



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



# Corporación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el problema del transporte de pasajeros en la Capital Federal

Gerschman, Juan Carlos

1956

Cita APA: Gerschman, J. (1956). Corporación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el problema del transporte de pasajeros en la Capital Federal. 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

**"CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD  
DE BUENOS AIRES, Y EL PROBLEMA DEL TRANS  
PORTE DE PASAJEROS EN LA CAPITAL FEDERAL"**

---

---

JUAN CARLOS GERSCHMAN

RIVADAVIA N° 1583  
Capital Federal.-

N° de Inscripción: 15.939.-

-----

*[Handwritten signature]*

15010653

Consideraciones Generales: Para que un servicio público, responda eficientemente a los objetivos de su creación, conviene que el desempeño del mismo obedezca a una razonada organización. El estudio de un plan orgánico tendiente a regularizar los servicios de transporte colectivo de personas, dentro de la Capital Federal y zonas circunvecinas del Gran Buenos Aires, plan que dió origen a la ley de coordinación No.12.311. fué problema complejo por los diversos factores que en él intervinieron. Con la sanción de la mencionada Ley, se puso término a un extenso y agitado proceso que ocupó por mucho tiempo a la opinión pública de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores, y que llegó a alcanzar proyecciones internacionales por los intereses que estaban en juego. En el año 1936, el 30 de Septiembre, el Senado de la Nación prestó su aprobación a un proyecto de ley en revisión sobre "Coordinación de Transportes en la Ciudad de Buenos Aires", que había sancionado la Cámara de Diputados el 25 de setiembre de 1935. Esa ley fué promulgada con el No.12.311 el 20 de Octubre de 1936.-

La ley de Coordinación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, tuvo por objeto resolver el problema de la organización de los transportes en común en la Capital Federal y sus alrededores. Problema fundamental que abarcaba a su vez:

- 1o.) La buena organización de un servicio público tan esencial para la Ciudad de Buenos Aires del cual dependen la mayor parte de la actividad económica de sus habitantes y su propio desenvolvimiento.
- 2o.) Problema social, por la suerte del número personal y de las familias que trabajan en las empresas de dicho servicio.
- 3o.) Problema económico, por los enormes capitales invertidos en el país por las empresas prestatarias del servicio de transporte.

Este problema tan agudo se planteó hacia el final de la Primera Guerra Mundial, debido a las perturbaciones que éste originó en la economía del mundo. Como consecuencia del alza en el precio de las materias primas, del precio del carbón, de los salarios y de la creación de nuevas cargas sociales, la situación de las empresas de transporte en común cuyas concesiones no fueron readaptadas, teniendo en cuenta las circunstancias premencionadas, se fué haciendo progresivamente más difícil. En el año 1920, se produjo una solución temporaria: el aumento de las tarifas de 0.10 a 0.12 centavos, acordada por un período de 3 años en mérito de la ordenanza sancionada por el Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. Ese aumento de tarifas fué acompañado por un sensible aumento de los salarios y del cumplimiento de parte de las compañías de las exigencias de la Ley No.11.110 sobre la Caja de Jubilaciones. En el año 1923 por decisión del Consejo Deliberante, las tarifas fueron rebajadas otra vez a 0.10 centavos. Las compañías tranviarias mantuvieron los aumentos de salarios acordados, pero dejaron de efectuar los aportes patronales a la Caja de Jubilaciones.-

A partir de 1923, se organizaron los primeros servicios de omnibus, que se establecieron sobre la base de permisos precarios y no de concesiones regulares, régimen de menor estabilidad, pero a su vez, menos oneroso(1).-

(1): Las empresas concesionarias debían tributar por los siguientes conceptos:

1o.) El 6% de sus entradas brutas y el 12% sobre todo exceso que importe más de \$50.000.- por año y por km-vía.-

2o.) Una patente anual de \$50.- por cada cuadra de vía simple y de \$100.- por cada cuadra de vía doble.

3o.) Impuesto de concesión que varía entre \$300. y \$500.- p/cuadra de vía.-

4o.) Impuesto de puntaje.

5o.) Derechos de Inspección de Sociedades Anónimas.-

6o.) Sueldos a inspectores municipales de tranvías.-

7o.) Derechos de desinfección de coches.

8o.) Gravámenes sobre motores.



En el año 1928 aparecen los primeros taxis colectivos, que se transformaron poco a poco, en micro-ómnibus y que, como los anteriores, sólo circulaban en virtud de permisos precarios. La aceptación que estos nuevos medios de transportes tuvieron entre el público, debido, no a su economía sino a su velocidad, provocó un éxito extraordinario. Es que la velocidad es fundamental en una ciudad extendida como Buenos Aires, en que la población se ha radicado en un área demasiado extensa y poco concentrada.-

El transporte automotor hizo familiares a barrios que parecían apartados. Es que la distancia se mide, no tanto en longitud como en el tiempo necesario para recorrerla, y el tranvía resultaba un sistema lentísimo e inadecuado para las grandes ciudades.-

El número de pasajeros transportados por los tranvías disminuyó, si tenemos en cuenta los años 1928 a 1934. En efecto,

	Tranvías		Subterráneos		
	1928	1934	1929	1932	1934
	( en millones )		( en millones )		
Anglo-Argentina	493	305	70		41
Lacroze	75	34,5		37	31

La multiplicidad de los nuevos medios de transportes, así como la competencia que ellos se provocaban mutuamente, tuvieron como consecuencia convertir en desastrosa la situación económica, ya crítica de las principales empresas, en especial de tranvías y de subterráneos.-

Por otra parte, el problema se agudizaba con la sanción de las nuevas leyes sociales: Ley No.11.110, sobre Caja de Jubilaciones, Ley No.11.544, sobre la duración de la jornada de trabajo, leyes que a pesar de introducir en las condiciones de trabajo y seguridad mejores reales y significativas, no habían podido ser aplicadas en toda su extensión, dada la situación económica porque atravesaban las empresas

Se tomaron diversas medidas para resolver todos estos problemas de orden técnico, de tráfico y social, una de ellas en el año 1931, en que el Gobierno Provisional por decreto designa una Comisión Especial, para el estudio y la resolución del problema del transporte colectivo de pasajeros en general. Tal iniciativa y muchas otras tomadas posteriormente no llegaron a ninguna solución práctica. Finalmente, el Intendente de la Ciudad de Buenos Aires, Dr. de Vedia y Mitre, por decreto del 19 de enero de 1932, nombró una Comisión Especial, para el estudio de los transportes colectivos en la Capital Federal y su zona de influencia. La mayoría de esta Comisión, como consecuencia de un laborioso y exhaustivo estudio, sobre todos los aspectos de la cuestión, presentó su informe en diciembre de 1933, recomendando como solución de conjunto del problema de la coordinación de los transportes, la creación de una entidad que agrupara, en un mismo organismo técnico, financiero y administrativo todos los elementos del transporte urbano, con participación y contralor de las autoridades municipales y nacionales. El informe de la mayoría de esta Comisión, presidida por el Dr. Roberto Ortiz, y compuesta por los ingenieros Nogués y Castello y el Dr. Pestalardo, estableció la necesidad de realizar la coordinación mediante una ley nacional.-

La minoría de la misma comisión, compuesta por los ingenieros Revuelto y Treglia llegó a las mismas conclusiones, en cuanto al fondo del problema, pero aconsejó que fuera resuelto dentro de la jurisdicción municipal. -

La Intendencia Municipal adoptó las conclusiones de la mayoría de la Comisión Especial, enviando copia de los informes al Consejo Deliberante y al Gobierno Nacional, por intermedio de un mensaje del 9 de marzo de 1934, y justificando, a su vez, con sólida documentación, la procedencia de la jurisdicción nacional en la solución del problema planteado.-

El Poder Ejecutivo de la Nación, por decreto del 14 de marzo de

1934 y tomando como base el mensaje del intendente y el informe de la mayoría de la Comisión Especial, sometió a conocimiento y resolución del Honorable Congreso Nacional, el problema legislativo de la organización de los transportes colectivos en la Capital Federal y sus alrededores.-

La cámara de Diputados pasó el informe a estudio conjunto de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal, que modificaron el dictamen simplificándolo. Así lo aprobó la Cámara, en su sesión del 25 de septiembre de 1935, pasando luego a ser tratado por la Cámara de Senadores, en revisión, la que lo sancionó en la sesión del 30 de setiembre de 1936, - - siendo promulgado por el Poder Ejecutivo, mediante la ley No. - 12.311.-

Causas que se adujeron para la sanción de la Ley No.12.311.-  
Fueron las siguientes:

a) La existencia de empresas que explotaban concesiones acordadas por los poderes públicos y de otras que sin obedecer a ningún plan de conjunto, líneas de ómnibus, colectivos, actuaban mediante permisos precarios. Todos estos elementos de transporte, cuyos recorridos se superponían y se confundían, se hacían una competencia ruinosa y sin cuartel.-

b) Existencia simultánea de concesiones municipales, nacionales (2), y permisos precarios(3).-

(2): Concesiones Municipales: Cía. Anglo Argentina (tranvías)  
Cía. Anglo Argentina (subterráneos)  
C.N.A.D.P.I.F. (subterráneos)

Concesiones Nacionales:  
Sistema de tranvías de la Cía del Puerto  
Compañía Tranvías Eléc. del Sud.  
Cía. Laoroze (subterráneos).

(3): De acuerdo con la doctrina dominante en Derecho Administrativo, la concesión implica la existencia de un derecho subjetivo a favor del concesionario. Por ello, la revocación de una concesión dá lugar al pago de una indemnización. El permiso, no hace nacer a favor del permisionario ningún derecho subjetivo. Por eso se dice que es precario y su revocación no implica indemnización alguna.

Estos últimos, originados en ordenanzas municipales, implicaba necesariamente condiciones de explotación muy diferentes, tanto en lo que concierne a la duración de los permisos, los impuestos aplicados, las tasas de pavimentación, las tarifas, las cargas sociales y la responsabilidad de los permisionarios respecto del público y de las autoridades. En efecto, en lo que se relaciona con los impuestos, las empresas tranviarias estaban sujetas a un impuesto del 6% sobre las entradas brutas, de un impuesto suplementario del 12% sobre el excedente de \$50.000.- por año de las entradas brutas obtenidas, como así también una patente de \$50.- y \$100.- por año, por kilómetro de vía y por vehículo y a una participación importante en los gastos que demandaba la construcción de pavimentos. Por su parte, los vehículos automotores colectivos de pasajeros, no estaban sometidos a ningún impuesto sobre las entradas o ingresos de explotación y no pagaban, además, ninguna contribución por uso de los pavimentos. Redituaban únicamente una patente anual por vehículo.-

Al respecto se puede afirmar, que tal manifestación no era totalmente exacta. Los automotores sufrían distintos gravámenes; impuesto a la nafta y sobre otros lubricantes; sobre los neumáticos y otros elementos consumidos. Además, la introducción de chasis de los automotores estaba gravada por el impuesto aduanero a la importación.-

