el cometido de la Comisión Especial se hizo sentir la influencia de las empresas mediante interpretaciones por demás favorables a sus intereses.

La Ley condonó las deudas de las empresas por aportes jubilatorios y por impuestos y las trasladó al nuevo ente por ella creado, a quien exoneró de todo gravamen fiscal transformando los importantes ingresos fiscales por impuestos y tasas a cargo de la industria del transporte en eventuales dividendos que hasta ahora no se han producido.

La Ley, en fin, aseguró el otorgamiento de tarifas suficientes para producir un siete por ciento sobre el capital emitido, pero no estableció en su confuso articulado obligación específica alguna en materia de servicios, con excepción del levantamiento de las vías tranviarias en la zona céntrica que, como es sabido, no se llevó a cabo.

El monopolio absoluto acordado por la Ley fué efectivizado concediendo a la Corporación el derecho de expropiar a las empresas de ómnibus y colectivos, quienes, contra la facultad ofrecida a las empresas tranviarias, no podrían desenvolverse, en explotación autónoma.

Constituida jurídicamente la Corporación y dispuestas las empresas a obtener los beneficios que la Ley 12311 les acordaba, se encontraron frente a una severa oposición de la

Comisión de Control, instituida por esa misma Ley para contralor de su gestión. Este organismo del Poder Administrativo en uso de las facultades generales que la Ley le confiara, comenzó a exigir del concesionario el cumplimiento de una serie de obligaciones tendientes todas ellas a la mejora del servicio público como justificativo previo a cualquier aumento de tarifa.

La crisis producida por los efectos económicos de la guerra sorprendió a la Corporación de Transportes en plena discusión con la Comisión de Control. Los servicios, ya deficientes, fueron empeorando y la economía del nuevo ente iba languideciendo. La ingerencia del Estado en la Corporación se fué acentuando hasta obtener en la forma expuesta la administración de la empresa. La crisis del transporte posiblemente pudo soportarse en mejores condiciones con motivo de la centralización en una sola empresa de la casi totalidad de los servicios, lo que permitió una distribución de personal y elementos materiales más eficiente. Pero al mantenerse la tarifa anterior no pudieron evitarse los importantes déficit que provoca la inflación de los gastos. Como resultado de tales acontecimientos la Corporación de Transportes se enfrenta hoy con una situación económica-financiera que exige imperiosamente su liquidación.

2) El fracaso del régimen de la Ley N° 12311.

La postración de los servicios y del estado económico-financiero de la Corporación son hechos indiscutibles que se evidencian en el curso de la exposición realizada.

Tal circunstancia ha sido motivo para que en más de una ocasión se imputare al fracaso de la Ley resultados tan negativos.

Sin embargo, el principio básico enunciado por la Ley, la coordinación de los servicios, tiene validez incontrovertible. Igualmente, la monopolización de toda la explotación como forma concreta para llevarla a cabo no parece fundamentalmente errónea.

En verdad, la falla de la Ley se enuncia, básicamente, en la falta de equidad con que ponderó los distintos intereses en juego en el momento de su sanción. So pretexto de salvar al riel, la Ley entregó a empresas de tranvías en bancarrota

que antes de la aparición del automotor habían obtenido pingues beneficios, el monopolio de un excelente negocio que, sin exigir lesacrificio alguno, les aseguraba el elevado interés del 7 % , sobre un capital a evaluarse en las más favorables condiciones.

Este aspecto se destaca con mediana claridad. Si las necesidades de la Ciudad aconsejaban conservar en cierta medida el uso del servicio tranviario en algunas zonas suburbanas, no era menos cierto que esas mismas necesidades exigían en forma imperiosa su supresión en muchos sectores de la zona céntrica. Esta situación debió aconsejar la armonización de los intereses públicos y privados en juego mediante las transacciones financieras del caso. Las empresas tranviarias, explotadoras de un servicio que no había garantizado el Estado en sus resultados, tenían derecho a exigir su protección, pero sólo en la medida de los beneficios que su gestión proporcionaba a la colectividad.

Si el Congreso Nacional exigía en monopolio un servicio que servido en competencia se mostraba tan favorable para un sector en sus resultados y tan negativo para el otro, hubiera sido oportuno negociar en esa ocasión la obtención a favor del Estado del reconocimiento de ciertas obligaciones por parte de las empresas de explotación deficitaria, que contemplasen con equidad las mínimas exigencias de conveniencia pública. Tales exigencias pudieron haberse concretado mediante la fijación de normas ajustadas para la apreciación de los capitales a reconocerse a las empresas tranviarias, en forma que, por ejemplo, desechasen el valor de las instalaciones fijas de la zona céntrica que el progreso urbano exigía retirar, dedujesen la proporción al tiempo transcurrido en las concesiones otorgadas con cláusulas de reversión, etc.

En mérito al injusto criterio sustentando para fijar las participaciones de los futuros accionistas en la Corporación de Transportes a organizarse, la Ley se encontró viciada en su propia base. El Poder Administrador, al aplicarla, procedió con especial severidad interpretando como se ha visto particularmente en el capítulo de las tarifas, las disposiciones generales de la Ley con la más absoluta estrictez. En virtud de ello, la aspiración fundamental de las empresas, referida básicamente al

al aumento de tarifas no se vió realizada, ni aún cuando las condiciones económicas en que se desenvolvía la Corporación no dejaban dudas acerca de su necesidad, por cuanto la Comisión de Control sostenía que únicamente con una evidente mejora en los servicios el público toleraría el pago de mayores precios.

En forma consecuente, el Poder Ejecutivo fué desenvolviendo una política de ingerencia en la gestión de la Corporación, para reemplazar la preponderancia de las empresas tranviarias, hasta obtener la administración de ésta. El cumplimiento de esta política exigió la inversión de importantes sumas de dinero que configuran de hecho una situación de estatización que, prácticamente, ha alterado en forma sustancial el régimen que pretendía instituir la Ley 12311.

En definitiva, la realidad de los hechos ha afectado en una medida tan íntima el desarrollo de la estructura jurídico-económica del servicio de transportes instituida por la Ley 12311, que se hace necesario proceder a su sustitución por otra que contemple con mayor sentido de la realidad la solución de este problema urbano.

3) Solución ineludible: la Nacionalización .

Por encima de toda consideración, el problema del transporte urbano deberá encararse contemplando exclusivamente las necesidades públicas, lamentablemente relegadas hasta la fecha; todo conflicto de interés privado deberá separarse y dilucidarse con independencia de la solución de orden público que la Ciudad reclama.

Vimos como la estatización de la Corporación de Transportes se ha venido produciendo mediante intervenciones del Gobierno de la Nación de carácter financiero y administrativo. El valor nominal de las acciones en poder de las empresas privadas quedaron reducidas hoy a m\$. 312,9 millones de las que cabe deducir la cantidad de m\$. 74,3 millones correspondientes a "Chadopyf" cuyos debentures adquirió el Estado invirtiendo m\$. 70,5 millones en Títulos. En consecuencia, quedan fuera del control del Estado sólo la cantidad de m\$. 242,4 millones de acciones, cifra menor a las inversiones ya realizadas por éste vinculadas a la Corporación, que ascienden a m\$. 261,6 millones.

La suma que deberá reembolsar el Gobierno para po

der adquirir tales acciones deberá ser motivo de negociaciones especiales, las que, en caso de fracasar, deberían ser sustituidas por el fallo de la Justicia. Al respecto, conviene tener presente que el Estado, al asumir el control de la empresa en su carácter de deudor, tiene la posibilidad de forzar la situación mediante la liquidación de la Corporación, en la forma ya realizada con una empresa de tranvías rematada en el año 1921. Por su parte, debe mencionarse, las empresas, después de gestiones administrativas han iniciado demanda judicial contra la Nación por incumplimiento de la Ley-contrato en virtud de la cual reclaman intereses sobre sus capitales e indemnizaciones.

De todos modos, cualquiera fuese la onerosidad que ha de resultar para el Estado de la situación planteada, debería considerarse la misma como el triste resultado de medidas de gobierno inconvenientes para el interés público tan abundantes en el historial de las concesiones de nuestros servicios públicos. Pero la organización del transporte, se repite, deberá encararse con independencia de esa situación, atendiendo exclusivamente a su eficacia y economía. Al respecto, la experiencia recogida en la explotación de monopolio realizada será útil para proyectar la nueva estructura jurídico-económica.

La Corporación de Transportes deberá liquidarse por el Estado, a quien corresponde adquirir las acciones todavía en poder de las empresas por el precio de transacción que se establezca.

La financiación de esta operación podría realizarse mediante la correspondiente emisión de títulos, cuyo servicio quedaría a cargo del nuevo ente público a constituirse. Luego, debería acelerarse el proceso de adquisiciones de elementos destinados a la renovación y ampliación del utillaje industrial a fin de elevar el nivel del servicio de transporte.

Estas inversiones podrían, a su vez, financiarse mediante la emisión de bonos o debentures que las favorables condiciones del mercado interno habrían de proveer a bajo interés.

Modernizados y ampliados los elementos del transporte, las instalaciones, los edificios, los talleres y demás equipos de la explotación, el nuevo organismo deberá reducir sus

gastos al límite de lo racional, y su gestión podrá así desenvolverse observando principios de estricta economía.

Habrá llegado entonces el momento de revisar el sistema tarifario, a fin de fijar la tarifa "justa y razonable" que cubra el costo económico y financiero del transporte, capaz de proporcionar a la nueva empresa los recursos que reclama su desenvolvimiento y la amortización de sus inversiones de capital. No obstante, las consideraciones realizadas al tratar los aspectos del problema vinculado a la situación económica de la explotación y a la fijación de tarifas hacen prever un aumento de éstas en mérito al alza general de los precios y salarios. Si el servicio que se ofrezca llegase a alcanzar el nivel de eficiencia que la técnica moderna hace posible, la población los pagará sin protestas, consciente de la equidad que los fundamenta.

G U A D R O S

Ajustes terminado por Comisión de Control En Trámite (e)	Capitales a reconocer Según Comisión de Control Col. 5 + 6	
6	7	
	228.418.268,57	%
20.482.378,22	192.478.135,91	45,77
20.482.378,22	420.846.404,48	100,00

0.000.000,00 - que se observa corresponde al
ere al Estado, exclusivamente derechos de Ad-

50,09 ; Ciudad y Puerto \$ 4.245.465,61 ;
de \$ 18.197.844,28 sobre los bienes del
.456.152,50 por el Gobierno Nacional se-
l Estado, acciones por valor nominal de
acción del F.C.Terminal.-

valor ascendía a \$ 75.000.000,00.- Entre-
e hecha al Superior Gobierno en virtual

EMPRESAS INCORPORADAS A LA C.T.C.B.A.INDICE CUANTITATIVO

Capital Fijado
 Por la Comisión %
 Especial al
 31/12/937

I.- CON PAGO TOTAL EN ACCIONESa) Fundadoras:

Cía. de Tranv. Anglo Arg. Ltda.
 Cía. de Tranv. Lacroze de Bs. Aires
 P.C. Terminal Central de Bs. Aires
 Cía. Hispano Argentina de Obras Pú-
 blicas y Finanzas (Chadopyf)
 Bs. Aires Town & Dock's Tramways Ltd.
 Cía. de Tranv. Eléctricos del Sud
 La Central
 S.A.T.I.A.

452.950.357,03 07,53
 443.867.551,08 85,77
 210.167.301,07
 36.026.998,61
 62.875.750,77
 105.759.755,66
 11.576.297,44
 7.740.556,82
 4.815.132,69
 4.905.758,02

b) Incorporadas con posterioridad a la
 Constitución:

General Kitre
 Aerobús (Antes Seguro-la-Barracas)
 Flores - Saavedra
 La Internacional
 Línea 6
 Unión Comercial
 Flores - Plaza Italia
 Unión S.A.
 La Palma - 9 de Julio
 La Nueva Fortaña
 Puerto de Bs. Aires (Línea 70)
 Sud América
 General Urquiza

9.082.805,35 1,76
 523.908,00
 502.807,82
 530.352,74
 1.405.450,28
 876.430,79
 825.828,55
 254.957,72
 1.139.913,38
 747.536,24
 527.440,64
 828.635,71
 677.903,38
 236.640,70

II.- CON PAGO DEL 50% EN ACCIONES Y 50%
 EN EFECTIVO

La Reconquista
 La Rural
 Veléz Sársfield
 Nueva Chicago
 25 de Mayo
 12 de Octubre
 Brockway
 La Patria
 Omnibus Buenos Aires (Línea 17)
 Unión Transportes
 Independencia Autobús

10.450.773,55 2,02
 996.744,07
 1.135.421,50
 726.807,81
 326.690,47
 1.020.876,38
 854.621,24
 667.221,36
 1.998.290,01
 916.350,59
 1.162.971,55
 644.778,57

III.- CON PAGO EN EFECTIVOa) Omnibus (Expropiaciones):

Autobús Argentina
 La República
 Luso Argentina
 La Capital
 Ciudad de Buenos Aires
 Ibero Americana
 Callao
 La Veléz
 Buenos Aires de Omnibus
 Páramo
 Pergamino - Mariano Acosta
 General de Omnibus
 Constitución - Barrancas de Belgrano
 Constitución - Botánica
 Columbia - Autobús
 Metropól
 Río de La Plata
 Autobús Del Plata

54.084.412,83 10,45
 27.484.914,27 5,31
 1.293.823,58
 961.019,25
 1.479.129,00
 1.485.347,80
 1.306.733,38
 728.308,28
 982.908,54
 474.655,36
 1.680.402,90
 754.705,71
 1.526.538,74
 1.539.276,82
 1.128.352,78
 1.753.988,56
 1.014.650,61
 1.203.954,42
 988.353,76
 1.313.932,67

(2)

	Capital Fijado Por la Comisión Especial al 31/12/937	%
Transporte	485.036.212,74	94,86
La Nación	1.229.179,67	
Autobús Mayo	1.803.329,03	
Colegiales	655.379,64	
Gimnasia y Esgrima	158.676,61	
Flores - Paternal	770.469,45	
Libertad - General Belgrano	1.232.797,71	
b) <u>Colectivos (x)</u>	<u>26.599.498,56</u>	<u>5,14</u>
1) Convenio con Federación (1.353 coches)	13.873.986,72	
2) Expropiaciones (284 coches)	2.912.204,16	
3) Extrajudiciales (957 ")	9.813.307,68	
TOTAL \$	<u>517.485.543,41</u>	<u>100,00</u>

(x) Se aplicó el valor promedio sobre el importe
valorizado por Comisión Especial (\$ 31.121.617,71
= 10.254,24) 3,035

Rep.

TRANSPORTE

A Ñ O S	1969	1970	1971
Tramvías (Tracción a Vapor)	01	2,376	7-3
Tramvías (Tracción Eléctrica)	-	-	-
Suburbanos	-	-	-
omibus	-	-	-
Colectivos	-	-	-
TOTAL DE LOS SISTEMAS	01	2,376	7-3
Atención en la Ciudad	177	187	187
"Índice de Movilidad" Viajes por Habitante, Incluidos los Ferrocarriles	0,5	15	4
Servicio Local de Ferrocarriles	-	-	-

**RESERVES ESTABLISHED IN LA CROIX DE BURGUNDY I BONDAGE
(IN MILL.)**

1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
62	8,376	7,540	22,400	22,392	23,506	23,746
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
62	8,376	7,540	22,400	22,392	23,506	23,746

277	207	276	262	292	262	224
6,5	25	45	65	65	67	64
-	-	-	-	-	-	-

1976	1977	1978	1979	1980	1981
12.63	12.979	12.650	13.300	13.610	13.151
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
12.63	12.979	12.650	13.300	13.610	13.151

226	240	234	270	287	309
26	46	30	49	47	48
-	-	-	-	-	-

A B C

2000 . . . 1

Través (Tracción a Vapor)	20.000	1
Través (Tracción Eléctrica)	.	
Subvenciones	.	
Colocaciones	.	
TOTAL DE LOS SECTORES	20.000	1

Atención en la Ciudad	200	
"Línea de Noticias" Viajes por Instituto, Incluidos los Ferrocarriles	20	
Servicio Local de Ferrocarriles	.	

