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

El transporte automotor de pasajeros por empresas de componentes

Savini, Hugo Arturo

1952

Cita APA: Savini, H. (1952). El transporte automotor de pasajeros por empresas de componentes. 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

Tesis Doctoral 001501/0566

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS DE LA

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Instituto de Economía de los Transportes.

" EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR EMPRESAS DE COMPONENTES "

Hugo Arturo Savini.

Reg. N° 7.697

- 1952 -

I

1.- CONSIDERACIONES GENERALES - ORIGEN Y EVOLUCION

La red ferroviaria nacional, aún extendiendo sus servicios muy despaciosamente, habia llegado a principios del siglo, a suplir las primeras e indispensables necesidades de movilidad de la población.-

A partir de entonces, el número de habitantes continuó incrementándose con ritmo intenso y la actividad económica adquirió contornos cada vez mayores, agigantándose por momentos.- El transporte ferroviario no siguió esa evolución en la misma medida; por el contrario, se produjo un estancamiento en sus construcciones, las que lejos de mantener el grado de avance imprescindible para colaborar con el progreso de la Nación entraron en un periodo de apatía e inmovilidad, interrumpido muy de tarde en tarde por la incorporación de escasos materiales nuevos o el tendido de pequeños ramales, insignificantes en su relación con la magnitud del problema creado.-

Puede afirmarse que el transporte automotor nació de esa necesidad imperiosa insatisfecha por el insuficiente o a veces inexistente transporte ferroviario.- Su posterior desarrollo estuvo sembrado de dificultades, pero la politica vial del Estado, de cierta intensidad en los últimos años, creó mayores posibilidades originando o favoreciendo secundariamente el crecimiento de muchas lineas y servicios por el avance del pavimento en sus diversos tipos.-

No nos parece muy lejana la época en que comenzaron a introducirse en el pais los primeros vehiculos automotores, y pobladas rápidamente nuestras rutas, la cantidad y calidad de los mismos hizo que pudiéramos considerarlos bien pronto, un medio de inapreciable valor económico puesto al alcance del pueblo de la República.-

No hubo una legislación especial que contemplara ampliamente la situación creada, ni una coordinación racional de los servicios implantados, que impusiera condiciones de competencia y protegiera los cuantiosos intereses comprometidos. La desgraciada experiencia de la Ley 12.346 es el ejemplo del criterio con el que se enfocó equivocadamente la cuestión, y ninguna medida oficial obró decisivamente en apoyo de su organización.

Debemos atribuir solamente al espíritu emprendedor de los transportadores, sin distinción de origen o nacionalidades, el haber integrado con su tesón el cuadro general de los transportes de la Nación, no contando para ello con los medios con cuyo concurso florecieron en otros paises estas empresas.- Librados a su propio esfuerzo, sin protección legal, sin respaldo financiero suficiente, los empresarios hicieron sin embargo cuanto estuvo a su alcance para crear y mantener sus explotaciones, a veces perjudicando sus propios intereses inmediatos, pero con la esperanza y la fé inquebrantable en el porvenir de este país.-

Es por ello también explicable que la modalidad propia de explotación de las grandes empresas de trans-

porte automotor, solo tuviera aplicación fragmentaria en nuestro territorio, particularizada en determinadas entidades, sea por razón del origen de sus capitales, sea por la jusrisdicción en donde actuaron, u otros factores singulares que requirieron tal organización.- En los demás casos todo se superó y fructificó con jornadas de sacrificio, esfuerzos sobrehumanos y penurias económicas extraordinarias.-

Los primeros automóviles - reminiscencias motorizadas de las viejas diligencias coloniales - llevaron en la Patagonia los mojones de la nueva civilización. También las polvorientas y arenosas huellas de las pampas formaron los primeros conductores, y hasta los picos mas altos de la cordillera fueron testigos de esos intrépidos comienzos.-

Corrian tiempos dificiles en los que los vehículos existentes no siempre podían repararse. Se improvisaba con ingenio, pero irremediablemente debía "bajarse" a Buenos Aires a conseguir repuestos, y al fin..... cuando el coche se colocaba nuevamente en condiciones de marchar, los pasajeros ya estaban en el estribo del "otro" que cobraba un peso menos.....

Muchos transportadores pueden todavia hoy testimoniar las violentas y desagradables facetas de la competencia en el camino, sin tregua y sin ley.- Existía la urgencia de vincular las poblaciones mas estrechamente, pero para ello era necesario trabajar intensamente con mayores garantias de seguridad y tranquilidad.

Un gran dia para el país, aquellos luchadores que mas de una vez echaban sus coches el uno contra el otro disputándose la huella para ganar minutos, pudieron comprender que ayudándose mutuamente, viajando en caravanas, distribuyéndose pasajeros y cargas, todos tenían mayores probabilidades de llegar.-

El progreso económico de los pueblos Argentinos requeria la utilización total y armónica de los medios disponibles.- Unas veces la cosecha de frutos del alto Valle del Rio Negro, otras la zafra lanera del Chubut, la vendimia cuyana o los yerbales misioneros, pedián camiones y más camiones, transporte de obreros, alimentos, máquinas, productos, y siempre el costo reducido era la norma imperiosa de trabajo.-

La unión de esos transportadores permitiría naturalmente una organización mas segura y eficiente en el mantenimiento de los servicios, defenderiá sus tarifas en su caso, y los mismos usuarios podrián beneficiarse al mismo tiempo.

Y en esa voluntad de unión y colaboración de los obreros del volante, debemos encontrar la raiz de las primeras empresas de " COMPONENTES ", término frecuentemente utilizado hoy en la jerga de los transportadores, que paulatinamente se ha llegado a definir a través del tiempo.-

Ahondando en esa fuente, hemos sentido como ellos las fatigas del transporte de montaña y nos hemos acostumbrado a perder la vista en el horizonte del campo;

sentados a veces al volante de sus micro-ómnibus desvencijados, o hurgando en los motores al lado suyo, hemos conocido su historia y participado de sus inquietudes.- Luego, en la serena reflexión de lo vivido, quisimos reunir en apretada síntesis, usando quizás sin notarlo su lenguaje pintoresco, esos cuadros dispares que ofrece al observador ese transporte eminentemente "criollo", el transporte que también llegó al asfalto, reflejado en un letrero irregular que coronaba un viejo faeton desahuciado como "taxi" .....

A pesar de haberlo buscado por exigencias de nuestra actuación profesional, no hemos encontrado un análisis de los problemas que afectan a este tipo de empresas que ya denominamos "de componentes", por lo que intentamos este ensayo para ofrecer en breve estudio las observaciones de nuestra propia experiencia, huérfana quizás de muchas de las caracteristicas de una investigación científica, pero nutrida de realidades, con el honesto propósito de ser útil a quienes mas lo necesitan: los transportadores que afrontan ese panorama incierto todavía, del transporte automotor de pasajeros por caminos.-

---

II

EMPRESA DE COMPONENTES

2.- Definición - Concepto

Definimos como empresa de "componentes", a un conjunto de transportadores quehan convenido en servir una o varias lineas de transporte, conservando la explotación racionalmente individual de sus vehiculos, para lo cual constituyen e integran una entidad ideal que los representa, en cuya organización delegan en mayor o menor grado los elementos indispensables para su trabajo en común, amparados por una concesión, permiso o habilitación estatal, y sujetos o nó a determinadas normas contractuales.-

Trataremos de precisar estos conceptos:

a) Decimos "conservando la explotación racionalmente individual de sus vehiculos", primera y principal característica sin la cual no encontramos componentes.- Cada individuo contribuye o aporta uno o varios vehiculos al material rodante de una linea que se inicia o que ya se encuentra en funcionamiento, aplica su trabajo personal en alguno de los aspectos de dicha actividad, y percibe como compensación el producido neto de la explotación de los vehiculos que aporta. No ignoran esos transportadores que es necesario renunciar a una parte de su libertad de disponer, para dar homogeneidad y uniformidad a su trabajo, sometiéndose a un orden y disciplina voluntaria y necesariamente creado por ellos.- De ahí la explotación "racionalmente individual".-

b) Tratándose el transporte de pasajeros, de un servicio público, debe existir siempre una resolución estatal, legislativa, ejecutiva o comunal, definitiva o precaria, que "concede" o "permite" la explotación de determinados servicios a una persona fisica o juridica, la que contrae por tal concesión o permiso, una serie de obligaciones y responsabilidades, y lógicamente no puede existir, respecto de un solo servicio, una multiplicidad de responsables para su cumplimiento.- Nace así la empresa o entidad que agrupa a los componentes: "Entidad ideal que los representa".-

Ello no significa que no se acuerden o hayan acordado - desconociendo sus consecuencias perjudiciales - permisos o concesiones estatales a un conjunto de personas, a los que fatalmente se les exige unificar la representación a los fines consiguientes.

Estos es insuficiente, por la posibilidad de una interpretación equivocada del alcance de los derechos individuales de los titulares, la que puede trastornar, cuando existe propósito deliberado y en ausencia de instrumentos legales precisos, toda la organización de los transportes y su eficiencia práctica, por la independencia de actuación y la falta de orden y colaboración entre los componentes.

c) Se obtiene la autoridad superior de esa entidad con respecto a sus integrantes o componentes, y su subordinación al poder concedente de una manera eficaz, por medio de "la delegación de los elementos indispensables

para su trabajo en común", es decir la facultad de organizar técnicamente el servicio, horarios, proyectos de tarifas, etc., acordes con la importancia de los transportes a realizar, cubriendo todas las exigencias reglamentarias, lo que recae en una "comisión", "directorio" o "asamblea" que gobierna la empresa o "línea", como se le ha dado en llamar, y cuyas decisiones constituyen la base de la explotación.

No nos apartemos de la idea de que no se trata de una empresa común, de tipo capitalista, en donde hay una autoridad omnipotente que defiende su inversión, con un grupo numeroso de obreros y empleados que ejecutan las directivas impartidas sin objeciones, sino que son aquí los mismos obreros que se gobiernan, los que, sin perder su autoridad ni su jerarquía dentro de la organización, muchas veces, terminada una asamblea o reunión de directorio, dejan su sillón, presentan su planilla al "control" que los autoriza a partir a hora fijada, y se sientan al volante, mientras en la esquina siguiente, otro asambleista o director sube a "picar" los boletos, porque es el inspector de turno. Asi también se ha hecho y se hace Patria en nuestra Argentina.-

d) Estas empresas de"componentes", término que usaremos de ahora en adelante como representativo de los caracteres especiales de las entidades objeto de este estudio, dia a dia se han generalizado abarcando en su actividad las mas importantes lineas comunales e interjurisdiccionales de transporte de pasajeros, organizadas diversamen-

te con un grado de centralización pequeño o grande según los casos, el que va desde la casi completa independencia de actuación de cada componente, hasta la fusión en grandes consorcios o empresas "monoblock", en donde la individualidad de los componentes se ha perdido en gran parte, hasta confundirse con el carácter de simples accionistas de una sociedad de capitales.

Las distintas gradaciones se manifiestan sin una lógica determinante, y dependen por el momento casi exclusivamente de la capacidad o voluntad creadora de las personas dedicadas a esta actividad, con prescindencia de la mayor o menor importancia del servicio prestado.-

Esta posibilidad de agruparse o nó jurídicamente para la prestación del servicio, justifica nuestras expresiones de la definición: "sujetos o nó a determinadas normas contractuales"

3.- Proceso de formación

Establecidas las caracteristicas principales de la empresa de componentes, es sin embargo dificil deducir una ley de formación, o precisar con perfiles definidos un procedimiento inmutable que rija o haya regido, o sirva de norma para su constitución.-

La práctica enseña que mientras algunos empresarios han dado forma juridica definitiva a sus relaciones económicas, otros mantuvieron o mantienen una imprecisión total en sus normas de trabajo, no pudiendo es-

tablecerse con exactitud ni calificarse juridicamente la naturaleza del vinculo que los une, en ausencia de todo contrato escrito.-

No es ajeno a la cuestión el carácter de la Resolución Estatal que ha concedido o permitido el servicio.- En el orden nacional por ejemplo, encontramos transportadores que iniciaron sus lineas por su simple voluntad, sin sujeción a concesiones o permisos.- Luego, se consolidó esa situación de hecho en virtud de una ley que reconoció su antiguedad en la explotación, amparándoles con cierto privilegio.- Esa misma ley, N° 12.346, impuso normas para la implantación de nuevas líneas, y su reglamentación y disposiciones complementarias posteriores, restringieron cada vez más ese derecho, condicionándolo de tal manera que se hizo preciso modificar o regularizar la situación juridica de casi todos los empresarios.

En otras esferas, hubo concesiones o permisos otorgados a terceras personas no directamente interesadas en el transporte, las que no lo explotaron, sino que lo delegaron en sub-concesionarios, o más llanamente en algunos casos hicieron transferencias de las concesiones o permisos, manteniendose como presta-nombres para hacer verdaderos negociados.

En ausencia de toda obligación especifica sobre su forma de constitución, se advierte que una empresa de transportes, como entidad comercial, puede adquirir una de las múltiples formas con que suelen presentarse éstas, sin distingos esenciales con respecto a otros co-

mercios.- Su forma de actuar es similar: hay un capital, aportado generalmente en especie - llámese material rodante, neumáticos, repuestos, etc. - hay un precio de costo, y un precio de venta: la tarifa.

Agregamos otro factor que ya es también común en diversas actividades comerciales: la relación de la utilidad con el capital invertido, y su limitación a márgenes pre-determinados, considerados justos y razonables.

Dicha utilidad es producida teóricamente por la exactitud del cálculo de las tarifas en vigor.- Los desajustes que se producen, y que inciden en la explotación en forma generalmente desfavorable, tienen una causa real en la sujeción del precio de venta-tarifa, a la aprobación del Estado, (Nación, Provincia, Comuna), lo que ocurre en retardo con relación a la variación de los costos, los que fluctúan siempre en forma repentina e inmediata, especialmente en sus elementos incontrolables, como los precios oscilantes de los aprovisionamientos (combustibles, lubricantes, repuestos, neumáticos, etc.) sin perjuicio de las ya habituales retroactividades de jornales y otros conceptos análogos.-

Esos tres aspectos de la explotación del transporte: Capital, Costos, y Recaudaciones, que en una empresa común pueden estudiarse desde un solo ángulo y resolverse con un único criterio, en la empresa de componentes tienen particularidades de relieve, las que nos obligan a tratarlos especialmente, y a tal fin tiende la exposición de los próximos capítulos.-

4.- Capital

El patrimonio de las empresas de componentes, está formado por bienes comunes o "sociales" si se admite el término, y bienes individuales, de los cuales las mismas tienen una propiedad sui-generis.-

Dentro de los primeros se encuentran las instalaciones fijas, los distintos aprovisionamientos, los depósitos de garantía que exigen las autoridades concedentes, y otros bienes muebles o inmuebles que las empresas adquieren en el desarrollo de su actividad.

Entre los segundos, colocamos especificamente el material rodante.

La disposición del material rodante en este tipo de organización, corresponde prácticamente al efectivo prestatario del servicio en el hecho material del transporte, y la administración de su actividad se efectúa por delegación, como sostenemos en la definición de la empresa.

Cada socio o componente, aporta uno o varios vehiculos, o una fracción de un vehículo, el que no se confunde en la denominación generica de "material rodante".- Esos vehiculos son adquiridos por los socios y colocados o entregados a la empresa, para que por su intermedio se afronte la realización del servicio objeto de la concesión o permiso.- En ese sentido, la compañía carece de la libre disposición del material, salvo en lo referente a la organización de los transportes.

Ahora bien, sobre la parte de capital inte-

grada por bienes comunes, referida al número de unidades en marcha, se establece la unidad típica de capital entre componentes: "valor de un coche", "medio coche", "cuarto coche", etc., valor éste que es un complejo representado por consiguiente, por el costo fisico del vehiculo, el costo proporcional de las instalaciones fijas y otros bienes comunes, y el derecho de explotación en la línea, "entrada" o llave, que paga cualquier nuevo componente que se admita para aumentar el número de vehiculos en explotación o para sustituir a un componente saliente.

Cuando la sociedad de componentes es una sociedad de derecho, sus cuotas de capital representan no solo la alicuota de sus bienes fisicos, identificándose el o los titulos de dichas cuotas con un vehiculo determinado a todos los fines de la administración y explotación de la línea, es decir, acordando un valor intangible especificamente individualizado.-

Esta relación entre la propiedad del capital y la explotación de un vehículo de la línea, cristaliza en algunas empresas en la firma de un contrato innominado, que algunos califican como "contrato de trabajo", otros de "arrendamiento de vehiculos" o "locación de servicios", que reglamenta minuciosamente las condiciones del ejercicio de los derechos emergentes de la calidad de componente.- Cuando existe sociedad de derecho son previstos en dichos contratos los aspectos y consecuencias juridicas de esas actividades, para conciliarlas

con la construcción legal que tiene la sociedad, y con las exigencias que imponga el poder o autoridad competente en el control y fiscalización de los servicios concedidos.

Deducimos de ello que para el análisis completo de las organizaciones de componentes, es fundamental considerar la forma jurídica que pueden adoptar las empresas y el alcance de cada variación introducida en sus métodos de constitución e integración de capitales.

Cabe señalar, en honor a la verdad, que la ausencia de una constitución jurídica regular nunca ha sido obstáculo decisivo en el funcionamiento de las líneas de componentes, por cuanto el interés social en los transportes ha superado siempre las vallas legales que hubieran podido oponerse a su trabajo.- Así por ejemplo, los bienes inmuebles necesarios suelen adquirirse en condominio entre los distintos componentes que integran la línea en un momento dado.- Se advierte fácilmente la consecuencia de la inestabilidad de los derechos de los componentes futuros, por cuanto no resulta práctico efectuar escrituras traslativas de dominio cada vez que un componente ingresa o se retira.- Los instrumentos privados de transferencia dejan constancia de ese nuevo derecho, pero en punto a bienes inmuebles sabemos que es absolutamente insuficiente para garantizarlo.-

En lo que se refiere a Material rodante, la situación es igualmente confusa, pues muchas veces los vehículos figuran a nombre de su adquirente originario en

en los registros comunales, y es dificil al cabo de cierto tiempo individualizar a sus respectivos propietarios o co-propietarios.- Se ha creido solucionar ésto, en un proyecto de ley que contempla la creación de un "registro de Propiedad de Automotores", que legisla con carácter general sobre las distintas situaciones que pueden presentarse en materia de negociación de automotores, ya sean privados o afectados a servicios públicos.-

En ese Registro, se tomaría razón de la propiedad, co-propiedad y sucesivas transferencias, pero estimamos que si bien puede resultar conveniente entre particulares o automóviles taxímetros, no es suficiente solución entre componentes, donde la existencia de un permiso o concesión, y lo expresado sobre la responsabilidad de la prestación del servicio y la necesidad de establecer en forma indubitable el carácter de la propiedad de la línea, exigen la creación de esa persona ideal, que será la única propietaria de todo el activo en explotación, cualquiera sea la organización que se adopte en la práctica.-

5.- Forma Juridica.

Sin el propósito de hacer un estudio de derecho que entendemos no nos corresponde, podemos afirmar que no existe la forma juridica específicamente adaptable a una empresa de componentes.-

Las instituciones tradicionales del derecho vigente, han sido por lo tanto la base común utilizada para su formación, sea la sociedad anónima, la sociedad

de responsabilidad limitada, eventualmente la sociedad cooperativa.-

La constitución de una sociedad anónima, de responsabilidad limitada o cooperativa de transportes, se produce casi siempre como una etapa de consolidación de las simples asociaciones de componentes.- Los aportes de los socios aparecen en consecuencia totalmente integrados en especie, por el aporte que los mismos efectúan, de los vehiculos destinados al establecimiento del servicio.- Es menos frecuente que una sociedad inicie su existencia con el aporte de capitales destinados luego a la financiación de la empresa, lo que demuestra una vez más la índole esencialmente popular de esta actividad, y el proceso de la conversión del asalariado a propietario, con la adquisicion y disposición individual de sus elementos de trabajo.-

Entre los tipos de sociedades mencionadas, es la sociedad anónima la que ha aparecido prima-facie como más representativa de las verdaderas caracteristicas de una organización de componentes, o mas bien, como más adecuada para facilitar su desarrollo, por cuanto, además de la limitación de la responsabilidad a las acciones comprometidas, el aspecto esencialmente mutable de su capital, con la fácil transferencia de los títulos que lo representan, permiten la continua evolución de la nómina de socios, sin que por ello se perjudique el movimiento de la empresa o queden sin participación en el gobierno de la misma, sectores importantes de nuevos socios en cada ejercicio.-

Se ha observado respecto de estas sociedades anónimas, que la práctica de los componentes de llevarse el producido de los vehículos en explotación periódicamente, significaría una distribución de beneficios ilegal, por ser anterior al cierre de su ejercicio económico financiero y no tener éstos el carácter de irrevocablemente liquidos y realizados.- Pensamos que una acertada organización administrativa y contable puede justificar una interpretación acorde con las normas legales vigentes y la fiscalización estatal a que están sometidas estas sociedades anónimas, sería asimismo una garantia y seguridad para los distintos componentes que la integran.-

Sin embargo, se oponen dos razones a su adopción generalizada: el alto costo de su constitución que escapa a los modestos recursos de la mayoria de los componentes, y el formulismo copioso a que están sometidas en su organización y funcionamiento, encuadradas en normas rígidas que - se dice - trabarian la normal explotación de las líneas.-

En esta situación, muchos componentes han preferido la Sociedad de Responsabilidad Limitada, la que por su naturaleza supera a la colectiva, por la limitación de la responsabilidad, cosa del máximo interés de los mismos.-

Ha ocurrido posteriormente que lo dispuesto por la ley 11.645 sobre el número máximo de socios, y la única posibilidad ofrecida de incorporar hasta cinco miem-

bros del personal de la sociedad al elenco social, ha sido notablemente excedida en la práctica de las empresas, las que por razones diversas han visto conveniente o han tenido la necesidad de incorporar su personal de transportes al grupo de componentes.-

Desde el punto de vista social, es particularmente digna de elogio esa actitud patronal de extender el horizonte de las posibilidades económicas de su personal especialmente apto, vinculándolo directamente al gobierno y disposición de sus elementos de trabajo.-

Ya es evidente que los resultados económicos actuales de las explotaciones no son halagüeños ni mucho menos, pero las condiciones particulares de incorporación que se ofrecen en estas sociedades, demuestran un alto espíritu de colaboración que no es frecuente encontrar en otros comercios.-

Recordamos al efecto la idea justamente arraigada entre la gente de negocios, sobre el carácter impropio que toman determinados empleados de sociedades de responsabilidad limitada, "ascendidos" a la categoría de socios, por cuanto a pesar de la esencia netamente personal de la sociedad, continúan en el hecho y en la realidad sometidos a la dependencia exclusiva de sus patrones, sin jerarquizar esa categoría de socio, sin hacer pesar su opinión ni sus resoluciones en el desenvolvimiento de sus negocios, facilitando al fin el propósito tenido en cuenta por los empleadores, de eliminar el riesgo de un "despido caro", al incorporarles a la

sociedad con un magro rendimiento de un capital asignado.

Esta situación no se presenta sino por excepción entre componentes. En primer lugar, el componente ex-obrero o empleado, actúa en igualdad de condiciones al resto de los socios para la explotación de su vehículo, y negocia con sus cuotas de capital de la misma manera, con los mismos riesgos e idénticas ventajas.-

En segundo lugar, si bien el precio en que algunos socios les ceden una o varias cuotas sociales, representativas en la sociedad de uno o más vehículos en explotación, es alto por que se fija teniendo muy especialmente en cuenta el valor intangible que representan las mismas - y se alcanzan a veces precios inimaginables - por otro lado se otorgan amplias posibilidades de pago vinculadas al resultado de la explotación del vehículo que representa la cuota objeto de la transferencia, y lo que es más notable, algunas empresas renonocen a cuenta del precio de compra, un importe equivalente a la indemnización por despido, que el obrero incorporado como componente hubiera per cibido si cesara en su trabajo.

Se compensa así una situación legal, y se crea la interesante perspectiva comentada, acorde con la orientación definida en la hora presente. Y esto ya es mucho decir en el campo de las realizaciones prácticas.

La situación de los consocios, ex-obreros o nó, en las sociedades de responsabilidad limitada comúnmente aparece aclarada en el mismo acto de su incorporación a la sociedad.- Por contratos de carácter privado,

los socios comprendidos en el contrato social original, transfieren a otras personas, ajenas o nó a la empresa, previa aceptación por parte de la Asamblea General de Socios o su organismo representativo, la propiedad de una o varias cuotas de capital, representadas - se dice - por una fracción, uno, o más vehiculos del material rodante de la empresa, y el derecho a la explotación de los mismos con sujeción a las normas y reglamentos vigentes. No toman los adquirentes por este acto, el carácter legal de socios, dado que por imperio de la ya citada Ley 11.645 su número está limitado a 25, y por lo tanto son representados en las asambleas por los titulares originarios de las cuotas cuyos derechos perciben para todas las resoluciones válidas. Esta es una situación anómala en cuanto permite que personas que se desvinculan a veces totalmente deltransporte, por haber hecho cesión privada de todas sus cuotas de capital, continúan actuando en la dirección de los negocios sociales, sin interés directo en la marcha de la empresa.-

Solo con buena voluntad se han solucionado algunas de estas dificultades, pues producido un caso cualquiera, los socios representantes naturalmente se pronunciarán en el sentido indicado por los verdaderos componentes activos.- Pero a poco que se produzca una divergencia, éstos últimos quedan totalmente desamparados y sin recursos legales para imponer su voluntad.-

Se adopte la forma de sociedad anónima o de responsabilidad limitada, si prescindimos del contenido

material de los contratos de constitución, los que según vemos, tanto se alejan de la realidad, encontramos que no existe estrictamente un verdadero patrimonio social.

Por su forma juridica, la organización participa de todas las ventajas que la misma ofrece: por una parte una unidad de capital presentada en garantia de operaciones de crédito, y por otra, una unidad moral y material responsable de la prestación del servicio público. Pero en su raiz, es una debil asociación de personas, de criterios a veces muy dispares, y en donde el interés individual del componente, se sobrepone frecuentemente al interes social del conjunto.-

Entre los componentes constituidos en Sociedad anónima o de responsabilidad limitada se objeta asimismo el tipo de distribución de utilidades, el que no puede corresponder por definición a los capitales aportados, aún cuando así lo exprese el contrato, sino que los resultados de explotación de cada vehículo, continúan perteneciendo a los componentes respectivos, pues de otro modo no admitirían la existencia de ninguna sociedad entre ellos.-

Puede observarse entonces, que este defecto juridico no tiene solucion legal sino práctica, por cuanto la ley carece de la fuerza necesaria para ahogar una realidad económica, y si ello no fuera posible, no subsistirían como hasta el presente, muchas empresas de transporte de pasajeros.-

---

Nos queda por analizar la última adaptación realizada en el terreno jurídico, de una empresa de componentes. Nos referimos a la sociedad cooperativa.