El concejal Dr. Germinal Rodríguez, dijo en el Consejo Deliberante, ".....los tranvías contribuyen a la economía nacional en forma evidente. No se si aportan a la Municipalidad el 5% o el 6%; creo que no aportan más que pagarés. En cambio, una empresa de 300 coches de ómnibus, aporta al país, en concepto de impuestos fiscales la suma de \$330.000,-. Las compañías de ómnibus, vienen a entregar al fisco el 24% de sus entradas brutas, calculadas a razón de \$100.- diarios y por vehículo. Los ómnibus contribuyen al fisco nacional o municipal con \$11.800.00 m/n. al año. Los colectivos, calculando que haya 2.700 de ellos en circu

lación, reditúan en concepto de impuestos y otros gravámenes \$ 8.200.000.-m/n., a un promedio mensual de \$683.000.-m/n. Todo lo cual hace que, en conclusión, resulte que la contribución de los automotores, en concepto de cargas fiscales, sea superior a la cifra media de contribución de las empresas tranviarias, calculada ésta en 85.000.000.-m/n. anuales".-

c) El equilibrio económico de la mayoría de las empresas de transporte había quedado completamente destruido.-

Se adujo para fundamentar esta causa en los datos que sobre el número de pasajeros transportados se transcribe en la pag.3.- Pero al respecto, el informe de la mayoría que trató el proyecto en la Cámara de Senadores, no completó los datos mencionados con las cifras correspondientes al año 1935, que marcan un ascenso en el número de pasajeros transportados en relación a los años anteriores, por los que se puede indicar que tal desequilibrio, si bien se había producido en la década 1920-30, y que se debía más que nada a la situación económica del país y en especial la crisis en los últimos años, no se mantenía ya en el año 1935; todo lo contrario. Así se tiene: (4)

Pasajeros transportados por líneas eléctricas a nivel

Año 1934: 347.284.500  
" 1935: 357.590.382

Pasajeros transportados por subterráneos

Año 1934: 67.683.772  
" 1935: 76.717.633

d) Los nuevos medios de transporte se establecieron principalmente en las zonas más retributivas, con perjuicio de los medios ya existentes y se dedicaron, por lo tanto, más a absorber el tráfico de las zonas ya servidas, que a realizar tráficos nuevos en zonas carentes de esta forma de transporte.-

(4): Consejo Deliberante de la C. de Buenos Aires, Diario de Sesiones del 13-6-1934.

Estas cifras se obtuvieron en la Revista de Estadística Mundial. Trimestre enero-febrero-marzo de 1936.-

Tratado Roca-Runciman y su relación con la sanción de la Ley Nro.12.311

El tratado celebrado con Gran Bretaña, fué decisivo en la sanción de la ley que nos ocupa.

Dada la situación calamitosa en la que, se dijo, se hallaban las empresas tranviarias, en su mayoría de capital inglés, éstas solicitaron, en defensa de sus intereses, la intervención de representantes de gobiernos extranjeros. En efecto, por decreto del 27 de abril de 1931, el gobierno revolucionario del General Uriburu, -- instituyó la primera Comisión Especial, para el estudio y solu -- ción del problema del transporte colectivo, en cuyo seno los re -- presentantes de la empresa Anglo-Argentina, propusieron resolver la situación con aumentos de tarifas. Esta empresa fué apoyada -- en su gestión por una presentación hecha por los señores Embaja -- dores de Inglaterra, Francia y el encargado de Negocios de Bélgi -- ca, como así también desde Londres por el embajador argentino Dr. Malbrán, quien transmitía al Gobierno Nacional los deseos del Du -- que de Atholl--presidente de la Compañía Anglo-Argentina--, en el sentido de apresurar las gestiones para dejarlas terminadas an -- tes de que entre en funciones el nuevo Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires(5).--

(5): Los telegramas enviados por el embajador argentino a nuestra cancillería, están redactados en la siguiente manera:

"Londres, enero 7 de 1932--A S.E., el Señor Ministro de Relaciones Exteriores. Buenos Aires: No.3-- El duque de Atholl me pide que solicite en su nombre, respetuosamente del Presidente de la República, la interposición de sus buenos oficios para la solución urgente asunto Anglo-Argentina con la Municipalidad de la Capital, del que el Señor Presidente ya tiene conocimiento. El du -- que de Atholl, expresa asunto debe solucionarse antes de que en -- tre en funciones el nuevo Consejo Deliberante. Entiende que el gobierno británico está también interesado en la solución satis -- factoria del asunto Malbrán --Es copia--J.Chia. Buenos Aires, ene -- ro 8 de 1932.

Comuníquese al Ministerio del Interior. A. Biçoy (Hay un sello)".

"Londres, febrero 10 de 1932 -- A su Excelencia el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores-- Buenos Aires-- No.17--Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, me significó ayer sería preocupación gobierno británico por pronto satisfactoria solución situa --

Se advierte a través de esos telegramas, que profunda ha sido la conmoción que el gobierno inglés y en los círculos comerciales y financieros de Londres, produjo la situación de las empresas tranviarias y tal es así, que esas manifestaciones de deseos y muchas otras encaminadas a lograr una solución favorable para dichas empresas culminaron en el Tratado Hoca-Runciman, firmado en Londres el 10. de Mayo de 1933. En efecto, Inglaterra al iniciarse el año 1930, concerta un pacto, el de Ottawa, que aseguraba a las naciones pertenecientes al Commonwealth, un tratamiento preferencial en el aspecto económico en perjuicio de otras naciones, entre ellas la República Argentina(6). Para nuestro país, este convenio importaba consecuencias muy serias, pues significaba

(cont.5):ción Compañía de Tranvías Anglo-Argentina con Municipalidad de la Capital. El asunto se menciona en la Cámara de los Comunes en la sesión de febrero 8-Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, se limitó a expresar, la Cámara había dado y continuaba dando al asunto cuidadosa atención. "Times" de ayer, publica un artículo señalando manifiesta injusticia con que ha sido tratada esa Compañía por Municipalidad de la Capital, quien la coloca en situación liquidación; insinúa que solamente consideraciones política local ha impedido acceder a justas peticiones compañía; recuerda que los capitales ingleses invertidos en esa empresa exceden de £ 12.000.000.-que se encuentran hoy amenazadas en su totalidad por la actitud injustificada de la Municipalidad de la Capital. Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña me expresó con franqueza a que esta situación estaba creando en la City y en los círculos comerciales y financieros de Londres un ambiente desfavorable a la República Argentina, que el Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña era el más interesado en evitar precisamente en estos momentos. Me limité a manifestar que pondría de mi parte todo empeño en ayudar en lo posible a una solución satisfactoria, sin ocultar sin embargo, la dificultad de que el actual gobierno de la República Argentina, pudiera en los últimos días de su administración dar al asunto una resolución definitiva. Es exacto - (y he podido recoger informaciones en distintos puntos) que ese asunto y la publicidad que se le está dando, está creando un ambiente desfavorable a nuestro país, ambiente que nos será perjudicial en los momentos actuales.

Entiendo que conviene hacer llegar por intermedio de esta embajada una palabra o promesa que importe por lo menos esperanzas



el peligro de perder el gran mercado para sus carnes, con el agravante de que la ganadería argentina, se ha mestizado en vista de las preferencias del mercado inglés, que existía carnes especiales y que por su calidad y precio, sólo las provenientes de las pampas argentinas tenían segura colocación y consumo y no possibilitaban la concurrencia de las carnes de origen de países del Dominio. A raíz del pacto de Ottawa, la República Argentina, vé reducidas sus posibilidades de exportación de carnes a Inglaterra, por efecto de las medidas económicas discriminatorias adoptadas en la conferencia mencionada. Fácil es de advertir cuales fueron las consecuencias que esas medidas produjeron en nuestro país y en especial en los círculos económicos financieros y comerciales relacionados con las explotaciones ganaderas. Se produjo una verdadera conmoción interna y se levantaron voces para exigir del gobierno argentino la solución de tan grave problema, el que designó a una delegación encabezada por el entonces vicepresidente - Julio A. Roca, para que en Londres consiguiese la revisión de esas medidas. Tras pacíficas y laboriosas conversaciones encaminadas

---

(cont. 5) de una solución pronta y que produzca tranquilidad momentánea-Malbrán-Es traducción-(fdo.) Ghía".

'Diario de Sesiones-Cámara de Senadores-Setiembre de 1936)-

(6): Convenio de Ottawa: rigió desde el 10. de enero de 1934, durante 18 meses, y con arreglo a él se establecieron las siguientes cuotas de importación:

Carne enfriada: (los dominios no eran entonces competidores de la R. Argentina), se permitió que se importara el 100%, tomando como base el año comprendido desde el 10. de Julio de 1931 al 30 de Junio de 1932: Para las carnes congeladas: (verdadera competencia para las colonias), se estableció que se podría importar de la R. Argentina las siguientes cuotas: durante el 1er. trimestre de 1933 el 90% de lo que se adquirió en el 1er. trimestre del año base; en el 2º trimestre, la importación se reduciría al 85%; en el 3º al 80%; en el 4º al 75%; en el 5º al 70%; y en el 6º al 65%; sin perjuicio que esas cuotas pudieran dejarse sin efecto, si el precio de las carnes protegidas llegase a sobrepasar el normal.

Otro problema que se originó, a raíz del pacto de Ottawa, fué el siguiente: Por razón de la distancia, sólo podían enviar carne en friada: la R. Argentina y en pequeña parte Uruguay y Brasil. Se ad-

con cautela, tacto e inteligencia por el jefe de la misión argentina, se llegó al Tratado Roca-Runcimán, en el cual nuestro país, a cambio de ciertas concesiones, como el libre manejo de una cuota de exportación de carnes, vióse obligado a considerar la situación de las empresas de transportes de la Capital Federal, en su mayor parte de capital inglés, lo que culminó en la sanción de la ley No. 12.311. Se estableció en el protocolo del convenio Roca-Runcimán, que si bien no obligaba contractualmente a nuestro país, implicaba una manifestación de deseos, lo siguiente: "El gobierno argentino, apreciando cumplidamente los beneficios otorgados por la colaboración del capital británico en las empresas de utilidad pública y de otra índole, ya sean municipales o particulares, que realizan operaciones en la Argentina y siguiendo su tradicional política de amistad, declara por la presente su intención de acordar a las citadas empresas, dentro de lo que se encuentra en su esfera de acción, la debida y legítima protección de los intereses involucrados en sus negocios y operaciones....." El pacto Roca-Runcimán, significó el establecimiento de la hegemonía del capitalismo inglés en nuestro país.--

Este protocolo, si bien no importaba para el gobierno argentino obligaciones específicas, constituía un hecho concreto y real.-- Este punto del protocolo estaba indicando cual era la posición adoptada por el gobierno argentino: "Ha de dispensar a las empresas de capital inglés, y especialmente a las concesiones de servicios públicos, "un tratamiento benévolo tendiente a asegurar el mayor desarrollo del país y la debida y legítima protección de los intereses ligados a tales empresas".--

(cont. 6): judicó a nuestro país, una cuota del 86%, la que planteó el siguiente interrogante. Quien adjudicaría ese 86%?. El gobierno argentino, en inglés a los frigoríficos de capitales ingleses o norteamericanos?. El asunto era de vital importancia, por cuanto quedaban fuera de esos grupos, el Frigorífico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, y los de Concordia y Gualaguaychú--El tratado Roca-Runcimán, estableció la reserva a favor del Gobierno Argentino de adjudicar un 15% de las carnes enfiadas "Chilled-Beef" a exportar a G. Bretaña. (Lecciones de Geografía Argentina G. F. Tobal -1950-pags. 456-57).--

Ley No.12.311: Creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires:

Es una ley que en su estructura estaba integrada por sólo 3 artículos de fondo y 1 de forma. En efecto:

Artículo 1º: 10 apartados: (a, b, c, d, e, f, g, h, i, j,). A su vez el apartado a) constaba de 2 incisos: 1º y 2º .-