**STATEMENT OF REVENUES AND EXPENDITURES OF THE STATE OF TEXAS
(IN MILLIONS)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
REVENUES	69,425	82,032	87,235	94,922	96,070	121,007
EXPENDITURES	•	•	•	•	•	•
RESERVE FUNDS	•	•	•	•	•	•
NET CHANGE	•	•	•	•	•	•

205	347	370	385	402	400	485
20	20	22	20	22	20	22
•	•	•	•	•	•	•

(2 2)

1929	1930	1931	1932	1933	1934
------	------	------	------	------	------

44-222	54-241	57-279	67-282	73-295	76-304
--------	--------	--------	--------	--------	--------

.
---	---	---	---	---	---

.
---	---	---	---	---	---

.
---	---	---	---	---	---

44-222	54-241	57-279	67-282	73-295	76-304
--------	--------	--------	--------	--------	--------

143	147	153	154	156	169
-----	-----	-----	-----	-----	-----

15	145	149	151	152	159
----	-----	-----	-----	-----	-----

.
---	---	---	---	---	---

A Ñ O S	1955	31
Tramías (Tracción a Sangre)	84.958	5
Tramías (Tracción eléctrica)	-	-
Subterráneas	-	-
omnibus	-	-
Colectivos	-	-
TOTAL DE LAS SIEMPREAS	84.958	5

Relevación en la Ciudad

676

"Indice de Movilidad" Viajes por Ambiente,
Excluidas las Ferrocarriles

135

Servicio Local de Ferrocarriles

-

VALORES TRANSFORMADOS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y SUZURBANO

(EN MILPS)

1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
1.000	100.000	105.379	108.543	100.000	95.436	98.430	71.049
-	-	625	14.808	22.202	70.000	53.504	62.671
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-

1.000	100.000	105.979	115.448	122.007	129.939	125.172	133.720
-------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

722	730	766	775	821	820	870	870
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

129	136	138	145	150	140	145	149
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

-	-	9.230	-	10.724	-	-	-
---	---	-------	---	--------	---	---	---

1942	1943	1944	1945	1946	1947
22,430	71,049	63,533	34,497	24,927	7,339
53,584	62,571	82,745	114,459	173,773	237,702
.
.
.
126,532	133,720	146,278	168,956	200,700	282,042

970	820	970	1,025	1,026	1,129
145	149	152	153	149	159
.

A Ñ O S	1948	49
Exámenes (Excepción a Sueldo)	235	
Exámenes (Excepción Sueldos)	254.782	251
Subterráneos	-	-
omites	-	-
Colectivos	-	-
TOTAL DE LOS SISTEMAS	255.017	251

Subsistencia en la Ciudad	1.129	1
"Índice de Movilidad" Viajes por Habitante, Excluidos los Ferrocarriles	235	
Servicio Local de Ferrocarriles	-	

ESTADOS FINANCIEROS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y SUZONIA

(EN MILLAS)

1920	1921	1922	1923	1924	
238	242	252	241	251	-
300	303.640	305.233	302.019	409.702	370.922
-	-	-	-	2.126	20.514
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
712	303.790	305.643	302.936	413.029	390.436

251	1.314	1.360	1.400	1.405	1.504
275	246	262	269	276	292
-	41.432	-	-	45.151	30.002

1915	1916	1917	1918	1919	1920
-	-	-	-	-	-
21,325	221,400	221,007	270,971	404,174	479,422
10,548	29,990	29,724	31,736	39,006	41,323
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
21,901	221,400	221,221	410,707	459,246	520,755
1,602	1,617	1,630	1,644	1,644	1,625
239	236	234	230	264	300
5,976	34,196	30,905	29,074	36,605	45,825

A R O S

1944

Impuestos (Impuesto a Gasto)	-
Impuestos (Impuesto Edificios)	411.575
Subvenciones	4.000
Donaciones	-
Subsidios	-
TOTAL DE LOS INGRESOS	415.575

Subvención en la Ciudad	1.000
"Tributo de Inquilinos" Vigas por Edificios, "Impuesto por Ferrocarriles	300
Servicio Local de Ferrocarriles	47.607

ESTADO FINANCIERO DE LA COMISIÓN DE MONEDA Y CREDITO

(EN MIL DOL.)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
	-	-	-	-	-	-	-
1-017	220-274	623-200	601-220	582-927	220-423	220-270	270-744
1-020	20-227	20-202	62-222	62-214	64-270	70-277	70-273
1-020	20-224	77-222	20-222	120-224	220-222	220-222	220-222
	-	-	-	-	-	1-222	42-222
1-020	220-227	220-220	220-222	220-222	220-222	220-222	220-220
1-020	1-227	1-220	1-222	1-222	2-222	2-220	2-222
227	220	220	220	427	422	420	422
1-020	70-222	70-222	62-222	62-222	22-222	22-222	22-222

1970	1971	1972	1973	1974	1975
-	-	-	-	-	-
20.170	270.444	240.000	473.111	437.711	200.000
70.077	70.075	75.000	80.000	85.000	70.000
27.112	200.145	200.000	200.000	200.000	200.000
2.007	40.000	50.000	70.000	110.000	140.000
27.175	200.000	200.000	2.000.000	2.000.000	200.000
2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
400	400	400	400	400	400
20.100	200.000	200.000	200.000	20.000	200.000

A N O S**: 1964**

Troncos (Troncos a Sangre)	•
Troncos (Troncos Algodón) (1)	254-257
Subsuelos	75-80
Canales	250-275
Selecciones	200-170
TOTAL DE LOS CUENTAS	1.045-070

Relación en la Ciudad **2.170****"Índice de Seguridad" Viajes por Accidente,
Inclusión los Intervenidos** **40****Servicio Local de Procuraduría** **125-05****(1) Incluye Anterior a partir del año 1964.**

1943	1942	1941	1940	1939	1938	1937
-	-	-	-	-	-	-
40.510	431.310	420.245	640.032	620.770	670.000	264.2
21.400	245.107	207.301	285.300	311.010	330.000	72.2
19.005	400.510	440.321	331.440	60.400	20.100	200.0
14.000	440.700	320.007	307.300	477.731	490.007	200.7
10.700	1.475.003	1.400.000	1.220.000	1.307.000	1.410.734	1.000.0

2.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
200	200	200	200	200	200	4
16.907	260.100	213.044	207.300	227.007	240.359	200.0

PASAJEROS TRANSPORTADOS
(EN MILES)

<u>SISTEMAS</u>	<u>1939</u>	<u>1940</u>	<u>1941</u>	<u>1942</u>	<u>1943</u>	<u>1944</u>	<u>1945</u>	<u>1946</u>
<u>C.T.C.B.A.</u>	(1) <u>592.430</u>	<u>601.040</u>	<u>596.077</u>	<u>702.207</u>	<u>1.271.097</u>	<u>1.321.114</u>	<u>1.548.868</u>	<u>1.418.595</u>
Subterráneos	120.698	118.805	124.408	145.107	187.301	263.388	321.969	359.218
Tranvías	403.215	396.343	380.818	431.319	498.905	647.320	654.580	678.033
Omnibus	66.217	85.892	90.851	95.484	316.767	205.629	60.103	95.284
Micro-omnibus				30.297	268.124	273.245	308.078	284.103
Autovías						1.532	4.198	1.997
<u>OTRAS EMPRESAS</u>	<u>807.154</u>	<u>797.439</u>	<u>837.301</u>	<u>779.332</u>	<u>214.647</u>	<u>140.106</u>	<u>174.002</u>	<u>192.138</u>
Omnibus	363.236	326.221	329.640	360.302	124.184	25.831	9.349	3.904
Micro-omnibus	443.918	471.218	507.661	419.030	90.463	114.275	169.653	188.234
<u>TOTAL GENERAL</u>	<u>1.399.584</u>	<u>1.398.479</u>	<u>1.433.378</u>	<u>1.481.539</u>	<u>1.485.744</u>	<u>1.551.220</u>	<u>1.527.870</u>	<u>1.610.733</u>

(1) Incluye empresas fundadoras desde el 1º de enero al 16 de febrero de 1939.-

**COMPAÑIAS ALIMENTARIAS RECORDADAS
(EN MILES)**

CONCEPTO	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Carreteras	10167.132	1149.224	1649.224	2171.222	2281.222	2321.211	221.222	222.211
subterráneas	10.100	14.526	14.591	15.621	15.597	22.409	24.009	24.709
traviesas	132.594	123.040	117.526	119.723	115.298	123.235	113.779	114.359
taxis bus	13.629	26.716	29.347	27.829	76.343	44.893	14.289	22.322
micro-taxis bus				13.023	118.212	92.269	97.708	99.692
autovías						481	1.137	226
Autobuses								
Taxis	22.139	247.224	224.222	211.122	21.224	22.021	22.221	22.221
Taxis bus	95.467	62.220	62.220	73.221	26.220	20.220	2.220	790
Micro-taxis bus	222.721	222.222	222.222	197.221	22.222	26.221	20.221	20.221
TOTAL	222.721	217.222	212.222	444.222	222.222	222.222	222.222	222.222

(1) Incluye empresas fundadoras desde el 1.º de enero al 31 de febrero de 1939.-

NUMEROS INDICES
DE LOS PASAJEROS TRANSPORTADOS

SISTEMAS	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
<u>G.T.C.B.A.</u>	<u>100.0</u>	<u>101.4</u>	<u>100.6</u>	<u>118.5</u>	<u>214.5</u>	<u>234.8</u>	<u>227.7</u>	<u>239.4</u>
Subterráneos	100	98,4	103,1	120,2	155,2	218,2	266,7	297,6
Tranvías	100	98,2	94,4	106,9	123,6	160,4	162,2	168,0
Omnibus	100	125,9	133,2	139,9	464,3	301,4	88,1	139,7
Micro-Omnibus				100	884,9	901,9	1.016,8	937,7
Autovías						100	274,0	127,7
<u>OTRAS EMPRESAS</u>	<u>100</u>	<u>98.8</u>	<u>103.7</u>	<u>96.5</u>	<u>26.6</u>	<u>17.3</u>	<u>22.2</u>	<u>23.8</u>
Omnibus	100	89,8	90,7	99,2	34,2	7,1	2,6	1,1
Micro-Omnibus	100	106,1	114,3	94,3	20,4	25,7	38,2	42,4
<u>PROMEDIO GENERAL</u>	<u>100</u>	<u>99,8</u>	<u>102,3</u>	<u>105,7</u>	<u>106,0</u>	<u>109,3</u>	<u>113,4</u>	<u>115,0</u>

NUMEROS INDICES
DE LOS COCHES KILOMETROS RECORRIDOS

SISTEMAS	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
<u>Ca.F.C.R.A.</u>	100	101,9	96,2	106,0	127,9	162,8	150,3	150,2
Subterráneos	100	98,5	98,8	109,8	131,6	147,8	158,4	162,9
Tranvías	100	97,2	88,8	90,4	87,9	93,2	85,9	86,4
Omnibus	100	136,3	144,3	141,7	388,7	224,5	73,9	117,1
Micro-Omnibus				100	905,6	716,4	749,0	687,1
Autovías						100	248,8	123,9
<u>OTRAS EMPRESAS</u>	100	95,9	97,8	76,5	15,2	11,6	15,3	14,9
Omnibus	100	85,4	88,4	82,5	27,8	6,0	2,3	0,9
Micro-Omnibus	100	99,8	101,3	74,3	10,6	13,6	20,0	20,6
<u>PROMEDIO GENERAL</u>	100	97,9	97,3	85,8	72,7	61,6	58,0	57,8

UTILIZACION RELATIVA DE LOS DISTINTOS SISTEMAS DE TRANSPORTE
EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

(Comprende Corporación y Empresas no incorporadas)

SISTEMA	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Subterráneos	8,6	8,5	8,7	9,8	12,6	17,2	21,1	22,3
Tranvías	28,9	28,4	26,6	29,3	33,6	42,4	43,1	42,2
Omnibus	30,9	29,5	29,4	30,8	29,7	15,1	4,5	6,2
Colectivos	31,6	33,6	35,3	36,1	24,1	25,3	31,5	29,3
	100	100	100	100	100	100(1)	100(1)	100(1)

(1) El Sistema Autovías totalizó guarismos que carecen de incidencia relativa.-

ESTADÍSTICA DE LA EXPLOTACIÓN DE LA C.T.C.B.A.

TODOS LOS SISTEMAS

AÑO	Líneas en Explotación		Máximo de coches en Serv.	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de m.n.)	PROMEDIOS		
	Cant.	Kilóm.					Cts. C/ Km.	Pasaj. C/ Km.	Cts. Pasaj.
1939	105	2.048,5	2.684	1157.006.998	591.953.362	515.043.650,04	34,0	3,54	9,51
1940	106	1.784,3	2.646	170.353.965	661.040.259	58.156.443,74	34,0	3,53	9,63
1941	103	1.703,0	2.283	161.854.098	596.078.108	57.510.330,88	35,8	3,71	9,55
1942	130	2.869,3	3.002	177.255.762	702.207.883	68.593.089,57	38,7	3,96	9,77
1943	167	4.401,2	4.171	331.857.968	1.271.096.858	151.869.083,53	39,6	3,84	10,36
1944	179	4.609,5	3.338	283.880.623	1.391.114.415	142.269.133,24	50,1	4,30	10,23
1945	169	4.452,2	3.123	251.282.411	1.348.867.295	137.243.719,43	54,6	5,57	10,17
1946	168	4.386,4	3.343	252.562.386	1.418.595.608	143.600.766,25	55,9	5,60	10,07

- (1) Incluye 21.457.222 C.K. recorridos por las empresas fundadoras hasta el 15/2/1939.-
 (2) Incluye 72.868.686 pasajeros transportados por las empresas fundadoras hasta el 15/2/1939.-
 (3) Incluye 7.026.412,25 recaudados por las empresas fundadoras hasta el 15/2/1939.-

ESTADÍSTICA DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A.

SUBPERIODO

AÑO	Líneas en Explotación		Máximo de coches en serv.	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de mrs.)	PER MEDIOS		
	Cent.	Kilom.					Cts. C/Km.	Pasaj. C/Año.	Cts. Pasaj.
1939	4	52,2	214	15.159.657	120.697.541	(3) 10.817,4	74,8	7,96	8,96
1940	4	52,2	225	14.927.965	118.804.556	10.923,9	73,7	7,96	8,91
1941	4	52,2	222	14.980.981	124.408.259	11.554,3	77,6	8,30	8,94
1942	4	52,2	224	16.650.561	145.107.295	13.392,4	80,9	8,68	8,93
1943	4	52,2	244	19.957.169	187.301.411	16.837,2	85,0	9,39	8,84
1944	5	58,6	272	22.408.819	263.388.243	23.692,3	106,0	11,75	8,79
1945	5	59,6	277	24.009.412	321.908.672	28.957,0	120,6	13,41	8,83
1946	5	59,6	272	24.709.446	359.218.016	30.337,0	130,9	14,54	8,79

(1) Incluye 1.312.206 C.K. recorridos por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-

(2) Incluye 13.675.348 pasajeros transportados por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-

(3) Incluye 973,6 recaudados por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-

ESTADÍSTICA DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.E.A.TRANVIAS

AÑO	Líneas en Explotación		Coches en Servicio.	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de mon.)	PROMEDIOS		
	Cant.	Kilómetr.					Cts. C/Kms.	Pasaj. C/Kms.	Cts. Pasaj.
1939	85	2.048,5	2.179	137.384.128	405.515.022	38.553,8	29,0	3,05	9,55
1940	74	1.784,5	2.095	128.648.706	396.343.483	37.764,4	29,3	3,08	9,59
1941	70	1.703,0	1.745	117.525.890	380.818.463	36.507,7	31,1	3,24	9,62
1942	71	1.700,9	1.835	119.723.708	431.319.071	41.608,9	34,7	3,60	9,67
1943	67	1.577,0	1.707	116.345.705	498.904.582	47.913,9	41,2	4,29	9,64
1944	67	1.589,8	1.752	123.389.312	647.320.200	61.995,8	50,2	5,25	9,63
1945	67	1.608,7	1.604	113.779.007	654.580.083	62.487,5	54,9	5,75	9,62
1946	67	1.602,9	1.615	114.369.997	678.032.898	64.716,3	56,6	5,93	9,50

- (1) Incluye 17.234.852 C.H. recorridos por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-
 (2) Incluye 51.204.910 pasajeros transportados por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-
 (3) Incluye 5.159,2 recaudados por las empresas fundadoras hasta el 16/2/939.-

ESTADÍSTICA DE LA EXPLOTACIÓN DE LA C.T.C.B.A.