Definido el transporte por nuestro código de comercio como un acto esencialmente comercial, su realización quedaría prohibida a una sociedad cooperativa en virtud del régimen de la ley 11.388, en lo que se refiere a servicios públicos de pasajeros.

Sin embargo, en este caso como en el de cooperativas constituidas para efectuar operaciones de seguros, una interpretación jurídica particular que no es uniformemente aceptada, ha permitido el establecimiento de algunas sociedades cooperativas con ese objeto, mediante la afirmación de que son los socios y no la sociedad los que realizan actos de comercio.-

Por nuestra parte, no encontramos en esta actividad del transporte público de pasajeros, la posibilidad de cumplir un verdadero fin cooperativo sin forzar la interpretación de su objeto, dado que toda cooperativa tiene por objeto principal el beneficio mutuo de los socios con quienes exclusivamente debe operar, y ésto no ocurrirá en el transporte, salvo que todos los usuarios sean socios de la cooperativa, lo que es impracticable en la mayoria de los casos.- Si dejamos de lado esta cuestión, podemos analizar sus caracteristicas principales.

Cabe distinguir a tal efecto, las cooperativas de transporte que se constituyen por empleados y obreros de esas actividades, de las que pueden integrar los

componentes con su particular modalidad.-

En el primer supuesto, puede identificarse esa sociedad como una verdadera cooperativa de trabajo. Los socios que suscriben su capital son a su vez asalariados de la cooperativa que explota el transporte, y perciben las utilidades, retornos, o distribución de excedentes, como quiera llamarsele, en proporcion a los sueldos y salarios que le han correspondido durante un cierto lapso.

Este es el caso mas simple y no ofrece reparos prácticos.- El fin cooperativo puede considerarse cumplido, por tratarse de una asociación que tiende por su acción directa a defender económicamente a sus miembros, elevar sus posibilidades morales y materiales, distribuyendo los beneficios a quienes han contribuido a formarlos.-

Cuando en lugar de aportar sus ahorros para la formacion o adquisicón de una empresa de la cual son asalariados, se trata de componentes que aportan sus vehiculos para la realización del transporte en común, pero conservando el propósito de hacer efectivo cada uno para sí, el producido neto de la explotación de esos coches que aportan, no se advierte fácilmente el verdadero propósito cooperativo, pues no hay distribución de utilidades comunes, sino cómputos de beneficios individuales que no se modificarían, si en lugar de organizarse en forma cooperativa, se adoptara una distinta construccion jurídica, tal como hemos explicado anteriormente.

Es indudable que no se busca al formar la cooperativa, ninguna alteración esencial del régimen de explotación básido de los componentes, sino que se trata de aprovechar los aspectos formales de la misma para organizar el funcionamiento de su actividad, a cuyo fin los estatutos que se ponen en vigencia cubren todas las exigencias legales, aún aquellas de la distribución de excedentes, lo que se logra reservando en cada liquidación individual una ínfima suma para entregar como retorno a los socios, generalmente en proporción a las recaudaciones de sus vehículos asignados.

Se interpreta, según lo deducimos, que la sociedad así formada tiene todas las caracteristicas de la cooperativa de producción, entendiendo por producción lo recaudado por el transporte de pasajeros.- El monto que alcanzan los retornos indicados es siempre reducido, por cuanto se obtiene en la forma antes explicada, es decir, una vez distribuido el grueso de la recaudación entre los componentes según alguno de los sistemas que veremos más adelante, como cristalizacion del método de explotación individual de cada vehículo.

Una tercera interpretación en cooperativas integradas por componentes, las califica como cooperativas de trabajo, en base a la concertación de los habituales contratos "de trabajo", "de arrendamiento de vehiculo", o de "locación de servicios", en virtud de los cuales las sumas que retiran los socios de la sociedad como resultado de su actividad individual, se considera como remu-

neración o pago de ese contrato de trabajo, es decir, un gasto de la sociedad y nó una distribución de utilidades.

Como podemos observar, se razona siempre alrededor de una determinada ficción jurídica no exenta de objeciones importantes.- No dudamos que las ventajas que una organización cooperativa ofrece pueden ser aprovechadas por una agrupación de componentes que deseen normalizar sus relaciones, pero insistimos en que el verdadero propósito cooperativa no resulta cumplido.- Una aplicación de este tipo, introduce indudablemente el democrático principio de la igualdad de los componentes, pero su funcionamiento se presta a combinaciones o manejos que deben ser advertidos y previstos en sus estatutos y reglamentos dentro de lo posible.

Por su parte, la Dirección Nacional de Asuntos Legales del Ministerio de Transportes de la Nación, se ha pronunciado sobre esta cuestión en los siguientes términos:

"Ni dentro de los principios económicos del coo- "
"perativismo, ni del espiritu de la Ley 11.388, "
"existe inconveniente en que una sociedad coope- "
"rativa adopte por objeto la prestación de un ser"
"vicio público automotor.- Por el contrario, es- "
"ta Dirección Nacional ha apoyado la formación de"
"este tipo de sociedades para la explotación de "
"los citados servicios.- "
" En consecuencia, a fin de asegurar la so- "

"ciedad cooperativa, con el objeto de que no pueda"
"inducirse a engaño a los terceros que contratan "
"con ella, presumiendo un respaldo económico que "
"en realidad no existiría, y para garantizar en "
"la práctica el efectivo cumplimiento de su res- "
"ponsabilidad, el material rodante con que opere "
"la sociedad debe pertenecer a su patrimonio, y "
"en consecuencia correr por su cuenta los gastos "
"de personal, patentes, seguros, etc. "
" Que en lo que respecta a la duración de una "
"cooperativa, (Art. 2 inc. 2 de la ley 11.388), "
"es en principio ilimitada, por lo que salvo la "
"causa de disolución "ipso jure", la pueden ex- "
"tinguir por una resolución de sus miembros "
" Que por consiguiente resulta necesario que "
"las cooperativas establezcan en sus estatutos "
"que la sociedad no se disolverá por voluntad de "
"sus socios, mientras se encuentre en vigencia el "
"permiso que se les haya concedido o hayan solici-"
"tado.- "
" Que de acuerdo al Art. 11 de la ley 11.388 "
"que establece la aplicación supletoria de las "
"normas que rigen a las sociedades anónimas, en "
"todo lo que no haya sido prescripto especialmen- "
"te para las cooperativas, por lo que a los efec- "
"tos de la aplicación de los decretos 11.803 y "
"11.804, será a mi criterio el de las sociedades "
"anónimas "

" Por todo ello, y de acuerdo a lo reiterada-"
"mente dictaminado por esta Dirección Nacional:
" DICTAMINO LO SIGUIENTE:
" 1º que las sociedades cooperativas que posean "
" permiso o que aspiren al mismo, deberán ser "
" propietarias del material rodante con que ope- "
" ren, debiendo correr por su cuenta los gastos "
" de personal, patentes y seguros, como asimismo "
" las responsabilidades emergentes de su carác- "
" ter de permisionarias, o transportadores. "
" 2º.- Las cooperativas establecerán en sus es- "
" tatutos que la sociedad no se disolverá mien- "
" tras se encuentre en vigencia el permiso que "
" se les hayan concedido o hayan solicitado.- "
" 3º.- a los efectos de los decretos 11.803, "
" 11.804 y 19.014, el régimen de las sociedades "
" cooperativas, serán en cuanto no le sea aplica-"
" ble el de la ley 11.388, el de las sociedades "
" anónimas.- "
" 4º .....

5.- Importancia de una forma jurídica determinada.- Conclusiones.-

El proceso de formación de las empresas de componentes y su consolidación en sociedades de derecho, no siempre ha sido fruto del deseo de progreso de sus integrantes, actuando como entes de voluntad independiente.-

Existen en la historia de los transportes automotores Argentinos, diversos ejemplos de la absorcion paulatina que sufrieron en su epoca muchas líneas privadas que actuaban en zonas económicamente ricas del país, por parte de representantes o firmas subsidiarias de empresas más poderosas, que buscaron en todo tiempo la integración y coordinación de sus servicios, no ya en interés público, sino en su propio beneficio, o en el de los capitales por ellos representados.

Sus gestores, infiltraron sus intereses (aparentemente personales) en una línea, proporcionando vehículos, neumáticos, repuestos, aún dinero, y por acción directa de esos compromisos contraidos por los primitivos propietarios, o por sus ofrecimientos de compra, desplazaron positivamente a los mismos de la dirección de sus transportes, obteniendo finalmente la libre disposición o la asociación en una preponderante situación económica y financiera respecto de sus socios.

Desde el punto de vista de los usuarios, muchas veces pudo haberse ganado por la regularidad y eficiencia de los servicios, y perdido por la supresión de otros de competencia con lineas ferroviarias, y siempre con costos cada vez superiores, perdiendose indudablemente además la esencia nacionalista y popular de esos servicios públicos.-

Esta aparente disgresión, solo desea poner en evidencia que esas cambiantes posiciones económicas de tan trascendente importancia para el país, se produjeron

frecuentemente bajo la apariencia inofensiva de una sociedad comercial o de responsabilidad limitada.-

El S.D. 19.014 con su exigencia de una Declaración Jurada sobre la propiedad de los capitales de los integrantes de las sociedades permisionarias de servicios públicos de transporte automotor, sujetos al régimen de la ley 12.346, dió estado público a lo que ya se conocía evidentemente: la dependencia de muchas líneas automotoras sometidas al contralor de capitales prigados foráneos. En esa situación, podría hablarse acaso de beneficio público en la organización de esas empresas ?

Dejamos establecido entonces que no basta una estructura jurídica regular para afianzar el interés social, y el interés de los trabajadores en los servicios de transporte de pasajeros prestados por componentes.- Es muy difícil encontrar otra actividad económica que se aleje tanto de los cánones tradicionales del derecho comercial, y es necesario adentrarse mucho en la práctica de la misma para encuadrar en normas precisas y seguras las distintas relaciones económicas de las empresas con sus componentes, y de éstos entre sí.- Resulta tan gráfico oir a veces a un componente hablar de "su coche"... el que ostentosamente, al lado del nombre de la Empresa, lleva en caracteres bien visibles la sigla conocida: S. R. L.....

Hemos resumido así, las observaciones que surgen del análisis de las formas juridicas habitualmente

adoptadas por las empresas de componentes para su desarrollo, dentro de las disposiciones del derecho vigente.

Ninguna de ellas se ajusta estrictamente a las necesidades de las lineas. La cooperativa parece constituirse en la solución de actualidad, habiendose ya efectuado varios ensayos de aplicación, que no han contemplado la totalidad de los problemas de los componentes, aunque entre ellos existan algunas organizaciones de verdadero mérito.

Sin embargo, resalta la necesidad evidente de encontrar en una nueva legislación, la base juridica correcta para encuadrar estas actividades, y en ese sentido compartimos en esencia los principios contenidos en el proyecto de ley de "sociedad de componentes", presentado a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, en la sesión del dia 9 de Setiembre de 1949, con la firma del Sr. Diputado Luis J. Fregossi y otros, y que agregamos como apéndice.

Dicho proyecto condensa en su articulado la mayor parte de las normas que la costumbre ha consagrado en esta modalidad de explotación del transporte de pasajeros por automotores, y pensamos que estudiado convenientemente, otorgándole la suficiente elasticidad para amparar las particularidades normales de las distintas líneas en funcionamiento, puede constituirse en un instrumento legal regulador, de extraordinaria utilidad, tanto para los transportadores como para los usuarios y terceros que deban relacionarse con ellos.-

La especialísima sociedad de componentes, es una fuente inagotable para el especialista de derecho que desee teorizar sobre todos sus aspectos, pero dentro de nuestro propósito no puede constituir sino una referencia, al pasar hacia el aspecto dinámico de la explotación: costos y recaudaciones, en su relación con la organización técnica, administrativa y contable de los servicios, y sus aspectos conexos.-

---

6.- Ley de "Sociedades de Componentes"

En virtud de lo expuesto precedentemente, haremos solo un pequeño comentario sobre las principales disposiciones del proyecto citado en la pág. 31, el que exterioriza en cada caso nuestro punto de vista sobre el particular.-

a) Duración del contrato

Dado que quienes podrán constituir este tipo de sociedad son "las personas o entidades que por con-"cesión, permiso o cualquier otro título emanado de los "poderes públicos nacionales, provinciales o municipa-"les, se ocupen de la explotación del servicio de pa-"sajeros en común ..." (Art. 1°), parece conveniente especificar en el art. 2°, que el contrato no podrá ser celebrado por un plazo inferior al de la vigencia de la concesión o permiso en la fecha de su constitución, con el propósito de asegurar la mayor estabilidad del servicio público prestado.- Correlativamente debe establecerse en el art. 22 que la sociedad no podrá disolverse

por voluntad de los socios, antes de la expiración de la concesión o permiso por el cual la sociedad es instituida prestataria del servicio, por las mismas razones.-

b) Transferencia de cuotas

En el art. 7º del proyecto se establece que "en todos los casos de transferencia deberá la misma "ser previamente autorizada por el órgano de adminis- "tración, de cuyas resoluciones negativas podrá ape- "larse ante la asamblea de socios, y su decisión se- "rá inapelable.- Los socios titulares de menos de una "unidad tendrán prioridad para integrar una cuota en "el caso de proponerse la transferencia de partes alicuotas complementarias de una cuota...."

Según lo establece el art. 13° "las sociedades de componentes serán administradas por uno o va- "rios gerentes, socios o no,...."

De acuerdo al mismo se deduce que el órgano de administración a que se refiere el art. 7° no es otro que la gerencia.- Ahora bien; Hasta qué punto es justo que la gerencia - que puede corresponder a "no-socios" - tenga atribuciones tales como consagrar la admisión definitiva de nuevos socios en la sociedad, acto de tan trascendente importancia, tanto más cuanto que del espíritu del proyecto como de la realidad misma surge su carácter de sociedad de personas ?

Puede a la vez ese "órgano de administración" postergar hasta una asamblea de socios - que no está

obligado especialmente a citar - una cuestión de intereses tan importantes para el cedente y cesionario, cuando el primero deba recurrir en apelación de una resolución denegatoria a un pedido de transferencia de cuotas ? El perjuicio en ambos casos sería irremediable.-

Nos inclinamos por considerar en consecuencia que la transferencia de cuotas o sus alicuotas, propuesta por determinados componentes, deberá ser resuelta en forma definitiva e inapelable por una asamblea extraordinaria de socios convocada al efecto dentro de los 30 dias de presentada la comunicación pertinente al órgano de administración, salvo que durante ese lapso deba reunirse una asamblea ordinaria, en cuyo caso seria obligatorio incluir el tema en el orden del día respectivo, aún cuando ya hubiere sido hecha la citación correspondiente. De este modo se agilizaria al maximo el procedimiento para la modificación del elenco social, condicion que es indispensable para que el régimen legal de la sociedad de componentes, se adapte a la práctica de las empresas.-

c) Integración de las cuotas de capital.

En el art. 8º proyectado, se establece en su primera parte que " el aporte podrá hacerse en efec- "tivo o en especie, en este último caso mediante la "transferencia a la sociedad de un automotor aplicado "al servicio...", y el art. 23º dice: "La sociedad "tendrá un número de cuotas equivalente al número de

"unidades habilitadas para el servicio de pasajeros o "al número de unidades que conforme a la concesión o "permiso tuviera derecho o se hubiera comprometido a "poner en circulación...."

Esta última disposición complementa asimismo lo establecido en el art. 5º, según el cual cada una de las cuotas en que se fraccione el capital social estará representada por una unidad de transporte automotor afectada al servicio público que realice la empresa, distinguida internamente por un número de orden igual al de la respectiva cuota.

Queda pues introducido el principio de la individualización permanente de los aportes correspondientes a cada socio.-

Esto, condición necesaria en una empresa de componentes, no es suficiente para regimentar con normas estrictas la constitución y funcionamiento de la misma. Señalamos a tal efecto las alternativas que podrían presentarse:

1°) que los socios decidan en el contrato, hacer sus aportes en efectivo.

El procedimiento normal sería entonces el de que la empresa, con los fondos provenientes de la integración de cuotas en efectivo, adquiera el material rodante necesario para la prestación del servicio. Suponiendo - cosa improbable - que existieran las condiciones ideales del mercado según las cuales pudiera adquirirse todo el material de iguales caracteristicas

y modelos, para asignarlos en explotación a los componentes indistintamente, ocurrirá bien pronto que se rompe esa igualdad por el diferente trato que recibe cada unidad por su componente o componentes respectivos.- Cual es la consecuencia ? la duración de los coches será distinta y habrá que afrontar la renovación de algunos con mucha anticipación respecto de otros.

Con qué fondos habrá de financiarse la renovación ? Con el fondo especial para renovación del material rodante previsto en el art. 11º del proyecto, que está formado con "un importe anual del diez por "ciento del valor originario de cada vehiculo hasta "alcanzar el 50% ...."

La redacción confusa de dicho artículo impide afirmar que el cómputo de gastos y distribución de utilidades se haya previsto en forma individual por unidad en explotación, o en forma global para repartir los excedentes en proporción a las cuotas de capital. La práctica de los componentes abona el primer criterio, que es el que creemos informa también el espíritu del artículo proyectado. De acuerdo a esta interpretación, deducimos que el fondo de renovación del material estaría integrado por distintosparciales identificados con cada vehículo, en la medida en que los mismos hubieran contribuido a formarlos, con el porcentaje calculado sobre su valor originario.-

Qué pasaría si no hay excedentes en la explotación de algunos vehiculos ? Deberá constituirse i-

gualmente dicho fondo ? Si la respuesta es afirmativa el componente respectivo deberá aportar a la sociedad una suma que compense el déficit existente, y hasta el máximo del importe de la reserva obligatoria. Si es negativa el problema es tanto más grave.

Enunciamos estos supuestos para deducir que planteada la renovación de un vehículo adquirido por la empresa, la misma dispondrá para su reemplazo, como máximo del fondo de reserva constituido sobre dicho coche, además del producto de su venta como material radiado.

En la época actual, los valores de reposición son notablemente superiores a los de origen. Lo común es que deba efectuarse una inversión adicional para adquirir un nuevo vehículo, y no se advierte en este sistema, cómo puede la sociedad procurarse los fondos necesarios (ya que el resto del Fondo de Renovación, está afectado alos demás coches, por utilidades deducidas a cada componente individualmente).-

Si a pesar de todo pudiera hacerlo, se crearía una evidente injusticia con respecto a los demás componentes que han conservado su material, por cuanto la inversión adicional se efectuaría en provecho exclusivo de un componente en detrimento de otros, resultando el primero directamente beneficiado por el mejor rendimiento del vehículo nuevo, rendimiento que le pertenece en forma exclusiva.

Resulta de todo lo expuesto que no hay ningu-

na posibilidad de llevar a la práctica entre componentes la integración de cuotas sociales en efectivo, y por lo tanto esa alternativa debe eliminarse en la ley que regule su asociación legal.-

2º Que los socios efectuén sus aportes en especie.

El art. 26º del proyecto presentado concreta uno de los motivos fundamentales que le ha dado origen: la posibilidad de que las empresas en funcionamiento puedan transformarse en "Sociedades de Componentes", cumpliendo determinadas condiciones.-

Esto significa que al sancionarse el régimen legal respectivo, su inmediata aplicación surgiría, nó de la constitución de nuevas sociedades, sino de la transformación de empresas existentes.

La forma de realizar estas transformaciones es indudablemente la integración de las cuotas de la sociedad en formación, mediante la entrega que a la misma hagan sus socios, del activo y pasivo de la línea en funcionamiento, o sea la verdadera Integración en especie.

Deseamos con esto expresar que la limitación del art. 8° en cuanto determina que la integración en especie podrá hacerse mediante la entrega de un automotor, es un obstáculo, pues contempla solo parcialmente la cuestión, dado que comúnmente será necesario transferir bienes inmuebles (garages, estaciones, playas, etc.), o muebles (instalaciones, muebles y útiles, máquinas, herramientas, repuestos, combustibles, neu-

máticos, etc.).- Tal situación obligaría a modificar la redacción del citado artículo 8º, extendiendo además la responsabilidad solidaria de los socios, al valor atribuido a esos otros bienes aportados, además de los vehículos.

Pensamos también que en ningún caso debe eximirse de dicha responsabilidad cuando se aporten unidades nuevas adquiridas directamente en las agencias, pues nada obsta a que por una combinación financiera, un documento de complacencia, u otro procedimiento, se altere el verdadero valor de origen de la unidad adquirida.

d) Renovación del material rodante

Ya nos hemos referido al fondo de renovación del material, que el art. 11 de la ley proyectada, impone obligatoriamente.- Hemos señalado también que dicho fondo únicamente puede materializarse mediante la retención de los beneficios, que en proporción al producido de cada vehículo, se distribuyen a los componentes.

Reconociendo las positivas ventajas que ofrece a esas compañias de transporte la constitución del fondo de renovación de su material, y el criterio técnico y económico que impone su existencia, debemos recordar que entre componentes es habitual que la renovación de los vehículos corra por su exclusiva cuenta, perteneciéndoles asimismo a cada uno, el valor del vehiculo radiado o sustituido que venia explotando.

Conciliando esta posición con el principio del art. 10° que establece la plena propiedad de la sociedad sobre las unidades aportadas (lo que compartimos plenamente), no hallamos otra solución más práctica para la renovación, que la de establecer por ley la afectación del fondo de renovación de cada vehículo, y el producido de su venta, a la financiación del nuevo vehículo, y para el caso probable de que la renovación exija una mayor inversión, el socio-componente deberá afrontar la misma, por principio de equidad dentro de la organización; esa suma excedente que se invierta, se considerará cuota suplementaria de capital integrada en efectivo, y su monto podrá ser variable.-

Debe especificarse que dicha cuota, por su carácter de suplementaria e impuesta por las necesidades de la explotación, no otorgará al socio que la aporte, ningún derecho preferencial, por cuanto debe dispensarse a las mismas un tratamiento distinto al de las cuotas comprometidas en el contrato, salvo en lo referente a la responsabilidad de cada socio, la que debe extenderse al valor de esas cuotas suplementarias. Por otra parte, el monto de estas últimas tendrá como efecto principal, hacer constar en los libros de la empresa, el verdadero capital invertido, a todos sus efectos.-

Lo contrario a este prodedimiento será interpretar que al recibir la empresa un vehículo de mayor valor en sustitución del anterior, es decir, al incrementarse su capital sin ninguna contrapartida en el pasivo

de la misma, dado que ese mayor valor es siempre financiado por el socio componente, se producirá una ganancia sui-generis, ajena a la explotación, y contraria a la esencia de la operación que se realiza, por lo que computar la diferencia con ese carácter, no sería un procedimiento aceptable aún cuando el resultado práctico es el mismo, pues dicha utilidad no puede ser objeto de distribución a los componentes.-

e) Distribución de utilidades.

Entendemos que es preciso establecer explícitamente en el art. 11°, que cada socio componente percibirá, como única distribución de las utilidades líquidas de la empresa, el producido neto de la explotación del o los vehículos que haya aportado, elemento esencial en la existencia de las empresas de componentes.

Según lo hemos señalado precedentemente, tal como está redactado dicho artículo, podría interpretarse que la distribución de utilidades resultaría de un prorrateo del saldo neto, entre el número de cuotas cubiertas o unidades en marcha, lo que no sería admitido por ningún componente.- Esta disposición complementaría lo señalado sobre excedentes de capital.-

f) Liquidación de la Sociedad de Componentes

El procedimiento indicado para la renovación del material rodante, como asimismo la necesidad de la integración en especie, deberían tenerse en cuenta en un artículo especial sobre la liquidación de la sociedad, por cuanto en tales operaciones no puede prescindirse de

la individualización del aporte de los vehículos mantenida durante toda la vida de la misma.

Podría establecerse que, resuelta la liquidación, se entregará a cada componente el remanente que resulte de deducir al producido de la venta del vehículo aportado por el mismo, la alicuota que le corresponda sobre las deudas y otros gastos de liquidación, adicionándosele en su caso la parte proporcional de los bienes comunes que se liquidan, tales como inmuebles, existencias de almacenes, etc.-

Si se deja librada a la voluntad contractual la estipulación de estas bases de liquidación, es muy probable que se omitan, lo que sería fuente de disidencias graves, al aplicarse por analogía las reglas de liquidación de otras sociedades comerciales.

g) Conclusiones

Sin perjuicio de lo expuesto, lo que es solo una opinión absolutamente personal, creemos que la ley sobre sociedad de componentes llenará una sentidad necesidad del gremio, e introducirá una mayor tranquilidad y seguridad en las relaciones entre componentes, imprescindible para obtener la máxima eficiencia en los servicios.- Pensamos que es de suma urgencia su sanción dado que, manteniendo nuestros principios, estamos seguros de que es en manos de los transportadores privados, de los propios obreros del volante, donde radica el brillante porvenir de los transportes automotores de pasajeros en Argentina.-

8.- La prestación de servicios de transporte automotor de pasajeros por el Estado.

Antes de entrar de lleno en la consideración de los problemas prácticos relativos a la explotación del transporte automotor de pasajeros por el sistema de componentes, haremos una breve referencia a la tan debatida cuestión de la prestación de los servicios por el Estado Nacional, Provincial o Comunal, problema cuya solución ya ha enfrentado el Gobierno Nacional en la rama de los ferrocarriles, marina mercante y aeronavegación, y subsidiariamente en las empresas automotoras que estaban situadas en la esfera de acción de los mismos ferrocarriles, con la creación de la Empresa Nacional de Transportes.

Esta intervención estatal se produce en concordancia con el principio consagrado en el artículo 40 de la nueva Constitución Nacional que transcribimos en la parte pertinente: " Los servicios públicos pertenecen " originariamente al Estado, y bajo ningún concepto po- " drán ser enajenados o concedidos para su explotación. " Los que se hallaren en poder de particulares serán trans- " feridos al Estado, mediante compra o expropiación con " indemnización previa, cuando una ley nacional lo deter- " mine....."