Artículo 2º: 7 apartados: (a, b, c, d, e, f, g.). El apartado c), compuesto de 7 incisos: 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, y 7º. El inciso 3º dividido en 2 párrafos: a) y b)., el inciso 4º formado, a su vez, en 3 párrafos: a), b) y c).-

Es en verdad, tal como se ha denunciado en la Honorable Cámara de Senadores, en la oportunidad de la discusión del proyecto quedó origen a la ley un texto oscuro y lleno de arbitrariedades. Esta ley que pretendía coordinar el servicio de transporte, es en realidad, la norma legislativa menos coordinada que pueda darse.-

En su artículo 1º inciso a), se autoriza al Poder Ejecutivo, organizar con personería jurídica, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, encargada de coordinar los actuales servicios y organizar también los servicios de transporte colectivo de pasajeros futuros que se reputen necesarios. Para ello, el inciso b) del mismo artículo, estipula que "se formará la coordinación bajo regímenes autónomos que se reconocerán a aquellas empresas concesionarias que lo soliciten, siempre que sus concesiones sean anteriores al año 1934, y que así lo acuerde el Poder Ejecutivo o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica.-

Establece la ley, dos regímenes:

- a) régimen autónomo
- b) fusión

Esa disposición crea una situación opcional a las empresas: o ingresar voluntariamente a la Corporación o solicitar mantener su régimen autónomo. Esta segunda opción está condicionada ex-

presamente a lo que acuerda el Poder Ejecutivo, siempre que sean anteriores al año 1934". A esa situación de privilegio sólo podían acogerse, de todas las empresas de transportes colectivos de pasajeros, existentes, la C.H.A.D.O.P.I.F., y unas pocas empresas de ómnibus, por cuanto el resto del transporte automotor carecía de concesión y solamente funcionaban en virtud de permisos.- Las únicas empresas que podían haber continuado dentro del régimen de autonomía, eran precisamente las que propiciaban el nuevo organismo; las empresas tranviarias. Los representantes de varias empresas de ómnibus reclamaron por el alcance de las disposiciones de la ley No. 12.311 (artículo 1º, inciso b), que establecen el régimen autónomo para aquellas compañías que se resistan a ingresar voluntariamente a la Corporación, sometiéndose a una misma dirección técnica, financiera y administrativa, ejercida por la nueva entidad, persona de derecho privado, creada por la ley de referencia. Esta prescripción de la ley, es una de la más importantes que contiene, ya que con ella se salvaguardaba el legítimo interés de las empresas de transportes que así podían continuar prestando servicios dentro de las condiciones nuevas establecidas por la acción legislativa y reglamentaciones posteriores, pero manteniendo su independencia económica y funcional.-

La ley disponía que podían acogerse a este régimen, las empresas que tuvieran concesiones anteriores al año 1934. De la discusión parlamentaria, resultó, sin lugar a dudas, que la palabra concesión no debe considerarse en la estrictez de la acepción jurídica del vocablo. La Intendencia Municipal, el Consejo Deliberante y el Poder Ejecutivo, han utilizado en distintas oportunidades, las expresiones: concesión o concesionario, para referirse a los empresarios de ómnibus. A pesar de ello el Poder Ejecutivo, dictó un decreto por el Ministerio del Interior, negando al servicio de transporte automotor el régimen autónomo, por considerar, en mérito a un informe de la Municipalidad de Buenos Aires, que no tenía el carácter de concesionarios, sino permisionarios, simplemente. A

mi entender, este decreto del Poder Ejecutivo legaliza una situación errónea. De acuerdo con la doctrina dominante, en todos los casos en que la prestación del servicio público se origina mediante decisión de un cuerpo colegiado -Congreso, Consejo Deliberante- implica una concesión: en cambio si el servicio se presta por decisión de un órgano de la administración pública se trata de un permiso.-

Muchas empresas de ómnibus afectadas al servicio público de transporte de pasajeros, nacieron en virtud de una ordenanza municipal, de ahí su carácter de concesionaria. Por otra parte, al tiempo en que se otorgaron los primeros permisos a empresas de ómnibus y colectivos para prestar el servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires, se desconocía prácticamente, con precisión, el alcance jurídico de los términos concesión, permiso y licencia. Recién en el Tratado del Dr. Rafael Bielsa, titulado "Derecho Administrativo". Primera edición, año 1921, se determina y se distingue el significado jurídico de los términos citados. Es por eso, que a mi juicio, las autoridades que tuvieron a su cargo dictar disposiciones y ordenanzas emanadas, ya sea del Poder Ejecutivo, del Consejo Deliberante y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y que hacen referencia concretamente a empresas y servicios de ómnibus y colectivos, no dieron mayor importancia a la utilización del término preciso. Se empleó los términos concesión o permiso imputándoles a ambos un significado semejante.

El artículo 2º, apartado 4), párrafo 2º, dice expresamente lo siguiente:

"Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación, pedrán ser expropiadas con arreglo a las leyes vigentes y pagados en efectivo, si así lo aprueba el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes y medios de transporte".-

Como se observa, esta disposición no hace distinción y comprende, tanto a las empresas anteriores, como a las constituidas con posterioridad al lo. de enero de 1934, estableciendo el procedimiento de expropiación para todas aquellas que no se incorporan y que no tengan régimen autónomo. De modo que las empresas o particulares no fusionados ni autónomos sólo tienen la opción que crea este dilema: a ser expropiados sus bienes, o colocarse en situación de una liquidación privada, con los consiguientes perjuicios en sus intereses. En el primer caso, se dá la facultad al Congreso Nacional para sancionar la expropiación de los bienes de una empresa en favor de otra, cuando ambas, no obstante realizar un servicio público, son entidades privadas, formadas con capitales particulares y con fines eminentemente lucrativos, lo que constituye un grave abuso de su poder discrecional y atentatorio a las normas del Derecho Privado, ya que en este caso el bien expropiado no pasa al dominio público, única causa que justificaría el sacrificio del interés privado en favor de la sociedad.-

La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, según el apartado 1) del artículo 1º, establece que "tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley, y con sujeción a las condiciones en ella establecidas por el término de 56 años". Se trata de una concesión a término, a cuyo vencimiento, todas las instalaciones y demás elementos de la entidad, pasen automáticamente a poder del Estado Nacional o al Municipio según el caso, sin indemnización, salvo los bienes incorporados en los últimos 20 años, por los cuales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires o la Nación, pagarán el valor de origen menos las amortizaciones realizadas.

Si relacionamos los apartados b) e i) del artículo 1º, se observa que la C.T.C.B.A., constituía un verdadero monopolio, por cuanto, al realizar con exclusividad el servicio de transportes colectivo de pasajeros en la Capital Federal y sus alrededores y el obligar a las empresas a fusionarse, ya que en caso contrario, las



que no se incorporaban voluntariamente, ni las que podían mantenerse dentro del régimen autónomo -por la naturaleza y fecha de la concesión- podrían ser expropiadas, determinaba en la práctica la existencia del monopolio del transporte a favor de una empresa, la C.T.C.B.A., con evidente predominio del capital extranjero, y en violación de las disposiciones de la ley 11.210 de "Represión del Monopolio".

Organos administrativos de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

A) Administración: El artículo 1º, inciso f) de la ley Nº 12.311 establecía el régimen de administración a través de un Directorio. En efecto, consideraba el mencionado artículo: "La Corporación de Transportes será administrada por un directorio compuesto de representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, y de los propietarios de los medios de transporte que constituyen la Corporación. El número total de representantes será el más reducido posible, con representación de todos los intereses asociados, en forma....." proporcional a su participación en la Corporación.

La Comisión Especial, en cumplimiento de la disposición del artículo 2º, inciso c), y aprobado por el Poder Ejecutivo, presenta un informe, en el cual entre otros puntos, se procede a encarar la organización del directorio, para el que se determinó un mínimo de 10 miembros titulares y un máximo de 30, con los correlativos suplentes.

Se establece que los accionistas tendrán derecho a designar un Director por cada \$ 30.000.000.-m/n. en acciones ordinarias que posean, como también que cada Director tendrá derecho a un voto en el seno del Directorio por cada \$ 10.000.000.-m/n. de acciones ordinarias que representen o fracción superior a \$5.000.000 m/n.- Con el objeto de dar cumplimiento a la misma disposición, en cuanto establece que deben estar representados en el Directorio todos los intereses asociados, se han previsto las siguientes excepciones (7);

(7): Informe de la Comisión Especial-Pág.15, Tomo I.-



a) Beneficio del Poder Ejecutivo Nacional y de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, dos representantes para cada uno de dichos poderes, sin que altere el número de votos que corresponde a los capitales representados.

b) Para cada una de las restantes entidades constituyentes, se crea el derecho a un Director, a quien, a su vez, se acuerda el mínimo de un voto en el Directorio, derecho que será mantenido mientras que dichas entidades fundadoras conserven el 75% de las acciones que les hayan sido atribuidas al constituirse la Corporación o del valor necesario para tener un voto.

c) Para la hipótesis de que propietarios de ómnibus y/o automóviles colectivos se incorporaran a la sociedad, se dispone que se agrupen en base al respectivo sistema de transporte, acordando a cada grupo un Director, con un máximo de un voto en el Directorio, siempre que alcance a representar un valor nominal de \$ 10.000.000.-m/n. en acciones ordinarias. Se determinó, como una de las mayores garantías acordadas a los intereses generales, así como a los representantes en la Corporación, el nombramiento como Presidente del Directorio, a un representante del Poder Ejecutivo. Pero se ha visto, a través de los resultados desfavorables de la Corporación, que esa garantía no fué suficiente para lograr del Directorio la responsabilidad de la gestión y de la buena administración de la empresa.

De acuerdo a lo analizado, la composición del Directorio, hubiese sido la siguiente:

Empresa	Capital reconocido (en millones)	Directores	Votos
Anglo Argentina	\$ 210,17	7	22
" "	"	1	1
Lacroze	" 36,03	1	3
Terminal Buenos Aires	" 62,87	2	6
C.H.A.D.O.P.I.F.	" 105,76	3	10
Eléctricos del Sud	" 7,74	1	1
Buenos Aires Town & Decks	" 11,06	1	1
Colectivos	" 31,12	1	3
Omnibús	" 58,68	1	14
Municipal	" 109,53	3	10
Nacional	" 38,72	2	3
	\$ 670,68	23	64

Este cuadro nos representa la cantidad de directores y votos que tendría cada empresa que se unifica en la C.T.C.B.A. Sobre un total de 23 directores y 64 votos a la Compañía Anglo-Argentina le corresponde 8 directores y 23 votos respectivamente, lo que equivale a 1/3 parte del total aproximadamente.

Existía pues, dentro del Directorio, Órgano administrativo, una fiscalización interna de parte de las autoridades nacionales y municipales; pero esta fiscalización era nula porque actuaban como simples representantes de accionistas, sometidos, por lo tanto, a la voluntad de los tenedores de la mayoría de las acciones que eran poseídas y dominadas por la Compañía Anglo-Argentina.

Lo cierto es pues, que las autoridades nacionales y municipales no actuaban como gobierno, sino como accionistas y por lo tanto bajo un plano de subordinación.