1939-1946

AÑO	Líneas en explotación		Máximo de coches en servicio	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de man.)	PROVECHOS		
	Cant.	Kilóm.					Cts. C/Kms.	Pasaj. C/Kms.	Cts. Pasaj.
1939	16	545,4	291	19.639.430	68.216.513	7.547,9	39,0	3,47	11,06
1940	28	813,8	326	26.777.794	85.892.220	9.390,6	35,0	3,21	10,79
1941	29	803,3	316	28.347.227	92.851.386	9.873,0	34,8	3,20	10,74
1942	35	697,1	405	27.828.866	95.484.073	10.422,2	37,4	3,43	10,76
1943	54	1.585,0	812	76.342.918	316.767.055	34.067,4	44,6	4,15	10,73
1944	63	1.752,0	273	44.092.719	205.629.055	21.564,6	48,8	4,66	10,62
1945	44	1.352,3	118	14.528.566	60.103.109	6.196,9	42,7	4,14	10,46
1946	43	1.298,6	372	22.994.864	95.284.110	10.033,9	43,6	4,14	10,53

(1) Incluye 2.486.381 C.K. recorridos por las empresas fundadoras hasta el 16/7/1939.-

(2) Incluye 8.464.142 pasajeros transportados por las empresas fundadoras hasta el 16/7/1939.-

(3) Incluye 833,0 recaudados por las empresas fundadoras hasta el 16/7/1939.-

ESTADÍSTICA DE LA EXPLORACIÓN DE LA G.T.C.B.A.

MICRO-Omnibus

AÑO	Líneas en Explotación		Coches en Servicio	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de m.p.)	PROMEDIOS		
	Cant.	Kilómetros					Cts. C/Km.	Pasaj. C/Km.	Cts. Pasaj.
1939									
1940									
1941									
1942	20	419,1	538	13.053.127	30.297.444	3.645,9	27,9	2,32	12,03
1943	42	1.187,0	1.408	118.212.176	268.123.810	33.050,3	28,0	2,27	12,32
1944	44	1.209,1	1.041	93.509.115	273.244.998	34.812,9	37,2	2,92	12,74
1945	53	1.441,8	1.105	97.768.263	308.377.852	39.239,7	40,1	3,15	12,73
1946	53	1.425,3	1.090	89.692.444	284.103.213	36.602,0	40,8	3,17	12,88

ESTADÍSTICA DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A.

AUTOMÓVILES

AÑO	Líneas en Explotación		Coches en Servicio	Coches Kilómetros	Pasajeros	Ingresos (en miles de mon.)	PROMEDIOS		
	Cent.	Kil.					Cts. C/Km.	Pasaj. C/Km.	Cts. Pasaj.
1939									
1940									
1941									
1942									
1943									
1944	1	9,8	20	483.658	1.531.919	130,5	27,7	3,19	8,52
1945	1	9,8	23	1.197.163	4.197.579	360,0	30,1	3,51	8,58
1946	1	9,8	16	595.635	1.957.371	168,8	28,3	3,29	8,62

NOTA: Este sistema se habilitó en junio de 1944 y se suspendió en septiembre de 1946.-

RESULTADO DE LA EXPLORACION DE LA C.T.C.E.A

(En miles de m\$n)

= TODOS LOS SISTEMAS

AÑO	Productos		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación al Fondo de Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.
1939	49.953,3	34,0	50.196,0	34,5	242,7	0,5	8.468,0	5,8	8.710,7	6,3
1940	58.078,9	34,0	62.018,5	36,4	3.939,6	2,4	9.847,8	5,8	13.767,4	8,2
1941	57.930,0	36,1	61.340,0	38,1	3.410,0	2,0	9.261,1	5,8	12.671,1	7,8
1942	69.069,4	39,0	70.373,7	39,7	1.304,3	0,7	9.807,5	5,5	11.111,8	6,2
1943	131.928,8	39,8	127.052,6	38,4	4.876,2	1,4	15.045,3	4,6	10.169,1	3,2
1944	142.196,1	50,0	134.553,0	47,0	7.643,1	2,7	13.250,2	4,7	5.607,1	2,0
1945	157.256,1	54,6	134.565,2	53,5	2.670,9	1,1	8.367,9	3,3	5.697,0	2,2
1946	143.858,0	57,0	152.852,1	60,5	8.994,1	3,5	7.988,0	3,2	22.755,0	6,7
	790.250,6		792.951,1		2.700,5		59.280,8		61.981,3	

(1) Ajuste practicado por la Comisión Valuadora del año 1943.

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A.

(En miles de m.n)

= SUBTERRANEOS =

AÑO	Productos		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación al Fondo De Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.
1939	9.483,8	74,8	6.363,5	48,0	3.480,3	26,8	696,0	5,3	2.784,3	21,5
1940	10.923,9	73,7	7.274,0	48,7	3.649,9	25,0	783,7	5,3	2.866,2	19,7
1941	11.554,3	77,6	7.270,0	48,5	4.284,3	29,1	786,5	5,3	3.497,8	23,8
1942	13.392,4	80,9	8.267,8	50,1	5.124,6	30,8	874,2	5,3	4.250,4	25,5
1943	16.897,2	85,0	9.763,5	49,3	7.133,7	35,7	1.047,8	5,3	6.085,9	30,4
1944	23.692,3	106,0	12.314,7	55,1	11.377,6	50,9	1.122,8	5,3	10.254,8	45,6
1945	28.957,0	120,6	14.533,7	60,8	14.423,3	59,8	1.828,6	7,6	12.594,7	52,2
							(1)3.790,1		3.790,1	
1946	32.337,0	130,9	17.232,9	69,7	15.104,1	61,2	1.730,2	7,0	13.373,9	54,2
	147.597,9		83.020,1		64.577,8		12.659,9		51.917,9	

(1) Ajuste practicado por la Comisión Valuadora del Año 1943.

RESULTADOS DE LA EXPLOTACION DE LA C/T.C.B.A.

(En miles de m\$n)

- TRANVIAS -

AÑO	Producto		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación Al Fondo De Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.
1939	33.394,6	29,0	35.219,0	30,6	1.824,4	1,6	6.912,0	6,0	8.736,4	7,6
1940	37.764,4	29,3	41.837,5	32,5	4.073,1	3,2	7.722,5	6,0	11.795,6	9,2
1941	36.502,7	31,1	40.784,3	34,7	4.281,6	3,6	7.054,3	6,0	11.335,9	9,6
1942	41.608,9	34,7	44.816,8	37,8	3.207,9	3,1	7.186,2	6,0	10.394,1	9,1
1943	47.913,9	41,2	48.222,4	41,8	308,5	0,6	6.985,8	6,0	7.294,3	6,6
1944	61.995,8	50,2	59.116,4	44,6	6.879,4	5,6	7.384,4	6,0	505,0	0,4
1945	62.482,5	54,9	58.836,2	51,4	3.646,3	3,5	3.602,0	3,2	44,3	0,3
1946	64.716,3	56,6	67.053,3	58,7	2.337,0	2,1	3.410,8	3,0	5.747,8	5,1
	386.379,1		391.865,9		5.506,8		29.107,8		34.614,6	

(1) Ajuste practicado por la Comisión Valuadora del año 1943.

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A

(En miles de m.p.n)

- OMNIBUS -

AÑO	Productos		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación al Fondo de Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.
1939	6.714,9	39,0	8.613,5	50,1	1.898,6	11,1	860,0	5,0	7.799,6	14,1
1940	9.390,5	35,0	12.907,0	48,1	3.516,4	13,1	1.341,6	5,0	6.393,9	18,1
1941	9.873,0	34,8	13.289,7	46,8	3.416,7	12,0	1.470,3	5,0	4.733,6	17,0
1942	10.422,2	37,4	14.444,7	52,5	4.022,5	1,1	1.394,6	5,0	5.217,1	20,1
1943	34.067,4	44,6	37.629,0	49,7	3.561,6	5,1	3.819,9	5,0	7.771,2	11,1
1944	21.564,6	48,8	29.829,9	67,5	8.265,3	19,7	2.205,0	5,0	10.771,2	10,7
1945	6.196,9	42,7	14.921,4	102,7	8.724,5	5,0	462,4	3,2	5.186,9	63,2
							(1)4.713,7		4.713,7	
1946	10.033,9	43,6	20.130,7	87,6	10.096,8	44,0	675,4	2,9	10.772,2	46,9
	108.263,5		151.761,9		43.498,4		7.469,5		50.963,9	

(1) Ajuste practicado por la Comisión Valuadora del año 1943

RESUMEN DE LA EXPLOTACION DE LA C.F.C.B.A.

(En miles de m\$n)

- MICRO - GENIOS -

AÑO	Productos		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación al Fondo de Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.R.	Importe	C.c.R.	Importe	C.c.R.	Importe	C.c.R.	Importe	C.c.R.
1939										
1940										
1941										
1942	3.645,9	27,9	2.794,4	21,5	851,5	6,4	352,5	2,7	499,0	3,7
1943	33.050,3	28,0	31.437,7	26,8	1.312,6	1,2	3.131,8	2,7	1.319,2	1,9
1944	34.812,9	37,2	37.116,7	39,6	2.300,8	2,4	2.525,0	2,7	2.520,8	2,1
1945	39.239,7	40,1	45.725,6	46,7	6.485,9	1,5	2.445,3	2,5	6.931,2	2,1
1946	36.602,0	40,8	48.101,7	53,6	11.499,7	12,8	1) 1.179,4	2,4	679,4	
	147.350,8		165.176,1		18.125,3		9.992,9		25.112,2	

(1) ajuste practicado por la Comisión Valuadora del año 1943

RESULTADO DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A.

(En miles de m\$n)

= AUTOVIAS =

AÑO	Productos		Gastos		Diferencia entre Productos y Gastos		Dotación al Fondo De Renovación		Resultados de Explotación	
	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.	Importe	C.c.K.
1939										
1940										
1941										
1942										
1943										
1944	130,5	27,2	175,3	36,5	44,8	9,3	13,0	2,7	57,8	12,0
1945	360,0	30,1	548,3	45,8	188,3	15,7	29,6	2,5	217,9	18,2
1946	168,8	28,3	333,4	56,0	164,6	27,7	(1) 1,8	2,3	178,5	30,0
	659,3		1.057,0		397,7		54,7		452,4	

(1) Ajuste practicado por la Comisión Valuadora del año 1945.

NUMEROS INDICES
DE LOS COEFICIENTES DE EXPLOTACION DE LA C.T.C.S.A.
PRODUCTOS - CVTS./C.K.

SISTEMAS	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Subterráneos	100	98,5	103,8	108,2	113,6	141,7	161,2	175,0
Trenvías	100	101,0	107,2	119,6	142,1	173,1	189,3	195,2
Junibus	100	89,1	89,2	95,9	114,3	125,1	109,5	111,8
Micro-Junibus				100	100,3	133,3	143,7	146,2
<u>PROMEDIO GENERAL</u>	100	100	106,2	114,7	117,1	147,1	160,6	167,6

NUMEROS INDICES
DE LAS COMPETENCIAS DE EXPLOIACION DE LA C.T.C.B.A.
GASTOS - CTVS./C.K.
(Excluido Fondo de Renovación)

SISTEMAS	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Subterráneos	100	101,4	101,0	104,4	107,7	114,8	126,7	145,2
Tranvías	100	106,2	113,4	123,5	136,6	145,7	167,9	191,8
Omnibus	100	96,0	93,4	104,8	99,2	134,7	204,9	174,8
Micro-Omnibus				100	124,6	184,2	217,2	249,3
<u>PROM. GENERAL</u>	100	105,5	110,4	115,1	111,3	137,1	155,1	175,4

GASTOS DE EXPLORACION (INCLUIDO PAGOCHES AL FONDO DE RENOVACION)
DE LA CORPORACION DE TRANSPORTES
CORA./casajero

SISTEMAS	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Subterráneos	6,59	6,78	6,47	6,30	5,77	5,10	5,08	5,27
Tramvías	11,95	12,50	12,20	12,05	11,06	9,62	9,52	10,39
Ómnibus	15,65	16,58	16,18	16,58	13,08	15,57	25,59	21,83
Micro-ómnibus				10,38	12,91	14,50	15,63	17,69
Autobuses						12,25	13,76	17,74
Promedio General	11,36	11,95	11,84	11,41	11,17	10,62	10,59	11,53

• EXPLOTACION CORRIENTE

A	B	C	Costo	Rece	Ajuste	D
			de	de	de	
E	F	G	de	de	de	H
			de	de	de	
I	J	K	(L)	(M)	(N)	O
			(P)	(Q)	(R)	
1	2	3	4	5	6	7
1957	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0		200.0
1958	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	200.0	2,000.0
1959	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1960	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1961	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1962	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1963	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1964	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
1965	20,000.0	20,000.0	200.0	200.0	2,000.0	2,000.0
TOTAL	200,000.0	200,000.0	2,000.0	2,000.0	20,000.0	20,000.0

100
100

Comprobación de cuentas con efectos correspondientes
Ajuste determinado por la Comisión Valuatoria del ICA

ESTADO DE CUENTAS DE LA GERENCIA DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

OPERACIONES FINANCIERAS

Cuentas	Saldo al 1-1-57	Ingresos	Egresos	Saldo al 31-12-57	Saldo al 1-1-58	CARGOS POR APORTAS	Saldo al 31-12-57	Saldo al 1-1-58
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1000	2.714,7	1,20	2,0	259,6	2.559,1			
1001	23.740,1	0,20	2,4	343,5	23.394,2			
1002	2.400,0	2,20	2,0	323,5	2.176,1			
1003	22.825,2	0,20	0,0	22,5	22.802,7			
1004	24.411,7	0,10	22,0	64,7	24.347,0			
1005	2.701,5	0,50	22,0	243,5	2.458,0	2221,7		
1006	5.020,7	1,11	323,2	424,6	4.601,4	2221,7	2221,7	2221,7
1007	2221,7	2,00	22,0	302,7	1.919,0	2221,5	2221,5	2221,5
1008	27.000,4	24,00	222,5	703,4	26.297,0	2221,0	4032,0	26.297,0