Teniendo en cuenta lo expuesto, parecería perder actualidad toda consideración sobre empresas privadas de transporte, cuando ya está latente la proyectada estatización integral de los servicios, merced al mismo principio que se ha incluido en las Constituciones Provincia-

les.-

Con respecto a las empresas de transporte automotor, la dilucidación de la cuestión aparece sin embargo demorada, y resulta interesante investigar o por lo menos puntualizar las razones que pueden haberse tenido en cuenta para no aplicar de inmediato el principio de la nacionalización o estatización (términos que se han prestado a sutilezas por parte de algunos autores, tanto desde el punto de vista jurídico como económico), y aún retroceder hacia la actividad privada, tal como lo ha hecho la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires hace poco tiempo.-

No repetiremos aquí los muchos argumentos que se han esgrimido en pro y contra de la estatización de estos servicios públicos. Reconocemos que el resultado económico de una determinada actividad no siempre debe ser determinante de la política a seguir o del procedimiento que se adopte en su desarrollo.

Existen evidentemente industrias o actividades esenciales, que por razones de Estado, Defensa Nacional u otras igualmente legítimas, deben pertenecer principalmente al Estado. Y no puede discutirse que entre ellas está preferentemente situado el transporte público.-

La organización de esos servicios es de extrema importancia para que la gestión gubernamental se desenvuelva en un maroo de normalidad. El tránsito fácil y económico de las personas y las cosas a través del territorio, es vital para su economía, y si se tiene en cuen-

ta que desde el punto de vista estatal no existe problema de inversión cuando se persigue un fin de beneficio común dentro de ciertos límites, la única faz a contemplar consiste en la atención y satisfacción de todas las necesidades de transporte, y la economía y baratura de los mismos con el máximo de utilidad para los usuarios.-

Si se obtiene de los funcionarios responsables una actuación técnica y administrativamente inobjetable es posible el éxito de la gestión, siempre que predomine un estricto criterio de previsión, tendiente a mantener la regularidad y eficiencia de los servicios, asegurando para ello la conservación y mantenimiento del material humano y mecánico, controlando a la vez los recursos y gastos dela explotación al máximo.

Esto es indudablemente más fácil de obtener en los ferrocarriles, en la navegación, y aún en la aeronavegación, pero en los transportes automotores por la razón fundamental de la naturaleza del material empleado, más débil y delicado que el afectado a las otras especialidades, siempre existe el riesgo de una utilización inadecuada o antieconómica.

Dicho material requiere una atención y dedicación especial del personal a su cargo, la que solo es posible obtener totalmente cuando existe una relación directa entre dicho personal y los resultados de la explotación.- La práctica dice que cuando esa relación se crea, cada propietario o copartícipe de un vehículo extrae del mismo todo su rendimiento mecánico, y al mismo tiempo,

por constituir generalmente dicho vehículo su único capital, cuida de mantener íntegro su valor funcional, extrayendo de su trabajo el mayor beneficio posible.

Estas circunstancias nos inclinan a pensar que los transportes automotores de pasajeros, explotados por concesionarios o permisionarios, sometidos a una estricta fiscalización y con todas las garantías y seguridades que los poderes concedentes consideren indispensables, pueden alcanzar su máxima eficiencia en manos de empresarios particulares especialistas del ramo, pues el campo de accion perfectamente diferenciado y reducido en que deben actuar, les permitirá sin duda alguna resolver con mayor soltura y rapidez los distintos problemas que se plantean, y que en la esfera estatal se dilatan a veces indefinidamente, ocasionándose perjuicios más que beneficios.

Si además advertimos la escasez terrible de transportes en que estamos viviendo, deducimos que sólo una política de esta naturaleza puede brindar al usuario mayores posibilidades de seguir utilizando los servicios de determinadas líneas, las que en otras condiciones de explotación probablemente habrían ya desaparecido.

Tuvimos y tenemos hoy varios ejemplos que a nuestro juicio demuestran las dificultades que ofrece el transporte automotor de pasajeros para su prestación directa por el Estado, o por entidades mixtas sujetas a su contralor directo.

El transporte dela Ciudad de Buenos Aires,

antes de la sanción de la Ley N° 12.311, era una especie de mosaico multicolor en donde coexistian empresas del más diverso tipo de organización; los servicios - de calidades diferentes - carecían de un orden lógico, superponiéndose en determinadas zonas, para ser en otras completamente insuficientes.-

Era evidente por otra parte, la diferencia de criterio de los empresarios para encarar la explotación, y mientras algunos trataban de mantenerla a tono con las exigencias del público, funcionanban otras líneas en condiciones sencillamente deplorables.

Teníamos distintos servicios de ómnibus, una vetusta red tranviaria, una muy escasa red subterránea, y los Colectivos. Esta era la última creación de los transportadores para agilizar el traslado de los pasajeros, y verdadera solución para la situación creada entonces, aunque enfocada de un modo precario para poder mantenerse indefinidamente.

En esta situación nace el organismo denominado "Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires", el que mediante los diversos recursos legales puestos a su alcance, incorporó los tranvias a nivel, subterráneos, y expropió o adquirió la mayoria de los ómnibus y colectivos, con el propósito de mejoras, unificar y ampliar los transportes existentes.-

Qué resultados prácticos se obtuvieron de las diversas alternativas por las que pasó esa organización ?

Estos resultados son tan recientes en el re-

cuerdo del público, que no es difícil repetirlos: Producida la desvinculación de los propietarios de los vehiculos automotores que trabajaban efectivamente en las distintas fases de la explotación, convertidos otros en asalariados de la Corporación, los servicios de esa gran Empresa se resintieron bien pronto en su eficacia material, se encareció su administración, crecieron extraordinariamente sus gastos de mantenimiento, y si a ello agregamos las dificultades que surgieron luego (con la guerra de 1939), para la reposición del material rodante, obtenemos de inmediato el cuadro más desolador, en el que se debatió hasta hace poco dicha entidad, ya liquidada mediante su venta en globo al Estado.

La falta de publicidad de sus últimas cifras de explotación, no permite obtener conclusiones definitivas sobre un presunto mejoramiento de sus resultados, como no podemos conocer totalmente los que se refieren al Grupo Cuyo, Grupo Atlántico, etc, organizaciones dependientes del Ministerio de Transportes de La Nación, que agrupan las empresas ex-subsidiarias de los ferrocarriles de capital extranjero, las que al nacionalizar éstos, pasaron igualmente al Estado.

En otras oportunidades, la palabra oficial ha insistido en que, en el transporte automotor, como en todos los trabajos, la propiedad de la herramienta corresponde o debe corresponder al mismo trabajador.- La misma formalización de entidades cooperativas de obreros del transporte, a quienes se ha entregado o concedido

la explotación de determinadas líneas que antes servían dichos obreros como simples asalariados, confirma esa tendencia.-

Cómo se concilia esta posición con la anterior?

Pensamos que se tiende a separar - con certera visión - el transporte automotor, del principio constitucional que consagra la prestación exclusiva por parte del Estado para todos los servicios públicos, y una acertada medida sería la de sancionar la excepción pertinente, estimando que existen para ello razones de orden técnico, como también una oportunidad más para extender los beneficios de la política social establecida.

En conclusión sostenemos que el mantener el transporte automotor de pasajeros en manos de los propios trabajadores del volante, como empresarios particulares, con la estricta fiscalización y contralorpor parte del Estado, se traducirá sin lugar a dudas, en un pujante factor de progreso dentro de la economía general de la Nae ción. Puede constituir una excepción singular el transporte de la Ciudad de Buenos Aires, cuyo volúmen extraordinario acorde con su engrandecimiento notable, exigirá cuantiosas inversiones y orientaciones definidas y centralizadas, para obtener solución integral a sus problemas.-

En los demás casos, entendemos que debe el Estado cooperar técnica y financieramente en la implantación y mantenimiento de líneas privadas de capitales Argentinos, en la seguridad de que habrá de obtener más

fácilmente parecidos o mejores resultados, sin el riesgo de extender peligrosamente su intervencionismo en forma desproporcionada o antieconómica.

----o----

III

ECONOMIA DE LA EXPLOTACION

8.- Generalidades

La economía de los transportes depende tanto de una correcta administración, como de la acertada elección de los elementos utilizados para su realización.

Sabemos que no es posible obtener una adecuada explotación económica sin la correspondiente organización técnica, para lo cual debe atenderse en este caso a las calidades del material mecánico a utilizar, dado que el material humano, factor principalísimo de esta actividad, no crea problema, si se tiene en cuenta que son los dueños de la empresa, aportantes de los vehículos, quienes con su trabajo personal concurren a la prestación de los servicios, poniendo en ello todos sus conocimientos y experiencia, lo que se traduce en una mayor eficiencia y estabilidad de los mismos.

Veamos por lo tanto, que sucede entre componentes con respecto al material mecánico.-

9.- Elección del Material Rodante.-

Los criterios técnicos según los cuales los integrantes de una empresa pueden establecer cual es el tipo de vehiculo que necesitan, no difieren ya se trate de "componentes" o de empresas "monoblock".

Los transportadores con antiguedad en determinada línea, conocen con precisión cada kilómetro de su recorrido, sus accidentes naturales y hasta las costumbres y caracteristicas del pasaje, factores todos que

le señalan las ventajas o inconvenientes de los modelos de automotores, hasta elegir su "tipo".-

En efecto, cuando un recorrido se cumple en su mayor parte dentro del ejido de las ciudades populosas, parece preferible el vehiculo pesado de gran capacidad de transporte, que en determinadas horas puede desagotar prontamente la acumulación de pasajeros en los terminales.- Las paradas sucesivas y arranques bruscos con elevada carga, somehen a contínuo y pesado trabajo todas las partes mecánicas, que deben ser robustas, y las carrocerías interna y exteriormente son maltratadas por el movimiento continuado del pasaje y las contingencias del tránsito.-

No puede perderse de vista por otra parte, la facilidad de maniobra y la rapidez del transporte. En la ciudad de Buenos Aires, por ejemplo,la adopción de tipos de omnibus pre-determinados parece evidenciar algunos defectos, pues es dable advertir que muchos de los vehiculos puestos en circulación hace poco tiempo, solo en contadas oportunidades pueden marchar con su motor a régimen normal, sin demultiplicaciones grandes en sus cambios de marcha, con lo que el desgaste de sus piezas vitales es mayor, y el consumo de combustible crece en sus cifras relativas al kilometraje producido.

No es éste sin embargo el modelo quepodemos tomar para una empresa de componentes, pues los transportes del Estado, cualquiera sea su organización definitiva, están a cubierto de las contingencias favorables o desfa-

vorables que siempre preocupan a un componente, en lo referente a la financiación de la explotación.- El Estado, siempre procurará a sus organismos del transporte todos los recursos necesarios para su normal funcionamiento, con prescindencia del costo, como está ocurriendo desde hace mucho tiempo precisamente en los Transportes de Buenos Aires, en donde,por insuficiencia notoria de las tarifas e incrementos extraordinarios de gastos, se subsidia la explotación con fondos de rentas generales, en desmedro de los legítimos intereses de todos los habitantes del país que no tienen el carácter de usuarios de dichos servicios.-

Una línea de componentes de servicio regular en barrios o zonas resindenciales, plantea a los mismos un verdadero problema de economía que resuelve el micro-ómnibus de capacidad limitada, ofreciendo comodidad tanto al conductor como al pasajero, cuando la frecuencia de sus horarios es adecuada a la densidad del tráfico, y pudiendo afrontar con facilidad las dificultades de la circulación.-

En las líneas interurbanas, varias han sido las soluciones adoptadas por las empresas.- Se ha buscado en lo posible la eliminación de todo personal de "guardas" en los recorridos relativamente cortos, y por lo mismo no resulta conveniente ningún vehiculo grande, por el recargo de tareas que significa a su conductor. Por otra parte las calles de ancho reducido, a veces verdaderas sendas tortuosas dibujadas por el pavimento de los

suburbios, exigen esa facilidad de conducción propia de los vehículos "chicos".- (Entendemos por vehículo "chico" aquel que no excede de diez y seis pasajeros sentados)

Cada uno de los factores señalados debe hacerse gravitar con su exacta influencia, para obtener soluciones que lleven en si las caracteristicas de economía y eficiencia máximas, pero lamentablemente debe condicionarse nuestro razonamiento a la situación imperante en el país en materia de automotores, disponibilidades de los mismos y facilidades de obtención y financiación.

Si tenemos presente que las empresas de componentes son, tal como se ha dicho, el fruto de la consolidación de actividades de transportadores individuales, de medios frecuentemente limitados, deducimos fácilmente que toda línea en marcha no presenta un conjunto homogéneo de vehiculos de iguales modelos o características, sino que cada componente en la gran mayoría de los casos, ha aportado el coche, viejo o nuevo, reacondicionado, modificado o readaptado al servicio que va a prestar, de acuerdo a sus posibilidades económicas. Vehículos que han recorrido decenas de miles de kilómetros en toda clase de caminos, vuelven a veces remozados a constituir el flamante material rodante de que dispondrá una nueva línea.-

No hablamos aquí de las contadas líneas urbanas o interjurisdiccionales cuyos elegantes vehiculos de lineas modernas, cruzan las calles o avenidas del Gran Buenos Aires, o circulan por las rutas nacionales mas

importantes como expresión de pujante progreso.- Nos referimos especialmente a esos grupos esforzados de conductores del interior, que con su empeño, huérfano tantas veces de recursos, han solucionado de cualquier manera el traslado de las poblaciones de las provincias y de los territorios.-

Hace algunos años, terminada la segunda guerra mundial, los empresarios previsores pudieron disponer de material nuevo en cantidad y calidad suficiente, y cuando una férrea voluntad de los directivos se superpuso a las preferencias individuales de los componentes, se uniformaron los criterios de adquisición hasta donde fué posible. Esta es una ventaja de la organización jurídica correcta. No debemos olvidar que dependiendo únicamente de cada componente el pago del costo total del vehículo, el mismo goza en mayor o menor grado de libertad para comprar "su coche".- Si sus posibilidades económicas le dan soltura e independencia, el riesgo es mayor, mientras que si su adquisición depende de la financiación que plantee la empresa con su garantía, y de los ofrecimientos de material de que dispone la misma, el campo independiente del componente es mas limitado, y la seguridad es mayor para una mejor elección.-

En pequeñas lineas de la capital o del interior del país, y especialmente en zonas distantes, muchas veces la adquisición de los vehículos dependía de las facilidades o créditos mas o menos liberales que concedian los agentes vendedores de cada marca de automotores. No

era posible hablar entonces de elección juiciosa del "tipo de vehículo", cuando el ideal habia que comprarlo al contado careciendo de dinero, y existía la necesidad de renovar el material de cualquier manera.-

Mas tarde la situación varió.- Las instituciones bancarias desarrollaron sus créditos prendarios, adelantando un porcentaje importante del costo de cada unidad, por un plazo relativamente largo, y esas facilidades favorecieron la situación general y especialmente a las empresas mas organizadas, dando una mayor elasticidad a sus finanzas.

Hoy, por los factores conocidos, hemos vuelto a la época en que las unidades en servicio (de los años 1946 y 1947) llegan al límite de su vida útil. Las reparaciones son cada dia mas costosas y se corre el riesgo de dar nuevos pasos atrás en la racionalización de las explotaciones, introduciendo la mas desordenada variedad en las filas de automotores afectados a un mismo servicio, por la necesidad vital de subsistir.-

No es ajeno a la cuestión el problema del costo de los combustibles, especialmente de la nafta, carburante que constituye por el momento el de mayor consumo y cuya producción mundial tiene perspectivas desfavorables.- En consecuencia se ha vuelto a pregonar la conveniencia de sustituir los motores a nafta por los de tipo Diesel, mas económicos y potentes.

Corresponde señalar respecto de los mismos, que el mayor número de los llegados al país (por el mo-

mento no hay producción nacional susceptible de considerarse) es de tipo pesado, adaptable preferentemente a vehículos de gran capacidad.- Las unidades livianas que se importan armadas son completamente insuficientes, y la adaptación de motores adicionales a chassis originariamente accionados por motores a nafta, provoca dificultades derivadas no solo de su acoplamiento mecánico, sino de deterioros en las carrocerías por vibraciones, lo que obliga, de adoptarse el motor diesel, a unaserie de modificaciones que encarecen notablmmente la puesta en marcha de esas unidades.

El aprovisionamiento del combustible "diesel" (gas-oil o diesel-oil) era hasta hace poco un problema no despreciable en sitios alejados del gran Buenos Aires, por cuanto recién en los últimos tiempos se colocaron surtidores en la viá pública y rutas principales, de manera que solo lineas que poseían estaciones o depósitos podían organizar el suministro eficientemente, cuando la coordinación de horarios permitía el aprovisionamiento ordenado en determinadas paradas o cabeceras.

Suponiendo solucionados los inconvenientes anteriores, hay finalmente que enfocar la cuestión de la atención mecánica de esos motores "diesel".- Se requiere personal especializado que no abunda, y la seguridad de contar con los repuestos adecuados en cantidad, lo que hoy todavía no está resuelto.

No desechamos la adopción delmotor "petrolero" como se le llama en la jerga de los transportadores,

como solución a la falta de combustibles livianos y al encarecimiento del costo del transporte derivado de su mayor precio, sino que lo apoyamos, pero insistimos en que deben resolverse los aspectos enunciados precedentemente, y ello, en una empresa de componentes tiene proyecciones trascendentes para su economía y organización, por tratarse de entidades de suyo alejadas de todo esfuerzo conjunto o "espíritu de empresa".-

10.- Repuestos y Reparaciones

La reparación del material rodante en las empresas mayores, se efectúa comúnmente en su propio taller, pero el caso mas general del resto de las líneas, es el de hacer reparar sus vehículos en talleres de terceros.

Desde el punto de vista técnico y según resulta de la experiencia de distintas empresas, el segundo procedimiento es completamente objetable.- La calidad de las reparaciones disminuye notablemente por un factor principalísimo como lo es la fiscalización directa de los interesados en cada faz del trabajo, y en cada uno de los repuestos que se utilizan. Es obvio señalar la trascendencia de ésto en el costo de la explotación.-

No desconocemos por supuesto la existencia en el país de talleres mecánicos altamente calificados, cuyos especialistas han efectuado durante la pasada guerra verdaderas proezas para mantener en servicio un gran número de unidades sin los repuestos adecuados, modificando, adaptando, creando a veces, pero, desde el punto de vista

económico naturalmente no es posible la subsistencia de esos procedimientos, al resentirse el costo y la rapidez de las reparaciones.

Y si el problema técnico, un poco ajeno a nuestro estudio, aconseja el taller propio, llegando a la organización misma del servicio existen razones extraordinarias que lo imponen.-

El valor funcional de cada unidad en marcha se vé seriamente comprometido por un inadecuado plan de reparaciones y ello es tanto mas agravado cuando dichas reparaciones se efectúan en talleres ajenos.

Qué entendemos por valor funcional ? El valor que representa un vehículo como productor de unidades pasajero-kilómetro y recaudación, base económica pura de la explotación.- Un porcentaje de eficiencia representado por la totalidad de los vehiculos asignados al servicio en perfecto estado de funcionamiento, acredita dentro de la empresa la idoneidad, previsión y responsabilidad de los directivos, y públicamente, demuestra la calidad y suficiencia del servicio prestado.

Y es éste el punto de vista que nos interesa especialmente al analizar el rubro "Repuestos y Reparaciones", en el transporte por componentes.-

La empresa que organiza su taller propio, debe arbitrar todos los medios para darle verdadera jerarquía, tanto en la faz exclusivamente mecánica como en la administrativa, y en sus relaciones con los responsables del movimiento de las unidades.

Desgraciadamente, son frecuentes los ejemplos de talleres ubicados en locales inadecuados, incómodos, mal iluminados o deficientemente instalados y equipados. No puede intentarse a medias el establecimiento del taller propio.-

Definida la dimensión económica de la empresa, y estudiada la conveniencia del "taller propio", deben contemplarse minuciosamente los distintos aspectos inherentes a la conservación y reparación del material rodante, descomponiendolos en tantos ítems, cuantos sean necesarios para su mejor manejo.

Son dos aspectos principalísimos a resolver:

1°) la reparación en sí, su alcance, oportunidad y contralor.

2°) El aprovisionamiento y formación de "stocks" de repuestos y accesorios.

Omitimos referirnos al mantenimiento de coches auxiliares, puesto que entre componentes, por definición, es necesario afectar a la producción normal la totalidad del material rodante disponible.

En una empresa del tipo "monoblock" no se discute la ventaja de poseer como primera medida, varios motores de "recambio" del tipo de los colocados en cada unidad.- Producido un desperfedto importante cuya solución no es inmediata, debe procederse a la colocación urgente de un motor en funcionamiento y volver el vehículo al servicio en un plazo breve.- Queda así asegurada en primer lugar la continuidad de los transportes.

Entre componentes, es ésto posible? Hay dos caminos para contemplarlo. Uno de ellos, por el que los componentes posean particularmente dichos motores de recambio adaptables al vehiculo que tienen asignado, o cuya explotación les corresponde. El otro, obtener de la administración central de la línea, la compra de algunos motores que puede facilitar al componente que los necesite. Este se beneficia por la mayor regularidad de sus ingresos, al no verse en la necesidad de paralizar el coche por tiempo prolongado. Por esta razón debe retribuir a la administración el servicio recibido; es común fijar en estas circunstancias, una suma como "alquiler" que cada componente reconoce por el uso de esos motores, hasta recibir el suyo reparado.

Esta es en realidad la solución mas económica, y es conveniente extenderla no solo al motor completo, sino a las partes de éste susceptibles de ser intercambiadas y reparadas por separado, tales como la dinamo, motor de arranque, carburadores, bombas de agua, bombas de nafta, distribuidores, etc. del mismo modo con que habitualmente se procede en la atención de la navegación aérea.-

Estos procedimientos son aplicables indudablemente, tanto en el caso de accidentes mecánicos o desperfectos imprevistos, como si se trata de renovaciones periódicas preventivas, sistema que tarda en ser aplicado en las empresas automotoras, circunstancia a la que no es ajena la angustiosa escasez de materiales de

que hemos hablado oportunamente, independientemente de las mayores exigencias financieras que representa.

Supuesto el cambio de un motor, lo lógico sería el dictámen del jefe de taller que señale el alcance y forma de la reparación a efectuar.

Y aquí se produce otra desviación de los principios generales, por tratarse de componentes. Sus motores, se reparan muchas veces de acuerdo a las normas que los mismos imparten, entre quienes se cuentan personas de distintos criterios, y mientras unos enfocan con acertada visión la reparación necesaria y correcta, otros atienden únicamente al costo de la misma, relacionado con sus posibilidades monetarias en ese momento, o a su amplitud o estrechez de miras, con entero olvido de las probabilidades de rendimiento del material y su relación con el movimiento total de la empresa.

En cuanto a la oportunidad de la reparación, hay un principio ya puesto en práctica en las líneas mas emprendedoras, donde la gerencia de administración autoriza la entrada al taller en dias determinados, y es de desear que se generalize el procedimiento para bien de las futuras organizaciones.

Decimos pues que solo el "jefe de taller" debería tener funciones ejecutivas y decisiones firmes sobre los trabajos a realizar, atendiendo asimismo la opinión del responsable del movimiento, y ambos no deben hallarse despojados de la autoridad y medios de todo orden, suficientes a tal fin.-

Los "chassis" de los vehículos ofrecen problemas similares a la consideración de los componentes. Las roturas de elásticos, amortiguadores, puntas de eje, etc. deben solucionarse con el mismo criterio señalado para los motores.

No ofrece oportunidades de recambio rápido, cualquier parte de la carrocería que tenga desperfectos de distinto origen. Si reconocemos que los pasajeros son quienes primero advierten tales deficiencias, surge la evidente necesidad de mantener interiores impecables y condiciones inobjetables en todo el vehículo.- Hasta en esta materia resalta la individualidad de los componentes, lo que no escapa al profano, si observa el arreglo y la terminación distintos de cada coche, donde una vez cubiertas las exigencias reglamentarias, se agregan toda clase de accesorios y adornos, que naturalmente carecen de trascendencia salvo en el aspecto económico, pero que dan la pauta de la preocupación mayor o menor del componente a quien pertenece la explotación del vehículo.- Y este punto debe quedar también sujeto a una autoridad superior en la empresa, para evitar el desprestigio de la línea por descuidos, negligencia, u otros factores reflejados en la conservación del material.-

En cuanto al aspecto especial de las reparaciones por accidentes, no debemos olvidar que la organización del taller propio facilita su rápida terminación, y soluciona las dificultades de verificación por parte de las compañias aseguradoras, ganándose un precioso tiempo

para retornar el vehículo al servicio, cuando el mismo es reparado urgentemente.- Por otra parte, la institución del seguro propio en algunas empresas, veria abaratado el costo de sus siniestros cuando las reparaciones se efectúan en el propio taller.

La práctica ha clasificado las reparaciones en dos tipos principales: las que se han dado en llamar "pesadas" o "de fondo", y las operaciones comunes de conservación o "mecánica liviana".

Si se aspira a organizar el punto "reparaciones pesadas" o "básicas", es fundamental confeccionar un historial o legajo por cada unidad, donde consten todos los antecedentes necesarios para decidir el carácter y extensión de las reparaciones en tiempo oportuno. Debe comenzarse por registrar minuciosamente todas las características que configuran el "material de fabrica" con las modificaciones que se hayan efectuado para iniciar la prestación del servicio. El estudio de las normas impuestas por los fabricantes de automotores, permite la adopción de principios rígidos, que sin llegar al detalle inoperante o costoso, introduce la regularidad en una cuestión de por sí tan irregular.

Los kilómetros rendidos por las piezas vitales, darían la pauta del desgaste físico normal y previenen posibles accidentes.

En el aspecto administrativo, este sistema permite confeccionar presupuestos preventivos de reparaciones, elemento que no es habitual en las empresas

de transporte público, cuyas cifras, adicionadas al resto de las previsiones sobre gastos directos, pueden poner a cubierto de sorpresas desagradables.- Es más, se advierte que no solo puede normalizarse el servicio previendo la fecha de las reparaciones importantes, sino que el abastecimiento de los repuestos puede alcanzar una seguridad y eficiencia mayor.

Este es el otro aspecto: los componentes deben siempre tratar de formar un "stock" de repuestos, sin quedar supeditados a las contingencias de plaza. Ello requiere una financiación y organización adicional que asegurará el fin propuesto.