Comisión de Control: Es el organismo, a cuyo cargo se concentraba el control y fiscalización de la administración de la marcha financiera y económica y de la prestación de los servicios de la Corporación y de las empresas autónomas (art. 1º, inc. g). La Ley N° 12.311, fijaba en 3 el número de sus componentes, que debían ser argentinos nativos y designados por el Poder Ejecutivo Nacional, con acuerdo del Honorable Senado de la Nación; 2 de ellos libremente y el tercero a propuesta en terna de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.-

Sus funciones eran sumamente vastas y comprendían el aspecto técnico; relaciones con el personal; explotación comercial; aspectos financieros; relaciones entre la Corporación y empresas autónomas etc.-

En el aspecto técnico: 1º) Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos técnicos relativos a la construcción de obras y a la adquisición de obras y a la adquisición y ejecución del equipo.-  
2º) Realizar estudios, por sí, o a través de comisiones vecinales, la Municipalidad de Buenos Aires, o la Corporación directamente, tendientes a la creación de nuevos servicios, conforme a las dis-

posiciones de la ley N° 12.311. En cuanto a las relaciones con el personal: comprendía las reglamentaciones sobre distintos aspectos de las necesidades del servicio y de las modalidades de la legislación general sobre la materia, cuyas directivas debían ser respetadas, ajustando a ellas las reglamentaciones a dictar. Así, en lo que se refiere a las normas técnicas que garanticen la seguridad y la regularidad de los servicios, no sólo se crearán por decreto del Poder Ejecutivo, sino que su aplicación se hará por la Comisión, encargada además, de fiscalizar su estricto cumplimiento, el que podrá perseguir compulsivamente.

En lo que se refiere a la explotación comercial, se dispone que la Comisión de Control deberá aprobar todos los convenios que celebren la Corporación o empresas autónomas entre sí, o con terceros, para la explotación de los servicios, norma que tiende a asegurar la intervención de la Comisión en todos aquellos aspectos del servicio que se refieren a los productos y gastos de explotación.- También este organismo tiene una amplia intervención en la aprobación de las tarifas, como así también en sus condiciones de aplicación y las modificaciones que se le introduzcan.-

En el aspecto financiero, la Comisión de Control tenía facultades amplísimas, a los efectos de poder ejercer control con toda la amplitud necesaria para asegurar la buena defensa de los intereses generales.-

La Comisión de Control se crea en el apartado g) del artículo 1º, pero la enumeración de sus facultades se establecen en los incisos d) de dicho artículo y e) y g) del artículo 2º, como así también en los estatutos redactados por la Comisión Especial. La única atribución concreta en asuntos financieros, que la ley 12.311, acuerda a la Comisión de Control, está determinada precisamente en el artículo 2º, inciso e) apartado 7º). Esta atribución es en verdad una restricción de facultades. Dice "que para asegurar el capital representado un 7% de interés y su amortiza

ción, la Corporación deberá poner a disposición de la Comisión de Control, los libros y documentos que prueban sus entradas".- Si nos atenemos a la rigidez de los términos de la Ley, la Comisión de Control no tenía autoridad alguna para examinar los libros y la documentación que prueben sus salidas, sólo podía examinar las entradas, por lo tanto la fiscalización que se pretendía realizar no cumplía sus verdaderos fines. Sin un examen de gastos no hay posibilidad de fiscalizar financieramente ninguna empresa. Esta es una de las anomalías propias de la ley que comentamos.

Comisión Especial: a) Composición:

El Poder Ejecutivo promulgó la ley N° 12.311, el 20 de octubre de 1936, y el 18 de noviembre del mismo año dictó el decreto N° 94540 creando la Comisión Especial, conforme al artículo 2° inciso a) de la mencionada ley, que dice "La Comisión Especial estará integrada por un número de representantes de las empresas, número que será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas".

En una empresa de capital, la importancia se determina por el valor de los capitales. En la constitución de la Comisión Especial está la génesis de la desastrosa situación económica de la Corporación, porque, en su formación, ha existido el propósito evidente de dar predominio al capital tranviario. En efecto, si consideramos la composición de la Comisión Especial, en relación con los capitales de las empresas por ella reconocidos, se observa que no guarda relación con el enunciado de la ley transcripto. La Comisión Especial, presidida por un representante del Poder Ejecutivo establecía la ordenación del voto de la siguiente manera:

Empresa	Represent.	Votos	Capital Reconoc. (en millones)
Cía. de Tranvías y Sub-terráneos Anglo-Argentina	5	5	210,17
Cía. de Tranvías Lacroze	1	1	36,03
Terminal Central de Bs.As.	1	1	62,87
C.H.A.D.O.P.I.F.	1	1	105,76
Tranvías Eléctricos del Sud	1	1	7,74
Cía. Ciudad y Puerto Bs.As.	1	1	10,96
Grupo de Omnibus	1	1	58,68

Empresa	Represent.	Votos	Capital reconoc. (en millones)
Grupo de Automóviles Colectivos	1	1	31,12
Municipalidad de la Ciudad de Bs.As.	3	6	38,72
Gob. de la Nación	<u>3</u>	<u>6</u>	<u>109,52</u>
	18	24	670,68
Es decir, que corresponde:			
Gob. de la Nación	3	6	109,52
Munic. C. de Bs.As.	<u>3</u>	<u>6</u>	<u>38,71</u>
	6	12	148,23
Empresas tranviarias	10	10	432,63
" Automotoras	2	2	89,80

Es evidente que no existe tal proporcionalidad, cuando se acuerda a un capital de 7,74 millones, 1 voto; y a un capital de 105,75, también un voto. Por otra parte, la Cía. Anglo-Argentina con un capital de 105,75 millones se le adjudicó 5 representantes y 5 votos, mientras que a C.H.A.D.O.P.I.F., con un capital de 105.75 millones, es decir el 50%, le correspondió 1 sólo representante y un solo voto. La integración de la Comisión Especial, no respondía, en cuanto a la composición de sus miembros y votos adjudicados, a la realidad económica de los intereses que estaban en consideración.--

b) Actuación: Se tradujo principalmente en la redacción de los estatutos y reglamentos de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, y en la tasación de los bienes de las distintas empresas y particularmente que habrían de incorporarse a la entidad.

La Ley N° 12.311, en su artículo 2°, inciso c), apartado, 1°-párrafo a), establece las normas generales para la fijación del capital, considerando que "el valor de los inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados al servicio, se establecerá tomando por base el costo original y efectivo, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo, se tendrá en cuenta en forma equitativa los

años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen, de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se le fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal y si fuera el caso, se combinarán los dos criterios de manera que se establezca en forma equitativa, su justo valor".-

Es decir, que la Comisión Especial, ha podido proceder a través de tres métodos distintos:

- 1°) Determinando el costo directo de las obras en los libros de las empresas.
- 2°) En caso de que no fuera posible, calculando el costo de la obra de acuerdo a escalas de precios vigentes en la época de construcción.
- 3°) Determinando, como se verá, una época económica normal y fijado ese patrón abstracto, se procede a calcular entonces el costo de la obra.

Ahora bien, la Ley N° 12.311, al fijar los procedimientos para llegar a la valuación de los capitales de las empresas o particulares que se integran en la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, no tuvo en cuenta la realidad económica y financiera de las mismas. En efecto, un bien no vale por lo que en él se ha invertido ni por los valores que contempla. Pueden ser elementos de juicio o de información, pero no son decisivos para valuarlo, porque si se hubiesen hecho inversiones inútiles o improductivas, en poco o en nada deben apreciarse. Un bien vale, principalmente, por lo que produce o es capaz de producir en épocas y condiciones normales y por las perspectivas que ofrece; elementos constitutivos de lo que se denomina "negocio en marcha".

Dice el Informe de la Comisión Especial, en página 91: "Las cir-

constancias enumeradas precedentemente han sido de tal naturaleza y han obrado en forma tan decisiva, que en muy contados casos ha podido comprobarse el costo original y efectivo, siendo también raros los casos que podía calcularse el costo original por medio de la escala de precios vigentes, en la época de adquisición de los bienes".

La Comisión Especial, informe de este primer hecho: no obstante de ser empresas serias, acreditadas, con más de medio siglo de instalación, algunas de ellas; no se ha podido contar con elementos ilustrativos, ha carecido de los documentos probatorios necesarios. Como no era posible determinar el costo directo, la Comisión Especial aplicó el método de la valuación mediante la determinación previa de una época económica normal. Para ello, se estableció el estado económico del país, desde principios de siglo, a través de distintos índices (8) y como consecuencia de ello se llegó a la determinación de un esquema abstracto de dos épocas económicas normales: el período 1910-1914 y el período 1925-1928.

---

(8): La Comisión Especial tomó en consideración el estado económico del país, a cuyo efecto consideró los siguientes índices: el comercio exterior; gastos públicos y deuda pública; el área sembrada producción y exportación de trigo, maíz y lino; tonelaje transportado y volumen físico de las exportaciones; nivel de los precios-agropecuarios; valor de producción y volumen físico de la producción agrícola-ganadera; nivel de los precios al por mayor; costo de la vida; situación económica y financiera de los ferrocarriles argentinos de capital y privado, fluctuaciones de nuestra moneda en relación a la libra y el dólar. De este estudio se ha deducido que se pueden señalar los siguientes períodos:

a) Período antes de la guerra 1908-1914: en el que ha predominado una relativa estabilidad, tanto en nuestro país, como en el mundo entero. Se ha mantenido el régimen del patrón oro y la estrecha interdependencia de las mercaderías monetarias. Durante ese período, el año más normal, para todos los intereses económicos fué el comprendido entre Julio de 1913 a junio de 1914.

b) Período de la guerra y posterior a ella: 1915-1920: durante este período los movimientos económicos nacionales e internacionales se han sucedido dentro de un régimen anormal de suba exagerada de precios, sobre todo después de firmada la paz, como consecuencia de la especulación. En este período, se decretó la inconvertibilidad de nuestra moneda, y como consecuencia puede considerarse período anormal.

c) Período de inflación exagerada 1921-1923: Época de reajuste y en consecuencia de crisis, pero de corta duración.



En este último período, la Comisión Especial estableció que los precios eran un 30% superiores a los del primer período, y sobre esa base se efectuaron las valuaciones. Se siguió, pues, un método sobre la base de cálculos y no sobre valores reconocidos, que se hubieran podido determinar en mi opinión, estudiando los archivos del Ministerio de Obras Públicas y de todas las reparticiones oficiales que han intervenido en las construcciones de los distintos elementos que aportaban las empresas integrantes como capital a la C.T.C.B.A.- En el caso especial, que no se pudiera conocer el costo directo de las obras, debería haberse aplicado el segundo método, el de escalas de precios normales en cada período.-

Hay otros puntos que se refieren a fundamentos siempre arbitrarios.

En general, el método de la Comisión Especial, ha consistido, después de hacer el inventario, en establecer el valor de los bienes, lo que se ha hecho a nuevo, considerando en esa forma el valor básico, los materiales y la obra, y un adicional por gastos de administración. Sobre ese valor a nuevo, se han efectuado una deducción en concepto de depreciación, para lo cual ha sido necesario fijar la duración de cada elemento.- La determinación de la vida probable de un bien de propiedad de una empresa de servicios públicos a los fines de la depreciación, es un punto de capital importancia.-

---

(cont.8):

d) Período de estabilización monetaria 1925-1928: Durante este período al estabilizarse la moneda suben los precios. Es de relativa estabilidad en el que se vuelve al patrón oro en agosto de 1927. Puede considerarse como período económico normal e igual al período de 1908-1914.

e) Período de depresión económica 1925-1935: Se inicia este período, como consecuencia de las malas cosechas y reducción de los precios agropecuarios, un desequilibrio en el balance de pagos, provocando el cierre de la Caja de Conversión. Este es período económico-anormal.-

La depreciación es un fenómeno técnico sumamente complejo. Los elementos de un sistema se deprecian en forma desigual, según sea la naturaleza de sus servicios, la intensidad, la velocidad, la regularidad de los servicios, etc. factores que ninguna fórmula matemática puede precisar. La depreciación por uso de instrumentos técnicos resulta de la experiencia.