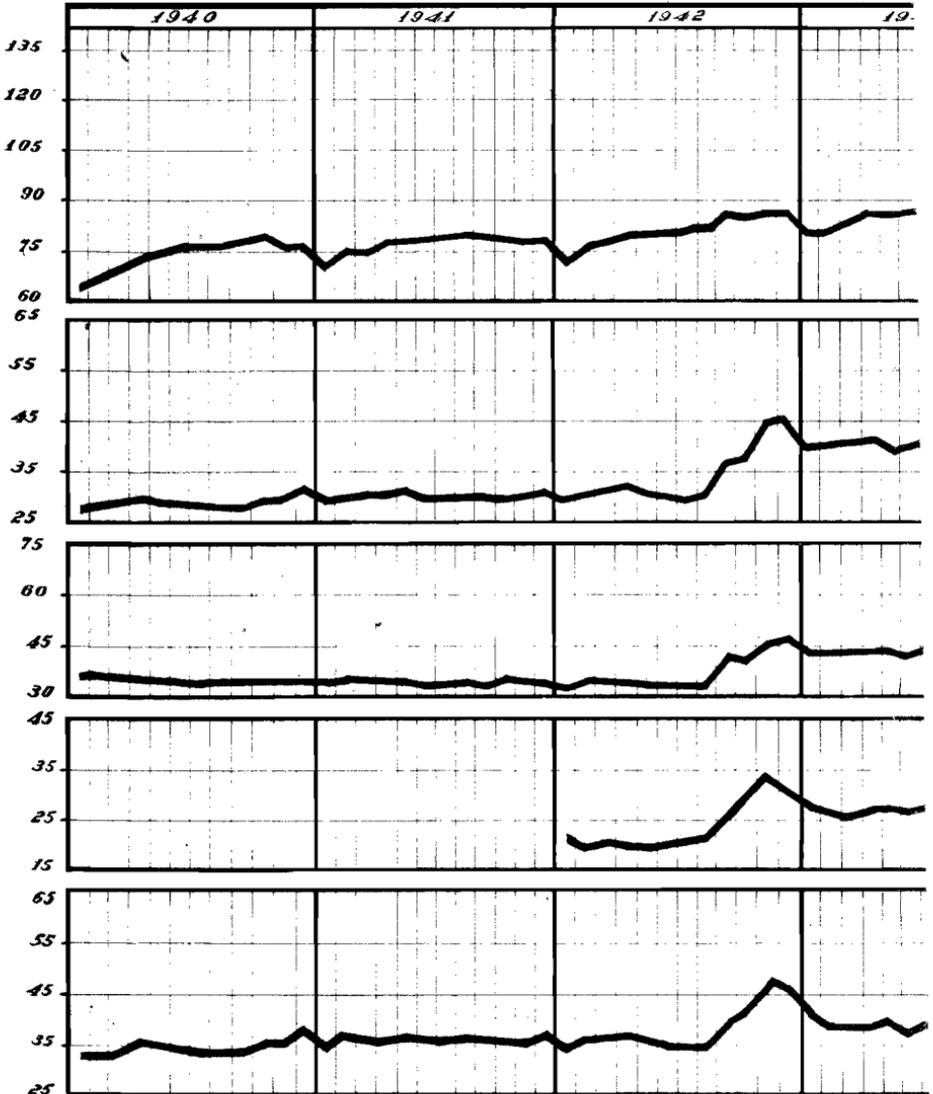
Estado de Cuentas

FINES ASES

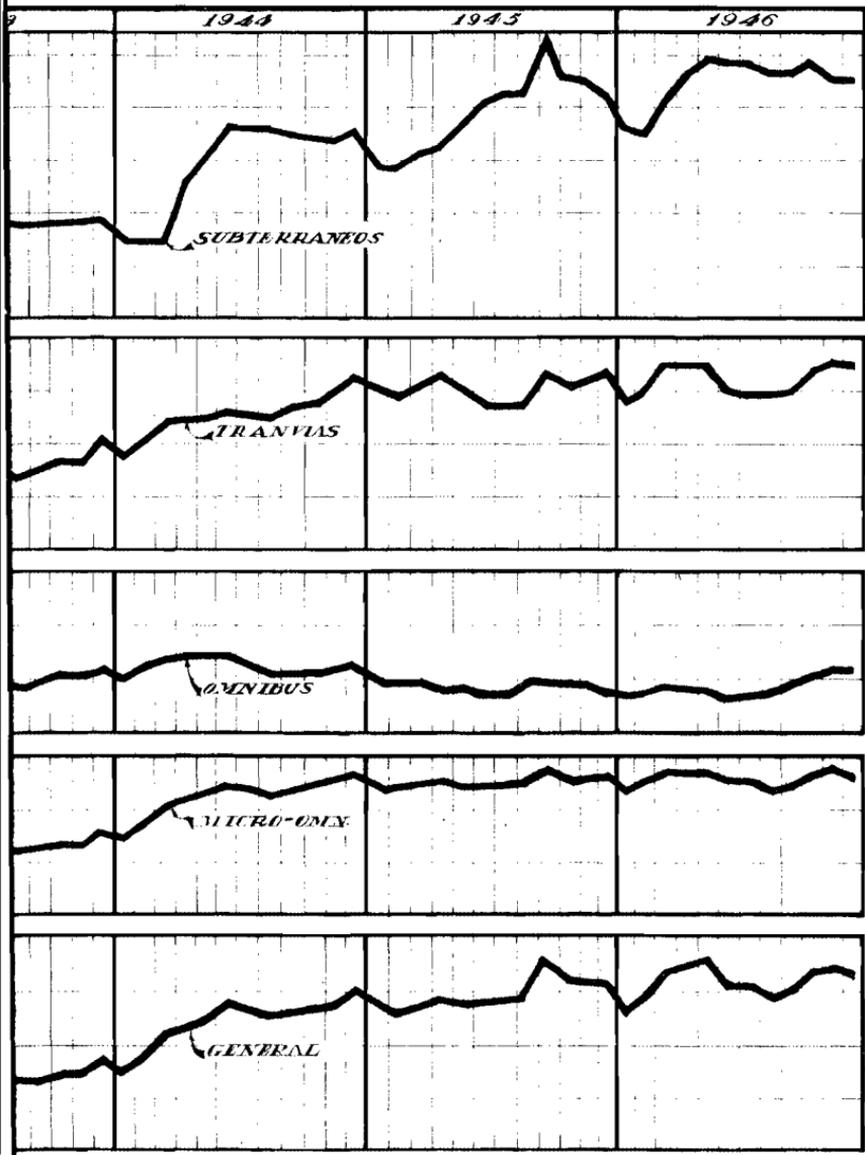
ESTADOS		Saldo Cuentas de la Cuenta de Reservas y Reservaciones (12-31-55 y 12-31-56)	% del Capital	Saldo Cuentas de la Cuenta de Reservas y Reservaciones	% del Capital	Saldo Cuentas de la Cuenta de Reservas y Reservaciones
25	27	28	29	30	31	
		0.000,1	1,30	0.530,1	1,30	
		23.584,2	2,41	23.054,3	3,36	
		9.274,1	1,25	3.100,4	5,62	
		11.025,3	2,25	43.021,7	7,79	
		11.025,3	2,27	34.379,3	9,20	
		13.000,0	2,20	26.000,0	10,00	
		24.011,0	2,41	20.000,0	10,00	
		10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	
		10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	
	10.000,0	10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	
		10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	
64,0,0	10.000,0	10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	
64,0,0	10.000,0	10.000,0	1,00	10.000,0	10,00	

G R A F I C O S

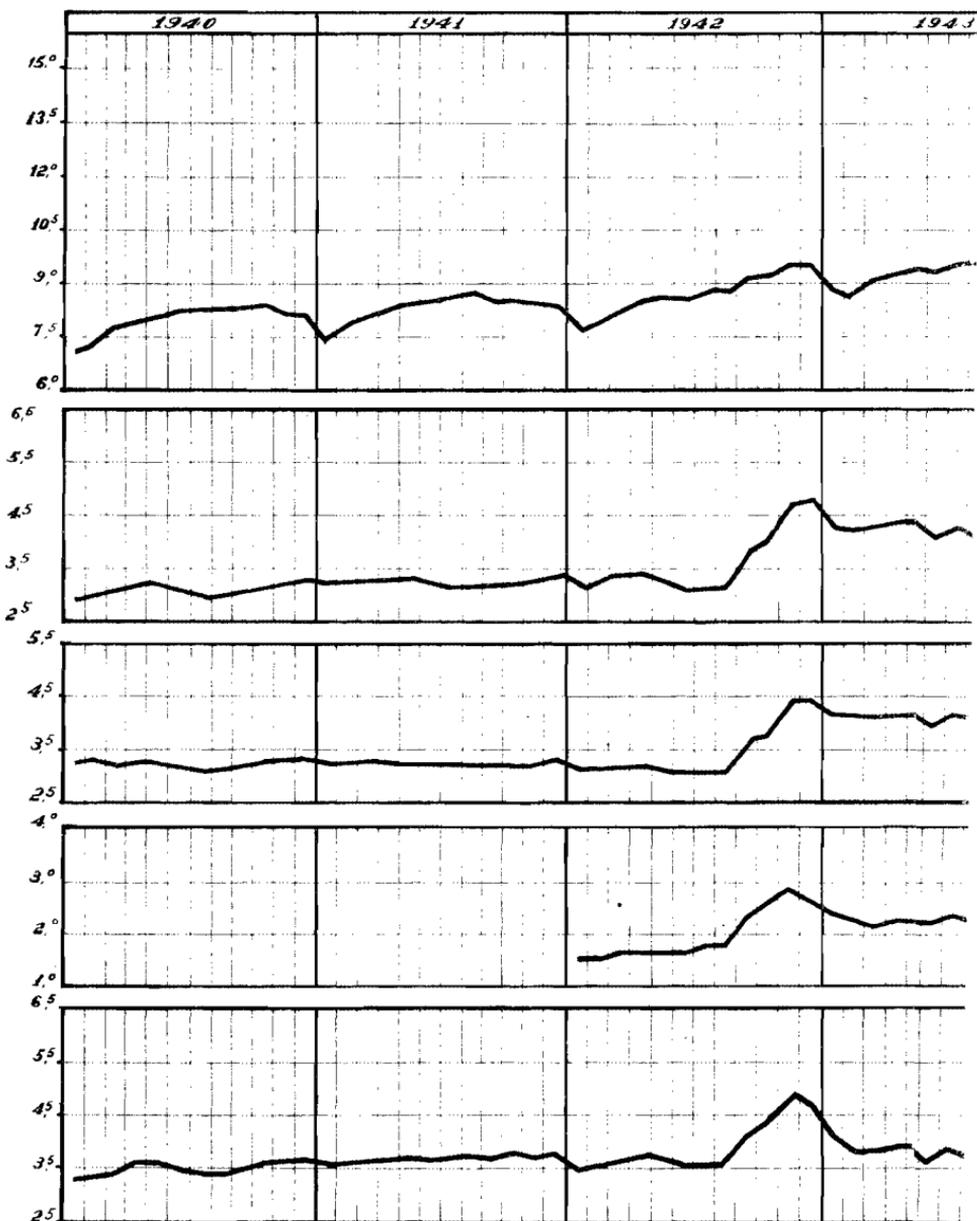
INGRESOS por C



INCHES KILOMETRO

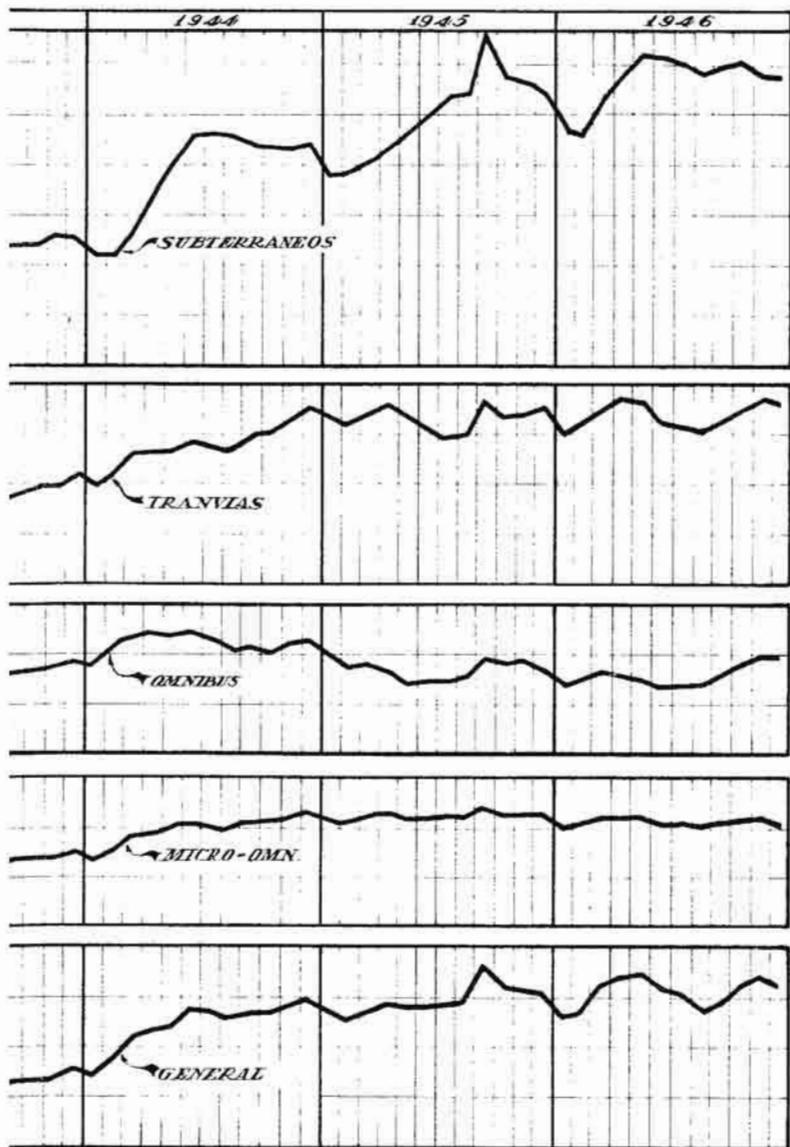


PASAJEROS por CO.