Y en esta materia los componentes tienen una apreciable ventaja sobre las empresas "monoblock". No se tratará ya de un jefe o encargado de compras interesado en el normal funcionamiento de la sección a su cargo, sino que habrá tantos compradores como componentes, que se interesarán directamente en el abaratamiento y solución de sus reparaciones, cuyo costo y duración inciden tan notablemente en sus utilidades de explotación.-

En cuanto a las operaciones comunes de conservación o "mecánica liviana" podría demostrarse en último análisis las ventajas de una "Estación de Servicio" de propiedad de la empresa, independiente o nó del taller a los fines de la organización, por idénticas razonesa las expuestas.

11.- Neumáticos

En este rubro de los aprovisionamientos enten-

demos que técnicamente no existe problema, mientras la situación del país permite el aprovisionamiento normal de cámaras y cubiertas de caucho natural o sintético, sean importadas o de producción nacional.- Es posible elegir el tipo de neumático necesario y adecuar los equipos a la naturaleza del servicio que se presta.

Ya es un poco lejana la época en que los neumáticos de "emergencia" eran el único recurso con que contaban los transportadores, y su rendimiento exiguo tenía trascendencia desusada en los resultados económicos.- Pueden recordarse asimismo los comunes rubros de activo: "Caucho", material adquirido por diversas vias entre las que contamos naturalmente el contrabando, y la que se dió en denominar también "bolsa negra" o "mercado paralelo" y que se entregaba a las fábricas para su elaboración.

La época a que nos referimos introduje exigencias mayores en punto a control de existencias, reemplazos, etc, en el terreno práctico, y un tratamiento distinto al normal en la parte contable.

La paulatina normalización de las disponibilidades de neumáticos, restó importancia mas tarde a las consecuencias económicas de su empleo, pero podemos afirmar que en las empresas de componentes, y en todas las épocas, se verifica casi constantemente el trato preferente y la mayor duración de los distintos tipos de neumáticos, por la directa relación del componente con el trabajo y con el costo de reposición, atenuándose por un factor análogo en la medida que el personal de transporte

se aleja del interés directo en la explotación.

En razón inversa, esa mayor individualidad conduce a mayores dificultades para la normalización de las existencias, pues la posición inteligente de una entidad organizada que gestiona la provisión para un gran número de vehículos, le concede mayor elasticidad en su acción, y mayores posibilidades de obtener ventajas económicas y prácticas de todo orden.

Cuando existe control estatal en la distribución o las fábricas restringen sus entregas por razones diversas, los antecedentes de las empresas consumidoras habituales, se sobreponen al pedido particular de algunos componentes que en épocas anteriores hubieran adquirido sus neumáticos sin distingos de firmas o lugares.

Conocida la posición general del transporte automotor por componentes en punto a racionalización de materiales, no cabe pensar, salvo honrosas excepciones, en estudios regulares de selección de marcas y tipos, por los criterios personales diferentes de sus adquirentes, consumidores directos.

El sistema de componentes, tiene el peligro de llevar a la generalización del procedimiento falto de previsión de adquirir los neumáticos cuando es imprescindible colocarlos en los vehiculos para continuar trabajando, y fácil es advertir que al primer amago de restricción de entregas, quedan líneas enteras con la única posibilidad que ofrece la vida útil de los neumáticos ya colocados en sus coches.-

Es verdad que lo anormal en este rubro se ha hecho común, y volvemos dia a dia a los primeros tiempos, tratando de obtener otra vez, no ya los neumáticos para una existencia mínima, sino los indispensables para caminar. Resalta de nuevo aquí la ventaja ya expresada de que los componentes se organizen, por cuanto las gestiones de los directivos y la empresa como unidad, ofrecen siempre mayores probabilidades para obtener neumáticos en cantidad, defender los precios y gozar de preferencias especiales en los organismos distribuidores, con mayor éxito y celeridad que en el caso de gestiones individuales de cada componente.

12.- Combustibles - Lubricantes - Mecánica Liviana

Estos aspectos de la explotación, tienen menores exigencias de control entre componentes, con respecto al común de las empresas de transporte.

Se deduce que es del máximo interés para cada componente, la correcta conservación de su coche, verificando los cambios de aceite, engrases, cargas de amortiguadores, revisión de baterías etc., trabajos que requieren en los talleres comunes una inspección de servicio minuciosa para evitar detenciones o inconvenientes inoportunos, con las consiguientes pérdidas de tiempo y de recaudación.-

Hay una variante aceptable en estos tipos de aprovisionamientos y tareas. Se ha llevado a la práctica en algunas empresas, la implantación de una estación de

servicio de automotores, como actividad subsidiaria de la explotación principal, cuyo capital integran como inversión independiente.

Dicha estación, abastece los consumos de nafta, gas-oil, aceites y lubricantes, y efectúa los trabajos de lavado y engrase. La centralización de estas tareas es indudablemente beneficiosa, tanto por su simplificación cuanto por el menor costo de los trabajos.

La solución de entregar a talleres ajenos, o contratistas, determinados aspectos de dichos aprovisionamientos, es discutible técnica y económicamente, como lo es cualquier tentativa de sustraer al control inmediato y directo de los empresarios alguna de las tareas atingentes a la explotación técnica de los servicios.-

----o----

IV. MOVIMIENTO DE LA EMPRESA

13. Generalidades.

Resuelta la implantación del servicio y solucionados los distintos problemas que hemos analizado, los componentes deben regimentar su trabajo, encuadrándolo en reglas de procedimiento encaminadas a no entorpecer su labor de conjunto, y obtener de su actividad el máximo de beneficio, dentro de los principios de equidad que la unión de sus esfuerzos exige.

Decíamos anteriormente que no siempre existen normas escritas referentes a ello, pero aún en su ausencia, las necesidades del servicio imponen un reglamento mínimo a observar, sin el cual no puede haber transporte en común.

Es base de todo servicio de pasajeros, un horario básico que establece el tiempo total en que debe cumplirse cada "vuelta" del recorrido entre terminales, o cada "vuelta" a determinadas cabeceras cuando existen recorridos parciales.

Teniendo en cuenta el "horario básico" se fija la frecuencia o espaciamiento entre cada coche, confeccionándose luego el horario total de prestación de servicios, el que siempre debe ser sometido a la aprobación, previa a su implantación, de la autoridad de control, nacional provincial o municipal, bajo cuya jurisdicción se realizan los transportes.

Luego de aprobados los horarios su aplicación

debe ser estricta, de manera que la responsabilidad de la empresa se radica directamente en los conductores que tienen a su cargo los vehiculos.

Desde luego, surge la necesidad de distribuir los turnos de trabajo de acuerdo a esos horarios, y ésta es la causa determinante de la existencia de un "control", mínimo grado de centralización posible entre componentes, con toda la autoridad necesaria para la libre asignación de esos turnos, atendiendo a las exigencias del tráfico dentro de cada horario establecido.

Teóricamente, el sistema que rige en cada empresa para la distribución de las recaudaciones entre los componentes, es factor importante en la estructuración del movimiento de sus vehículos, según se trate de que cada componente perciba su propia recaudación, o se promedie el producido, para ser distribuido en base a uno de los criterios conocidos, de los que hablaremos más adelante.

Es indudablemente el ideal en ambos casos, un horario fijo por el cual todos los coches cumplen turnos rotativos iguales a las distintas cabeceras, para hacer factible la igualación del trabajo y las recaudaciones hasta donde sea posible.

Ello se conseguirá siempre que puedan ser previstos y solucionados adecuadamente, los inconvenientes que producen:

a) las faltas de los conductores a la iniciación de los servicios o a los relevos fijados.

b) los coches "quedados", o sea aquellos que por accidentes o deficiencias de funcionamiento deben interrumpir su trabajo.

c) los atrasos, originados en dificultades del tránsito o exceso de pasajeros.

d) los atrasos o adelantos injustificados por negligencia de los conductores.

e) intercalaciones posteriores a los turnos iniciales, por distintos motivos.

f) Servicios nocturnos.

g) Reparaciones de fondo que sustraen determinados vehiculos a la circulación.

h) Varios imprevistos.

Deberá tenerse presente todo ello en la reglamentación que se adopte, además de tomarse las seguridades necesarias para evitar alteraciones maliciosas por parte de algunos componentes, alteraciones que en la práctica ocurren, aún cuando las recaudaciones se promedien o distribuyan de distinta manera, sea para evitarse molestias, trabajos extraordinarios u otras razones particulares.

De lo expuesto resulta la necesidad de adoptar un sistema elástico, con horarios variables para el orden interno de los coches, el que se ordena diariamente de acuerdo a las contingencias que se presenten.

Ante todo debemos recordar, aunque lo suponemos entendido, que cada coche de una empresa no siempre es conducido por su componente o co-socio respectivo,

debido en muchos casos a la extensión de las jornadas de trabajo de los vehiculos, otras veces a que alguno de los componentes no se encuentra en condiciones fisicas de conducir, o sus tareas de otro orden en la empresa le impiden hacerlo.

Por esta razón, todas las empresas tienen conductores asalariados o conductores "peones", los cuales complementan el personal necesario para cubrir todos los turnos de trabajo.

La particularidad entre componentes radica en que esos conductores peones trabajan por cuenta del o de los componentes del coche, de manera que siempre existe la necesidad de la repartición equitativa de los turnos, a diferencia de lo que ocurre en las empresas comunes de transporte de pasajeros, donde el personal de conductores cumple las jornadas que se le fijan, sin importar en su asignación de turno la variabilidad del trabajo o de la recaudación, en determinadas horas del día.

Todo ello lleva a ese reglamento o sistema de que hablamos hace un instante el que, naturalmente, varía según las caracteristicas del servicio de cada empresa, y donde se preven o contemplan soluciones para los diversos problemas que pueden presentarse.

14. Turnos y horarios - Ausencias y relevos.

En primer lugar, es común fijar rotativamente el horario de salida para todos los coches, en forma de que el coche que parte primero un día, es el último

al dia siguiente, corriendo todos un turno.

Se exige la presencia de los conductores con la anticipación establecida a la hora de su partida, advirtiéndose asimismo la necesidad de controlar carga de combustible, lubricantes, agua, presión de neumáticos, calentamiento del motor, etc., con el propósito de evitar demoras en la salida, que produzcan luego atrasos en el cumplimiento de los horarios.

A partir de entonces, comienzan las funciones del "control" de movimiento.

Suponiendo la inasistencia o llegada con retardo de un conductor, se dispone la presencia de determinados coches suplentes a los que, de un modo pintoresco, se denomina "pescadores".-Son estos coches pescadores de turno obligatorio o voluntario según veremos, los que deben cubrir esas ausencias, antes de producirse la corrida de turno.

Decimos obligatorios o voluntarios por cuanto, fijado el número de vehículos "pescadores" de asistencia obligada a la partida durante un cierto lapso, se admite que otros vehiculos estén atentos a la salida y cubran otras ausencias, cuya "pesca" no hayan podido hacer los coches pescadores obligatorios o especiales.

Transcurrido el turno de "pesca" (que generalmente es de treinta minutos), sin que se produzca ninguna ausencia, el coche suplente o "pescador" es intercalado en el turno efectivo que sigue, antes de dar salida a nuevos coches.

Nos extendemos voluntariamente en estas explicaciones, por tratarse de situaciones relativamente comunes en las empresas de recorridos urbanos y suburbanos, las que representan el mayor porcentaje dentro delgrupo, sin olvidar por ello que en empresas de servicios interurbanos e interprovinciales de largo alcance, los sistemas de reemplazo o intercalación de servicios, son extremadamente mas simples, teniendo en cuenta el espaciamiento que se produce entre cada coche.

Volviendo a la cuestión, decimos que la ausencia a la partida en turno fijado, puede tener dos causas: la falta del vehículo, o la falta del conductor. Las consecuencias prácticas de esas ausencias son las siguientes:

a) si el vehículo no está a la hora fijada, y es conducido por el componente, toma su turno un coche pescador. El faltante pasa al último turno inicial de la mañana, y si llegado el mismo no se hubiera presentado, se intercala posteriormente según lo crea conveniente el control, o se suprime su circulación por ese día si asi resulta del movimiento habido.

b) Si el vehículo que no está en servicio debía ser conducido por un "peón", ese peón es transferido a otro vehículo sin conductor, y si no lo hubiere, queda a "órdenes", ganando de todas maneras su jornal.

c) Si el coche está en condiciones de partir y no se presenta el componente encargado de conducirlo, es igualmente "pescado" como en el caso a), intercalándose posteriormente. Si lleva un conductor peón y éste no

se presenta, se asigna al mismo otro peón u otro conductor componente, por cuyo trabajo percibe asimismo un jornal de conductor.

Todas esas ausencias, sean de vehículos, componentes o conductores peones, son siempre sancionadas de acuerdo al método que se aplique en cada empresa.

Igual procedimiento se aplica en materia de relevos, los que pueden efectuarse en el garage, o en distintas cabeceras, salvo que se opte por el "relevo libre", o sea el que se produce en un lugar variable que los componentes estiman oportuno, consignando la hora respectiva en la planilla del coche, tanto del conductor relevante como la del relevado.

Existiendo ese tipo de relevo, los conductores que deban ser suplantados, en ausencia del relevante no pueden abandonar el servicio o "cortarse" como se denomina tal actitud, trasladando pasajeros a otro coche. Dichos conductores deben siempre seguir con el vehículo hasta la cabecera terminal de la vuelta que están cumpliendo.

Estos casos de relevos, también son distintos en empresas de largos recorridos, en donde tiene especial influencia la residencia o domicilio de los conductores, en forma de combinar el movimiento de los vehiculos con la misma, para solucionar asimismo los "francos" o descansos en cabeceras convenientes.

Los vehículos accidentados o detenidos son suplantados automáticamente por el siguiente en el camino, el que tiene obligación de levantar los pasajeros y se-

guir hasta el destino del vehículo "quedado", cualquiera sea su destino originario. El coche accidentado o detenido, solo podrá ser reincorporado por orden del control, en la hora y sentido que éste le fije.

Iguales o parecidos procedimientos en la distribución de turnos, intercalaciones y reincorporaciones, rige en los casos de reparaciones importantes y "de fondo", manteniéndose en lo posible un control centralizado sobre los coches que se retiran del servicio por ese motivo, para evitar inconvenientes y regular adecuadamente el trabajo.

Todas esas medidas, se complementan en las empresas con diversas normas que contemplan los casos de atrasos y adelantos en los horarios, imponiendo obligaciones a sus conductores para regularizar los mismos, o para colaborar con el coche posterior o anterior en la atención de los pasajeros, normas que en estas eventualidades también existen en las empresas comunes de tipo "monoblock".

15.- Servicios nocturnos

Dentro de los sistemas de regulación del movimiento de la empresa, el aspecto más delicado es indudablemente el del trabajo nocturno, y especialmente en la generalidad de las compañias a que nos venimos refiriendo, es decir, urbanas o suburbanas, de recorridos cortos.

Existe la obligatoriedad del servicionocturno para todos los componentes, el que se impone también en

en forma rotativa; solo en casos excepcionales se permite la alteración de los turnos dentro de los servicios de noche, y por razones muy justificadas únicamente se altera la "nocturnidad" establecida.

Deciamos de la importancia de estos servicios, porque su recaudación es siempre inferior a la normal de los servicios diurnos, y naturalmente, de no existir un procedimiento estricto para su cumplimiento, podrían crearse dentro de los componentes intereses especiales en evitarlos.

En muchas empresas la recaudación de los mismos se totaliza con la de los servicios diurnos.- En otras se ha propuesto la aplicación de promedios propios para la distribución de los ingresos de los servicios nocturnos sin interferir su liquidación la de los diurnos, contemplando asimismo una forma de compensación para el caso de coches que presten ese servicio en sustitución de otros asignados al mismo.

16.- Sanciones

Diversas medidas disciplinarias son usuales entre componentes, para sancionar las transgresiones a la organización del movimiento, aplicándose:

a) multas en efectivo, duplicadas o multiplicadas según antecedentes, y condiciones de reincidencia.
b) Suspensiones, las que en el caso de componentes que trabajan efectivamente en los coches (y son la casi totalidad), pueden traducirse en su sustitución por un

conductor peón con el jornal y demás gastos consiguientes por su cuenta, o en la detención del vehículo, si la cantidad del material rodante disponible o las exigencias del tráfico lo permiten.

c) Descuentos en kilómetros, lo que es indirectamente una multa, en cuanto disminuye el factor básico de la adjudicación de la recaudación a cada componente.

d) Cabe hacer notar que las medidas disciplinarias por violaciones del reglamento de tráfico, pueden llegar hasta la exclusión del socio-componente, situación prevista generalmente en el acto de su incorporación a la línea, medida que tiende a preservar la eficiencia de los servicios y la normalidad del movimiento general.-

-----o-----

V. INGRESOS

17.- Análisis y clasificación.

Las entradas normales de una línea de transporte de pasajeros resultan de la aplicación de sus tarifas, es decir, del precio de su trabajo, lo que se denomina comúnmente "recaudación".

Dicha recaudación es integrada por uno o varios elementos, según sea la característica distintiva de los transportes que la originan. Puede estar formada exclusivamente por el producto de los boletos vendidos a tarifa completa, o contener además de la venta de los boletos de ida o ida y vuelta, el total de todos o algunos de los siguientes rubros:

a) abonos
b) boletos rebajados (oficiales, escolares, etc.)
c) Viajes especiales
d) Exceso de equipajes
e) encomiendas (para nuestro caso cuando las mismas son transportadas en los vehiculos de pasajeros)
f) subvenciones postales

Ya hemos dicho que determinadas empresas de transporte se constituyen además en propietarias de centrales de pasajeros, playas de estacionamiento de vehículos, garages, estaciones de servicio, etc, formando un activo en explotación, paralelo al material rodante que utilizan.

Ese activo conexo, produce a su vez otros in-

gresos, que si bien no corresponden a la actividad principal, están intimamente relacionados con la misma, derivándose de algunas de las siguientes circunstancias:

1) sublocaciones de locales e instalaciones fijas.
2) ingresos de confiterias, buffets u otras actividades análogas establecidas en las estaciones y paradas o en las rutas, y atendidas directamente por la empresa, o mediante concesionarios a porcentajes o sumas fijas.
3) Avisos u otro tipo de propaganda colocada en estaciones o en los vehículos.
4) Varios ingresos por servicios especiales, u otros conceptos análogos como depósito de equipajes, sunchos y precintos,etc.

Por su parte, la inmovilización necesaria como consecuencia de la explotación, de ciertos valores tales como títulos depositados en garantía de concesiones o permisos, acciones de sociedades de fomento, cooperativas, etc., produce otros ingresos por renta de títulos, dividendos, intereses, etc.

Este conjunto de ingresos, que son habituales en la generalidad de las empresas de transportes, entre componentes deben tratarse mediante cierta discriminación, a los efectos de su asignación o distribución.

Consideramos conveniente incluir en el concepto "Recaudación" que desarrollamos a continuación, los ingresos señalados precedentemente con las letras a) a f), entendiendo que los mismos pueden acumularse por ser esen-

cialmente la misma su naturaleza a los efectos de su adjudicación.

En cambio, los señalados con los puntos 1) al 4) y las rentas varias explicadas, deben considerarse como recursos accesorios de la administración central, cuya utilización analizaremos posteriormente.-

19.- Recaudación.- Variaciones y Causas

Al definir la empresa de componentes, hemos establecido la característica distintiva principal: la explotación racionalmente individual de los vehículos. De ahí que los aspectos principales de la recaudación, fiscalización, distribución y contabilización, adquieran particular importancia.

La base de todo sistema es lógicamente la estricta determinación del monto de lo recaudado por cada vehículo. Sin embargo, si bien ello es necesario, no es suficiente para completar la organización de la explotación económica de la línea.-

No basta una cuenta general de recaudación que agrupe el producido de todos los servicios de la empresa como fuente de ingresos brutos. En cada empresa de componentes se presenta un problema especial, condicionado al tipo de servicio que se presta, recorrido y variantes del mismo, material rodante empleado, etc., factores todos que se deben considerar para el funcionamiento del sistema que se adopte.

En cuanto al tipo de servicio, cabe distinguir

dos situaciones: a) las empresas urbanas y algunas interurbanas, cuyos vehículos realizan un recorrido fijo por cada "vuelta".- Se entiende por vuelta, un viaje redondo, es decir un viaje con partida y llegada en un mismo punto y localidad, denominada "terminal", luego de pasar por el terminal opuesto. Citamos como ejemplo el servicio Buenos Aires - La Plata que presta el Expreso Buenos Aires, los expresos de turismo a Mar del Plata, la Línea N° 7 y otras líneas particulares de colectivos de la capital, etc.- En estos casos todos los vehiculos de la empresa cumplen el mismo recorrido entre terminales, aunque haya variantes de ruta. b) Las empresas suburbanas y de larga distancia en su mayoría, que atienden un número de localidades sobre una determinada ruta, sea de extensión reducida como la de las empresas interjurisdiccionales del Gran Buenos Aires (Expreso Cañuelas) (Empresa San Vicente) (Expreso Quilmes) etc, o de longitud apreciable como el servicio Buenos Aires-Córdoba (Transportes Automotores Chevallier) Buenos Aires - Mar de Ajó (Cia.Transportes Rio de la Plata), San Antonio Oeste - Rio Gallegos (Transportes Patagónicos), etc.

Algunas ciudades requieren una capacidad de transporte mayor que otras, sea por su zona de influencia, por su población, o por factores especialísimos, como la ubicación de grandes establecimientos fabriles, oficinas del Estado, guarniciones militares, etc. Entonces, las empresas deben ajustar sus transportes a esos requerimientos y se produce la adaptación de sus horarios

y servicios, creando una frecuencia que responde a la real necesidad.- Así, se multiplican los viajes a algunas localidades intermedias, y se espacian a los terminales y localidades de menos importancia o densidad de tráfico inferior.

Todo ello, incide en los gráficos de recaudación por coche, según sea el recorrido al cual se encuentran afectados. Esa situación diferente tiene dos aspectos: a) los vehiculos que sirven recorridos cortos recaudan un alto porcentaje por kilómetro debido a los ascensos y descensos de los pasajeros lo que se produce en forma continua a los mínimos de tarifa por sección,y a la frecuencia de sus viajes; b) los vehículos que extienden sus servicios a las localides de menos trafico, recorren elevado número de kilómetros con baja recaudación, tanto por la escasez de pasajeros como por la falta del "sube y baja", o sea que lo habitual es que un pasajero ocupe el vehículo en la casi totalidad del recorrido, restringiendo la capacidad del transporte.- Este es el inconveniente general de losboletos denominados "largos", o sea aquellos emitidos desde los terminales, o próximos a los mismos, hastael final del viaje.

Tiende a atenuar las deficiencias de recaudación, la estricta aplicación de tarifas kilométricas, pues de lo contrario el rendimiento sería aún mas escaso, con la rebaja proporcional para viajes entre secciones del recorrido, que solía aplicarse en casi todas las tarifas de boletos "largos".-

En todas las empresas, y con relación a su producido, se mantiene el distingo entre los servicios diurnos y nocturnos, tal como explicamos al hablar del movimiento general, salvo el caso de las empresas con servicios de turismo en las cuales no influye el horario, sino la variación estacional, único índice de mutabilidad del número de sus pasajeros y de la suma de sus recaudaciones.

El servicio nocturno, es en realidad un "precio político" del transporte (se ha abolido en muchos casos el recargo de tarifa por servicios nocturnos), y los vehículos que lo prestan no producen generalmente beneficios importantes, con las excepciones del turismo o transportes de "larga distancia" ya apuntados, en los que la importancia de los horarios es secundaria, y si existe algún beneficio aparte de la coordinación general del movimiento, lo significa el hecho de que el público usuario puede hacer mn mejor aprovechamiento de las horas disponibles para sus negocios en distintas ciudades de la República, o para su esparcimiento, si su viaje es exclusivamente turístico.

El material rodante en servicio como factor decisivo en las variaciones de recaudación, pierde importancia actualmente en base a lapenuria existente en los medios de transporte.- Si bien es cierto que un vehículo mas grande puede producir una mayor recaudación relativa por kilómetro, también su costo y gastos de mantenimiento son más elevados.

En cuanto a la calidad del material tampoco tiene hoy importancia (SIC) pues la implantación de tarifas uniformes con base kilométrica para cada zona, defiende naturalmente al material deficiente, y la misma razón apuntada de la insuficiencia de medios asegura rendimiento bruto a cualquier coche en servicio.

Hoy día el coeficiente de aprovechamiento del material ha llegado a porcentajes nunca alcanzados anteriormente, y si bien el costo de mantenimiento de tales vehículos de por si debe resultar elevado, lo que en otra época resultaría antieconómico, se convierte hoy en una necesidad ineludible; ya no es posible hablar de costos, sino de realizar los transportes, pues el desenvolvimiento económico de la Nación lo exige cualquiera sea el resultado de esa actividad.

Ultimamente, se ha asignado una importancia mayor a la velocidad de los viajes, implantando algunas compañías los servicios denominados "expresos", sujetos a un horario básico inferior, con menos pardas entre puntos terminales, o ninguna según el caso.- Esos expresos han cotizado sus transportes con tarifas diferentes a la de los servicios comunes, y tienen aceptación, pero por tratarse de un método que solo puede ser aplicado muy especialmente según los recorridos de algunas líneas, no puede considerarse factor importante en las diferencias de recaudación.-

---

19.- Sistemas de Distribución

Cumplir con el requisito esencial de distribuir a cada integrante de la línea el producido de la explotación de la misma de la manera mas equitativa, es el objeto fundamental.-

En la forma mas simple de asociación de componentes, en donde no hay una verdadera administración central, cada uno de ellos paga sus propios gastos y guarda para sí lo recaudado con su vehículo.

Otras empresas, han ensayado la distribución de la recaudación en base a los kilómetros recorridos, existiendo dentro de este sistema, diversas variantes:

a) Se obtiene el promedio de recaudación por kilómetro, que resulta de dividir la recaudación total de la empresa, por la suma de kilómetros recorridos por todos los vehículos en servicio. Ese promedio se multiplica por los kilómetros recorridos por cada vehículo, para establecer la recaudación que le corresponde en la distribución que se practica.- Este sistema es el más generalizado en el común de las empresas.

b) En los casos de que la capacidad portante de los coches de la línea no es uniforme, se otorgan primas de recaudación con base kilométrica a los vehículos con mayor número de asientos y deducidas dichas primas, se distribuye el producido bruto en base al promedio por kilómetro establecido, según lo indicado en el punto a).-

c) Se calcula el producido por km. de cada vehículo, y a los componentes que tienen los promedios inferiores se les asigna la propia recaudación sin promediarla con la de todo el material rodante. Este régimen que algunos gráficamente denominan del "descenso",se combina a veces otorgando primas de recaudación a los vehículos de mejor promedio por kilómetro.

d) Se establece por separado la recaudación de servicios nocturnos o especiales y se practica una liquidación independiente con la misma, promediando su propio kilometraje sin totalizarlo con los demás servicios generales.