Desde el punto de vista de la concesión, se ha admitido siempre que la depreciación es un hecho material y la amortización el hecho financiero.- Es decir, que la depreciación y la amortización se correlacionan sincrónicamente a los fines de la concesión, expresando la primera, el fenómeno material y traduciendo la segunda el hecho financiero.

La Comisión Especial, se ha apartado de todos los criterios conocidos sobre amortización y depreciación, y ella misma lo denuncia en el informe elevado al Poder Ejecutivo Nacional (9).

---

(cont.3):

En conclusión, se determinó, en nuestro país, dos períodos económicos normales:

Primera época: años 1910-1914

Segunda época: " 1925-1928

(v/informe de la Comisión Especial - Ley N° 12.311-Buenos Aires 1938-T°I. Páginas 62 y siguientes)

(9): "En el presente caso se ha seguido la norma antedicha, sin aferrarse demasiado a los números que indican los textos. Así podrá apreciarse que las bases adoptadas difieren en algunos casos de los criterios que siguen los manuales y ello se debe a la gravitación de las circunstancias particulares en cada caso.

(Informe de la Comisión Especial -Página 94 - Tomo I.- Año - 1945).

Si la Comisión Especial, hubiese aplicado las normas municipales sobre amortización o las que aplica la Inspección General de Justicia para las Sociedades Anónimas, o los criterios de la Comisión del Ministerio de Obras Públicas, cuando se levantó el Censo de los Bienes del Estado en el año 1938, el capital reconocido a la C.T.C.B.A., habría estado muy por debajo del fijado en el informe de la mencionada comisión especial. Esta utilizó, para la determinación de los porcentajes de depreciación la fórmula de Küontzle, que fija una depreciación levísima en los primeros años, que se incrementa a medida que se aproxima al límite de duración física de los elementos, es decir que en el caso particular de la Corporación, determinado el máximo de duración de un elemento, se fija una amortización mínima en los primeros años que son aquellos en los que las empresas utilizaran esos elementos en actividad productiva, preservando a la Corporación el máximo de amortización (10). Más adelante analizaremos los distintos criterios seguidos por la Comisión Especial para realizar la valuación de los bienes físicos pertenecientes a las distintas empresas o particulares que se integraban en la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

---

(10): El subterráneo de la Cía. Anglo-Argentina, se avalúa las instalaciones permanentes, máquinas en talleres polvorín, material de reserva, muebles, instrumentos, material rodante, etc., en su origen a nueve en \$ 33.316.270,14 y con una depreciación sufrida de \$ 1.709.463,62.- Es decir que en el cuarto de siglo transcurrido desde la incorporación de este servicio -se terminó en 1914- sólo se ha amortizado en un 2% aproximadamente.-

Valuación de los bienes físicos de las empresas integrantes de la C.T.C.B.A.

Antes de encarar el estudio de los capitales, de la entidad - creada por la ley N° 12.311, analizaremos brevemente, la actuación de la Compañía Anglo-Argentina que nos da la pauta de la finalidad de la C.T.C.B.A.

Después de que la Compañía de Tranvías Lacroze recibió la primera concesión en el año 1868, y de la concesión recibida por los señores Méndez Hnos. adquirida posteriormente en el año 1873 - por la Compañía de Tranvías Ciudad de Buenos Aires, se instaló la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, cuya concesión fué adjudicada en el año 1871. Posteriormente se otorgaron nuevas concesiones de tranvías con tracción a sangre, hasta que en el año 1898, la Compañía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires, inauguró el primer servicio de transporte a tracción eléctrica (1), lo que obligó al resto de las empresas tranviarias a modificar el sistema de tracción, entre ellas la Compañía Anglo-Argentina, que terminó la electrificación de vasta red en el año 1904.-

Es necesario destacar que las primeras concesiones fueron otorgadas a empresas argentinas y no se debió a la iniciativa del Anglo-Argentina la introducción del tranvía como medio de movilidad, ni la implantación de las primeras mejoras en el sistema de tracción, que adoptó forzada por la competencia. La función del Anglo ha sido más financiera que técnica. Se limitó a absorber las compañías rivales hasta tratar de consolidar un verdadero monopolio de los transportes en la Ciudad de Buenos Aires.- En efecto, en el año 1910, el Anglo terminó el proceso de absorción de la mayoría de las empresas existentes, como nos ilustra el cuadro siguiente:

---

(1): Anteriormente, la Compañía de Tranvías "La Capital", en el año 1897, inauguró la línea electrificada, cuyo recorrido comprendía; Entre Ríos y San Juan hasta la Plaza Flores.

<u>Empresas incorporadas al Anglo</u>	<u>Año de incorporación</u>
La Central	1890
Ciudad de Buenos Aires	1904
Belga Argentina	1909
La Nueva	1909
Eléctricos de Buenos Aires	1909
La Capital	1909
Buenos Aires y Belgrano	1909
La Gran Nacional	1909
Metropolitana	1910

Para realizar esta concentración de empresas, se creó en Bélgica, en el año 1907 la Compañía General de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires, que tuvo por objeto adquirir la mayoría de las compañías independientes y fusionarlas en la Compañía Anglo-Argentina, terminando al mismo tiempo el proceso de electrificación y de acceso de las mayorías de las líneas a Plaza de Mayo. Al unificarlas en la Compañía Anglo-Argentina, se procedió a considerar las con una diferencia mayor de su valor total, diferencia que ascendía a \$ 17.357.898 m/n. como se verá.

En esta operación se abultó ficticiamente el capital del Anglo- (12). Esta integración y las nuevas inversiones de capital realizadas en los años posteriores, aseguró el predominio de la mencionada empresa en el transporte urbano, que ya en el año 1922, era tal, que representaba el 89,19% de todo el capital invertido en empresas de servicios de transporte colectivo de pasajeros -subterráneas y tranvías- en la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores, transportando aproximadamente el 80% del total de usuarios.

La situación se mantuvo hasta que la concurrencia de los nuevos medios de transportes automotores y la intervención en el tráfico colectivo de pasajeros de nuevas líneas de subterráneos con capitales alemanes y americanos, modificaron en pocos años, la homogeneidad del Anglo.

---

(12): (v. Tomo "Monopolio Inglés") - Fac. de Ciencias Económicas  
Nº 72.966.-

La Compañía de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires, a -  
la que se ha hecho referencia anteriormente, y que tenía en su  
cartera el 72% de las acciones ordinarias y parte de los debentures de la Compañía Anglo-Argentina y estaba constituida en base a capitales de diversas entidades europeas y en especial belgas, ingleses, alemanas y francesas.-

Para comprender el dominio del capital británico en el Anglo, -  
hay que tener presente que las nuevas inversiones realizadas después de la formación de la Compañía General de Tranvías de la ciudad de Buenos Aires, se colocaron en Inglaterra. Por otra parte, después de la Primera Guerra Mundial, y a consecuencia de la derrota alemana, las potencias aliadas y en particular Gran-Bretaña se apoderaron, en concepto de reparaciones de guerra, de muchos títulos y valores alemanes. Es bueno saber, que la Cía. General de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires, no es una empresa independiente, sino que formaba parte del consorcio internacional de la SOFINA, a su vez constituida por los principales bancos de Europa y en especial por el Banco de Inglaterra.-

Formación de la Cuenta "Capital" de la Cía. de Tranvías Anglo - Argentina.

La cuenta "capital" de la Cía de Tranvías Anglo-Argentina, se constituye en base a aguamientos y abultamientos de capital continuados y sistemáticos (13).-

En efecto, según la memoria publicada en Londres, el capital declarado en acciones y obligaciones emitidas y en circulación - hasta el 31 de diciembre de 1932, era el siguiente:

Capital emitido en acciones.....	\$	102.518.181	m/n.
" " " obligaciones.....	\$	139.732.718	m/n.
Total del capital emitido.....	\$	242.252.799	m/n.
" " " amortizado.....	\$	19.901.001	m/n.
Total del capital en circulación.....	\$	222.351.798.	m/n.

(13): Diario de Sesiones - Cámara de Senadores, sesión del 28, 29 y 30 de setiembre de 1935. - pág.-

De este total de capital en circulación declarado por la Compañía Anglo-Argentina, una parte de él, es consecuencia de meras operaciones financieras, cuyo único objeto era de abultar ficticiamente la cuenta "Capital-

Surge de ello, del informe de la Comisión Especial nombrada por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en enero de 1923 (14) y completado por el estudio de la ley británica de reorganización de capitales de la Compañía Anglo Argentina, realizado por el escribano nacional D. Vicente Botta.--

En efecto, denuncia el informe de la mencionada comisión especial:

Capital inicial del Anglo-Argentina

160.007 acciones ordinarias de 5£ cada una:	800.035	£
En 1890, se emiten 100.000 acc. ord. de 5£ " ":	500.00	£

Total 260.007 acciones ord. de 5£ cada una: 1.300.035 £

En 1907. Las 260.007 acciones ordinarias son convertidas en acciones preferidas con un dividendo acumulativo del 6% anual, cuyo valor ascendía a 1.335.035 £.-

En 1909: Por la ley de reorganización del capital de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, se autoriza la conversión de las 260.007 acciones preferidas, en obligaciones debentures del 4,5% por valor de 1.773.380 £.-

El capital nominal del Anglo quedaba así aumentado en 433.345£ o a su equivalente \$4.961.825 m/n. considerando que la £ a la par, sin que hubiese mediado un aumento real de capital y sin que la República Argentina, hubiera percibido ningún beneficio. Otro caso destacado de aguamientos de capitales, en la Compañía Anglo Argentina, a través de simples operaciones financieras es el siguiente:

En 1899 y en 1904, se decide aumentar el capital:

(14) La Comisión Especial, designada en Enero de 1923, estaba integrada por los Dres. Julie N. Bastiani, Mauricio Groffier, José P. Podestá, Enrique Raffo e Ingenieros: Alejandro Foster y Víctor Speta.-



1899 emite 200.000 acc. ord. de 5£ cada una :	1.000.000	£
1904 " 120.000 " " " " " " :	600.000	£

---

320.000 acciones ord. de 5£ c/una: 1.600.000 "

En 1907, las 320.000 acciones ordinarias se convierten en - 320.000 acciones de segunda preferencia, a las que se asignan un interés acumulativo del 10% anual.

En 1909, las 320.000 acciones de segunda preferencia y al 10% de interés anual, se convierten en 640.000 acciones de 5£ cada una, a las que se asigna un interés acumulativo del 5% anual.

Es decir, que a cada poseedor de una acción de 5£ de segunda preferencia, se le entregan dos acciones de 5£ cada una, a una menor tasa de interés, y en consecuencia un capital originario abultado en 1.600.000 £, que calculado el cambio a la par, representa \$18.320.000 m/n. (15). - Es indudable el abultamiento ficticio del capital de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, aún sin analizar, la inversión de esos capitales resultantes de la emisión de acciones correspondientes a los años 1899 y 1904. Según el informe que estamos analizando, la inversión - fué la siguiente:

1) Cambio de tracción líneas Anglo-Argentina	850.000	£
2) Cambio de tracción Cía. Ciudad de Bs.As.	650.000	£
3) Impuesto de pavimentación, renovación de materiales	<u>100.000</u>	<u>£</u>
Total	1.600.000	£

Es evidente la irregularidad de incluir en la cuenta "capital" el pago del impuesto de pavimentación y renovación de materiales, cuando debieron ser sufragados por los productos normales de explotación, todo lo cual hace incrementar la cuenta de capital.