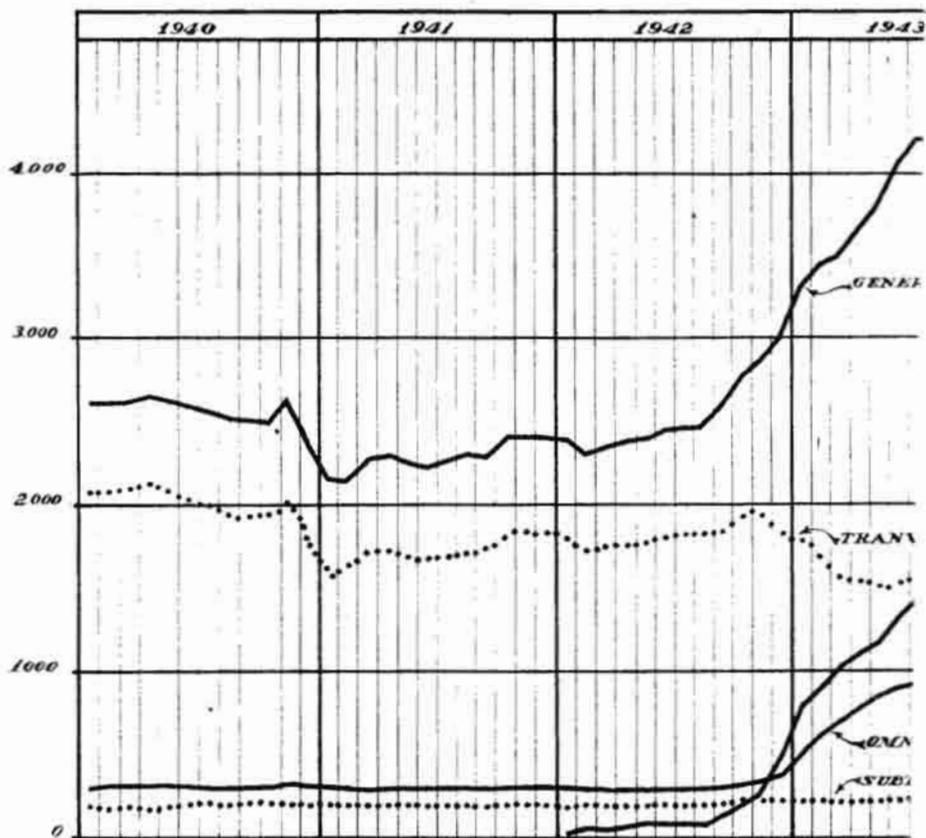


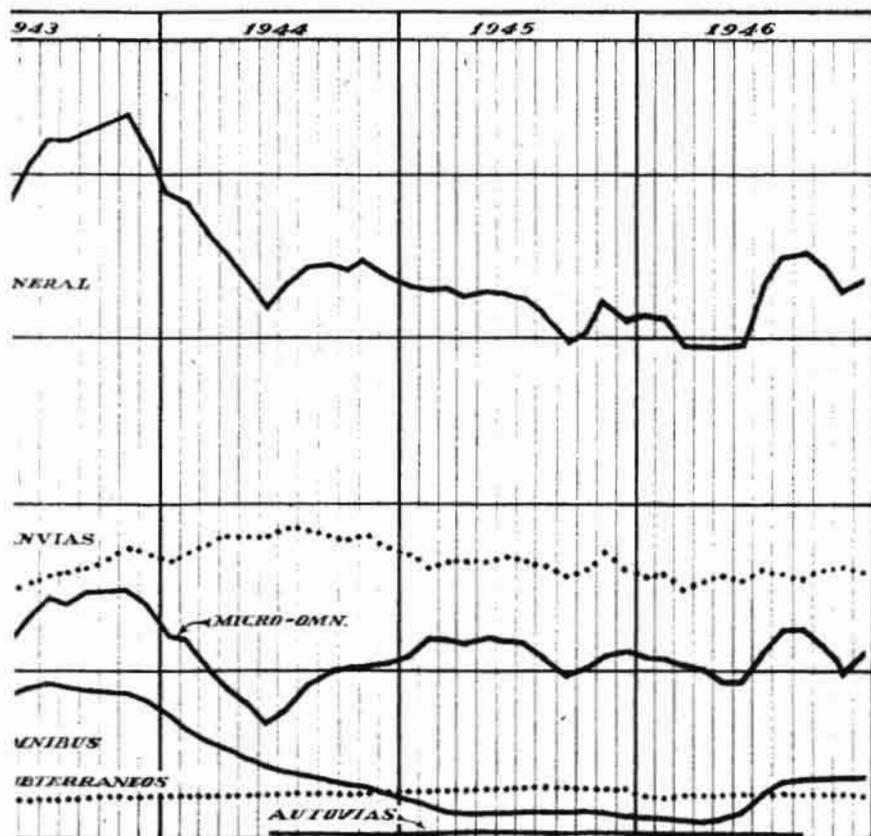
THE KILOMETRO

155

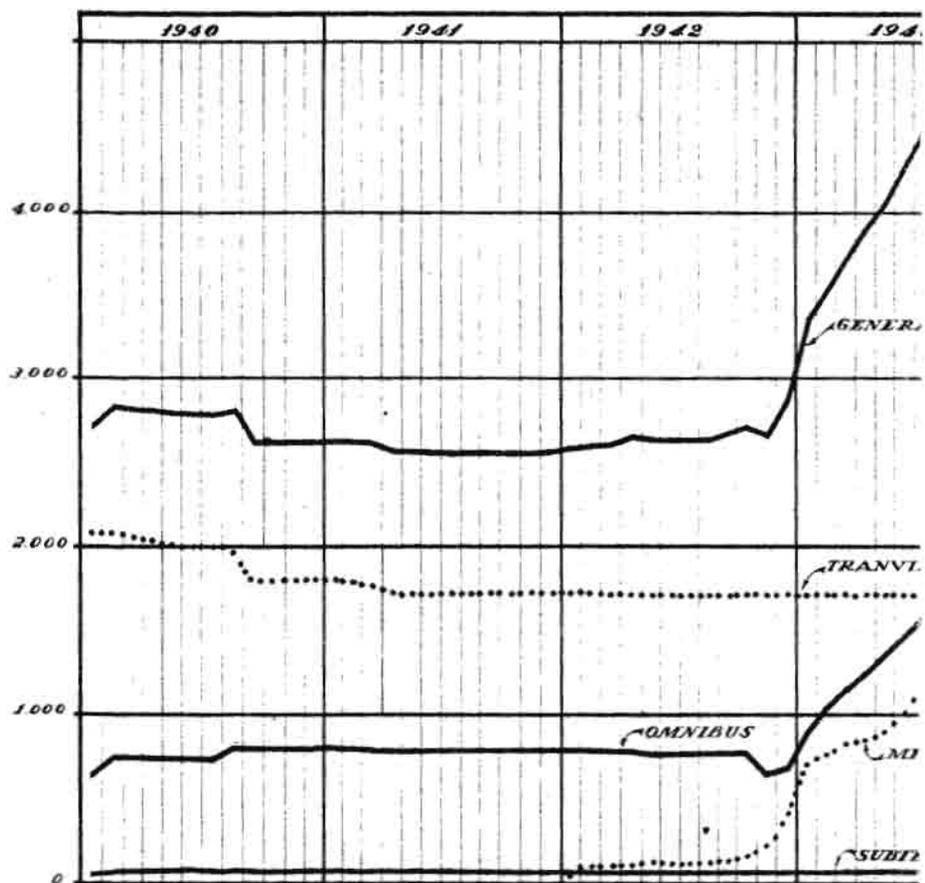


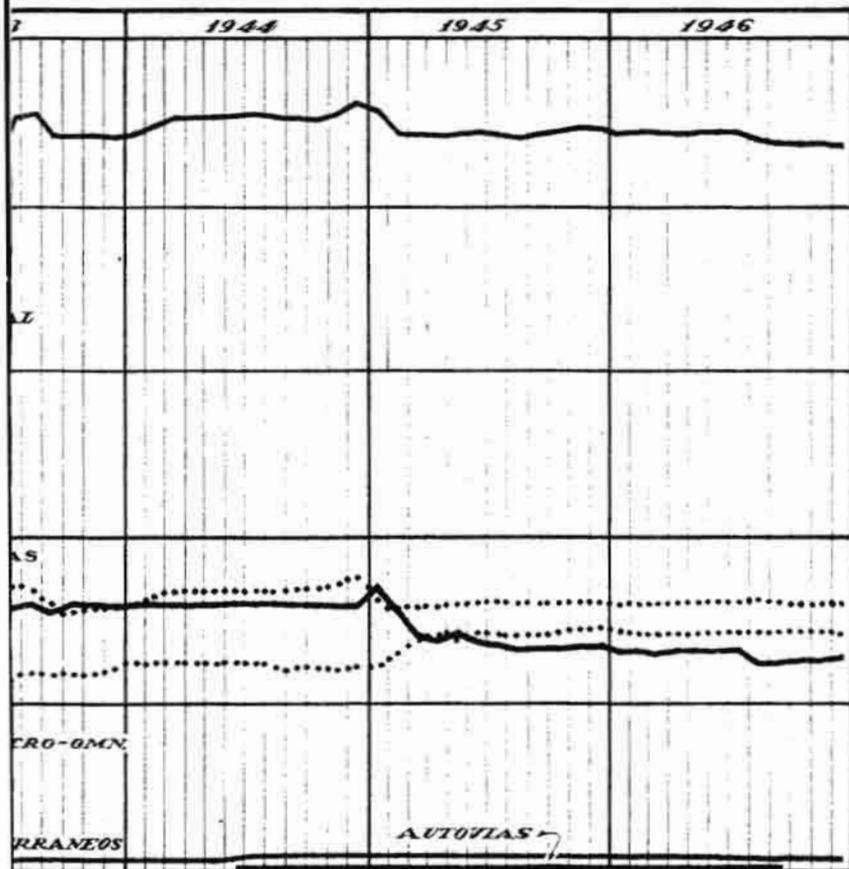
MAXIMO de COCHI



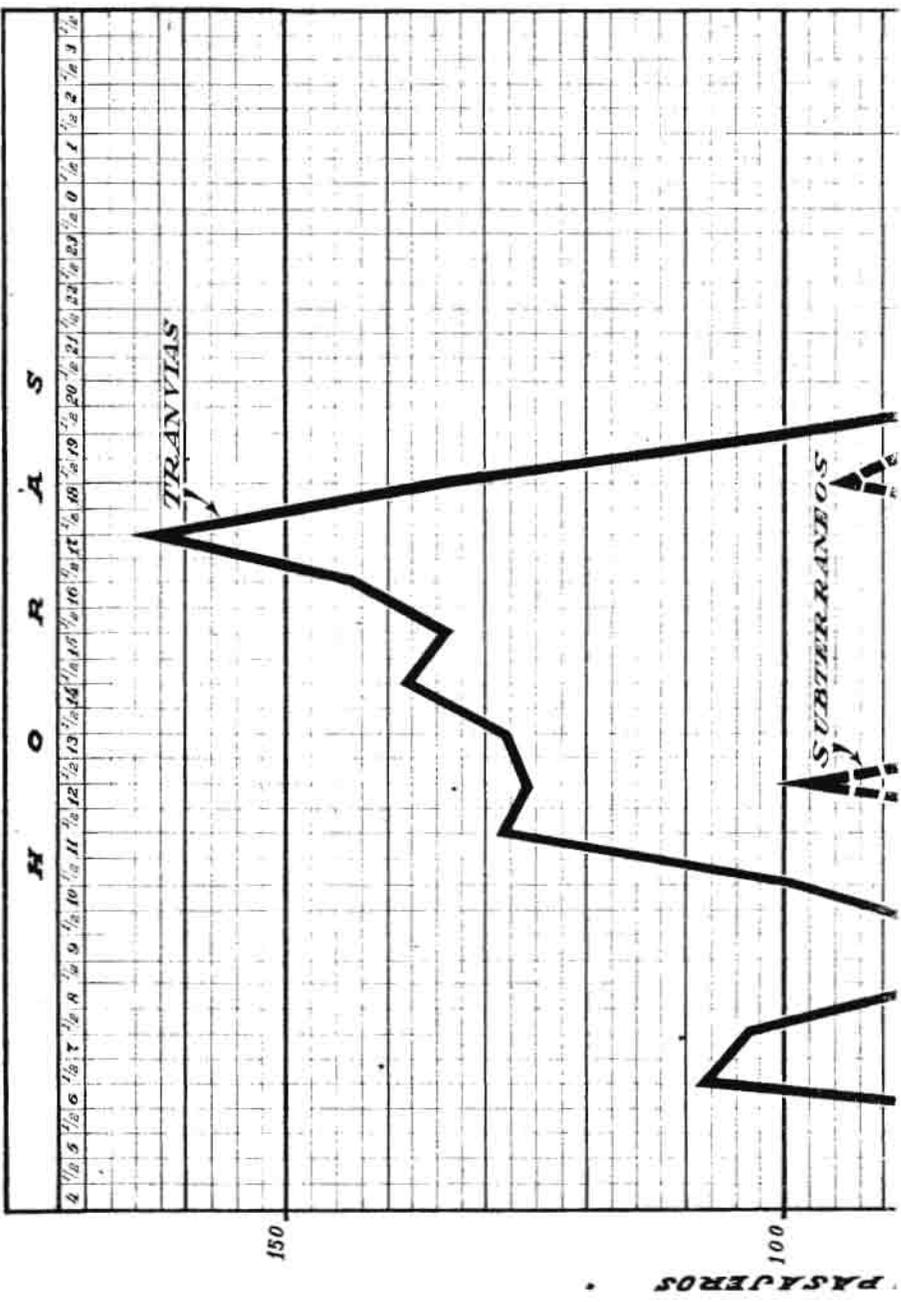
CHES en SERVICIO

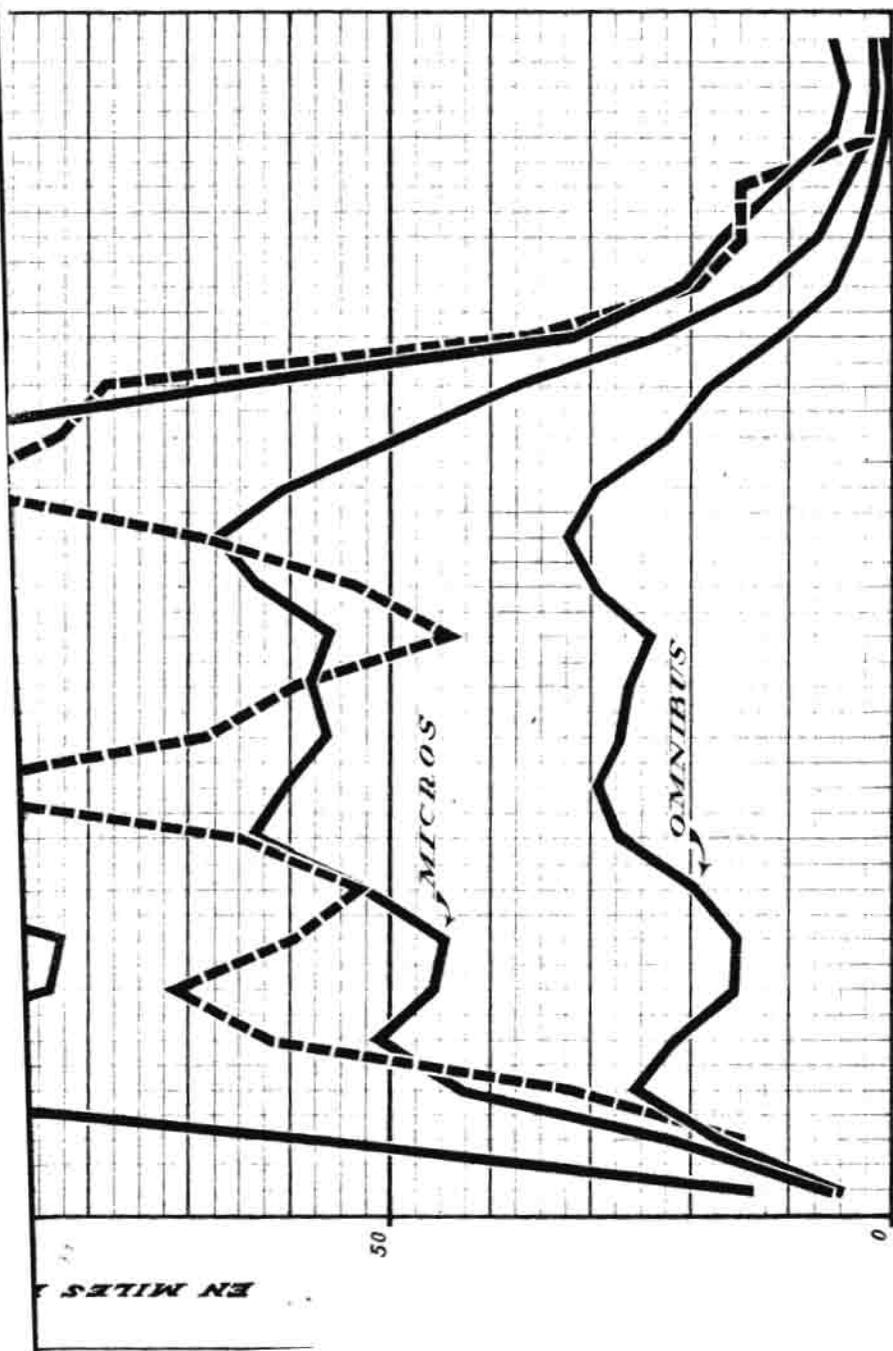
KILOMETROS de LINA



EAS en EXPLOTACION

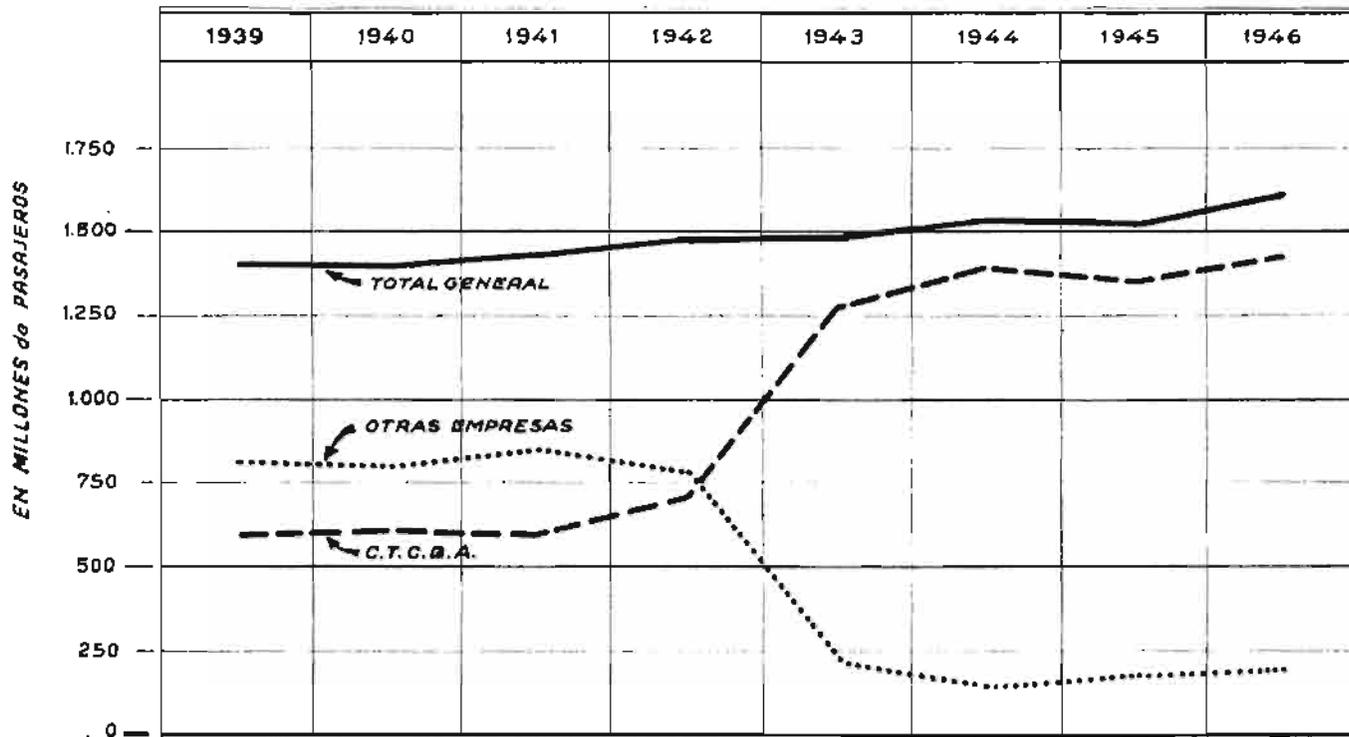
MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR HORA