En la práctica es muy raro el caso de que se tome en cuenta para la distribución de la recaudación bruta, la cantidad de pasajeros transportada, sea en relación con el recorrido efectuado u otros factores, por cuanto se torna mucho más complicada la liquidación, sin ventajas apreciables. El número de pasajero-kilómetros producido parecería ser un índice valioso, dado que daría una idea mas o menos exacta del trabajo realizado por cada vehículo, pero como decimos, la práctica ha desechado casi totalmente estos índices y por lo tanto nos limitamos a mencionarlos sin mayores comentarios.

20.- Entrega de las recaudaciones propias.-

Se ha utilizado generalmente el primero de los sistemas enunciados, o sea el de que cada vehículo lleve su propia recaudación, en lineas de transportes

urbanos de recorridos cortos.- La mayor ventaja consistiría en que se asegura que los componentes no dejen pasajeros sin levantar en su recorrido, por cuanto es de su propio interés elevar al máximo la recaudación, a veces hasta en detrimento del propio material.-

No escapa al análisis que si el conductor no es propietario del vehículo, o sea, un denominado "peón", que en estos casos suele remunerarse con un porcentaje de la recaudación bruta, tendrá como objetivo inmediato la máxima recaudación paraelevar correlativamente su jornal, no reparando en sobrecargar el coche hasta el límite de su capacidad física de contención de pasajeros, aún con olvido de las ordenanzas, suponiendo que cualquier deterioro no tendrá consecuencias económicas inmediatas en su patrimonio.

Reconocemos que es un poco aventurado extender este razonamiento, pero la realidad, en épocas como la presente, exige contemplar todos los factores que indicamos.

Por los mismos motivos, aquí,como en ningún otro sistema debe cuidarse al máximo la observancia y cumplimiento estricto de los turnos de trabajo asignados y los horarios respectivos, por cuanto la mínima desviación crea una evidente desigualdad en las recaudaciones, con beneficio de algunos componentes en detrimento de los otros.

Por otra parte, si se adopta este método, las necesidades de centralización de la administración de la

línea son muy inferiores a las de los demás. El sistema se puede llevar a la práctica creando solo una oficina de control en todas o alguna de las cabeceras, cuya misión es - además de hacer cumplir los turnos y horarios - entregar al conductor antes de cada viaje, la planilla de hora, turno y boletos correspondientes, verificar la existencia de la máquina de boletos, y recibir sus mismas planillas al final de cada vuelta o de cada turno, revisando nuevamente el "stock" de boletos.- Los cierres parciales en las secciones del viaje, donde se producen cambios de tarifas y vencimientos de boletos, son verificados por dicha oficina,además de la fiscalización contínua de los inspectores, y de esta manera se tiende a asegurar una correcta determinación de la recaudación de cada vehículo.-

Indudablemente que el control de losboletos en existencia y en circulación, y de las planillas de recaudación, asi como la práctica de la inspección, es similar a la de las empresas de tipo "monoblock" y tiende a evitar una incorrecta aplicación de las tarifas, los cierres de planillas erróneos, reventa de boletos, etc., todas formas de evasión de recaudaciones que adquieren particular importancia cuando se recurre a conductores "peones".-

Por lo demás, qué interés puede tener una simple asociación de componentes que aplique este sistema, en determinar la recaudación diaria por coche ? Parece no existir argumentos de otra índole que los de

obtener una idea general del producido de la línea con vistas a la fijación de las tarifas y a los resultados de su explotación conjunta, y ya en el caso del empleo de los conductores "peones", establecer la remuneración percibida en los distintos coches donde ha trabajado, para el cálculo del sueldo anual complementario fijado por el S.D. 33.302/45, llevándose a tal efecto estadísticas especiales de las que se extraen las cifras para determinar la obligación individual de cada componente al final del periodo, para la integración de la suma a pagar por el concepto indicado, y otras cargas sociales.

La existencia de diversos impuestos que gravan el producido bruto de la explotación, discutidos algunas veces, y especialmente en las empresas sometidas al régimen de la Ley 12.346, requiere llevar el cómputo de las recaudaciones totales, y por otra parte, el estudio de los horarios resulta también beneficiado con una base de cálculo tan importante como es esa cifra de recaudación.-

La discusión sobre mayor o menor dedicación de cada componente al servicio, que adquiere a veces rango importante cuando se promedian las recaudaciones, no debe desecharse aquí, por cuanto son tantos los argumentos esgrimidos en todos los casos, que siempre existirá uno para discutir la bondad o defectos del procedimiento.-

En nuestra opinión, el procedimiento de asignar a cada componente la propia recaudación de su vehí-

culo, no ofrece todas las garantías para una distribución equitativa, y sus inconvenientes, trasladados a líneas que explotan servicios de caracteristicas distintas a las del transporte urbano, adquieren mayor importancia, derivándose de ello la necesidad de adoptar otro sistema que situamos en alguno de los ya indicados someramente al principio.-

21.- Recaudaciones promediadas.

La distribución de recaudaciones promediadas indiscutiblemente atenúa las consecuencias de las variaciones de los ingresos efectivos, y permite realizar con mayor aproximación el principio de equidad que debe regir el método que se adopte.

En este caso, se establece primeramente en cada empresa con la mayor exactitud posible, el kilometraje de la ruta, y de cada uno de los recorridos distintos a que se encuentran afectados los vehiculos.

Cada planilla de recaudación diaria de un coche, tiene el espacio necesario para la confección del cálculo mediante el cual se fija la cantidad diaria de kilómetros que ha recorrido, y su recaudación real.

Totalizadas esas planillas, mediante las operaciones aritméticas correspondientes se obtiene el promedio numérico que indica el rendimiento en centavos por kilómetro.-

Existe una circunstancia digna de tenerse en cuenta.- Cuando los servicios de la empresa afectan zo-

nas de distinta densidad de tráfico, con una frecuencia también diferente en los servicios, es razonable practicar un promedio propio para cada recorrido distinto.-

La utilidad práctica de esta operación radica en que es más fácil controlar asi el rendimiento de esas líneas, evitando que la acumulación de recaudaciones en los distintos servicios disimulen pérdidas originadas por algunos de ellos, cuyo mantenimiento resulta antieconómico, o cuya explotación debe reorganizarse. Naturalmente que hay a veces razones de conveniencia pública para mantener una línea que produce pérdidas, pero la mayoria de las veces dicha pérdida responde a una deficiencia tarifaria, o a una explotación inadecuada, no advertida por los responsables de la empresa.-

Por otra parte, la fijación de promedios de recaudación por kilómetro, permite con el transcurso del tiempo, formar un concepto definido en el manejo de los negocios, y su comparación con los promedios de gastos por kilómetros, son la fuente casi obligada de todo estudio sobre las posibilidades económicas de la explotación de un transporte determinado, y del cálculo de sus tarifas.

Al efectuarse una liquidación propia para cada servicio, podría ocurrir que algunos componentes trataran de evitar aquellos de poco rendimiento, presentando un número importante de kilómetros recorridos en los restantes servicios, pero ello puede evitarse mediante la rigurosidad que se aplique en el mantenimiento de

los turnos rotativos calculados.

Ya hemos mencionado las variantes que puede tomar el procedimiento de distribución con promedios por kilómetro, y se advierte que de acuerdo a las caracteristicas de cada empresa es siempre posible contemplar la solución de los inconvenientes que se presenten.

Desde luego que es particularmente importante la estricta fiscalización de los cómputos kilométricos. Si en una planilla de recaudación se efectúa un cierre incorrecto, es decir, se coloca la numeración de los boletos con que se inicia el servicio o se termina el mismo, en un espacio correspondiente a una cabecera distinta, mas distante de la real, resulta un cálculo de kilómetros en exceso, con el consiguiente beneficio para quién practica ese cierre incorrecto, cuando el mismo pasa inadvertido al control.

Esto es solo un ejemplo de lo mucho que puede ocurrir, por lo que es imprescindible que los controles de cabecera sean celosos funcionarios de la línea, que verifiquen dichas operaciones con toda minuciosidad.

De igual manera, los reglamentos internos de movimiento de la empresa, deben contemplar, en los casos de reincorporaciones de los coches en distintos puntos o localidades del recorrido, la norma según la cual se contarán los kilómetros producidos por los mismos, a los efectos de la distribución de la recaudación.

Decíamos al principio de este apartado, que

el sistema que comentamos puede adoptar varias formas.

En cuanto a las dos primeras, podemos agregar que las mismas se aceptan casi sin discusión, pues se parte de la premisa de que cada línea tomará las medidas necesarias para asegurar la prestación organizada del servicio, tal cual ha sido planeado y establecido, y jugarán libremente los índices adoptados, sin influencias que desvien sus equitativos resultados.

En lo que se refiere a la distinta capacidad de los vehículos, es evidente que cuando trabajan diversos tipos de coches, los mas grandes producen mayores recaudaciones. En todo caso la dificultad existiría en llegar al exacto valor de la prima asignada por kilómetro y por asiento, pero fijada ésta en base a una estadística razonablemente compilada, quedan obviados los inconvenientes que se originan.

Con el sistema del "descenso", explicado en el apartado "c" anterior, se trata de premiar la mayor dedicación de determinados componentes, y castigar correlativamente la improductividad de otros.

No está en discusión en este caso la cantidad de kilómetros recorridos por cada coche, pues es más útil para la empresa que los vehiculos presten servicios en su totalidad en horas de trabajo intenso, que circular en cambio durante largos periodos de escaso movimiento.

Se busca al mismo tiempo la completa atención del pasajero por parte de todos los componentes, evitándose que algunos de éstos dejen pasajeros en el camino,

sobrecargando el coche posterior, peligro aunque previsto siempre latente cuando el promedio simple por kilómetro es uniforme para todos los componentes.

22.- Ingresos Varios.- Su asignación.

Los ingresos que percibe cualquier empresa por explotaciones accesorias, sublocaciones, avisos, etc., son recursos que no dependen de la mayor o menor actividad de cada vehículo en particular, sino del funcionamiento de la linea como tal, y por ese motivo, su distribución entre los componentes debe efectuarse únicamente en base a la unidad típica de capital de la empresa, es decir, del número de vehículos en explotación.

Este objeto se logra en la práctica, incorporando esos ingresos a la caja de la administración central para hacer frente a aquella parte de los gastos que por su naturaleza son comunes, según veremos.

Debe hacerse especial mención de los ingresos derivados de la venta de materiales varios en desuso, los que se adjudicarán de distinta manera según su origen. Así, por ejemplo, las ventas de cámaras y cubiertas usadas, motores, repuestos y accesorios varios, etc., pertenecen al componente de cuyo vehículo proceden. En cambio, las ventas de otros artículos como aceites usados, rezagos de taller, etc., producen otro tipo de recursos de carácter común, los que deben prorratearse por vehículo, ante la imposibilidad práctica de hallar una más fácil o justa distribución.-

VI. GASTOS

23.- Análisis.- Ventajas de su Ordenamiento.

El análisis de los gastos de una empresa de transporte, ofrece múltiples aspectos según sea el propósito especial que guíe el mismo.

A partir de la tradicional división entre gastos directos e indirectos, entendiendo por directos aquellos que varían en relación directa con las unidades de trabajo, también denominados propiamente "Gastos de Explotación", y por indirectos o "Gastos de Administración" los que se producen con prescindencia del mayor o menor volúmen de los transportes que se realizen, o sea gastos fijos en ciertas condiciones o dentro de ciertos límites, pueden establecerse un sinnúmero de divisiones mas o menos amplias, con un grado de especialización variable según las necesidades de cada empresa o de cada tipo de transporte.

En las empresas automotoras, se ha aplicado repetidamente una clasificación de gastos en cierto modo similar a la de las explotaciones ferroviarias. En otros casos se han creado sistemas de caracteres especiales, y en la gran mayoría se ha adoptado una clasificación simple con el deseo de conocer mas o menos en detalle los grandes rubros de gastos dentro de esa actividad.

Esta situación, no del todo conocida, se hizo evidente en el momento en que por imperio de diversos regímenes legales nacionales o provinciales, los poderes

concedentes exigieron la presentación de balances de resultados de explotación, a las distintas empresas sometidas a su fiscalización y contralor.- Esos balances, destinados por otra parte a su compilación y estudio conjunto, ofrecian una disparidad total de criterio en su confección, y ésta es la causa por la cual paulatinamente se ha tratado de hacer encuadrar los mismos en formas comunes, es decir, normarlizarlos, para obtener de ellos índices susceptibles de ser utilizados sin errores de interpretación.-

El Ministerio de Transportes de la Nación, por intermedio de la Dirección de Transporte automotor, tiene a su cargo actualmente la aplicación de la Ley 12.346, que creó la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, luego Dirección Nacional de Transportes dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, mas tarde comprendida dentro de las funciones de la Secretaria de Transportes de la Nación,- En cumplimiento de sus fines específicos, dicho organismo llegó desde hace varios años, a confeccionar formularios de balance "tipo", cuya presentación es obligatoria a todas las empresas de jurisdicción nacional, es decir, comprendidas en el régimen de la citada ley 12.346,y esos formularios contienen una clasificación de gastos que creemos una de las más aceptables, para una correcta interpretación de los resultados.

A pesar de ello, la experiencia dice que la gran mayoría de las empresas no han adoptado un plan

sistematizado de gastos, o sus registraciones no se ajustan a las necesidades normales en la materia.

Es obvio señalar que el estudio de una tarifa para transportes, o el cálculo de sus costos medios parciales de explotación con el objeto de administrar regularmente su funcionamiento, resultan dificultosos en esas condiciones, y debe aconsejarse por lo tanto la eliminación de esas situaciones, llevando cómputos exactos y perfectamente discriminados, como solución única para todas las cuestiones que pueden presentarse en el aspecto económico-financiero.

La exigencia comentada del Ministerio de Transportes de la Nación, obliga en la práctica a las empresas, a mejorar sus planes de contabilidad para poder proporcionar los elementos requeridos, aún cuando se mantenga la libertad para las mismas, de organizar sus libros con el método que estimen conveniente.

La Dirección General de Tránsito, dependiente del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión de la Provincia de Buenos Aires, con espíritu coincidente, ha estudiado su plan regular de contabilidad para las empresas que fiscaliza, el que, dando un paso más adelante, ha impuesto obligatoriamente, según Resolución N° 369 del 5 de Marzo de 1951.-

Es indudable que todo cuanto se haga en este sentido, con las modificaciones que pueden sugerir las empresas, y los propios creadores de dichos sistemas al contemplar su aplicación práctica, será una contribución

muy valiosa a la organización definitiva de los transportes automotores de la Nación.-

---

Volviendo al punto preciso de la clasificación de los gastos de las empresas de componentes, sostenemos que es distinto el concepto que debe primar.-

Porqué motivo nos extendemos sobre normalización de gastos, en lugar de hacerlo sobre todos los rubros de resultados ? Porque en materia de componentes precisamente el volúmen de los recursos, por esencia resulta controlado con una diligencia muy superior a la que podría imaginarse en la generalidad de las compañías tipo "monoblock".- Está el interés directo de cada componente en esa recaudación común, tal como lo hemos señalado en el capítulo respectivo, y en cambio, en materia de gastos, se vive en una anarquía permanente.-

La situación general es la siguiente: hay un número de empresas que por todas las razones expresadas oportunamente, agrupan sus gastos de explotación, aún cuando sea cada componente en particular el que los pague de su peculio, porque comprenden éstos la importancia vital que tiene para la empresa el hecho de que sus integrante puedan resumir en un balance conjunto, los resultados de su actividad, frente a problemas de tarifas, impositivos, u otros de igual trascendencia.

Son otras tantas las empresas que han intentado ese agrupamiento, pero que en su deficiente organización dejan escapar un porcentaje tan importante de sus

erogaciones, que los resultados que presentan no reflejan ni aproximadamente el verdadero estado de sus negocios.

Finalmente, hay muchísimas "líneas" de componentes, en donde la ausencia de toda compilación de gastos hace completamente imposible todo estudio real sobre su trabajo, debiendo estarse a índices u otros elementos análogos de explotaciones organizadas, para poder inferir alguna conclusión válida.

En estos casos, aún muchos de los propios componentes, ignoran a ciencia cierta que es lo que han ganado con su trabajo, y mucho menos, en caso de dificultades, en qué medida deberán solicitar autorizaciones de tarifas para proseguir sus explotaciones con posibilidades deéxito.

25.- Clasificación

Explicada entonces cual es la situación real en punto a compilación de recursos y gastos, decimos con relación a estos últimos y refiriéndonos a aquellas empresas que llevan un cómputo general de sus resultados, que por grande o pequeño que sea el grado de centralización que se hayalogrado, existirán siempre dos categorías perfectamente diferenciadas.

a) GASTOS DE EXPLOTACION, definidos como gastos inherentes al hecho mismo del transporte, y que son adjudicados o debitados directamente al vehiculo o vehiculos objeto de explotación por cada componente o com-

ponentes.-

Entre los mismos, se cuentan sin discusión posible:

1) Combustibles (nafta, gas-oil, etc.)

2) Lubricantes (aceites, grasas, engrases, etc.)

3) Neumáticos (cámaras, cubiertas, protectores, vulcanizaciones, etc.)

4) Repuestos y Reparaciones

a) chassis (elásticos, amortiguación y suspensión, transmisión, frenos)

b) carrocerías (chapa, pintura, tapicería)

c) motores (ajuste, refrigeración, electricidad, alimentación, etc.)

5) Jornales de conductores y guardas.

b) GASTOS DE ADMINISTRACION, vale decir, gastos comunes que paga la administración central, y luego distribuye a los distintos componentes en base a un criterio establecido. Por ejemplo:

1) Alquileres de garages, estaciones, paradas, etc.

2) Sueldos de contaduria y administración

3) Jornales de inspectores, controles y recaudadores.

4) Papeleria, boletos y utiles.

5) Gastos generales de oficinas, estaciones y paradas.

6) Gastos de mantenimiento de talleres

7) Luz y fuerza motriz

8) Contribuciones e impuestos

c) GASTOS ESPECIALES

Existe un grupo importante de gastos, que pue-

den ser incluidos indistintamente en cualquiera de las dos categorias, según sea el tipo de organización imperante o la voluntad de los componentes al regimentar su trabajo, por ejemplo:

Seguros

Cuando existe una póliza global que cubre los riesgos a que está sometido el conjunto del material en explotación, por responsabilidad civil, daño a terceros, etc., referido al número de unidades en funcionamiento en la empresa, debe considerarse la prima pagada como un gasto de administración, pues por definición es la empresa y no cada componente en particular, la responsable de cualquier eventualidad contemplada en el seguro.

Del mismo modo, los seguros varios contra incendio, robo, etc, que cubren edificios, galpones, u otras instalaciones fijas, protegen los intereses de la generalidad de los componentes, y son por lo tanto también gastos de administración.-

En cambio, cuando los seguros son pactados sobre cada vehículo en marcha, por daño propio, incendio, robo, etc., y el momto asegurado depende de la voluntad de cada componente al que está asignado, las primas pagadas deben soportarse por dichos componentes en su exacta medida, es decir, toman el carácter de "Gastos de Explotación", debitados al vehículo en su liquidación individual.

Es claro que si todos estos seguros son del mismo monto, no hay diferencia práctica en que los pague

la administración central y luego los prorratee.

Hay una tercera posición, correspondiendo el caso a empresas que organizan su seguro propio, en cuya situación el costo del mismo por organización y pago de siniestros, es indudablemente un gasto de administración.

Patentes y Tasas de Vehículos.

Con parecido fundamento puede considerarse este rubro.- Cuando el material rodante es uniforme y no se producen altas y bajas frecuentes, no hay inconveniente práctico en que las patentes y otras tasas que graven el mismo, sean abonadas por administración, pero si el material es de diversa capacidad o existen otras razones por las cuales algunos vehiculos soportan gravámenes distintos a otros, dichos gravámenes deben ser considerados como gastos de explotación, y pagados por cada componente en su misma proporción.-

Gastos financieros

Los gastos de esta naturaleza que surgen entre componentes, pueden tener distintas causas. Cuando los mismos corresponden a la financiación de instalaciones de la empresa, o aprovisionamientos de toda índole, tales como repuestos y accesorios, combustibles y lubricantes, cámaras y cubiertas, etc., es decir, cuando se incurre en dicho gasto por inversiones que a todos benefician, debe incluirse el rubro como gasto de administración.

Si por el contrario, el gasto es originado por la financiacion de vehiculos que corresponde aportar a los socios íntegramente pagados, o por gastos de explotación

de determinados componentes, y la empresa ha concurrido en algunos de estos casos con su solvencia, a apoyar su adquisición por parte del aportante, o a la cancelacion de su deuda externa, nada mas logico que dichos gastos, representados comunmente por inscripción en registros prendarios, sellados, intereses, tasaciones especiales, etc., sean abonadospor el componente respectivo, esto es dentro del concepto sui-generis de "Gasto de explotación" que venimos explicando.

Multas

Son un especialísimo renglón dentro de la explotación del transporte, y pueden ser causadas por distintos motivos.- Si las multas provienen de disposiciones municipales que se aplican sobre la instalación y funcionamiento de garages, estaciones, etc., son "Gastos de Administración".

Si, en cambio, las mismas provienen de infracciones a los reglamentos o códigos del tránsito, la práctica se inclina por hacerlas imputables al componente responsable del vehículo castigado.

Hay otra posibilidad de multas: las infracciones a disposiciones del poder concedente del servicio. Estas pueden provenir de las deficientes condiciones de mantenimiento del material en servicio, falta de exhibición de horarios o tarifas en los vehiculis, puertas de seguridad, etc., imputables generalmente a los componentes, pudiendo considerarse entonces "Gastos de explotación", como también a incumplimientos de horarios o fre-

cuencias de servicios, alteraciones de recorridos, modificaciones arbitrarias de tarifas u otras infracciones a las normas del movimiento general de la empresa, que hayan sido provocadas por disposición de la misma administración central u otras causas especiales. En estos casos, de nuevo se trata de "Gastos de Administración".

Ante tales alternativas, la práctica aconseja considerar de este modo a las multas en todas las circunstancias, sin perjuicio de que, comprobada la culpabilidad manifiesta de ciertos componentes, se les aplique un correctivo por medio de la misma administración, en la forma que prescriban sus propios reglamentos internos de servicio.

Uniformes

Consagrada la costumbre de proveer al personal dl transporte de los uniformes necesarios para su trabajo, el costo de los mismos es en sí un gasto de explotación entre componentes, en cuyas empresas el trabajo personal de los mismos representa el porcentaje mayor.

Los uniformes del resto del personal, inspectores, controles, recaudadores, etc., u oficinas en general, deben ser costeadospor la administración evidentemente.

Gastos de lavado

Pareceria que el lavado de los vehículos es un verdadero gasto de explotación, en cuanto se incurre en el mismo cuando el vehículo presta servicios, y su costo puede ser establecido para cada vehículo con pre-

cisión.-

Sin embargo, con la frecuencia del lavado es factor de corrección en la prestación del servicio, el mismo no puede quedar librado a la voluntad del componente en cuanto a su frecuencia y características, por cuyo motivo, la administración debe organizar las fechas y turnos de lavado de todo el material e imponerlo obligatoriamente, si es posible en sus propias instalaciones, con lo que el lavado se convierte en un gasto de la administración de la línea.

Aporte patronal por leyes de previsión social.

Cabe distinguir en estas erogaciones, diversas situaciones que se presentan en las empresas, que deben ser resueltas de distinto modo.

En efecto, los gastos de previsión social correspondientes a conductores peones, deben considerarse gastos de explotación directamente imputables a cada vehículo, en la medida que los componentes hayan recurrido a su servicio para reemplazar o complementar su trabajo personal. En cambio las cargas sociales resultantes del empleo del resto del personal asalariado, deben incluirse en la nómina de gastos de administración.

Cuando las empresas mantienen sus propios talleres de reparaciones, corresponde hacer un distingo respecto de los jornales del personal afectado al mismo, y que comprende: mecánicos en sus diversas especialidades, chapistas, tapiceros, gomeros, etc.- Siendo los re-

puestos y accesorios, neumáticos, etc., gastos de explotación adjudicadospor vehículo, la mano de obra de los trabajos ejecutados en los talleres propios, distinta en su importancia para cada vehículo reparado, debe asignarse de la misma manera, y consiguientemente el porcentaje indirecto por cargas sociales seguirá el mismo camino.

Se excluirán naturalmente los sueldos directos y cargas sociales del personal directivo de talleres, asimilados al personal directivo general de la empresa.

En conclusión, respecto del rubro "jornales indirectos y cargas sociales", deberá analizarse previamente la organización funcional de la empresa, estimando cuales son las tareas de beneficio común e indivisible, para incluir su remuneración como "gasto de administración", y llevar la especialización de los cómputos hasta donde sea posible, para asignar a cada componente su propio "gasto de explotación", con la mayor justicia.

Otros gastos

las mismas razones anteriores deben tenerse en cuenta para establecer y decidir la inclusión de una erogación cualquiera en el capítulo respectivo, para evitar que pueda en algún momento un componente beneficiarse indebidamente con el prorrateo de un gasto entre todos los integrantes de la línea, por un concepto que le es directamente imputable a su explotación individual.

VII. ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

25.- Fundamento y caracteristicas.

Sin perjuicio de lo establecido respecto de los criterios de distribución de gastos, debe tenerse presente que cualquiera sea la solución que se adopte, la misma presupone siempre una organización administrativa precisa, pues de lo contrario, al llevar al terreno práctico dichas soluciones teóricas, existe el permanente riesgo de que se pierda gran parte de su eficacia.

Lo común en punto a organización es lo siguiente: la administración central agrupa las recaudaciones y paga todos los gastos, o la gran mayoríade ellos. En los casos en que los componentes afrontan algún desembolso, los mismos recuperan dicho importe presentando los comprobantes respectivos en las oficinas de la administración.-

Con qué fondos paga normalmente dichos gastos la administración ? Con la recaudación que permanece a su disposición hasta la fecha de sus liquidaciones periódicas a los componentes (mensual o quincenal).- Oportunamente veremos el origen de los recursos para financiaciones o inversiones extraordinarias.