---

(15): Diario de Sesiones - Cámara de Senadores, sesión del 28, 29 y 30 de Setiembre de 1935 - pág.

También la adquisición de las empresas tranviarias independientes (16) realizadas por el Anglo-Argentina, y a la que se ha hecho referencia en la página 25, dió lugar a un aumento indebido de la cuenta "Capital".

Si consideramos las registraciones que sobre algunas de esas transferencias existen en los Registros Públicos de la Ciudad de Buenos Aires, resulta lo siguiente (17):

Nombre de la Cía transferida	año de trans.	Precios s/cómputos Cía Anglo-Argentina	Precios a/escrituras públicas
Buenos As. y Belg.	1907	1.600.000 £	1.350.000 £
La Belga Argentina	1909	1.400.000 £	375.000 £
La Capital	1909	1.152.000 £	1.152.970 £
La Gran Nacional	1909	847.030 £	597.300 £
La Metropolitana	1910	357.087 £	360.000 £
	Total	5.352.117 £	3.835.270 £
	Diferencia		1.516.847 £

Estas diferencias en la contabilización de los precios de adquisición de las compañías que integraban la red tranviaria de la Compañía Anglo-Argentina, hacían gravitar, en perjuicio del país como capital invertido, que superan sumas a las efectivas en -- 1.516.847.-£ que el cambio par de 811.45 m/n. por £, resultan equivalentes a \$17.367.878 m/n.

De este rápido exámen, en resumen, resulta que el capital del - Anglo, se hacía incidir la suma de \$40.648.723 m/n., que son fiel producto de simples combinaciones contables y no de inversiones reales. En efecto:

(16): En el censo de 1887, encontramos el texto de una transferencia. Dice dicho texto: "La Compañía Anónima de Tranways Anglo-Argentina, en liquidación, transfiere y vende a una Compañía anónima también denominada Anglo-Argentina Limitada, las concesiones de tramways que tiene en la Capital Federal, por el precio total de o/s 4.032.000.-"

(17) Diario de Sesiones del Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, del 26 de Octubre de 1926, págs. 93 a 97.-)

Aguamiento en acciones preferidas	\$ 18.320.000	m/n.
" " las obligaciones debent.	" 4.961.825	"
" " la centralización de em presas	" 17.367.898	"

Como consecuencia de estos aguamientos, la Compañía Anglo-Argentina ha percibido durante muchos años, fuertes sumas en concepto de intereses y dividendos, por capitales que nunca fueron incorporados a la economía del país; sumas que en realidad, fueron restadas a las amortizaciones ordinarias que normalmente exigía la explotación y a las amortizaciones extraordinarias que debían preverse, dada la rápida evolución técnica de los medios de transportes. Los coeficientes de dividendos distribuidos por la Compañía de Tranvías de Buenos Aires, con sede en Bruselas y propietaria, en el año 1928 del 70,20% del capital accionario del Anglo-Argentina, es el siguiente:

Año 1924-1925 .....	14.45	%
" 1925-1926.....	19.13	%
" 1926-1927 .....	30.02	%
" 1927-1928 .....	39.87	%
" 1928-1929 .....	39.87	%
" 1929-1930(1er. semestre.....	15.15	%

El coeficiente promedio de utilidad redituado por todas las compañías tranviarias en Inglaterra, para esos años, era de 5,70%. Estas cifras, son más elocuentes para demostrar las ingentes sumas que en concepto de utilidades fueron distribuidas a los accionistas del Anglo-Argentina.

---

(18) : Diario de sesiones del Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, año 19.-

Criterios seguidos por la Comisión Especial para la valuación de los bienes de las empresas que se fusionan en la C.T.C.B.A.

En las disposiciones de la ley no.12.311, para la determinación de los capitales de las empresas y particulares que ingresaban a la entidad por ella creada, se encuentran en mi concepto, puntualizados los defectos iniciales de la Corporación.-

Ya se ha considerado en las páginas 19 y siguientes, algunas de las disposiciones de la ley mencionada, sobre las cuales se basó el Informe elevado por la Comisión Especial al Poder Ejecutivo Nacional.-

Se ha de analizar, ahora, los criterios seguidos, para la determinación de los valores reconocidos por los distintos elementos que se incorporan a la Corporación.-

a) Tranvías y subterráneos: En cuanto a la valuación de inmuebles y elementos inmovilizados de las empresas tranviarias y de subterráneos, se realizó una clasificación, en la que se agrupé las de igual categoría, separando el material rodante y tomando en consideración las contribuciones efectuadas por las empresas en concepto de pavimentos.

A fin de determinar la duración del material rodante del subterráneo, p.ej. la Comisión Especial, aplicó una norma que la Dirección General de Ferrocarriles -reglamentación de la ley No.5315 emplea para la amortización de locomotoras. Según esa norma, habría que hacer una amortización del 2,5% anual, con lo cual la vida útil del elemento se consideraba en 40 años. La Comisión Especial, consideró prudente elevar a 50 años la estimación de la vida útil, fundándose en la mejor conservación del material rodante afectado al servicio subterráneo, respecto al que hace referencia la ley No.5315, en su reglamentación.-

Más adelante, la Comisión da los cálculos de vida útil de los elementos que se emplean, a través de una larga experiencia en los servicios públicos de transportes en los EE.UU. como consta en el Informe presentado, pero se aparta de esas normas, habiendo establecido la vida útil del truck y del equipo eléctrico en 40 a-

ños y para la caja abierta y cerrada en 30 años (19).-

Estos términos de vida útil de los elementos que se han fijado, produce el siguiente efecto: Cuando mayor es el término de duración, menor es la amortización a realizar, por tanto el castigo del capital invertido es menor y la cifra reconocida por ese concepto se aproxima lo más posible al costo inicial".-

Otro aspecto interesante sobre la valuación de los bienes incorporados a la Corporación, es el siguiente: El artículo 2º, inciso e), apartado lo. párrafo a), establece: "...Sin embargo, se tendrán en cuenta en forma equitativa los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal". En razón de ello, se estimó y se acreditó a favor de las empresas, las consecuencias económicas que habrían producido a la explotación, esas renovaciones no efectuadas.

Significa, por ejemplo, que si una vía instalada en el año 1905, y que debiera haber sido renovada en el año 1925, y no se hizo, la depreciación del elemento resulta calculada, no sobre el costo de la vía efectivamente instalada, sino sobre el costo de renovación de la vía que se renovó. En resumen, se ha hecho una verdadera capitalización de las intenciones de las empresas. La Comisión Especial, no ha encontrado justificativo económico ni técnico al aplicar este criterio, sólo ha dicho que "ha sido necesario encontrar el criterio interpretativo que permitiera la aplicación justa de este imperativo legal". Reconoce, pues, que el origen del criterio empleado, se encuentra en una disposición legal y que no tiene asidero de otro carácter (20).-

---

(19): Cálculo de la vida útil de los elementos utilizados en el servicio de transportes en los EE.UU.-  
truck eléctrico: 30 años; equipo eléctrico: 20 años; caja abierta: 25 años; y Caja cerrada :20 años.

(20) Informe de la Comisión Especial - página 96 .-

En función de esta disposición legal, se ha tomado en cuenta para el material rodante de las líneas a nivel, la valorización que correspondería a renovaciones que hubieran sido efectuadas durante los últimos 5 años, si las posibilidades de las empresas lo hubieran permitido.

Otro renglón de la capitalización indebida y arbitraria, es el que se refiere a los pavimentos.

La Ley No.12.3., no establece expresamente que los pavimentos deban ser capitalizados. A mi criterio, la cuenta "pavimento", es totalmente extraña a la cuenta "capital". La contribución de las empresas, en materia de pavimentos puede clasificarse en 3 etapas.

- 1) Contribución por pavimentos: cuando las empresas han debido construir trechos de pavimentos.
- 2) Contribución de las empresas, como impuesto a la conservación de los pavimentos e impuesto al recorrido.
- 3) Contribución especial de las empresas como propietarios de inmuebles fronteros a pavimentos.

Al respecto, cabe decir que la contribución que pagan las empresas por los bienes que se sitúan frente a pavimentos, es lisa y llanamente, un gravamen, una carga fiscal análoga a la contribución de mejoras, sobre los fondos fronteros a una carretera y - por lo tanto no puede incluirse dentro de la cuenta "capital" de las empresas, sino absorberlo con los recursos propios de explotación. El mismo análisis puede hacerse respecto al denominado impuesto al recorrido.

Sin embargo, la Comisión Especial procedió a incluir y a reconocer las sumas abonadas por los mencionados conceptos, como parte de los aportes de las empresas a la Corporación.-

También en la valuación de los bienes del subterráneo C.N.A.D. O.P.Y.F., se advierte el criterio arbitrario utilizado por la Comisión Especial. En efecto, se consideró para la determinación del capital, el valor contabilizado en libros, que ascendía a la suma de \$21.486.030.88 m/n. que corresponde a todos los

costos directos, de obras de instalaciones fijas, excluidas las maquinarias e instalaciones en sub-usinas y talleres. A esta suma contabilizada, se agregó un porcentaje del 27% en concepto de compensación a empresas, depreciación de equipos, estudios, proyectos y gastos generales. En resumen:

Valor p/costo directo a/libros:	\$	21.486.030.88 m/n
Adicional del 27% p/gastos indirectos	"	<u>5.801.228.34 "</u>
TOTAL:	"	27.287.259.22 m/n

A continuación, se agregó un porcentaje en concepto de restos - que se determina en un 15% calculado no sobre el costo directo, sino sobre el total acumulado, cuando el valor de costo real es el contabilizado e inspeccionado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Valuación de los gastos financieros:

Por gastos financieros sobre un monto total de capital reconocido a las empresas de \$ 323.398.311,82m/n. se han considerado \$ 90.788.815,58 m/n. (21), es decir un coeficiente total del 19.88% Para determinar ese monto, la Comisión Especial tuvo en cuenta el valor físico a nuevo de los bienes, más el material en almacenes y más los propios gastos financieros, y sobre ese total, se ha determinado el porcentaje de los gastos de financiación. Pero si - se hubiese procedido, a determinar el porcentaje de esos gastos teniendo en cuenta únicamente el valor a nuevo, que es el único punto de referencia, el porcentaje se habría elevado al 25 (22) Si se hubiese aplicado el criterio de la mayoría de la Comisión Especial, presidida por el Dr. Roberto M. Ortiz, este es considerado el valor físico a nuevo menos la depreciación, entonces el porcentaje se habría elevado por lo menos al 28%.- (23).-

(21): Informe de la Comisión Especial - pág. 444 (frente).

(22): Considerando el valor a nuevo: 9361,31 millones, coef. 25%

(23): Según el criterio de la mayoría de la C.E.: V. a nuevo - de depreciación 8361.31-42.36-5318.95. El porcentaje que corresponde es del 28%.



Para juzgar este punto, consignaré a continuación las normas fijadas por una autoridad en la materia, el Sr. Pablo Nogués, que ha sido Director General de Ferrocarriles, catedrático de la Facultad de Ingeniería, ex-administrador de los Ferrocarriles del Estado, quien ha publicado un estudio titulado "Capital y Tarifas en la Ley No. 5.315", en el Boletín de Obras Públicas, Tomo IV, Nos. 4 a 6 de octubre a Diciembre de 1916.