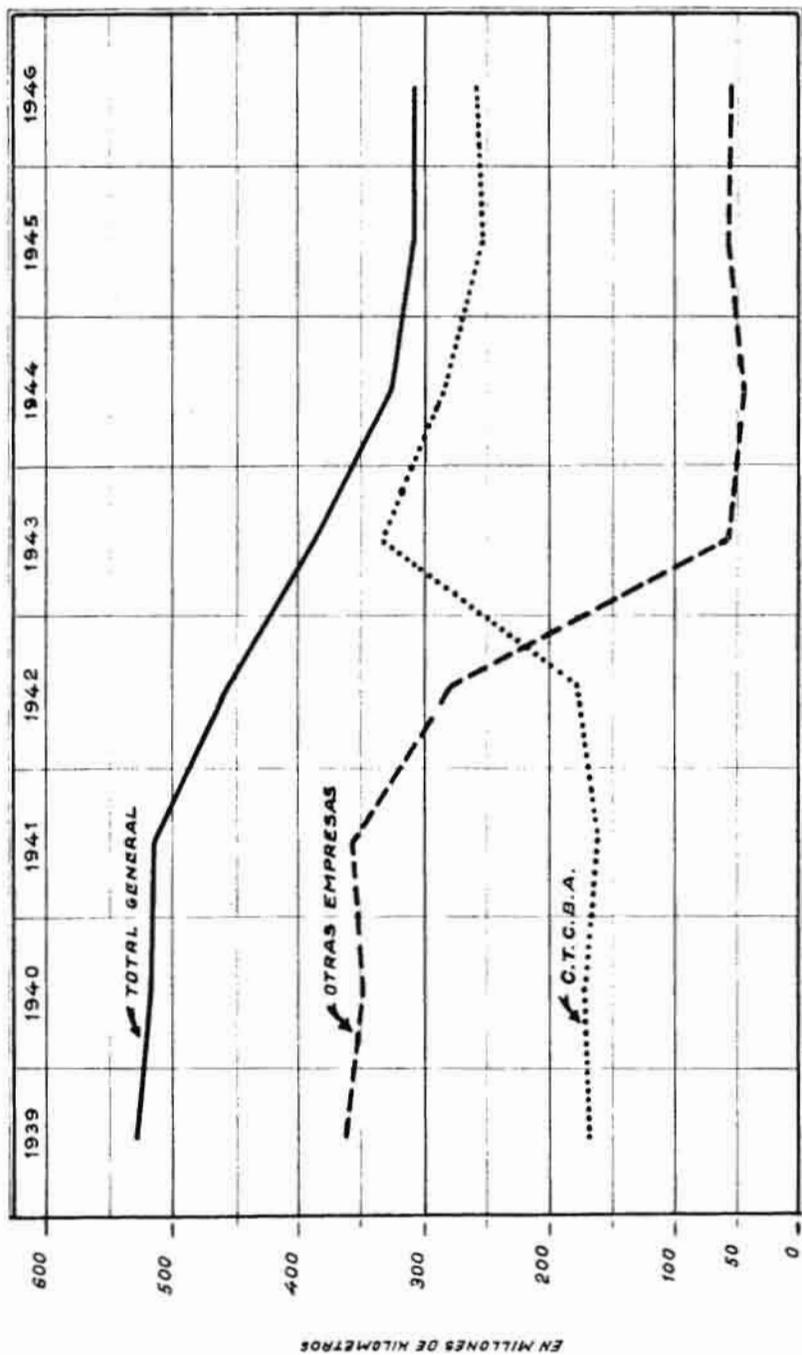
PASAJEROS TRANSPORTADOS

100



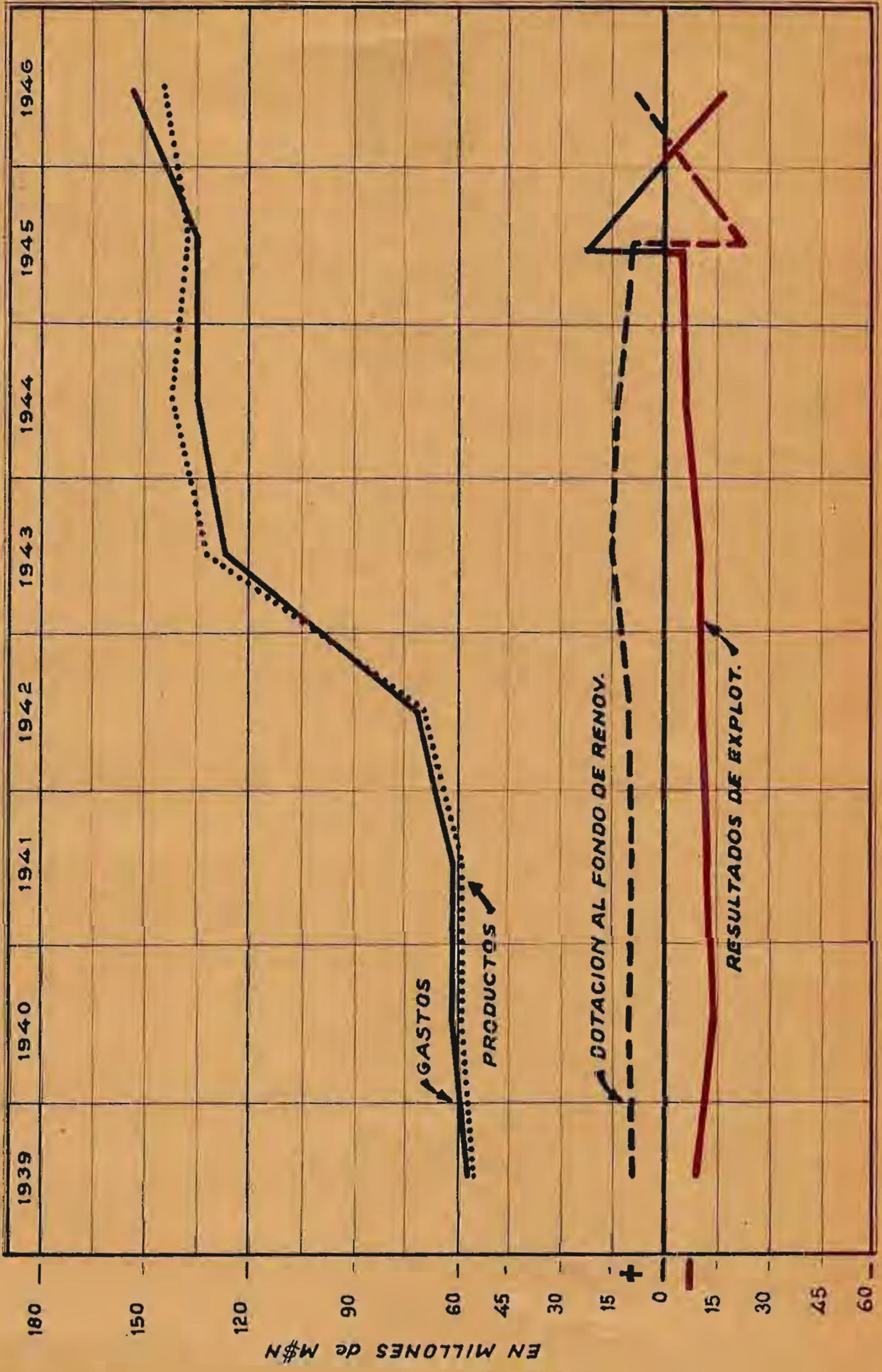
100

COCHES KILOMETROS RECORRIDOS

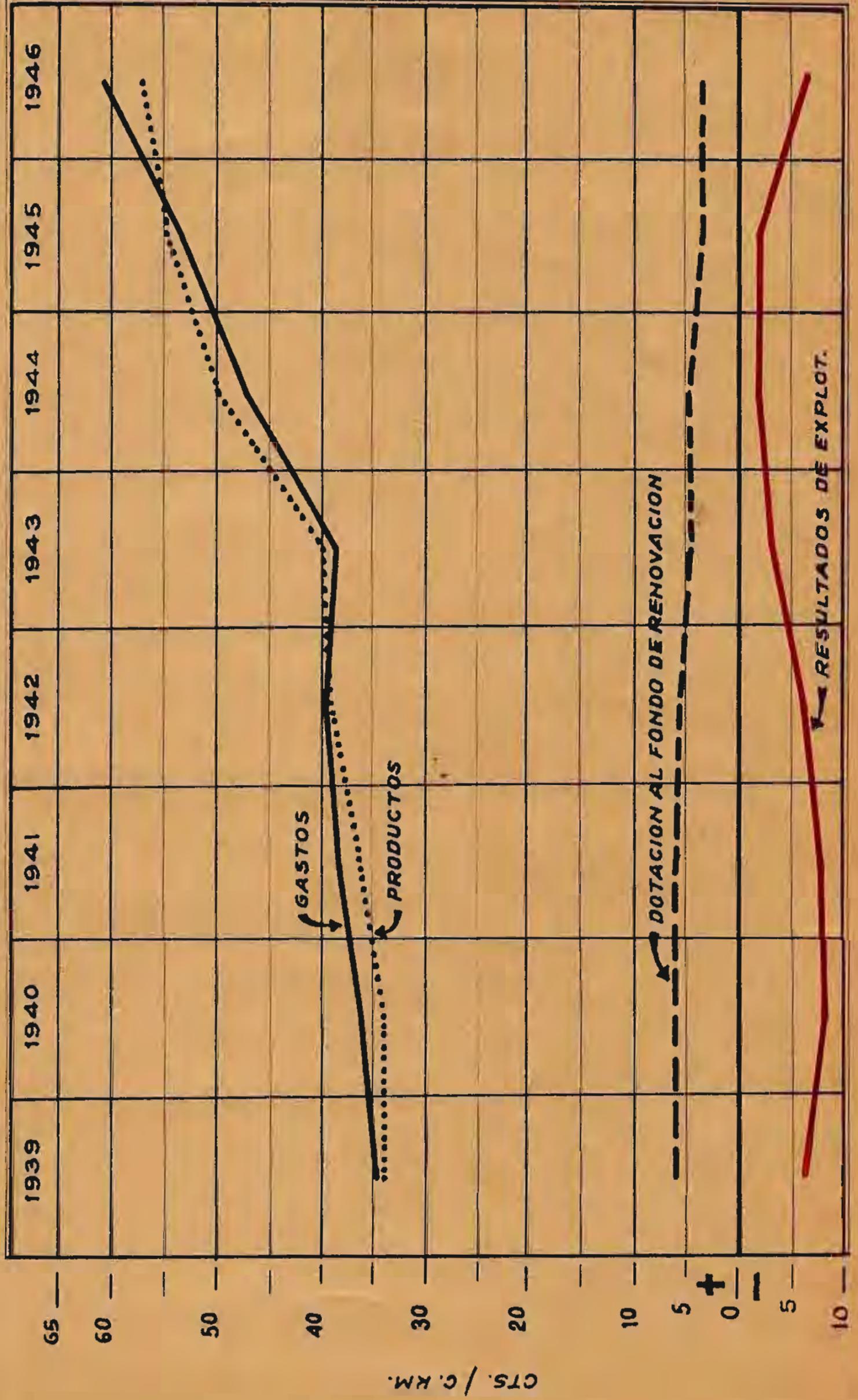


EN MILLONES DE KILOMETROS

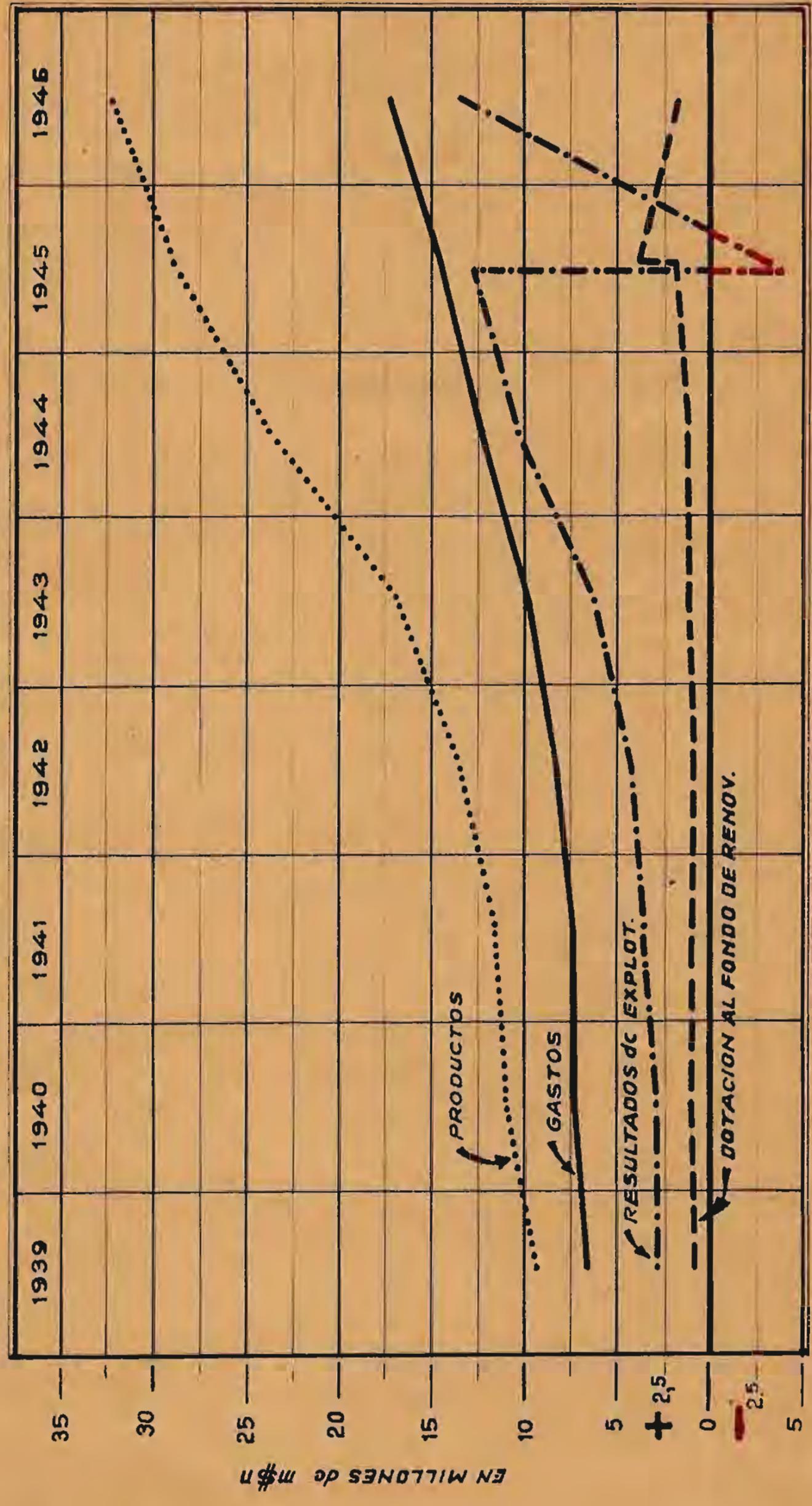
RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — GENERAL