El mecanismo de las liquidaciones, en materia de gastos de explotación, es de funcionamiento automático, de manera que el componente que ha hecho una erogación determinada, presenta su comprobante al cobro en la admi-

nistración, se resarce de ese dinero, y el mismo importe se le deduce en la primera liquidación que se practique, salvo estipulaciones particulares.

Este sistema hace que algunos componentes omitan la formalidad del cobro de esas facturas, que luego deberá reembolsar por intermedio de la liquidación, con los resultados deplorables que ya hemos puntualizado en lo referente a compilación de gastos para estudios de resultados generales de las empresas, sea por razones de tarifas u otras igualmente importantes.

27.- Gastos de explotación propios del componente.- Financiación.-

En las grandes empresas, hay además otras razones por las que los componentes omiten la presentación de gastos para ser incluidos en sus respectivas liquidaciones. No debe perderse de vista que muchos de ellos negocian con la transferencia de su derecho de explotación, en la forma en que se lo permita la estructura jurídica de la línea de la cual son componentes, y la cotización de ese derecho depende en mucho del resultado de las liquidaciones que haya obtenido con el vehiculo, durante un cierto lapso.

No olvidemos a tal fin, que la cuota de capital en explotación entre componentes, no se refiere a la alicuota del conjunto de vehiculos de la empresa, sino que se identifica con una determinada unidad, y el estado de conservación de la misma, como su funcionamiento

regular y producido neto, son tenidos especialmente en cuenta por un nuevo adquirente de la cuota.

En consecuencia, puede convenir al componente sustraer a la registración administrativa algunos gastos importantes que haya efectuado, con lo que sus liquidaciones aparecerán con resultados mucho mas interesantes que los de otros vehiculos de la línea en explotación, y se constituirán en un incentivo más para el posible comprador.

Generalizada esta situación, ocurren perjuicios evidentes para la empresa.- En primer lugar, tal como se ha dicho, las cifras globales resultantes de la contabilidad, darán una idea equivocada de su rendimiento, y aunque de todas maneras se tenga la noción de lo realmente producido, y se soliciten por necesarias tarifas mas remunerativas, quienes deben realizar el estudio que justifique ese aumento de tarifas, deberán concluir por la negativa, al encontrar registrado en libros un volumen de gastos inferior al normal por las razones apuntadas, evidenciando su monto una fructífera explotación supuesta, completamente irreal.

De lo expuesto surge la idea de la imposibilidad de utilizar esos elementos en empresas deficientemente organizadas, o en aquellas donde la centralización administrativa es mínima, lo que obliga a trabajar con costos medios de empresas similares, o compilaciones de distintas líneas, que no siempre se ajustan a la realidad, por las diversas caracteristicas de sus propias ex-

plotaciones.

Algunas entidades, al reglamentar las condiciones de trabajo de los componentes por medio de contratos de "arrendamiento de vehiculos", "de trabajo", o de "locación de servicios", u otras denominaciones, suelen establecer en sus cláusulas la obligación de los mismos de entregar los comprobantes de gastos que hayan efectuado, o de pasar un informe periódico y documentado de los mismos.

Esta disposición tiende a subsanar los inconvenientes apuntados, pero no es suficiente si no se cuenta con la exacta comprensión del problema por parte de los transportadores.

Hay sí, una razón poderosa que inversamente actúa como medio coercitivo en la presentación y cobro de esos gastos directos de cada componente. Cuando los medios disponibles de los mismos, es decir, su situación financiera personal no es desahogada, les conviene presentar las constancias de dichos gastos a los efectos de obtener su rápido reembolso, por parte de la administración central.

Se diría que no se obtiene ventaja práctica por el automatismo de su deducción en la liquidación respectiva, pero aquí es donde surge una variante de trascendencia. Es de práctica en casi todas las empresas que los saldos negativos de las liquidaciones, cuando alcanzan cierta importancia, se acumulen en libros sin ser cancelados por los componentes de inmediato, a la espera

de futuras liquidaciones positivas que los compensen.

Entretanto, como en la gran mayoría de los casos se trata de trabajadores del volante cuyo único medio de vida es la explotación individual de un vehículo ofracción dentro del conjunto de la empresa, se les permite un retiro adicional de la suma indispensable para sus gastos familiares, sumas que se agregan a su saldo deudor de liquidaciones, para ser canceladas de la misma manera.

Esto también trae un riesgo para la gran empresa de componentes:

a) cuando son muchos los coches cuyas liquidaciones tienen saldo negativo, la empresa toma el carácter de prestamista, financiando sumas importantes que inmoviliza prolongadamente, situación que puede originar dificultades en su propio movimiento financiero.

b) existe y existirá siempre el peligro del abultamiento de gastosporparte de algunos componentes, quienes con la complacencia de proveedores particulares pueden alterar el monto de ciertas facturas, para obtener su reembolso y disponer de ese dinero excedente, mientras no deban reintegrar a la administración la totalidad de sus saldos negativos de liquidaciones, lo que generalmente se hace por cuotas.

Todo lo expuesto demuestra las indudables ventajas de la centralización de gastos en la propia sede de la línea.

27.- Cuota fija de administración.

Un principio de orden exigiria que una vez clasificados los gastos de explotación y administración para su adjudicación a los componentes - según los principios sui-generis ya explicados - se proceda a su distribución, debitando a la liquidación de cada vehículo sus gastos de explotación propios, y prorrateando entre todos los gastos efectivamente pagados que se consideren de administración.

Esta situación, respecto de los gastos comunes, tiene sin embargo una gran dificultad, pues obligaría a confeccionar un balance general de la empresa en oportunidad de cada liquidación quincenal o mensual, con una utilidad práctica de dudosa y relativa importancia.

Por ese motivo la costumbre ha consagrado un sistema completamente simple, por el cual se adopta una "cuota fija" que abona cada vehiculo en explotación, por día, como contribución al pago de esos gastos de administración. Esa cuota fija resulta de un presupuesto preventivo de gastos o de una estimación a priori, y su monto es reajustado periódicamente de acuerdo a las variaciones de los gastos administrativos y otros factores análogos.

En consecuencia, en la liquidación de cada vehículo se deduce una suma por "cuota fija", sumas que agrupadas proporcionan los recursos ordinarios necesarios a la administración central.

Puede ocurrir que esa retención resulte insuficiente, con lo que se producirá - de no mediar rectificaciones o contribuciones suplementarias - una descapitalización o endeudamiento paulatino de la administración.

Nunca se produce en la práctica un aporte suplementario para compensar déficits originados en tal situación, sino mas bien se reajusta la cuota para el futuro, calculando que el exceso probable de retención contribuirá a subsanar la deficiencia anterior.-

Cuando el movimiento de la administración central es de mucha importancia y gran volúmen, los déficits por cuota fija suelen quedar latentes por varios periódos, disimulados en la cantidad de cuentas patrimoniales de origen común, pero fatalmente sobreviene la crisis financiera, debida como es fácil deducir, a una distribución a los componentes, superior a los beneficios líquidos realizados.

De esas crisis financieras solo han salido las empresas que adoptaron la única solución posible.- La de que todos los componentes prorrateen entre sí las deudas acumuladas en varios ejercicios, y las cubran mediante una retención adicional a la cuota fija, que se les practica en las liquidaciones individuales.- Sin esta resolucion, la disolución de la empresa es definitiva a corto o largo plazo.-

Esto sin dejar de reconocer la injusticia del procedimiento, por cuanto si bien ante el hecho con-

sumado y para mantener a la empresa en funcionamiento los componentes acceden a esa solución, se desprende de la misma que los integrantes de la línea que se hayan retirado antes de planteada la crisis, se habrán beneficiado con producidos mayores no correspondientes al resultado de su explotación, sino a su inferior contribución a los gastos comunes.-

De ahí la necesidad de que la cuota fija que se adopte, sea el fruto de un sereno cálculo de todas las erogaciones que deban afrontarse en común, siendo preferible el exceso de retención que, aunque resistido porlos componentes, permite la desenvoltura necesaria en las finanzas de la empresa, sin perjuicio de que practicado el balance de situación anual, y establecida la existencia de ese superávit, se disponga una distribución adicional entre los mismos, en base al criterio adoptado parala recaudación bruta, o a otro procedimiento igualmente justo.

29.- Cargas sociales o jornales indirectos.

Al hablar de la clasificación de los gastos, mencionamos especialmente las cargas sociales o jornales indirectos deltransporte de componentes. Dentro del mismo capítulo, hacíamos distinción entre jornales de conductores y guardas, y los sueldos y jornales de administración, contaduría etc.-

La utilización del sistema de "cuota fija", resuelve la distribución de estos últimos, al incluirlos por analogía en el rubro general de gastos administrativos.

Como se produce la recuperación de los jornales indirectos de conductores peones y guardas asignados a cada vehículo.R ?

Es materialmente imposible calcular de un modo exacto el monto que debe ser soportado por cada componente, por licencias, enfermedades, etc., correspondientes al personal que ha trabajado en su vehiculo durante el periodo de una liquidación.- Ese personal es esencialmente variable y asignado rotativamente a todos los vehículos que lo requieran, lo que produce la necesidad de adoptar un sistema de aproximación, habiéndose aceptado un porcentaje determinado sobre el jornal directo imputable, y esa cifra es la que se deduce de la liquidación respectiva.

Lo mismo puede decirse en lo que se refiere al sueldo anual complementario o aguinaldo, que se liquida a cada miembro del personal de conductores peones o guardas.- Algunas empresas en donde existe mayor individualidad en los componentes, computan en planillas especiales las remuneraciones percibidas por los peones en cada vehículo, durante todas las quincenas o periodos de pago, y aún cuando su remuneración consista en un porcentaje bruto de la recaudación.

De esta manera es fácil luego establecer la proporción con que cada componente deberá contribuir al pago del aguinaldo de los distintos conductores peones afectados al movimiento de la empresa.

El sistema de porcentajes habitualmente utilizado, producirá naturalmente las mismas consecuencias que la cuota fija, en punto a excesos o defectos de retención, los que podrán compensarse o solucionarse con algunas de las mismas medidas utilizadas en aquel caso, y en otras retenciones estimadas.

En cuanto a mano de obra mecánica provista por la empresa y sus cargas sociales respectivas, pueden adoptarse varios criterios:

1°) Puede debitarse esas sumas en las liquidaciones de los vehiculos dentro del concepto de reparaciones, calculando solo el jornal directo y manteniendo los indirectos dentro de los gastos administrativos.

2°) Puede cargarse el jornal indirecto a cada vehiculo, lo que es mas justo, con un sistema similar al de los conductores peones, con porcentaje fijo sobre el jornal directo.

3°) Puede fijarse un precio total a la mano de obra utilizada, cuyo monto ingresa como recurso especial de la empresa, con destino a fijar.

29.- Recursos extraordinarios.-

A) Adquisición y reposición o renovación del material rodante.-

Al hablar de la formación del capital entre componentes, se mencionó especialmente el aporte del material rodante que efectúan los mismos para integrarlo, y hacer efectiva la prestación del servicio.-

Atendiendo al origen casi general de las líneas - resultado de la agrupación de transportadores individuales - la primera etapa de su implantación como "empresa", según se analizó, no plantea problemas financieros, teniendo en cuenta que cada integrante lleva a la sociedad que se constituye, su propio vehiculo en el estado en que se encuentra.

Ahora sí, cuando por el desgaste natural u otras razones dichas unidades no pueden seguir funcionando en condiciones económicas, deben ser renovadas al exclusivo costo del componente respectivo. Esta obligación existe en todo tipo de empresas de componentes.- Puede enfrentarse su solución práctica de muchas maneras distintas acordes con la construcción jurídica adoptada, o con las modalidades contractuales impuestas a cada componente en su relación con la administración central, pero lo cierto y definitivo es que, si el vehículo no puede realizar transportes, el componente lo retirará y traerá otro nuevo o en condiciones de funcionar.

Las consecuencias económicas para esta persona son de indudable importancia. Cuando ha actuado con criterio previsor y ha retenido de sus liquidaciones favorables el monto necesario para formar una reserva destinada a la renovación de su vehículo - el que se deprecia continuamente a su exclusiva cuenta - podrá reemplazarlo con cierta facilidad, pero en cambio todos sabemos que la realidad es bien distinta.

En primer lugar, las explotaciones de transportes automotores de pasajeros se desenvuelven actualmente y desde hace mucho tiempo en condiciones precarias. Los aumentos constantes y considerables de sus gastos, producen apreciables deficiencias tarifarias que se corrigen solo parcialmente y con mucho atraso con respecto al incremento de los gastos. Por este motivo, las liquidaciones a los componentes arrojan resultados positivos exiguos o negativos, lo que no les permite hacer acumulaciones de ahorro, sino cuando más, subvenir a sus necesidades de vida mas elementales.

Enfrentado a esas condiciones de trabajo, la renovación de su vehiculo lo encuentra desprovisto por completo de los medios necesarios a tal fin, salvo raras excepciones.-

En segundo lugar, en el supuesto irreal de que hubiera acumulado el rendimiento admitido en sus tarifas para formar su propio fondo de amortización, se encuentra al término de la vida útil del bien, con que solo ha recuperado su valor de origen, y esa suma es solo una parte reducida del valor de reposición de la nueva unidad que debe incorporar para seguir manteniendo el servicio.

Esta cuestión no debe desecharse. No puede sostenerse que es solo un razonamiento teórico superado por la necesidad de que los empresarios sean personas solventes, y capaces de afrontar las consecuencias económicas de la implantación de la empresa. Esto es la rea-

lidad viviente de los componentes Argentinos.- La herramienta, el "coche", si está en manos de quién la trabaja, pero cuando se rompe, el trabajador no puede reponerlo.

Sin hacer nombres, apelamos al testimonio de varias empresas que habiendo obtenido autorización para aumentar el número de unidades en funcionamiento, optan por no hacerlo, ante la extraordinaria demanda de dinero que ello representa.

Hay sin embargo ocasiones en que debe afrontarse de todas maneras la sustitución de ciertos vehículos, y los recursos para tal fin suelen obtenerse de la siguiente manera: la compra del vehículo se efectúa con un porcentaje al contado, no superior al 30 o 35%, y por el resto se utilizan préstamos especiales de las instituciones bancarias, con garantía prendaria sobre las unidades que se adquieren.- Esas obligaciones se contraen a nombre de la empresa y nó del componente, y su pago lo efectúa la misma, deduciendo el importe de la cuota respectiva en las liquidaciones de explotación.

Los intereses y gastos de esta operación, tal como se señaló al hablar de la distribución de los mismos, también se debitan en la misma liquidación al componente a quien corresponden.

En otros casos el componente compromete a plazos la unidad a su nombre, y la vende luego a la empresa en las mismas condiciones, es decir, transfiriéndole su deuda con el proveedor originario.- Por otro lado, se obliga con la empresa a efectuar entregas equiva-

lentes a las sumas que la misma debe pagar periódicamente a aquel, o a la institución que financió la operación, con lo que finalmente este componente aparece pagando de su peculio el importe total del vehículo, con el producido de sus liquidaciones de las que se efectúan las deducciones pertinentes, que es en realidad el fin perseguido.

B) Aprovisionamientos.

Esta situación de encarecimiento en el ramo de los transportes, produce además dificultades financieras para la adquisición de artículos indispensables, tales oomo repuestos, neumáticos, etc.,-

Especialmente en este último rubro se presenta la oportunidad en un momento dado, de adquirir una existencia apreciable para cubrir necesidades futuras, lo que exige un desembolso fuera de lo común.-

Si para este tipo de adquisiciones se dispone en esas circunstancias del dinero producto de las recaudaciones, es muy probable que no pueda hacerse el pago de la liquidación próxima, por cuanto los neumáticos y repuestos serán colocados en los coches en forma escalonada, y la administración no recuperará su importe sino después de cierto tiempo. En esta eventualidad, le quedan a la empresa dos caminos: solicitar a los componentes un préstamo o adelanto de dinero, u obtener esas sumas del crédito bancario.

El primero será siempre resistido y es además incierto, por la insuficiencia de recursos que apuntamos más arriba. En cuanto al segundo, certifica una vez

más la necesidad de organizar jurídicamente a los componentes para que la garantía ofrecida a las instituciones de crédito, pueda ser cierta e inspirar la suficiente confianza como base de todas las operaciones que deban celebrarse con las mismas.

Los aprovisionamientos de precio elevado, influyen también en la estructuración de las liquidaciones individuales, por cuanto su aplicación a los vehículos suele provocar liquidaciones negativas con las consecuencias ya conocidas. Se acostumbra entonces a descontar el importe de los repuestos, reparaciones importantes, o neumáticos, en cuotas periódicas, incluidas en la misma liquidación de explotación.-

VIII. CONTABILIDAD

30.- Generalidades

Como puede apreciarse a través de lo expuesto, el funcionamiento de una empresa de componentes, se refleja exactamente en su liquidación de explotación, la que agrupa los parciales de cada vehículo, de manera tal que compiladas esas liquidaciones periódicas correspondientes a un determinado ejercicio, debe obtenerse el balance general de explotación de ese ejercicio, cuyo producido neto habrá sido distribuido a los componentes en su casi totalidad.

Sobre esta concepción administrativa sencilla, juegan los distintos factores económicos emergentes del tipo de sociedad adoptado, los que complementan y configuran definitivamente el balance general de situación de la línea.- De ahí la conveniencia de adoptar un plan de contabilidad particular que contemple cada uno de sus aspectos, plan que tratamos de desarrollar a continuación en forma sintética.

31.- Caracteres principales

Si la contabilidad de una empresa de transportes posee ciertas particularidades derivadas de las caracteristicas especiales de esa actividad, que la tornan compleja y delicada, en una empresa de componentes y por los motivos señalados, esa situación se desdobla y

o

obliga a considerar cada aspecto contable con una minuciosidad mayor.

La contabilidad de resultados recopilará los correspondientes a las explotaciones individuales, para dar las cifras de conjunto, exponiendo asimismo claramente el contenido de las liquidaciones particulares practicadas a cada componente.

La contabilidad patrimonial deberá reflejar el proceso de integración del capital propio de la entidad y su relación respecto a cada componente, incluyendo su evolución por transferencias, ventas o cesiones de cuotas y coches representados por las mismas, y el importante aspecto de las relaciones financieras de cada miembro con la sociedad, emergente de las múltiples operaciones de variado origen que se celebran, sea por aportes de material, adquisición de elementos de consumo, o las derivadas directamente del resultado de cada explotación individual.

Entendiendo que los asientos de apertura de la contabilidad responden esencialmente a la forma jurídica adoptada por la sociedad de componentes, y ellos son del conocimiento general, interesa solo su desarrollo posterior referente a la actividad misma del transporte por componentes.-

Por este motivo, encontramos conveniente analizar cada uno de los rubros y su tratamiento contable, teniendo en cuenta las caracteristicas de la organización administrativa a que nos hemos referido oportunamente,

y sujetándonos a las fórmulas de balance tradicionales, es decir, primeramente los distintos capítulos del activo, luego el pasivo, y finalmente el Estado de Pérdidas y Ganancias.

32.- ACTIVO FIJO

a) Material rodante - Amortizaciones - Renovaciones.

El rubro fundamental del activo fijo de una empresa de transportes es sin lugar a dudas el "material rodante".

El procedimiento común de utilización de este rubro debe variar según sea la forma y tiempo de incorporación de cada unidad al servicio, el tipo de vehículo que se incorpora y otros elementos.

El criterio correcto es el de utilizar la cuenta como representativa de los valores de origen de las unidades afectadas a la realización de los transportes, manteniendo en rubros separados los valores invertidos o adelantados sobre vehículos a incorporar o habilitar posteriormente.- Esos rubros pueden denominarse "Material Rodante a recibir", "Material Rodante en construcción", u otro nombre igualmente explicativo.

La utilidad práctica de esta costumbre resulta evidente cuando se producen adquisiciones de chassis para carrozar, camiones para modificar, o vehículos para reformar o mejorar antes de utilizarlos.- Es muy frecuente que las empresas reciban los chassis directamente de los distribuidores o importadores y los hagan carrozar

s

según su criterio particular, en talleres de la especialidad. En tal caso, la cuenta correspondiente será debitada primeramente por el costo del chassis, luego por el de la carrocería, y posteriormente por las sumas que se inviertan en accesorios o trabajos anteriores a su incorporación al servicio, tales como mejoramiento de elásticos, colocación de amortiguadores, ruedas de auxilio,etc.

Se llega así a agrupar en dicha cuenta, la suma total correspondiente a la unidad terminada. En la fecha en que la misma es habilitada por el poder concedente para funcionar, debe contabilizarse la transferencia de su valor al rubro de "Material Rodante".

Con este procedimiento, dicho rubro estará libre de imputaciones intercaladas ajenas ala puesta en servicio de las unidades, y podrá reflejar tanto el valor unitario de las mismas como la fecha exacta a partir de la cual corresponde efectuar el cómputo de amortización o depreciación.-

Nada obsta al procedimiento,como es lógico, la forma de financiación de los coches, sea que se abonen al contado, o se pague solamente un porcentaje, contrayéndose obligaciones por el resto.- Se ha discutido la validez del criterio que acepta incorporar al valor de origen, las sumas pagadas por gastos financieros de adquisición, circunstancia en la que dificilmente existirá acuerdo total, dado que la misma definición del concepto "capital en explotación", ha sido objeto de múltiples variantes según los autores, y los términos

utilizados como equivalentes "Capital destinado al establecimiento del servicio" (Art. 2° del S.D. 5.485 del 18/8/43, reglamentario del Art. 8 de la Ley 12.346), u otors términos similares, nada aclaran la cuestión.

Computar o nó los gastos financieros como capital en explotación, es un problema que pierde trascendencia entre componentes dado el modo particular de incorporacion de los vehiculos a las líneas, lo que configura también la modalidad contable a adoptar. Estas incorporaciones se producen de alguna de las maneras que detallamos:

1) el componente adquiere el vehiculo terminado, o lo hace construir, y lo aporta a la empresa íntegramente pagado.

2°) el componente paga solo una parte de ese vehículo y lo transfiere luego a la empresa, gravado con garantia real o no, parcialmente impago.

3) la empresa lo adquiere al contado por cuenta del componente, o lo hace construir en las mismas condiciones.

4) la empresa lo adquiere a plazos por cuenta del componente.

5) la empresa lo hace construir, de acuerdo a lo que se explicó oportunamente.

Cuando la forma juridica de la sociedad no está definida, pude contabilizarse el ingreso de los vehiculos terminados y habilitados, directamente en la cuenta de "Material Rodante", usando como contrapartida

lisa y llanamente el rubro "Capital", o si se utilizan las cuentas aportes de los socios, suponiendo que los mismos hubieran contraido un compromiso firme de integrar determinadas cuotas de capital, cancelar las mismas con el valor correspondiente a la unidad aportada.

Si se tiene presente que la cuota de capital en cualquier empresa de componentes no acuerda en general a los socios, respecto del material rodante, sino el derecho a la explotación del vehículo aportado, y es permanente la individualización de su aporte a los fines de su retiro o exclusión de la sociedad, carece prácticamente de importancia el mayor o menor valor que alcance la unidad aportada.

Salvo las limitaciones que pueden imponer los poderes concedentes en cuanto a las bajas de material, en esas lineas sin organización jurídica, el retiro del componente implica el retiro del coche, o su venta dentro de la organización, manteniendose la individualidad que disminuye la importancia del valor asignado.

Ya se ha visto sin embargo, cómo esos aspectos adquieren particular significación cuando hay verdaderas sociedades de derecho, constituidas por componentes.

Además, cuando el componente lleva el vehiculo a la empresa listo para funcionar, es difícil establecer el verdadero valor que ha alcanzado su aporte, tanto mas dificil cuanto mayores modificaciones se le hayan practicado al automotor.- Podrian requerirse los com-

probantes respectivos, pero la inseguridad subsiste por múltiples razones.- Ocurre a veces que el componente adquiere un camión para modificarlo luego, y recupera por venta posterior de la cabina y otros accesorios, parte de lo invertido con anterioridad. Estas sumas frecuentemente no se computan para establecer el exacto valor de origen del coche. Otras veces se agregan repuestos o accesorios de su propiedad, de los que se ignora el verdadero costo. En fin, éstos y otros argumentos llevan a la convicción de que la asignación de valor a los coches aportados por los componentes para incorporarlos a la cuenta de "Material Rodante", debe hacerse como suma prudencia, recurriendo si es preciso a estimaciones, para lograr que el saldo de la misma sea verdaderamente representativo.

Por otra parte, mientras los sistemas de fijación de tarifas utilizados por los poderes concedentes partan del concepto de "capital en explotación", será preciso que este rubro refleje con exactitud lo realmente invertido. Asimismo, el ajuste de las cifras de explotación por el cálculo de amortizaciones, requiere la máxima precisión en el manejo de la cuenta que nos ocupa.

No resulta esto tan claro cuando debe tratarse de la renovación de un vehiculo que ha llegado al fin de su vida útil. La sustitucion se efectua por medio del componente respectivo y por su cuenta, cualquiera sea el medio elegido.

Cuando el valor de la nueva unidad es mayor que la sustituida (caso mas frecuente), la contabilizacion de la sustitución puede enfocarse como un aporte suplementario de capital equivalente a la diferencia entre los costos señalados.

Cuando el capital, por razones juridicas, es inamovible, como puede tratarse esa sustitución?

Indudablemente todo aporte de mayores valores en "Material Rodante", los que se entregan en propiedad a la empresa de componentes sin ninguna contrapartida en su pasivo, es un aumento de capital, o una ganancia.

Si no pudiera computarse como capital (solución lógica), quedaria el camino de liquidar esas diferencias por "Pérdidas y Ganancias", en cada ejercicio, o contabilizarlas como una Reserva Especial. Puede admitirse la inclusión de esas operaciones en los estados de pérdidas y ganancias sucesivos, teniendo en cuenta que los saldos positivos o negativos del Balance General de resultados no se distribuyen, dado que la unica retribución a los componentes es el producido de su explotación individual, con lo que en la práctica, el saldo acumulado en la cuenta de Pérdidas y Ganancias, será igualmente una reserva o excedente de capital.