El Ingeniero Nogués, al final de su trabajo documentado, inserta un cuadro en el que se ve con claridad, cuales son los renglones que deben incluirse en la cuenta "capital" y cuales otros deben ser eliminados, porque significan abultamiento de capital, no pasibles de reconocerse dentro de un concepto legal. El ingeniero Nogués, afirma, "deben ser reconocidas como partidas a amortizar y por lo tanto no reconocidas como integrantes de la cuenta "capital", la siguientes: Concesión, gastos para detenerla, constitución e instalación de la compañía, gastos de constitución, judiciales, gastos de oficios, publicidad, estatutos, prospectos, etc. En materia de financiación: emisión de capitales, gastos de impresión, publicidad, impuestos sobre los títulos emitidos, comisión a los banqueros sobre las emisiones, quebranto de las emisiones, de intereses intercalarios, déficit de la explotación provisoria. Partidas que no deben reconocerse en ningún concepto, ni como capital, no como gastos de explotación: aumento ficticio de capitales, aguamiento, conversión de capitales, aumentos por conversión a intereses menores, capitales emitidos para compensar el mayor valor de determinados títulos o empréstitos, emisiones para pagos de intereses adeudados sobre las obligaciones.

Según el Informe de la Comisión Especial, en el capítulo referente a los Gastos Financieros y en lo que se refiere en especial, a la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, (24), figura en primer término una exposición de la empresa indicando todos los gastos

---

(24) : Informe de la Comisión Especial - Tomo I-pág. 413.-

en que se ha incurrido, de organización, de Constitución, de quebrantos de emisiones, etc. Todas esas imputaciones, que de acuerdo - al criterio sustentado por el Ingeniero Nogués, no pueden ser incluidas en la cuenta "Capital", sino gastos de explotación a amortizarse en un número relativamente breve de años. Figura luego el informe presentado por el Contador designado por la Comisión Especial.

Ahora bien, la ley No.12.311, en el artículo 2º, inciso e), apartado 1º), párrafo b), establece lo siguiente: "El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, se - rá fijado razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación". Es decir, que la misma Ley establece el límite; - previa su justificación y comprobación.-

El Contador Delegado, designado por la Comisión Especial para actuar en el Anglo declaró que sólo ha sido posible individualizar como gastos de constitución y organización, por intereses durante la construcción, quebrantos, etc., la suma de \$ 1.311.985, 12. 5, que al cambio par, equivale a \$15.028.198.32.-

No obstante, la Comisión Especial, teniendo en cuenta una serie de consideraciones, eleva esa suma comprobada a \$ 51.370.065.35- m/n. que se determina aplicando un porcentaje sobre el capital establecido. Dicho porcentaje es del 21.875%, aplicado sobre -de acuerdo al cuadro fronterero a la pág.444 del Informe de la Comisión Especial - "el valor físico a nuevo más material en almacenes y más los propios gastos financieros", cuando el dictamen - de la Comisión Especial, encargada del proyecto de la ley n° - - 12.311, establece un porcentaje del 10% en concepto de gastos financieros determinado sobre "el capital físico a nuevo menos la depreciación". De tal modo, que si se aplicara a la cuenta "capital" del Anglo-Argentino, el criterio antedicho y sobre ese capital reconocido el porcentaje del 10% tenemos:

Valor físico a nuevo	\$ 180.599.319.28 m/n.
Depreciación	\$ <u>30.724.288.86</u> m/n.
Capital reconocido	\$ 149.875.230.42 m/n.

10% m/n. 149.875.230.42 m/n. - - \$ 14.987.523.04 m/n.

La Comisión Especial, en definitiva, reconoció en concepto de Gastos Financieros para la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, la suma de \$51.370.065.35, y ha considerado todo concepto en esa suma inclusive los pavimentos, cuando éstos - aún computados como cuenta capital- ni siquiera están construídos en el momento de constituirse la empresa.-

También en el caso de la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Financistas (C.N.A.D.O.P.Y.F.), como se verá, se ha capitalizado el déficit de explotación preliminar, invocándose antecedentes de los ferrocarriles nacionales. De esa manera, los déficits de explotaciones iniciales, no sólo se han de resarcir en ejercicios futuros, sino que se les reconoce una utilidad determinada en un 7% hasta el término de la concesión 56 años.

Plusvalía atribuida a las concesiones a perpetuidad, o a un plazo mayor de 56 años.

Este es un nuevo capítulo de la valuación o determinación del capital físico de las empresas y que tiene su razón de ser en el artículo 2º, inciso e), apartado 1º), párrafo b), que dice:

"En lo que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de 56 años, además de lo establecido en los incisos a) y b), la Comisión Especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo".-

La única fuente de que disponía la Comisión Especial, era el debate parlamentario y a él acudió. En el debate de la Cámara de Senadores, el informe establecido por el Senador Doctor Matías G. Sánchez Sorondo, dá esta explicación(25): "El fundamento del texto legal era el que de una sociedad cuya concesión es de duración limitada, debe amortizar su capital durante el término de su concesión, mientras que una sociedad cuya concesión es a perpetuidad, que entra a formar parte de la Corporación, la convierte en una concesión a 56 años, por lo que debe proveer la amortización de

---

(25) :Diario de Sesiones-Cámara de Senadores, del 22 Setiembre 1936

su capital en ese término, mientras que actualmente no debe efectuar amortización alguna".-

La Comisión Especial, no tuvo en cuenta este fundamento. No es por tal concepto que se dá plusvaler, porque la amortización de todo el capital de la Corporación, comienza en el momento en que esta entidad dá derecho se constituye. De manera tal, que todas las empresas se encuentran por igual en el régimen de la amortización, a partir del día de la constitución de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

La Comisión Especial, no explica en definitiva, porque razones debe acordarse la plusvalía. Dice al respecto (26): "La Comisión ha considerado que no era posible acordar como compensación a las empresas de concesiones a perpetuidad o a un plazo mayor de 56 años, en el valor capital que les permitiera formar un fondo que representara el término de la concesión, el valor de su aporte, por cuanto, como se ha dicho, este será amortizado por la Corporación, pero ha considerado que debía dar cumplimiento a la disposición de la ley, cuyo principio de equidad es evidente y partiendo de esta base ha determinado el criterio a aplicar al caso, para el cálculo de la compensación".

Es decir que sólo por un imperativo, legal se les acuerda una plusvalía a las empresas con concesiones a perpetuidad o las que tienen concesión por un plazo mayor de 56 años.

La Comisión Especial ha planteado cuatro casos y ha utilizado de los cuatro métodos, aquel que era menos gravoso para el usuario, reconociendo a las distintas empresas un monto de acciones de dividendos.

En el anteproyecto de ley, presentado por la Comisión presidida por

---

(26): Informe de la Comisión Especial-Tomo I-Pág.425.-

el Dr. Ortiz (27), se establecían normas al respecto en el artículo 17. En efecto, establecía que "En las concesiones acordadas a perpetuidad, el valor así determinado -valor físico a nuevo, menos depreciación por uso, y más el 10% por gastos financieros- representará el aporte que corresponderá a sus titulares en la -Corporación". No les concede plusvalía de ninguna naturaleza y por ningún concepto. La Comisión Especial, no sólo ha reconocido el plusvalor a las empresas con concesión a perpetuidad, o a un plazo mayor de 56 años, amparándose en el imperativo legal, sino que, por analogía ha aplicado también el criterio del plusvalor a las concesiones a término o menor de 56 años, las que, a su expiración, los concesionarios no tienen obligación de revertir sus instalaciones al Poder Concedente. Es decir, que a concesiones que vencen dentro de una fecha anterior al plazo fijado de 56 años, también se les reconoce un plusvalor, con criterio de analogía. Tal el caso de las concesiones de la Compañía de Tranvías Lacroze, que se remontan al año 1884, con sujeción a situaciones jurisdiccionales de la Provincia de Buenos Aires, y a leyes provinciales existentes desde 1868 y 1871. Federalizada la Ciudad de Buenos Aires, el Consejo Deliberante sancionó, en virtud de la Ley 1260, la ordenanza de 14 de junio de 1886, que con las leyes sancionadas, han constituido el fundamento de todo el régimen legal de las Compañías de Tranvías, cuyas concesiones deben caducar a los 60 años de su vigencia (28).

La caducidad de las concesiones de la Compañía de Tranvías Lacroze se hubiesen producido en los años 1947, 1962 y 1965 (20). Sin embargo, la Comisión Especial prescinde de estos vencimientos, los unifica y configura este tipo de concesiones dentro del régimen

---

(27): Proyecto de ley-de la mayoría de la Comisión Especial, designada por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Bs.As. el 19 de Enero 1953 y presentado en el mes de diciembre 1933.

(28): Informe de la Comisión Especial-Tomo I-pág.432.

(29): Diarios de Sesiones de la Cám.de Sen. Sesión 28 setiembre 1936

de las concesiones a perpetuidad, y les concede un plusvaler, cuando, en verdad, se trata de concesiones a punto de extinguirse al cabo de pocos años, y a las que no se les puede conceder en consecuencia, plusvalía de ninguna naturaleza.

Por otra parte, las concesiones a término, según los principios de la doctrina, deben pasar a propiedad del poder concedente, sin cargo para éste -en el momento en que estas concesiones se extinguen por vencimiento del plazo.

Capital reconocido a la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Financiaciones.

El capital reconocido por la Comisión Especial, a la C.H.A.D.O. P.Y.F., ascendía a la suma de \$ 105.759.755,66 % clasificado - en los siguientes conceptos:

	<u>Obras construídas</u>	<u>Obras en - - - construcción</u>
Túnel, vías y equipos varios	\$33.047.241.24 %	\$37.104.700.50 %
Gastos Financieros	" 5.952.288,57 "	"12.676.433.91 "
Material Rodante	" 6.370.000.-- "	" 6.673.305.99 "
Compensación	" 1.938.142.08 "	" 1.828.326.58 "
Material de Almacenes	<u>" 168.316.79 "</u>	<u>" 0 - - "</u>
	<b>\$47.476.988.68 %</b>	<b>\$58.282.766.98 %</b>

En efecto, a diferencia de las demás empresas que se incorporan a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos activos sufrían las variaciones requeridas por la explotación, la C.H.A.D.O.P.Y.F. se encontraba, en el año 1937, época en que se efectuaron los avalúos, ejecutando un plan de construcciones de importancia, en virtud de su contrato de concesión municipal. Al hacer su presentación, ante la Comisión Especial, clasifica sus bienes, como se ha visto en:

- Obras construídas: Línea I: en explotación (Constitución-Retiro
- " IV: entre Florida y Tribunales, en avanzado estado de ejecución.

El valor atribuído se determina de acuerdo a los libros de contabilidad.

Obras en construcción: son las que corresponden al tramo restante de la línea IV hasta Palermo. Los valores se estiman en base a los precios unitarios contratados con el Consorcio - Constructor Español.

De la confrontación de los distintos rubros, se observa, que se ha reconocido como correspondientes a la cuenta "capital", tanto en lo que respecta a las obras en construcción como en las ya construídas, imputaciones por gastos financieros y compensación por reducción del plazo de la concesión, que en total suman - \$22.395.191.15 %, imputación ésta que no corresponde incluir - en la cuenta "capital", debido a que no han sido realmente invertidos directamente en la construcción, sino que debían amortizarse con los recursos provenientes de la explotación.

Valuación de los elementos aportados por las empresas automoto- ras.-

1.-) Omnibus: El aporte de los ómnibus, a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, fué integrado como sigue:

- a) Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus:  
33 líneas con 839 coches
- b) Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus:  
33 líneas con 370 coches
- c) Grupo de ómnibus independientes:  
17 líneas con 39 coches

En total: 69 líneas con 1.768 coches.