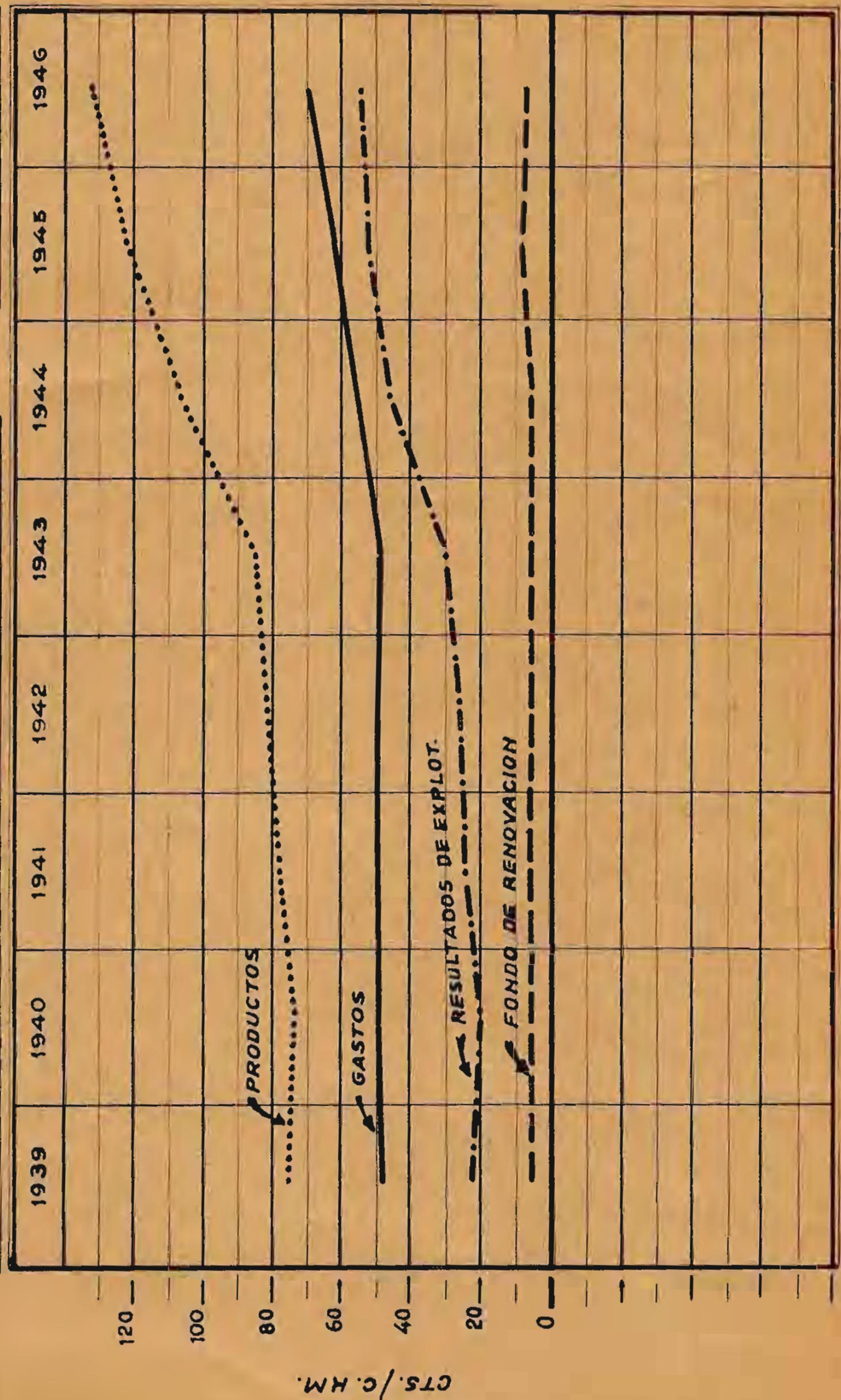


RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — GENERAL

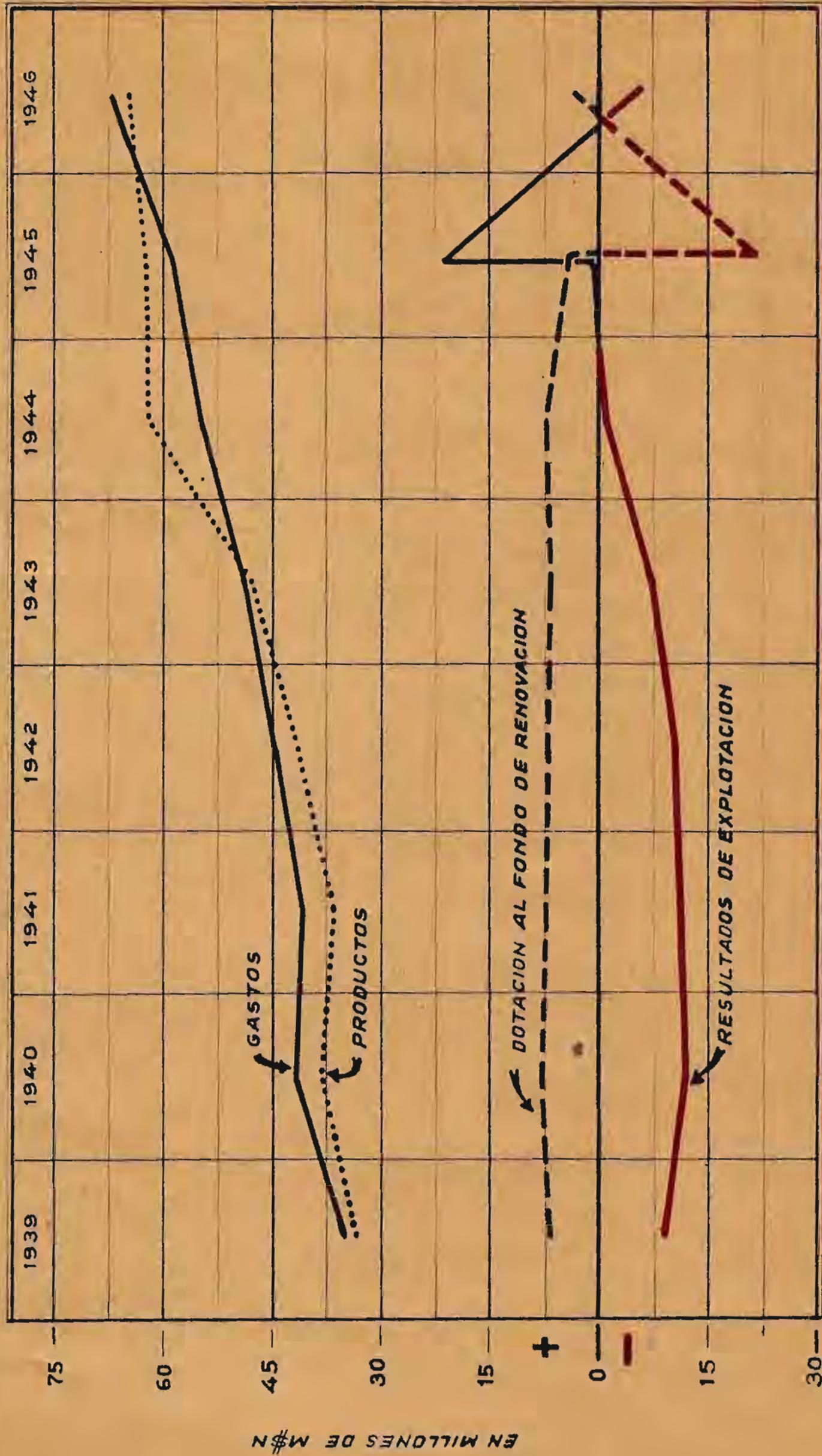


RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — SUBTERRANEOS

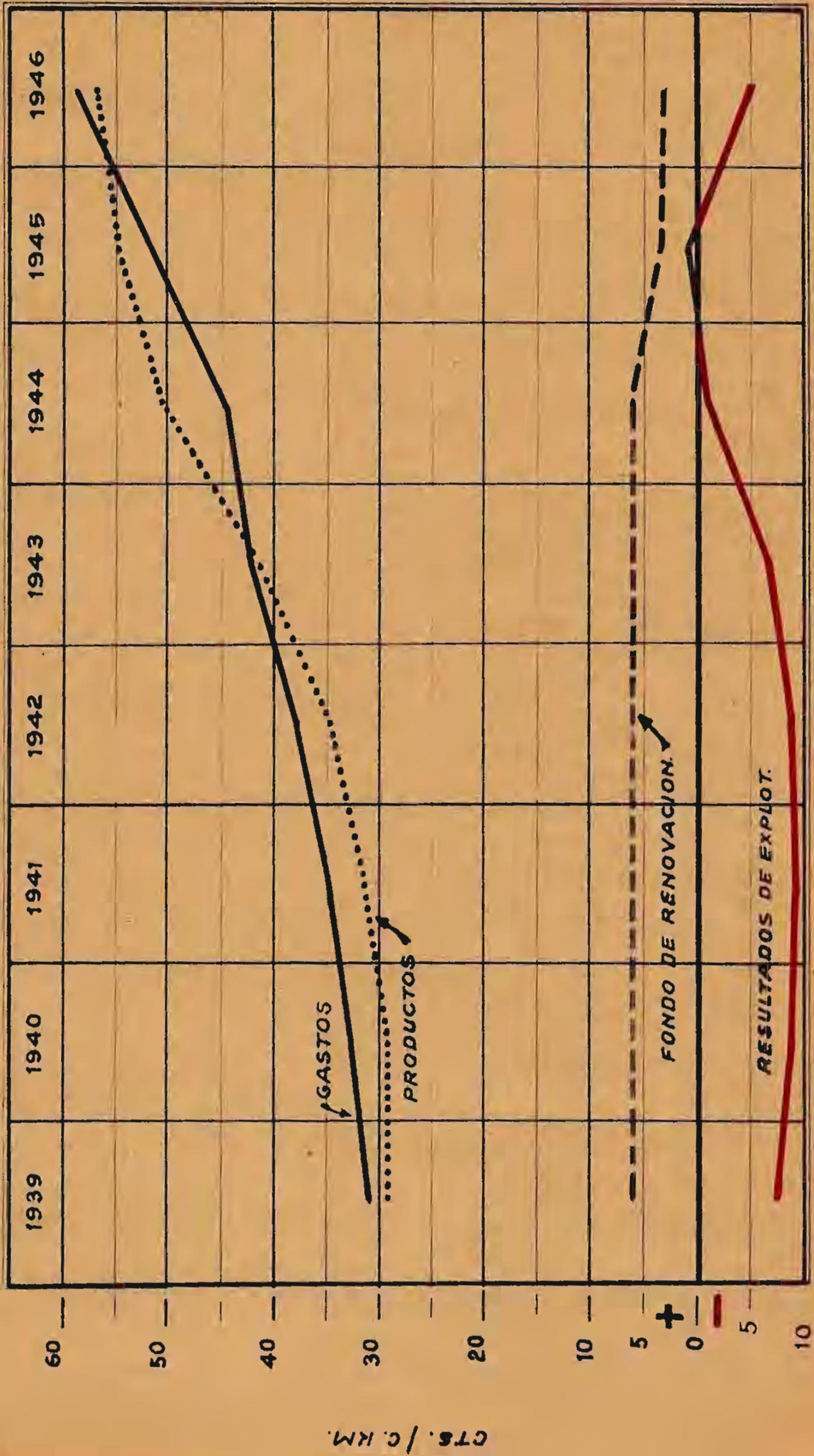




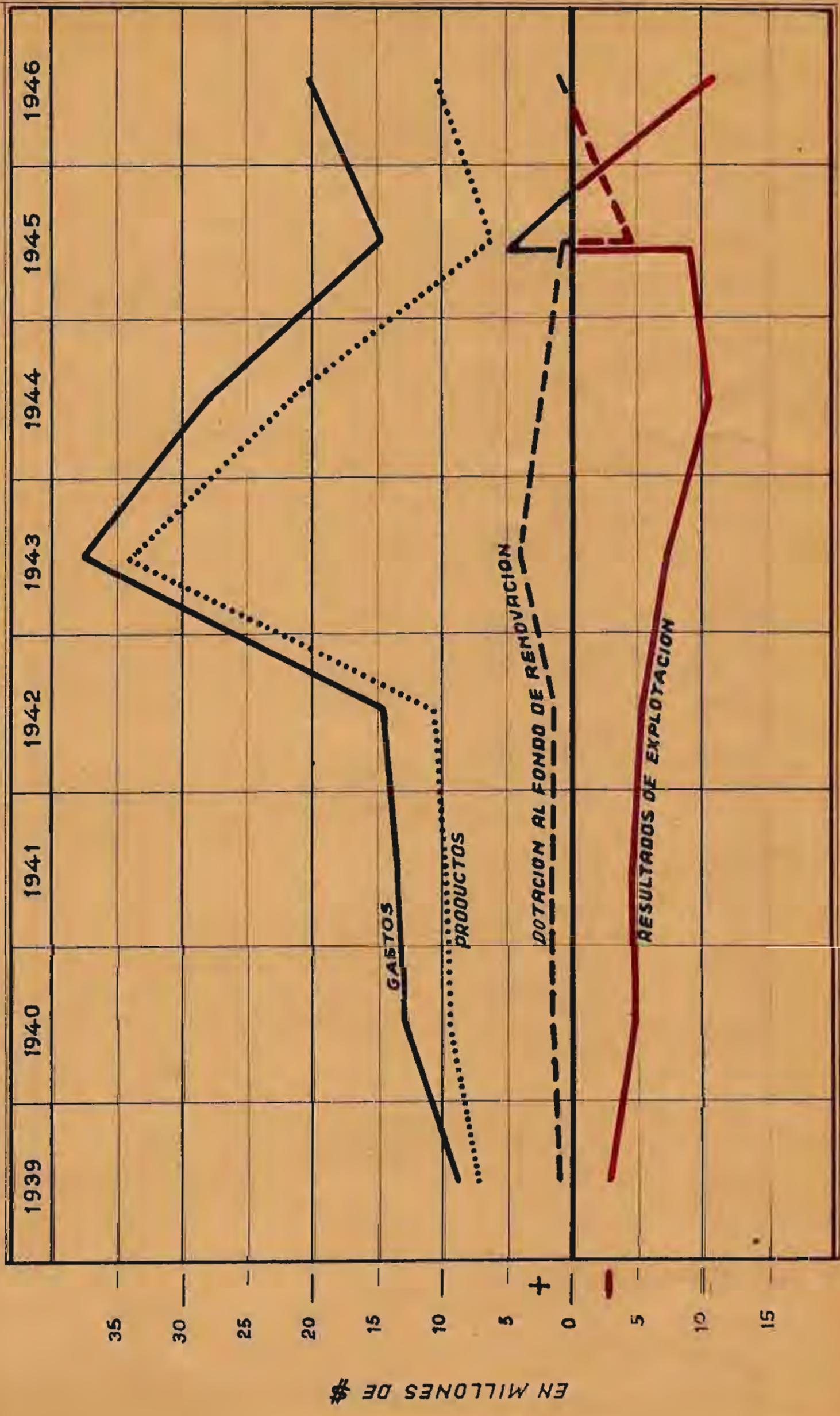
RESULTADOS DE LA EXPLOTACION DE LA C.T.C.B.A. — TRANVIAS