Esta posición debe contemplarse correlativamente con aquella según la cual pertenece al componente el valor del vehiculo radiado.- Si la desafectación de la unidad sustituida se produce en el instante mismo en que su valor de libros es igual al residual o "scrap",

será esta última suma la que se asignará por retiro del vehículo, suma que puede ciertamente ser mayor si la sustitución del vehículo es adelantada.

Se anulará entonces la reserva de renovación constituida y el saldo será un verdadero retiro de capital.- Aqui se presenta la misma alternativa que para el caso de los aportes. Si la cuenta de capital o aporte es susceptible de modificarse por permitirlo la construcción juridica de la empresa, se hará jugar directamente un debito a dicha cuenta.- De lo contrario, podrá debitarse la Reserva Especial a que hacíamos referencia, o deducirse el valor correspondiente del estado de perdidas y ganancias.

Un criterio ecléctico, adaptable a todo tipo de organización, denominará a esa cuenta: "Excedentes de Capital", acreditada por los mayores valores invertidos por sustitución de vehículos, y debitada por las sumas correspondientes a la diferencia entre los valores actuales de los coches radiados y la suma de amortizaciones practicadas hasta ese momento.-

Sabemos que el componente individualmente considerado, pierde todo derecho particular a los excedentes de capital referidos, y los saldos acumulados son del patrimonio común de la empresa. En ese sentido, aún contabilizandolos como reservas, no pueden distribuirse por la razon practica de que han sido constituidas con aportes en especie y no en dinero.

Además, llegado el caso de una liquidación

de la empresa, lo que ocurre muy rara vez, será de fundamental importancia la tasación o el precio que se obtenga por cada unidad en particular, que es lo que corresponderá a cada componente en la misma proporcion en que han efectuado su explotacion, no habiendo prorrateo como ocurriria con los demás bienes comunes que se liquiden.

Cuando el componente aporta el vehiculo pagado solo parcialmente, cabe considerar lo siguiente:

Si ello se produce en el momento de la constitucion de la empresa, la cuenta aporte del socio quedará debitada por un importe equivalente al saldo impago del vehiculo, dado que la empresa tomará a su cargo la deuda que pesa sobre el mismo (generalmente protegida por una garantía real).- En cada vencimiento la empresa abonará la cuota respectiva, descontando ese mismo importe en la próxima liquidación de explotación del componente.

El ingreso del vehículo se hará con el asiento comun de: "Material Rodante" a Varios, acreditándose la "Cuenta Aporte" por el saldo pagado, y "Obligaciones a Pagar" por las obligaciones pendientes. En el momento en que la empresa cancela esos compromisos, debitará el rubro "Obligaciones a Pagar" y- Simultaneamente, acreditará la "Cuenta Aporte", con las sumas percibidas que vaya reteniendo en las liquidaciones.-

Si en cambio se trata de una renovación de vehiculo, y el sustituyente está parcialmente pagado, la cuenta de "Material Rodante" jugará únicamente con las diferencias de valor, tal como se señalo anteriormente.

El excedente de capital computado en el momento de la sustitución será igual a la suma pagada, por cuanto el saldo a pagar, si bien ingresa en la cuenta de "Material Rodante", tiene su contrapartida en las obligaciones que toma a su cargo la empresa.

Posteriormente, en la medida en que la liquidación de explotación provea los fondos convenidos, el aportante irá compensando la deuda que ha transferido a la sociedad, y esos fondos se han de considerar como otros excedentes de capital.-

La cuenta en que ingresen, ha de seguir idéntico tratamiento aún cuando su nombre puede ser distinto para individualizar el monto de las operaciones de esa naturaleza.

Cuando la empresa adquiere al contado un vehiculo por cuenta del componente, lo ingresa en el rubro "Material Rodante".- Puede suceder luego que el componente reintegre de inmediato su importe, en cuyo caso el ingreso respectivo se acreditará directamente a la cuenta "Excedentes de Capital".- Si el reingreso se hace con fondos que el componente tiene acreditados en su cuenta particular, se debitará la misma, acreditándose siempre la cuenta "Excedentes", y finalmente si el reembolso proviene de las liquidaciones, el crédito igualmente corresponderá al rubro citado.-

Tanto en la eventualidad de que la empresa adquiera a plazos el vehiculo que pagará el componente, como si lo hace construir, poco variará el procedimiento,

usandose el rubro de activo que corresponda, según el estado del material, y contabilizando el excedente de inversión en la medida en que se produzca.

Corresponde señalar como observación general, que siempre es conveniente dejar constancia en libros, de la obligación contraida por el componente, de financiar el costo de adquisicion de vehiculos en servicio, cuyo monto haya adelantado total o parcialmente la empresa, y a tal fin se utilizará una cuenta de activo exigible, que puede denominarse "Componentes Cta. Financiaciones" u otro nombre similar, y su correlativa de pasivo transitorio llamada "Recuperaciones a realizar", "Excedentes a realizar", etc.-

Posteriormente se invertirán los asientos, por los importes recuperados en cada período en la cuenta "Excedentes de Capital".-

Puede añadirse que esta última cuenta, atendiendo al origen especialísimo de sus créditos, suele denominarse "Aportes de Material Rodante - Cuenta Usufructo de Componentes", "Aporte de Material Rodante - Cuenta Explotación Componentes", etc.-

B.- <u>Amortizaciones - Cambios de Motor o Reparaciones de fondo.- Tratamiento y relación con las reservas constituidas</u>.

Algunas empresas de transporte han ensayado contabilizar por separado las partes integrantes de un automotor, distinguiendo chassis, motor, y carrocería.

Otras, han extendido la especialización, separando el costo de los neumáticos de origen, para dejar en la cuenta "Material Rodante", el valor del vehículo sin neumáticos.

Esta diferenciación es indudablemente muy útil cuando la organización de la empresa es tal que pueden obtenerse los elementos necesarios para tratar cada división con un régimen propio de amortizaciones, régimen que aproximará al máximo los valores de libros a los reales, sin dejar de considerar que la depreciación monetaria u otros factoresajenos a la explotación, pueden anular todo intento de justipreciar esos activos en un momento dado, en base a las cifras contabilizadas.

En los dos sistemas principales de amortización utilizados, sea en función de los años de vida útil estimados, o en función del kilometraje probable a rendir por cada unidad, deben llevarse los cómputos propios de las distintas partes consideradas, lo que lleva implícito la exigencia de un control técnico que no siempre existe entre componentes.-

Pensamos que la normalización contable debe plantearse con exigencias menores, considerando como valor a amortizar el costo neto de la unidad completa, menos el valor residual que se le asigne.

Subsiste sin embargo la dificultad, en el caso de cambios de motor o reparaciones de fondo, las que al aumentar desproporcionadamente el valor actual de cada unidad, por no tratarse de operaciones normales de conservación, exigen se les considere como aumentos de capi-

tal o inversiones de las reservas o fondos constituidos para la renovación.- Entre componentes, segun se ha expresado reiteradamente, esas operaciones de cambio o renovaciones parciales, dificilmente son tenidos en cuenta como variaciones de capital, tratandose los pagos efectuados, como reparaciones corrientes.

Si recordamos que los calculos de amortizaciones en este tipo de organización, comunmente no inciden en las liquidaciones de explotación, deberán contabilizarse los mismos en los libros de la empresa, con un criterio particular, si se desea dejar establecido en los balances, el porcentaje teórido de depreciación que se ha asignado al activo físico afectado a la explotación.

Debe tenerse presente además el compromiso eventual contraído por el o los componentes, de mantener las unidades en la linea, en perfecto estado de funcionamiento, de manera que una solución contable puede ser la de debitar una cuenta de activo denominada "Componentes Cuenta Renovaciones", con su contrapartida en el pasivo "Reserva o Fondo para Renovación de Mat. Rodante"

Es difícil decidir su inclusión en uno u otro capítulo del activo. Cuando hay contratos de trabajo o de arrendamiento de vehículos que consagran jurídicamente esas obligaciones de los componentes, no existiría inconveniente en considerarla como Activo Exigible, aún cuando sus caracteristicas configuran un verdadero activo eventual, a incluir en las "Cuentas de Orden", conjuntamente con la correlativa del pasivo.

Hay algo que es evidente: el material se va depreciando y esa depreciación debe reflejarse en libros, sea deduciéndola del rubro Material Rodante en el Balance General, sea manteniendo la reserva o fondo de renovación en el Pasivo.- Es un pasivo cierto y no eventual. Luego, la obligación que el componente tiene de reemplazar el vehículo al término de su vida útil, no puede valorarse sino en esa medida, y es un derecho también cierto de la empresa aún cuando quede indeterminada la época en que habrá de hacerse efectivo.

Algunas empresas incluyen en sus liquidaciones individuales de explotación, una deducción proporcional al kilometraje recorrido por las unidades, con el propósito de formar el fondo de renovación de las mismas, el que, indudablemente, pertenece a cada componente en la proporción en que ha contribuido a formarlo, habiendo en este caso una entrega cierta de dinero con un destino especial.- En tal circunstancia, la suma que se debite a pérdidas y ganancias por depreciacion del material rodante, debe ser igual a la retenida en la forma indicada, y los fondos acumulados deben mantenerse en el Pasivo Exigible de la empresa.

Suponiendo que en determinado momento un componente sustituye su unidad por otra en perfectas condiciones, la que lleva a la línea totalmente pagada, deberá reintegrársele el fondo de renovación acumulado.-

La razón de las empresas que utilizan este sistema, resulta de la forma de sustitución de los vehí-

culos la que se produce generalmente por adquisición directa de la empresa, por cuenta del componente, y en ese caso existirá siempre una suma reservada que permitirá afrontar en cualquier momento el compromiso de compra, permitiendo su fácil financiación en base a las retenciones acumuladas.

c) Muebles, Utiles e Instalaciones - Talleres y Oficinas Otros rubros de Activo fijo.

Entre componentes, no existe ninguna particularidad a este respecto, en cuanto a los asientos de contabilidad que registran las inversiones en los rubros citados.

d) Depósitos de títulos en garantía.

Suelen incluirse como Activo Fijo, los Depósitos de titulos efectuados en garantía del cumplimiento de concesiones o permisos de explotación, dado que se trata de inversiones generalmente invariables durante largos periodos, y de las cuales no puede disponerse por su afectación especial.

Esos títulos se pagan por la administración de la empresa como erogación común.- Cuando por exigencias de las autoridades debe aumentarse su monto, los componentes entregan a prorrata los importes respectivos, sea inmediatamente de sus fondos propios, sea mediante una deducción especial de sus liquidaciones de explotación.

De cualquier manera, deben pasar a formar parte del patrimonio común de la empresa, perdiéndose to-

da individualidad, de igual manera que lo invertido en otros rubros del activo fisico.

La renta de esos titulos es un ingreso ajeno a la explotacion principal, que no se incluye en las liquidaciones a los componentes, pudiendo contemplarse como recurso de administración o reserva no utilizable, según se expresó en el capitulo respectivo.

Las ventas posteriores de titulos excedentes, por reajustes o nuevas garantias fijadas, son realizaciones de Activo que producirán ganancias o pérdidas accesorias, a tratar de igual manera.

33.- ACTIVO CIRCULANTE

En toda empresa de transportes hay cuatro rubros fundamentales que componen este capitulo de activo: Combustibles, Lubricantes, Repuestos y Accesorios, y Neumáticos.

El control de las existencias es naturalmente de importancia, dado que entre componentes es imprescindible efectuar los cargos a cada vehiculo con una exactitud total.- Se impone un planillaje detallado para los consumos, procurando la correccion máxima de los saldos, y en tal sentido es útil emplear, además de las fórmulas de entradas y salidas de almacenes, un libro especial de cargos por vehículo, al que se vuelquen diariamente los conceptos indicados, en forma de obtener el resumen mensual o quincenal por coche, para la confección de las planillas de liquidación de explotación.-

Debe tomarse en consideración no solo este aspecto, sino el de las compras directas para distintos vehiculos, especialmente en "Repuestos y Accesorios " y "Neumaticos".- Los libros de egresos de la sociedad, registrarán los pagos efectuados, con imputación a cada coche, y ese mismo importe debe figuar en el libro de Cargos por vehiculo.

Debe evitarse el desajuste entre "gastos devengados" y "gastos pagados" para poder crear cuentas de control, y evitar distribuciones de saldos de liquidaciones superiores a los reales, afectados por gastos comprometidos a pagar, que se constituirian en un pasivo oculto de la empresa.

Cuando la empresa de componentes financia motores, repuestos o neumaticos (que habrian de consumirse en lapsos prolongados, contrariamente a lo que ocurre con combustibles y lubricantes), se siguen habitualmente dos caminos: por uno de ellos se crea una cuenta de activo exigible que puede llamarse "Componentes Cuenta Financiaciones -(Subcuenta Neumáticos, Repuestos, etc.)" a la que se debita la salida total de almacenes o la compra efectuada; luego, en la liquidacion periodica se carga solamente la cuota pactada para amortizar esa financiacion o adelanto de la administración central.- El saldo de esta cuenta, que en una empresa "monoblock" representaría un "gasto pagado a devengar" por concepto de "neumáticos en circulacion", es entre componentes un importe liquido a cobrar a los mismos, en una o varias

cuotas, a retener de sus liquidaciones.

Por otra camino, se debita de una sola vez a la liquidacion de la unidad correspondiente, el total de los repuestos o neumáticos entregados, produciendose a consecuencia de ellos, la reducción de sus saldos hasta tornarse frecuentemente negativos.- Como se produce la financiación ? No haciendo efectivo el saldo adeudadpopor el componente, para compensarlo con futuras liquidaciones favorables, de las cuales dejará de percibir una o varias cuotas en cancelación de su deuda anterior.

En lo que se refiere especificamente a neumaticos, se advierte que difícilmente se computa en la generalidad de las empresas el valor circulante de "neumáticos colocados en los coches", valor que puede presentar de un ejercicio a otro diferencias apreciables, no solo por distinto estado de conservación, sino por fluctuaciones apreciables en susprecios de costo. La adopción de un tarjetero de neumáticos, con cómputo de kilómetros recorridos y vida media asignada, requeriria una organización superior de resultados dudosos, dada la diversidad de criterios de los componentes, y la inseguridad de su control.-

En algunas empresas adquiere gran importancia el cómputo y recopilación de los combustibles y lubricantes consumidos en los distintos periodos, no solo a los efectos de determinar el gasto real de cada vehículo, sino por la posibilidad de distribuciones adicionales de beneficios no computados como recursos normales

de la empresa, como por ejemplo, bonificaciones en los precios de compra, etc.

Entonces, suele adoptarse el sistema de adquirir los combustibles al precio de distribuidores, yde bitar sus importes a los componentes al precio de venta al público. Este beneficio que obtiene la administracion central no seria lógico distribuirlo por partes iguales entre los componentes, sino mantener el principio del mayor beneficio al mayor consumo. Luego, es imprescindible llevar fichas o planillas de resumen que determinen los litros o kilogramos consumidos por cada coche, y es en base a sus totales que se produce la distribución.

34.- ACTIVO DISPONIBLE

La recaudación efectiva es indudablemente la raiz de toda la explotación automotor de pasajeros por componentes.- La misma debe ingresarse mediante planillas analiticas, de acuerdo a las modalidades de cada empresa, pudiendo adoptarse como complemento de su movimiento la variante de la valoración de los boletos.- Esta posibilidad existe solo con boletos de precio fijo, pues la adopción de talonarios con perforaciones a cargo del expendedor (boletero, guarda o conductor) excluye la alternativa.

En que consiste la misma? Partiendo de un inventario inicial de boletos adquiridos para expendio, se lleva la cuenta exacta de las entregas de rollos para las máquinas boleteras. Finalizado un periodo de explota-

ción, la diferencia valorizada entre los boletos existentes al principio, y el saldo remanente en "stock", y en uso en las maquinas, deducidos los boletos anulados, debe ser igual a la recaudación ingresada.

A pesar de la bondad del sistema, son muy raras las empresas que se han inclinado por su valoración de existencias, debido a que la multiplicidad de turnos de trabajo, máquinas, tipos de boletos, etc., complica a tal punto la situación que el control interno se hace dificultoso y su costo económico casi prohibitivo.

Entre componentes, cuando la centralizacion administrativa es reducida, y corresponde a cada uno de ellos su propia recaudación, el procedimiento carece de importancia, por cuanto el control total de la misma no les interesa, siempre que mediante controles parciales puedan verificar que el dinero ingresado por su coche corresponda efectivamente a los boletos vendidos.

Distinto es el punto de vista estatal, en cuanto representa un medio de autenticar las cifras de recaudación que presenten las empresas para justificar el rendimiento de sus tarifas.

Por este motivo, en el Art. 7 de la Reglamentación contable impuesta por la Direccion General de Tránsito del Ministerio de Hacienda, Economia y Previsión de la Provincia de Buenos Aires, consagra esa intervención oficial de las existencias de boletos o talonarios. Complementa sus disposiciones con planillas de recaudación diaria y mensual por coche, a los mismos efectos.

Esto significa que la base de control y registración contable del movimiento de dinero la dará la planilla diaria de recaudación de cada vehículo, planilla que clasificará los ingresos por secciones del recorrido, precio de boletos, turnos de trabajo, etc, y al pie de la cual se acostumbra computar el recorrido total del vehiculo y otros antecedentes para la confeccion de las planillas de resumen.

Una adecuada distribucion de las planillas en uso, y la adopción del sistema de depósitos bancarios regulares equivalentes a las recaudaciones diarias totales, complementada por un fondo fijo de caja chica, puede configurar un ordenamiento conveniente para el rubro Caja de los componentes.

En cuanto a las cuentas bancarias también es necesario señalar la conveniencia de la organización regular de los componentes, la que les permite girar a nombre y orden de la administración central.- El giro de dichas cuentas, incorporando el movimiento financiero de toda la linea es un índice valioso para la consideración que pueda hacer la Institución, de toda operación de credito planteada. Esa centralización financiera también será tenida en cuenta como medio de facilitar el cumplimiento de las obligaciones contraidas.- Si, en cambio, los componentes mueven individualmente los fondos provenientes de sus recaudaciones individuales, se carecerá de antecedentes indispensables para operaciones de gran envergadura como pueden ser necesarias a una empresa de

transportes.

Dentro del activo de las empresas, puede señalarse finalmente la utilización de fondos especiales como "Cambio de Conductores", etc., descentralizaciones parciales del efectivo que tienden a simplicar y depurar el mecanismo contable.-

35.- ACTIVO EXIGIBLE

Solo eventualmente aparecen en los balances de empresas de transportes de pasajeros, cuentas de esta naturaleza, dado que las ventas de materiales u otros bienes de consumo son habitualmente efectuadas al contado, no utilizándose otras formas de crédito, documentadas o nó, salvo pasajes oficiales o conceptos análogos.

En cambio, en las empresas de componentes, figurarán otras cuentas representativas de varias conceptos que señalamos:

a) Deudores por liquidaciones.

Agrupará los saldos deudores de componentes que han obtenido liquidaciones de explotación negativas, a cancelar en algunas de las formas de práctica.

b) Deudores por Adquisición de vehiculos

Deberá contabilizarse por separado la obligación de los componentes de cancelar los saldos a pagar por adquisicion de vehiculos aportados a la linea, o que la administración haya adquirido por su cuenta.

36.- ACTIVO TRANSITORIO

Las empresas de componentes poseen algunos valores a incluir en este capítulo, fuera de los habituales en todas las empresas de transporte.

Entre ellos señalamos especialmente el rubro Deudores por financiaciones

El mismo condensará las cifras adeudadas por los componentes por provision de neumaticos, repuestos, etc., que ha financiado la administración central, para no interferir los resultados normales de las liquidaciones, según se explicó oportunamente, pudiendo utilizarse subcuentas para cada uno de los conceptos incluidos.

En otros casos, la centralización de las compras y formación de apreciables "stocks", coloca a la administración en situación de "vendedora" a sus integrantes, realizándose un intenso movimiento dde materiales vendidos o cedidos, con sus correspondientes reflejos en esta parte del activo.

Apesar de lo que pudiera indicar el titulo prima-facie, se trata realmente de una cuenta de gastos diferidos, en los que la extensión de los plazos tomados no depende del ritmo en que se produce el gasto, sino de la capacidad de reembolso de los vehiculos en explotación.

Los saldos adeudados por los componentes se cancelarán por su transferencia a sus cuentas de explotación, apareciendo finalmente pagados por las deducciones sucesivas que se practiquen en las liquidaciones periodicas.-

37.- ACTIVO NOMINAL

La adquisición de concesiones o permisos debe ser tratada contablemente de la misma manera que otros bienes del activo físico de uso comun, sin crear derechos individuales para determinado sector de componentes, valores que en definitiva deben ser prorrateados en proporcion a las unidades de capital.

El retiro voluntario de uno o variosintegrantes de la linea, puede ser motivo de la adquisicion precaria por parte de la administracion, del derecho de explotación de sus vehículos, conjuntamente con la cuota de capital de losmismos; puede distinguirse aquí el valor nominal de la cuota, a contabilizar según algunos como activo transitorio, por tratarse de un valor real que será readquirido posteriormente por otro socio, convirtiendose en un nuevo valor de activo, del derecho de explotación,que a nuestro entender constituira un verdadero activo nominal, cuyo precio estará dado por la prima que la empresa pague sobre el valor nominal de la cuota de capital que recibe. Entretanto, aclaramos que el producido de las liquidaciones de explotación de esos vehiculos deberá considerarse un recurso extraordinario de la administracion central.-

38.- PASIVO NO EXIGIBLE

En distintos capitulos de este trabajo se han analizado aspectos particulares de la composición del capital de una empresa de componentes, los que en cada

caso determinan el procedimiento a utilizar en su estimación y contabilización.

La composición de las reservas o "excedentes de capital" deberá ser tenida en cuenta de igual manera, para establecer la verdadera dimensión del derecho individual de cada componente, y ello variara grandemente según la modalidad de la explotación y la estructura jurídica adoptada.

De manera pues que poco puede agregarse a lo ya dicho, salvo lo referente a "Fondos de Amortización" o "Fondos de Renovación".

En efecto, una tendencia oficial las incluye en el pasivo de los balances normalizados, clasificando aquellos fondos que corresponden al activo físico en explotación, y los referentes al activo intangible, con lo que se obtiene que las cifras del activo, reflejen a simple vista los valores originariamente invertidos en la explotación, al no presentar restados los fondos respectivos.

El cálculo de los valores actuales de los bienes, deberá resulta en consecuencia, de la deducción que se haga de las cifras del activo, de los fondos de amortización acumulados, constituidos en los distintos ejercicios.

Estos cómputos de amortizaciones, según se ha dicho reiteradamente, no se efectúan en la generalidad de las empresas de componentes; en muchas de ellas aún contabilizado, es solo una cifra de libros sin ningún va-

lor real, dado que la haberse distribuido integramente el producido de la explotación sin deducir amortizaciones, toda compilacion de resultados que se efectúe contablemente y las incluya, producirá un estado de Pérdidas y Ganancias con saldo negativo, de suma equivalente a las amortizaciones que en el mismo se agreguen, las que no señalarán sino la depreciación teórica sufrida por el activo.

Podría considerarse como solución, por una parte, la posibilidad de incluir en las cuotas de administración que abonan periódicamente los componentes para sufragar los gastos de la misma, una cantidad necesaria para compensar el desgaste o depreciacion de los bienes de activo físico de uso común (excluido el material rodante), a fin de poder afrontar su renovación con los recursos necesarios ya formados.

En cuanto a la renovación del material rodante, nos remitimos a lo señalado al hablar del activo fijo en explotación.-

39.- PASIVO EXIGIBLE

Las cuentas habituales en este apartado, suelen presentar algunas características que conviene destacar al hacer su análisis.

En "Obligaciones a Pagar" por ejemplo, es útil separar las contraidas por la administración central en uso de sus facultades normales, para el giro de la empresa, de aquellas absorbidas por transferencias

de componentes, o comprometidas por cuenta de los mismos para financiar sus vehiculos.

Ya hemos explicado en el mecanismo de la administración, que muchas veces solo el crédito bancario o particular puede salvar financieramente una empresa en funcionamiento, permitiendo hacer inversiones extraordinarias en repuestos, materiales, etc., para asegurar la continuidad de su explotación, comprometida por la imprevision de ciertos componentes.-

Y no debe olvidarse que esta cuenta asi discriminada, servira por otra parte para el control del movimiento de los rubros a crear, para el registro del compromiso de los componentes, de entregar a la empresa el equivalente de los saldos impagos de los vehículos que aportan, y que ésta encarará en principio.

En las cuentas de "proveedores" debe hacerse la misma diferenciación, debido a que los componentes normalmente contraen deudas a nombre de la empresa dentro de las normas imperantes, cuya magnitud no debe escapar al juicio de la administración, en comparacion con su gestion directa para el aprovisionamiento de la linea.-

El rubro "Instituto Nac. de Previsón Social" suele agrupar únicamente los aportes jubilatorios pendientes de depósito correspondientes al personal asalariado. En efecto, dado que el transporte es esencialmente una actividad comercial, fuè incluido primeramente en el regimen del S.D. 31.665/44, el que no establece la obligatoriedad de la afiliación de los propietarios de las empresas. Una

última sanción del Congreso Nacional, al señalar que el personal de las empresas de servicios públicos de transporte automotor de jurisdicción nacional estará comprendido en el régimen de la ley 11.110, permite a los empleadores la opción de acogerse a los beneficios de ese régimen jubilatorio pero no la impone obligatoriamente (Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Dia 27/9/51 - 35 Reunión, Pag. 2139)

De esta manera, los componentes aún están libres de decidir su propia situación respecto de las leyes sociales indicadas.

Es cuenta típica, la denominada "Acreedores por Liquidaciones", que en el pasivo exigible reflejará la suma adeudada a aquellos componentes cuyos vehiculos han arrojado saldos favorables en sus explotaciones, y no les han hecho efectivos.

40.- PASIVO TRANSITORIO

Puede incluirse en este capitulo la contrapartida del rubro "Deudores por Adquisición de Vehiculos", consignado en el activo exigible, que balanceará su saldo, por valores adeudados a proveedores de vehiculos cuya obligación de pago está a cargo de la empresa, y cuyo monto los componentes deben reintegrar a la misma, según lo que se convenga en cada caso.

Podrá aparecer también transitoriamente una cuenta que puede denominarse "Recaudación a Distribuir" cuyo saldo representa lo siguiente: Por razones aritméti-

ticas la recaudación que se distribuye a los componentes en c.p.k. (centavos por kilometro), u otro indice elegido, no siempre alcanza la exacta suma recaudada, para evitar decimales, y ese importe remanente se adiciona a la próxima distribución, figurando en el momento del balance en la forma indicada.

41.- CUENTAS DE ORDEN

En el activo y pasivo se registrarán: el depósito de títulos en garantía de concesiones; las fianzas u otras garantías que la administración central otorgue, para operaciones de componentes relacionadas con la explotación de sus vehículos; todo otro compromiso eventual que pueda asumir la empresa ensi, como entidad representativa de los componentes.- Finalmente se agregarán las cuentas que registren los compromisos eventuales de éstos con la empresa, en razón de las tareas o funciones que desempeñen en la misma.

Como podrá apreciarse, se ha tratado de condensar algunas observaciones sobre ciertos rubros del balance de transportes, y sólo en aquellos en que la modalidad de la explotación por el sistema de componentes puede alterar la forma o interpretación de sus cifras. En los demás, comunes a todas las empresas, se ha evitado todo comentario.-

---

42. Estado de Pérdidas y Ganancias

El movimiento general de una empresa de componentes debidamente organizada, se traduce en su contabilidad en un estado de pérdidas y ganancias teóricamente equilibrado, sin déficits ni superavits normales.

La administración central recauda todos los ingresos de la línea, y los distribuye o asigna a los componentes, sea entregándolos efectivamente a los mismos en base al sistema que se adopten, sea reservando por cuenta de ellos determinadas sumas. La reserva de esa recaudación, tiene ciertamente el destino de pagar los gastos de explotación propios de cada componente, compensar los gastos administrativos según el prorrateo que se efectúe, cancelar las operaciones financieras pendientes entre el componente y la administración, y formar o nó fondos de amortización del activo físico.

El saldo es lo que se entrega al componente, o lo que éste queda adeudando a la administración.

Quiere decir que la administración va recibiendo los recursos y gastando en distinta manera, y ese orden lógico de operaciones debe ser tambien reflejado en los libros de contabilidad.

Al haber del estado de Pérdidas y Ganancias, se llevarán entonces los ingresos normales y extraordinarios a que se ha hecho mención en el capitulo respectivo, pudiendo utilizarse dos cuentas principales "Recaudación a Distribuir" e "Ingresos Varios".-

La primera de las nombradas, obedece al destino posterior de la recaudación, es decir a su distribución a los componentes; la segunda "Ingresos Varios", agrupa los recursos accesorios de la administración.

Esa cuenta de ingresos varios, deberá tantos ítems cuantos resulten necesarios para mantener la justicia de la asignación a los componentes, no debiendo incluirse los recuperos por venta de materiales pertenecientes a los vehículos y otros conceptos similares, a restarse de las cuentas de gastos de cada uno de ellos, mientras que los recuperos comunes de fuente indeterminada, como los recursos varios de otro origen, ingresaran en la cuenta que comentamos.

En el Debe del cuadro de Pérdidas y Ganancias, comenzaran a aparecer gastos de explotación pagados por cuenta de los componentes, y gastos administrativos.

Los primeros, pueden imputarse a una cuenta denominada "Componentes, Cta. Explotación", con las subcuentas correspondientes a los gastos directos existentes, según el criterio particular de clasificación explicado en su oportunidad.- Estos gastos se llevarán de inmediato a la cuenta de explotación de cada vehículo. Los gastos administrativos, según el mismo criterio, se irán acumulando en las subcuentas respectivas del rubro general "Gastos de Administración".-

Terminado un periodo de liquidación, tendremos agrupados en las planillas pertinentes, los parciales por coche, los totales generales de recaudación a distri-

buir, y los gastos a retener; en base a los mismos, se puede efectuar el asiento correspondiente, que podrá tener dos alternativas:

1°) Debitar directamente la cuenta de "recaudación a distribuir", para acreditar los rubros que indicaremos. En este caso, quedara en dicha cuenta solo el denominado "sobrante de recaudación", que hemos explicado en el Pasivo transitorio, pero ese saldo, despuésde varias liquidaciones, no será representativo del movimiento habido en la Recaudación.

2°) Debitar una cuenta nueva titulada "Recaudación Distribuida", para que el saldo de "Recaudación a Distribuir" mantenga el total ingresado, y "el sobrante" resulte por comparación con esta última lo que nos parece mas aceptable.

Las cuentas a acreditar, con la salvedad de las caracteristicas propias de cada empresa, será normalmente las siguientes:

Componentes Cta. Explotación

Se acreditará por el total de los gastos imputados a cada unidad. Es una cuenta de control automático, dado que si los cargos de cada vehiculo han sido correctamente efectuados, su saldo en cada periodo sera igual a cero.

En efecto, los débitos a la misma se producen por transferencias del movimiento de Caja, Pagos con cheques, Compras a Creditos, y varios, en forma global. Decimos global por cuanto suelen pagarse gastos o factu-

ras de distintos proveedores que incluyen suministros o trabajos para varios coches. La discriminación es extracontable, llevándose a la cuenta de explotación de cada vehículo, los parciales respectivos.

De otra manera, podrían verificarse estas operaciones, detallando en loslibros de contabilidad los parciales de cada unidad, pero si la compilación de esos gastos que resulta practicada en las liquidaciones, es correcta,al llevarse al crédito de la cuenta "Componentes Cta. Explotación" el total de la columna correspondiente de la liquidación, el saldo de la misma formado en la forma explicada, debe aparecer cancelado.

No debe perderse de vista que el parcial de cada vehículo resulta eficazmente controlado además por la revisación que cada componente hace, de su liquidación individual, para evitar que le sean debitadospor error, gastos de otros vehiculos, revisación que es completa e inmediata en la mayoria de los casos.

Componentes Cta. Recuperaciones

Puede utilizarse este rubro o un nombre similar, para agrupar las retenciones que por cuota fija de administración se practiquen, y toda otra retención que signifique contribución proporcional de los componentes a la financiación de los gastos administrativos comunes.

Esos saldos agrupados, permiten establecer el resultado práctico de los cálculos previos a la retención, por comparación con el total de la cuenta "Gastos

de Administración".-

Si se utilizan diversos parciales dentro de las "Recuperaciones", con empleo de varios indices particulares referidos a determinados gastos administrativos, el reajuste posterior es de más fácil confección, o es más fácil hallar la solución cuando existiera alguna diferencia de concepto en la distribución de la recaudación, que la tornara injusta o desproporcionada.

Componentes Cuenta Financiaciones

Es dable advertir la finalidad del crédito a esta cuenta, el que permitirá compensar los adelantos recibidos por los componentes, para financiar sus gastos,

Componentes Cuenta Liquidaciones

El total acreditado a esta cuenta, será la diferencia entre la suma de los saldos de coches acreedores, es decir, con explotación individual favorable, y la suma de los saldos de los coches deudores.

Ello requerirá la confección de un mayor analítico donde se tome estado estricto de las cuentas de las unidades, por cuanto el gobierno financiero de la línea depende del regular funcionamiento de dichas cuentas.- Las financiaciones programadas toman en consideración generalmente la posibilidad de reintegro de los coches deudores, advirtiendo que la exigencia de dinero no es siempre equivalente al saldo de la liquidación, sino a la suma de los saldos de los coches acreedores, pues mientras estos llevan sus disponibilidades casi de inmediato, aquellos acumulan sus deudas para

cancelarlas con periodos de explotación mas fructíferos.

Esta situación hace preferible abrir el rubro "Componentes Cta. Liquidaciones", en "Deudores por Liquidaciones" y "Acreedores por Liquidaciones", tal como indicamos en los capítulos respectivos de activo y pasivo, cuentas que puedend debitarse o acreditarse en el mismo asiento en que se distribuye la recaudación.

Retenciones Varias.

Si se hubiera convenido entre componentes la retención de determinadas sumas para amortización de material rodante, ello resultará del crédito respectivo en el asiento que comentamos.

Es habitual asimismo econtrar operaciones de transferencia de vehiculos, cuotas de capital y sus derechos de explotación, etc., a pagar con el producido de los mismos. En esos casos, el coche vendido y explotado yá por los compradores, se le retienen los importes pactados, para entregar a los vendedores.

Desde luego, el crédito respectivo obtenido de la recaudación distribuida, corresponderá a "Cuentas Particulares de Socios", si es todavía socio el vendedor, o "Acreedores por Transferencias", si dichas personas ya son ajenas a la sociedad o línea en explotación.

Si la venta la realizara la misma empresa por haber adquirido previamente los bienes o derechos, el crédito se hará al rubro "DeudoresVarios", o "Deudores por Adquisición de vehiculos, cuotas, o derechos de explotación", como quiera llamarsele.-

Tenemos así configurado un Estado de Pérdidas y Ganancias propio de una empresa de componentes. En el siguiente esquema sintetizamos un ejemplo de lo explicado anteriormente:

DEBE - PERDIDAS		
Recaudación Distribuida		
Componentes Cta. Explotac.	200.000.-	
Componentes Cta. Recuperac.	410.000.-	
Componentes Cta. Financ.	100.000.-	
Componentes Cta. Liquidac.	290.000.-	1.000.000.-
Gastos de Administración		400.000.-
Amortizaciones		60.000.-
Total de Pérdidas		1.460.000.-
HABER - GANANCIAS		
Recaudación a Distribuir		1.000.000.-
Ingresos Varios		50.000.-
Componentes Cta. Recuperac.		
Cuota fija	350.000.-	
Amortizaciones	60.000.-	410.000.-
Total de Ganancias		1.460.000.-

En el ejemplo utilizado, se han considerado como coincidentes con los gastos de administración y amortizaciones, los recuperos calculados en base a cuotas retenidas,para facilitar la demostración, sin olvidar los ingresos varios que complementan esas retenciones.

De lo expuesto se deduce que para obtener de dicho cuadro,uno de los resultados, el de explotación

debe hacerse una discriminación de los rubros integrantes, de la que resultaria lo siguiente:

PERDIDAS DE EXPLOTACION

Componentes Cta. Explotación	200.000.-	
Componentes Cta. Financiac.	100.000.-	
Gastos de Administracion	400.000.-	
Amortizaciones	60.000.-	760.000.-
Utilidad neta de explotación		290.000.-
Total		1.050.000.-

GANANCIAS DE EXPLOTACION

Recaudación a Distribuir	1.000.000.-
Ingresos Varios	50.000.-
Total	1.050.000.-

Se advierte que la utilidad de explotación resulta distribuida, por el saldo de la cuenta "Componentes Cta. Liquidaciones", que en el primer esquema tiene la suma de m$n 290.000.-; es decir, que la misma ha sido retirada por los componentes o acreditada y puesta a su disposición. No modifica las conclusiones el hecho de que parte de la recaudación se aplique al pago de deudas contraidas por los componentes con anterioridad, lo que también es una forma de disponer o retirar la recaudación asignada.

En cuanto a la cuenta "Componentes Cta. Recuperaciones", aparece en el debe y en el haber con las mismas cantidades, significando que se ha estimado con

exactitud la retención a practicar para compensar los gastos administrativos centralizados, y las amortizaciones a efectuar.- Por lo tanto esta cuenta no influey en los resultados de explotación que estamos observando.

El Estado de Pérdidas y Ganancias en la contabilidad de componentes, agrupa por consiguiente, tanto el movimiento de explotación, como el movimiento de fondos de los socios con la empresa y vice-versa, en razón de la estrecha interdependencia existente.- Ello obliga a un especial cuidado en su análisis, para diferenciar perfectamente ambas situaciones y poder establecer con absoluta certeza el resultado económico dela explotación del transporte.

Es natural que los retiros de los socios aparezcan en el debe del Estado de Pérdidas y Ganancias, por cuanto la empresa los entrega con carácter definitivo, como único tipo de remuneración, materializando el principio de todas las sociedades de componentes, de conservar para los mismos "la explotación racionalmente individual de sus vehiculos", como consignaramos en su definición.

En empresas donde existen contratos de trabajo o arrendamiento de vehiculos con los componentes, basta cambiar el nombre de la cuenta y se explicará más fácilmente la razón por la cual esos retiros figuran en el debe de Pérdidas y Ganancias, dado que se trataría de pagos o gastos efectuados en cumplimiento de los convenios respectivos.-

43.- Factores irregulares de desequilibrio

Hemos considerado hasta ahora la posición teórica de una sociedad en la que sus operaciones son matemáticamente compensadas, en forma de aparecer distribuido exactamente el remanente neto del conjunto de explotaciones individuales.

Ello sin embargo es difícil que ocurra en la práctica, por varias razones. En primer lugar las recuperaciones por cuota fija de administración arrojan siempre diferencias con relación a los gastos que han debido cubrir, por exceso o por defecto en la estimación. Esas diferencias producen una pérdida o ganancia de administración, que puede cancelarse en el ejercicio respectivo o acumularse como activo o pasivo transitorio, a cubrir en futuros períodos.

Si se trata de un exceso de retención, corresponde liquidarlo como utilidad del ejercicio, en la misma proporción en que ha sido formado. Si, en cambio, la recuperación ha sido insuficiente, deberá efectuarse un asiento que cancele la diferencia, transfiriéndola a un rubro de activo transitorio para registrar esa situación, si es que la misma será compensada en el futuro, lo que es teóricamente correcto.- De lo contrario, aparecerá como una pérdida más que deberá ser incluida en el cuadro respectivo. En este último caso, puede presentarse la demostración detallando los gastos administrativos, y a continuación en el mismo "debe" del cuadro,

deducir las recuperaciones respectivas, para transferir al total, solo el saldo resultante.

Otro factor que frecuentemente desequilibra los Estados de Pérdidas y Ganancias de los componentes, es el cálculo de las amortizaciones, cuando no existen recuperos compensatorios, tal como señalamos oportunamente. En el estudio de los resultados de explotación, no deben dejarse de lado esos valores, y consiguientemente deberán aparecer como pérdidas efectivas en el Estado que se confeccione.-

Los recursos accidentales o extraordinarios y los recuperos pactados como soluciones de emergencia, para compensar deficientes estimaciones de "cuota fija" u otros rubros, también desequilibran o alteran los cuadros normales, y deben analizarse adecuadamente las cifras de los mismos para no alterar el juicio que pueda extraerse de su exámen.-

Se complementa finalmente ese desequilibrio, cuando la forma juridica de la sociedad de componentes, obliga a constituir un Fondo de Reserva Legal. Es cierto que solo se produce esta situación de formar dicho fondo, cuando el Estado de Pérdidas y Ganancias, por alguno de los factores anteriormente indicados, produce utilidades excepcionales no derivadas directamente de la recaudación, pero también es cierto que esa reserva de libros, no resulta comúnmente de una retención adicional en las liquidaciones periódicas.

Por lo expuesto, los saldos de la cuenta

general de resultados, soportan altibajos casi continuos, ajenos al verdadero movimiento de explotación, y se comporta ésta como una cuenta general de reserva, dado su carácter de no distribuible. Cuando se acumulan saldos negativos, la imposibilidad material de que los componentes consideren su reposición, hace que deba considerársele directamente como una reducción de la cuenta de capital, difícilmente compensable en el futuro, pues de no repetirse las causas que alteran extraordinariamente el movimiento económico, produciendo utilidades ajenas a la explotación, la ganancia normal de cada ejercicio volverá a ser distribuida íntegramente entre los componentes, sin consideración alguna a pérdidas acumuladas en uno o varios ejercicios.

En síntesis, concluimos que todas las facetas del sistema de componentes aplicado al transporte automotor de pasajeros, produce situaciones especiales en las cuentas de contabilidad de la empresa, que configuran el particular Estado de Pérdidas y Ganancias comentado.-

Del mismo deducimos que su superávit o déficit aritmético, no es representativo de los resultados de explotación de su actividad como empresa, sino que es preciso tomar en consideración cada tipo de organización, y analizar sus rubros de acuerdo a la misma, para extraer conclusiones válidas.

44.- Distribución de beneficios - Pagos a los componentes - Apreciaciones de rendimiento.

La interpretación del Balance General y Estado de Pérdidas y Ganancias de estas empresas, estará condicionada finalmente al tratamiento contable dado a los retiros de los componentes, como resultado de sus explotaciones individuales.

Teóricamente aparece como procedimiento lógico, ordenado y conveniente, el de abonar en principio el valor de trabajo de cada componente que realiza transportes, equiparándolo al de los conductores peones. Esa sería la base de su retiro periódico. Los socios componentes afectados a tareas administrativas, deben ser remunerados de acuerdo a su intervención.

Todos los trabajadores deberían asimismo percibir los demás beneficios correspondientes al personal asalariado, tales como aguinaldo, vacaciones, licencias,etc.- Es éste un problema importante en todas las empresas.- Puede argumentarse que ello consiste en definitiva en quitar de un bolsillo para poner en otro de la misma persona, dado que el pago que se efectúe será soportado por la liquidación de explotación del componente respectivo, pero el factor de orden y previsión que ello representa, torna socialmente mas aceptable esa forma de retribución de su trabajo. El beneficio de explotación liquidado posteriormente con una frecuencia menor, tanto como simplificaría el procedimiento, redundaría en una

ventaja apreciable para los mismos componentes, por la regularidad de sus ingresos y sus posibilidades de ahorro.-

No olvidemos que estos transportes constituyen una actividad esencialmente popular, y como tal, importando a un sector nutrido de la población que vive de y para la misma, toda modalidad de trabajo que tenga esos fines inmediatos, deberá ser coronada por el éxito.

No es un obstáculo para este procedimiento, la concertación de contratos de trabajo, de arrendamiento de vehículos, o de locacion de servicios, etc., que exteriorizen las normas de relación de los componentes con la empresa, pues en los mismos pueden estipularse esos pagos o ese sistema de retiros, para normalizar el movimiento financiero general y particular.

Es evidente la ventaja que representa al mismo tiempo para la administración, el no tener que disponer quincenal o mensualmente de importantes sumas de dinero, teniendo una elasticidad total en su gestion, para atender de la mejor manera todas las exigencias de la explotación.

Son las cifras señaladas, de jornales directos e indirectos computables por el trabajo personal de los componentes, las que permiten regularizar los balances de sus empresas, y la práctica demuestra sin embargo que se prescinde de ese cálculo en muchas oportunidades. Es usual que figure como pérdida en sus cuadros, el retiro total de los componentes por todo con-

cepto, sin poder apreciarse la importancia capital de su actividad personal aplicada a la empresa y traducida en números, lo que hace que se juzgue a veces erróneamente la productigidad de la misma, por ilógicas comparaciones con aquellas lineas que utilizan la totalidad de sus trabajadores asalariados.-

IX - TRATAMIENTO IMPOSITIVO

Lo explicado referente a la composición del activo y pasivo de las empresas de componentes, como a la formación y origen de los resultados consignados en sus Estados de Pérdidas y Ganancias, debe ser tenido en cuenta para las liquidaciones impositivas a que están sujetas las explotaciones.

Decididamente eliminamos en este trabajo las cuestiones e interpretaciones particulares suscitadas con este motivo, al aplicar las disposiciones de cada ley, decreto, u ordenanza impositiva, a la actividad que estudiamos, pues no existen aún normas precisas al respecto.

Influye en esta materia tanto la naturaleza juridica de la sociedad o asociación que integran (sociedades de capital o de personas), como su carácter de prestatarias de servicios públicos sometidos a leyes especiales, que consagran jurisdicciones y excepciones, (por ej. Ley 12.346).-

Todo ello, unido a los distintos tipos de organización que adoptan, impiden encuadrar las solucio-

nes en normas de carácter general aplicables en todos los casos, máxime faltando aún la palabra oficial que allane el camino, lo que hace innecesario asi abundar en mayores consideraciones para justificar la posicion adoptada.-

-----o----

X. CONCLUSIONES GENERALES

Las empresas de componentes como prestatarias de servicios públicos de transporte de personas por automotor, no pueden ni deben desaparecer.- Se trata de un sistema definitivamente incorporado a la Economia General de la Nación, que ha dado sobradas pruebas de su eficacia, contribuyendo de una manera amplia y generosa a solucionar el problema del transporte, con apreciables ventajas para los usuarios.

Constituyen además una actividad eminentemente Argentina, que ofrece posibilidades de trabajo a un núcleo numeroso de la población, con caracteristicas especialmente adaptables a su idiosincracia, las que perfeccionadas en grado conveniente representarán una conquista social inapreciable en su valor, para todas las personas ocupadas directa o indirectamente en ellas.

Para que no resulte desvirtuado el fin principalísimo del servicio público prestado, el Ministerio de Transportes de la Nación, como las demás autoridades jurisdiccionales en su caso, no deben mantenerse como hasta el presente subestimando la fuerza incontrastable de su realidad económica, ni dejar libradas al criterio variable de sus integrantes las soluciones imprescindibles para su trabajo en común.-

Deben dictarse con toda urgencia las normas necesarias para regularizar las explotaciones, amparando el legitimo derecho de los que arriesgan su pequeño ca-

pital y su trabajo al someterlo a las contingencias de un acuerdo de personas sin ningún respaldo jurídico, o situándolo a merced del capricho interesado de unos pocos, que en cualquier momento pueden abandonar una linea, retirar o suspender la circulación de sus vehiculos, y perturbar definitivamente la regularidad de los transportes con el consiguiente perjuicio para los pasajeros, ante la mirada impasible de las autoridades que carecen de los instrumentos legales que definan sus derechos y obligaciones y la forma de hacerlos respetar, tanto de los componentes como miembros de la sociedad, como de ésta en su caracter de concesionaria o permisionaria del servicio público que presta.

Las leyes y reglamentos a dictarse no deben tomar como base las instituciones tradicionales del derecho vigente, sino adaptarse a la práctica general en esta materia, dentro de la orientación de nuestros principios constitucionales.

Debe atenderse a la organización técnica y administrativa de los componentes, como una contribución más a la permanencia y consolidación de las empresas en funcionamiento, y a la solución de los problemas del transporte.

Deberán impartirse las directivas fundamentales a los organismos de contralor, para la aplicación de planes regulares de contabilidad, de ningún modo superficiales ni excesivamente frondosos, previendo expre-

samente la interpretación que haya de darse a las distintas cuestiones patrimoniales que se suscitan.

Será necesario también obtener la aclaración firme y definitiva de las leyes y ordenanzas impositivas aplicables a estas sociedades de componentes, teniendo presente que no se trata de una actividad lucrativa común, sino de un esfuerzo digno, en pro del bienestar general.-

Cuando todo ello se haya solucionado, el transporte de pasajeros por automotor en la República, florecerá en manos de los primeros interesados en mantener su regularidad y eficiencia, y entonces se habrá dado un largo paso más en el camino recto y anchuroso del progreso, por el que marcha nuestra Nación hacia su brillante futuro.-

o------o------o

o---o---o

-o-

BIBLIOGRAFIA

Diario de Sesiones de la Convención Nacional Constituyente. Año 1949 - 24/1 al 16/3 - Tomo I - Debates y Sanción.-

Constitución Nacional.-

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación 38° Reunión - 29°Sesión ordinaria - 9 de Set. de 1949

Asoc. Empresarios del Transporte Automotor - Publicación periódica A.E.T.A.

Reglamento de Contabilidad - Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión de la Prov. de Bs.As. - Drección General del Transporte - 30/12/49

Estatuto Cooperativo Comentado - Armando A. Moirano -1948

Organización de las Sociedades Cooperativas - Armando A. Moirano - 4° Edición - Año 1950.

Diarios de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación - Año 1951 - Periodos Ordinario y Extraordinario.

Interpretación y Estudio Crítico de Balances y Estados Financieros - H.G. Stockwell - 1946

Actuación ante la Dirección Nacional de Transportes del Ministerio de Obras Públicas - Hugo Savini - 1944/1946.

---o---

I. INDICE

1.- Consideraciones generales - Origen y evolución.- 2

II - EMPRESA DE COMPONENTES

2.- Definición.- Concepto. 7
3.- Proceso de formación 10
4.- Capital.- 13
5.- Forma Jurídica - Sociedades Anónimas - Sociedades de Responsabilidad Limitda - Sociedades Cooperativas.- 16
6.- Ley de "Sociedades de Componentes"..... 32
a) Duración del contrato 32
b) Transferencia de cuotas 33
c) Integración de las cuotas de capital.. 34
d) Renovación del material rodante 39
e) Distribución de utilidades 41
f) liquidación de la sociedad 41
g) conclusiones 42
7.- La prestación de servicios de Transporte automotor de pasajeros por el Estado 43

III - ECONOMIA DE LA EXPLOTACION

8.- Generalidades 51
9.- Elección del material rodante 51
10.- Repuestos y Reparaciones 58
11.- Neumáticos 65
12.- Combustibles - Lubricantes - Mecánica Liviana.- 68

IV - MOVIMIENTO DE LA EMPRESA

13.- Generalidades 70
14.- Turnos y horarios - Ausencias y relevos .. 73
15.- Servicios nocturnos 77
16.- Sanciones 78

V. INGRESOS

17.- Análisis y clasificación 80
18.- Recaudación.- Variaciones y causas 82
19.- Sistemas de distribución 87
20.- Entrega de las recaudaciones propias 88
21.- Recaudaciones promediadas 92
22.- Ingresos Varios.- Su asignación 96

VI. GASTOS

23.- Análisis.- Ventajas de su ordenamiento ... 97
24.- Clasificación 101

VII - ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

25.- Fundamento y caracteristicas 109
26.- Gastos de explotación propios del componente.- Financiación 110
27.- Cuota Fija de Administración 114
28.- Cargas sociales o jornales indirectos 116
29.- Recursos extraordinarios 118

VIII - CONTABILIDAD

30.- Generalidades 124
31.- Caracteres principales 124
32.- Activo Fijo
a) Material rodante - amortizaciones - renovaciones.- 126
b) Amortizaciones - Cambios de motor o reparaciones de fondo - Tratamiento y relación con las reservas constituidas 135
c) Muebles, Utiles e Instalaciones - Talleres y oficinas - Otros rubros de activo fijo 139
d) Depósitos de títulos en garantía 139
33.- Activo Circulante 140
34.- Activo Disponible 143
35.- Activo exigible 146
36.- Activo transitorio 146
37.- Activo Nominal 148
38.- Pasivo No Exigible 148
39.- Pasivo Exigible 150
40.- Pasivo Transitorio 152
41.- Cuentas de orden 153
42.- Estado de Pérdidas y Ganancias 154
43.- Factores irregulares de desequilibrio 163
44.- Distribución de beneficios. Pagos a los componentes.- Apreciaciones de rendimiento 166

IX. TRATAMIENTO IMPOSITIVO 168

X. CONCLUSIONES GENERALES 170

Indice... 174

o--o--o

-o-