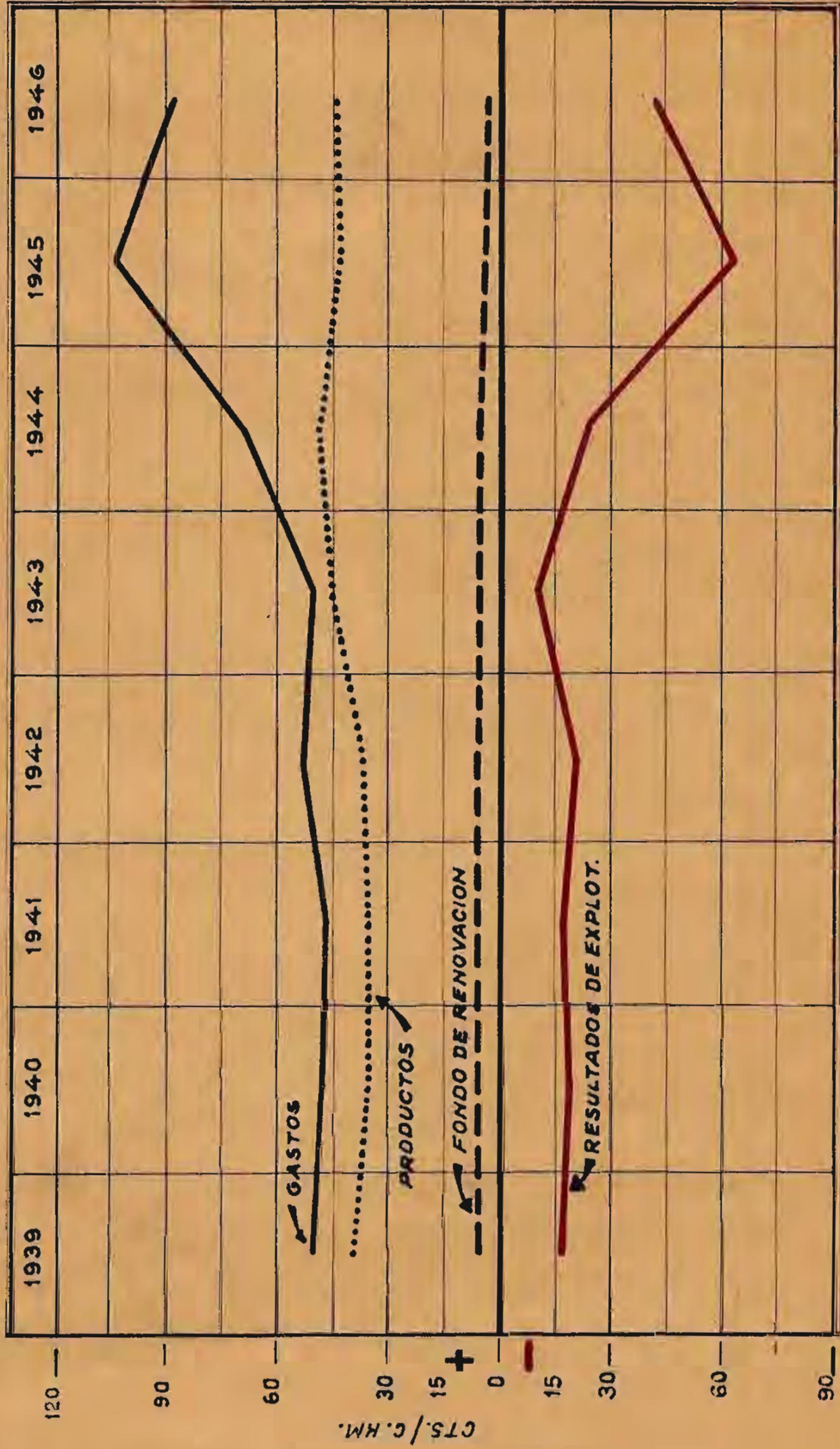
RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — TRANVIAS



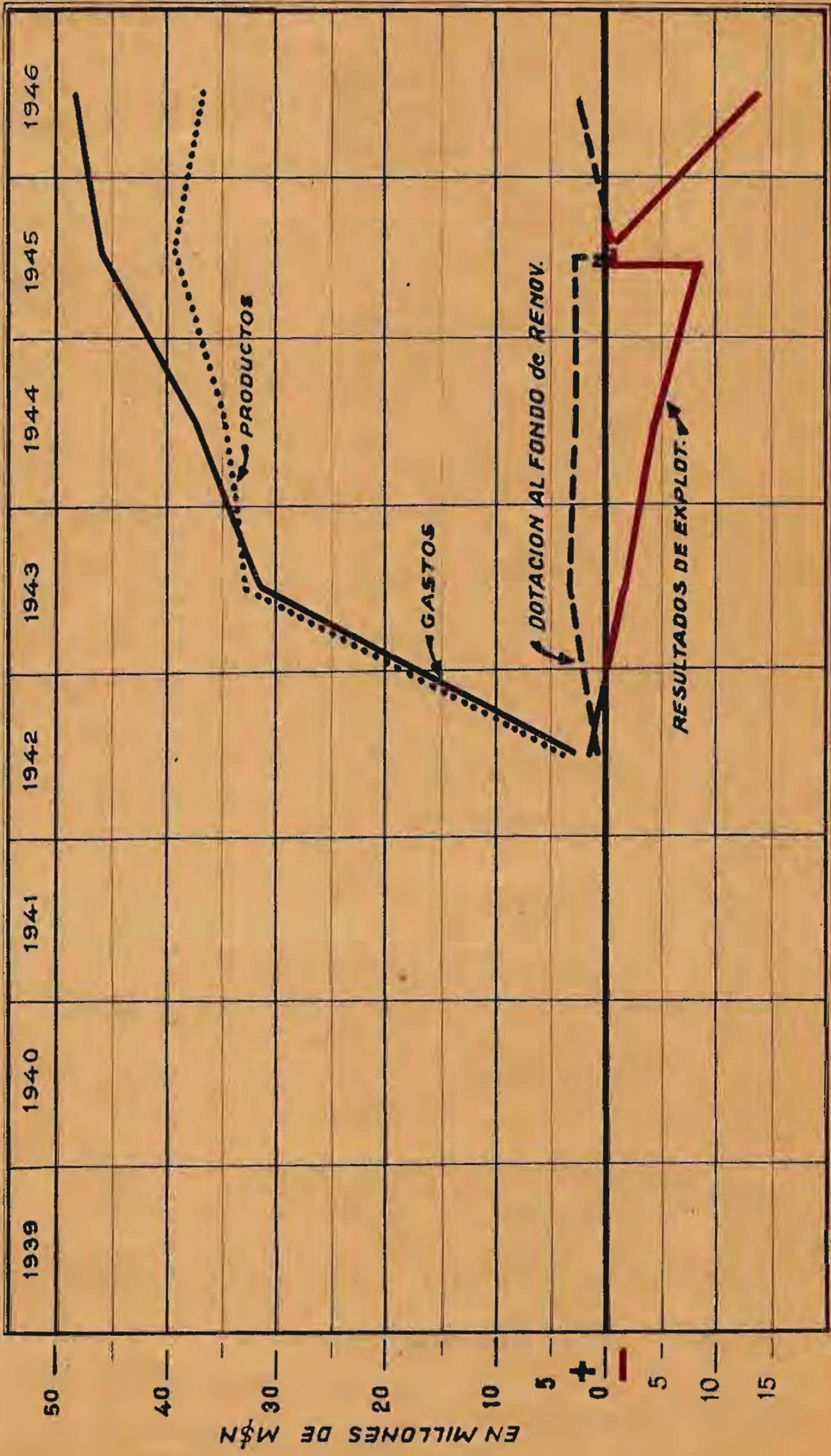
RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. ——— OMNIBUS 168



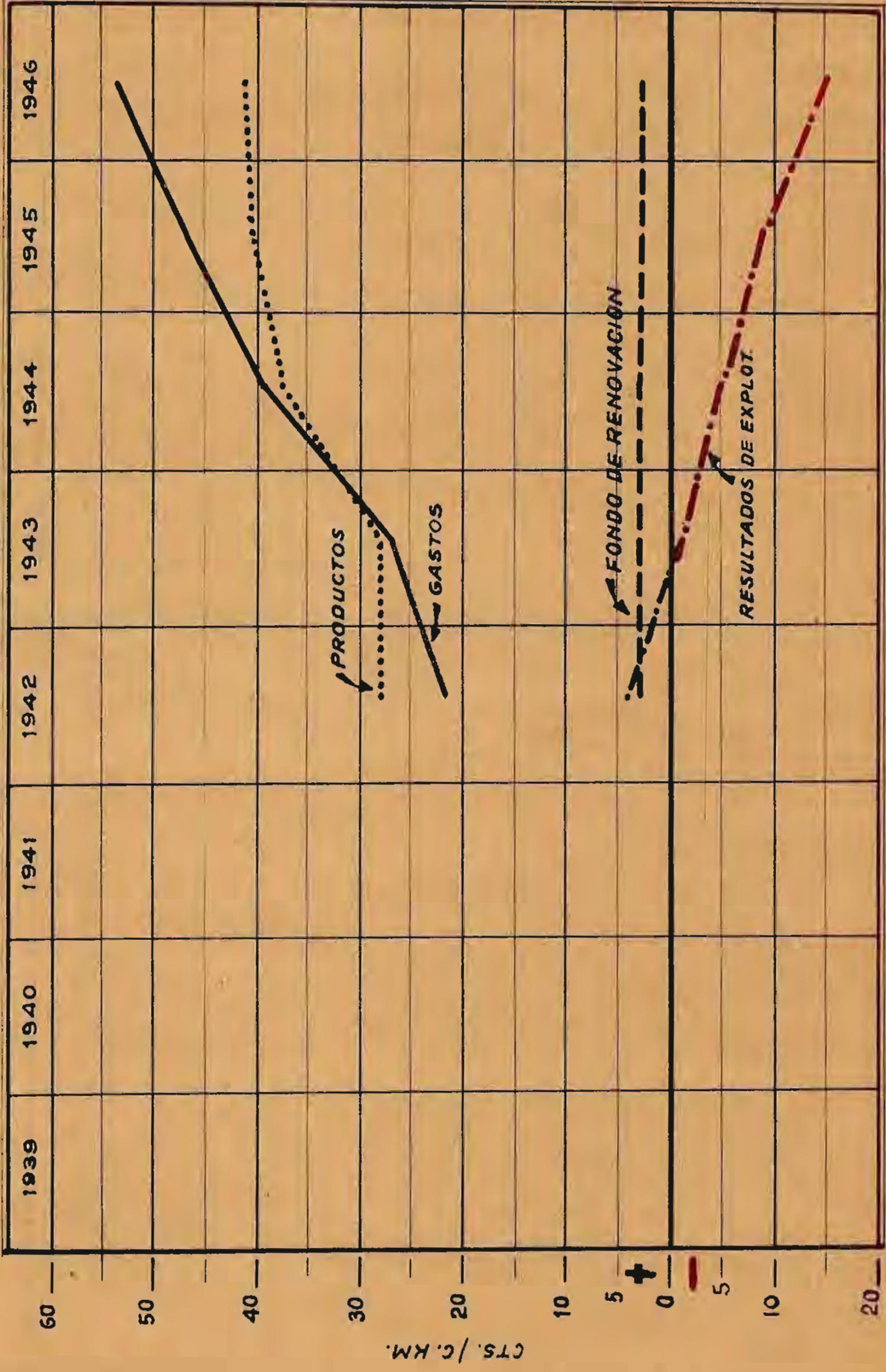
RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. ——— OMNIBUS 169



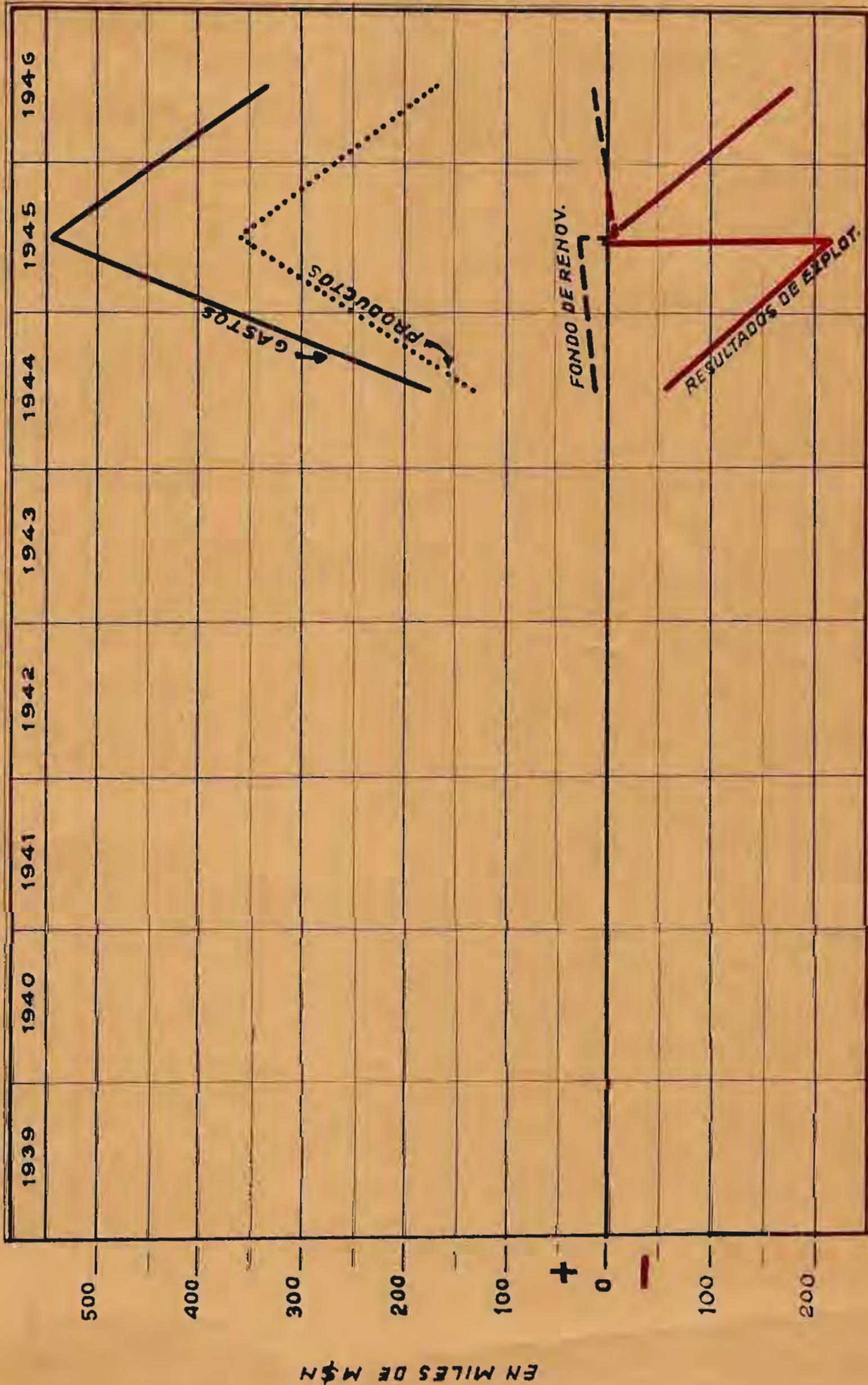
RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. MICRO-OMNIBUS



RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A — MICRO-OMNIBUS



RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — AUTOVIAS



RESULTADOS de la EXPLOTACION de la C.T.C.B.A. — AUTOVIAS 173