El estudio de la Comisión Especial, en materia de ómnibus, ha sido más sencillo y más difícil al mismo tiempo. Más difícil, porque no ha habido una documentación contable lo suficientemente extensa y detallada, para poder llegar a conclusiones directas y veraces; y más sencillo, por la uniformidad del material y por la índole misma del servicio de transporte.-

El valor de origen se estableció por certificación realizada por



los contadores delegados, donde fué posible. Hube dificultades - importantes para establecer el valor de las mejoras, que se hizo sin embargo, con certificación de los contadores, aunque muchas veces insuficientes.

La Asociación de Concesionarios, reclamaba la suma de \$ 6.388.000 % en concepto de mejoras y la Corporación Argentina de Concesionarios, solicitaba la suma de \$ 4.333.000.-- por el mismo concepto.-

Frente a esta situación se practicó un estudio, clasificando las mejoras, en:

- a) Mejoras fundamentales
- b) Mejoras varias
- c) Mejoras especiales

Mejoras fundamentales: Se consideraron con los precios de origen de los automotores; cambio de motores e instalaciones, cambio de rodado y reconstrucción de la carrocería.-

Mejoras de carácter general; Dada su naturaleza, son de difícil apreciación, por cuyo motivo se hizo una apreciación de conjunto de todas ellas, que comprende:

- a) para los coches de nafta: Refuerzo de chasis, mejoras en la suspensión, mejoras en el freno, colocación de llimpia-parabrisas, palliers, letreros luminosos, mejoras del sistema eléctrico, y mejoras del rodado, etc. Por estos conceptos, la Comisión Especial, resolvió reconocer \$ 1.800.- que se ha agregado al valor de cada vehículo.-
- b) para los coches a gas-oil: Modificaciones de radiador, aumento de baterías, diferencia por cambio de dinamo e instalación eléctrica, etc. la Comisión Especial resolvió reconocer un suplemento de \$ 600.- por vehículo que sumados a las mejoras de carácter general a que se ha hecho referencia, con respecto al vehículo a nafta, dá un total de \$ 2.400.-

Mejoras especiales: Han sido analizadas por cada caso particular.-

En cuanto la depreciación por uso, se hizo una inspección visual y auditiva, sobre el estado en que se encontraban los vehículos, inspeccionando cada uno de ellos en particular, recurriendo a tal fin a una única comisión de 5 técnicos, para que así - las impresiones pudieran ser formuladas con el mismo criterio - y traducidas en cifras paralelas.-

Se clasificaron separadamente, la carrocería, el chasis y el motor de cada unidad, en tres categorías determinadas: A. B. C. Se asignó a la primera categoría: A, las partes antes citadas - en perfecto estado de conservación y funcionamiento, la categoría C. , se aplicó en los casos de fallas fundamentales en elementos constitutivos, o que acusan un estado de desgaste muy avanzado. A la categoría B., corresponden las partes que no les alcanza las clasificaciones anteriores.

Con los elementos de juicio especificados, se procedió a la valuación, teniendo en cuenta para ello: 1º) Que la Corporación debía asegurarse el buen funcionamiento del material rodante que hasta la fecha de transferencia, continuaba a cargo de los empresarios, y 2º) que la depreciación del elemento físico debía ligarse exclusivamente a su duración, por desgaste de sus partes.-

Para la valuación se consideraron:

Como nuevas, las partes del rápido desgaste, estos es, las piezas o elementos que debían renovarse o que eran susceptibles de reparaciones o reconstrucciones a corto plazo y que prácticamente podían considerarse con escaso valor de recuperación.-

Exentas de depreciación: los elementos o sus partes que al límite de utilización, ofrecían un valor de recuperación como piezas de repuestos de segundo uso o material de rezago.

Se clasificó los elementos principales -chasis, motor, y carrocería- por concepto de vida -perecedera y duradera- y recuperación

Mejoras especiales: Han sido analizadas por cada caso particular.-

En cuanto la depreciación por uso, se hizo una inspección visual y auditiva, sobre el estado en que se encontraban los vehículos, inspeccionando cada uno de ellos en particular, recurriendo a tal fin a una única comisión de 5 técnicos, para que así - las impresiones pudieran ser formuladas con el mismo criterio - y traducidas en cifras paralelas.-

Se clasificaron separadamente, la carrocería, el chasis y el motor de cada unidad, en tres categorías determinadas: A. B. C. Se asignó a la primera categoría: A, las partes antes citadas - en perfecto estado de conservación y funcionamiento, la categoría C. ,se aplicó en los casos de fallas fundamentales en elementos constitutivos, o que acusan un estado de desgaste muy avanzado. A la categoría B., corresponden las partes que no les alcanza las clasificaciones anteriores.

Con los elementos de juicio especificados, se procedió a la valuación, teniendo en cuenta para ello: 1º) Que la Corporación debía asegurarse el buen funcionamiento del material rodante que hasta la fecha de transferencia, continuaba a cargo de los empresarios, y 2º) que la depreciación del elemento físico debía ligarse exclusivamente a su duración, por desgaste de sus partes.-

Para la valuación se consideraron:

Como nuevas, las partes del rápido desgaste, estos es, las piezas o elementos que debían renovarse o que eran susceptibles de reparaciones o reconstrucciones a corto plazo y que prácticamente podían considerarse con escaso valor de recuperación.-

Exentas de depreciación: los elementos o sus partes que al límite de utilización, ofrecían un valor de recuperación como piezas de repuestos de segundo uso o material de rezago.

Se clasificó los elementos principales -chasis, motor, y carrocería- por concepto de vida -perecedera y duradera- y recuperación

recurriendo al archivo de las empresas S.A.T.I.A. y La Central, con numerosa material rodante, mantenido a regimenes de conservación y renovación técnica muy precisos.

Se ha llegado así a establecer para los elementos de vida duradera los siguientes términos, según pertenezcan:

al chasis: 20 y 15 años, para los ómnibus de la categoría A, B y C respectivamente.

al motor: 12, 10 y 8 años, para los ómnibus de las categorías A, B y C respectivamente.

a la carrocería: Se determinó, que la segunda reconstrucción a fondo, era el límite de vida fija para sus elementos de vida duradera; influyendo en forma primordial, los gastos de conservación y renovación, en las carrocerías metálicas, más que en las de madera.

En cuanto a los elementos de rápido desgaste, se consideró que, dado su valor y naturaleza, ellos deben mantenerse en condiciones eficientes de explotación mediante la renovación.

A continuación, la Comisión Especial, consideró el tiempo en que fué hecha la valuación respectiva y aquel en que la Corporación se hace cargo del elemento.

Durante este intervalo transcurrido, el Informe de la mencionada Comisión, previó las modificaciones que podrían y lógicamente debían producirse, en las distintas unidades que se incorporaban, unas como consecuencia del uso natural, y otras como resultado de uso anormal, cheques, accidentes, etc. o a la inversa, por renovaciones o mejoras que en determinados casos puedan representar un valor mayor.-

A tal efecto, la Comisión Especial, dictó una serie de normas relativas a la recepción del material rodante de las empresas de ómnibus, considerando cada una de las tres partes constitutivas, que a su vez se dividieron en elementos de valor residual, de desgaste rápido y de larga duración, considerando, asimismo, las distintas categorías: A. B. y C.-

Gastos de Constitución y Organización: Las empresas de ómnibus que formaban parte de la Asociación de Concesionarios de Ómnibus solicitaron el reconocimiento de un 10% del valor resultante para el material rodante, por gastos de tal concepto, no contabilizados y que comprendían:

- a) Estudio de las líneas y modificaciones hasta su trazado definitivo.
- b) Escritos y vigilancia de los trámites hasta su aprobación.
- c) Dinero pagado por gestiones especiales.
- d) Elección del garage.
- e) Elección y financiación del material rodante.
- f) Preparación de la empresa o sociedad, etc.

Es de hacer notar, que estas mismas compañías reclamaron una valorización por "llave del negocio", en consideración, entre otras cosas, que al entregar su negocio a la Corporación, perdían una parte importante del valor del mismo, si se justipreciara solamente el capital invertido y no se valorizaran sus ventajas y cómoda situación personal en el mismo. Las compañías pertenecientes a este grupo, reclamaban por este concepto, como parte esencial de sus bienes, el 40% del valor resultante del material rodante. Posteriormente, estas empresas ampliaron su petición, solicitando que la valorización de los gastos de constitución y organización no contabilizados, se aumentara hasta el 25% del capital físico. Por su parte, las empresas agrupadas en la Corporación Argentina de Concesionarios de Ómnibus, reclamaron un 15% sobre el valor de los bienes físicos, en carácter de gastos de primer establecimiento, no contabilizados.-

Otras empresas de ómnibus, solicitaron, a su vez, una valorización en términos análogos, partiendo de la base de que es necesario calcular en la proporción del rendimiento del 7% que la ley N° 12.311, establece para los capitales invertidos, la valorización a dar a cada empresa.

En definitiva, la Comisión Especial resolvió reconocer, para gastos

de constitución y organización, una partida que represente el 15% del capital total de cada empresa, considerando a tal fin, los valores físicos a nuevo.-

En cuanto a las indemnizaciones que paralelamente a los reclamos sobre gastos de organización han solicitado las empresas, en carácter de llave de un negocio que representa, entre otros conceptos, el valor del trabajo personal de los empresarios, la Comisión Especial, precedió a rechazarlos en absoluto, por entender que esos conceptos escapan a los criterios de valorización admitidos por la ley N° 12.311 y ateniéndose a la naturaleza de las relaciones entre la Municipalidad y cada una de las empresas, que no tiene el carácter de una concesión, sino de un simple permiso.- Al respecto, se remite a lo analizado anteriormente en las págs. 13 y 14 del presente trabajo.-

Valuación de los automóviles colectivos;

En capítulo de la valuación de este tipo de automotor tiene características especiales.

El servicio de transporte de pasajeros, con auto-colectivos, se inició con automóviles taxímetros. Consagrado su uso por el público en general surgieron los llamados en un principio "micro-ómnibus", que eran vehículos muy variados pero amoldados a las necesidades del servicio del transporte de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires, y sus alrededores.

De acuerdo a la estadística oficial, señala a fines del año 1928 y siguientes el número de coches destinados al servicio en cuestión.

	1928	1929	1930	1931	1932
Taxímetros	575	560	655	688	783
Colectivos	-	-	-	150	579

La variedad de carrocerías, indujeron al H. Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, dictar ciertas normas estableciendo la capacidad y medidas de la carrocería. Además se dispuso, que las líneas deberían ser integradas por los propietarios conductores de los vehículos y que éstos no podrían poseer más de un coche.

La Comisión Especial, procedió, en base a las inspecciones realizadas y a la ficha censal de cada uno de los autos colectivos, a clasificar los vehículos por sus marcas y año de habilitación que constituyeron los elementos básicos para la valuación y depreciación por uso (31).

Al 31 de diciembre de 1937 existían 68 líneas con 3.036 coches, de los cuales 53 líneas con 2.172 vehículos prestaban servicios exclusivamente dentro del territorio de la Ciudad de Buenos Aires, y el resto, 15 líneas con 864 coches, comunicaban la Capital con los pueblos circunvecinos.-

Del total de 3.036 unidades, correspondían 2.589 a la marca Chevrolet, 107 a la marca Ford, 105 a Internacional, y el resto a marcas varias.-

De acuerdo al año de habilitación, de los 3.036 vehículos, 1.102 fueron puestos en servicio en el año 1934 y 720 en el año 1935.- El colectivo tenía una modalidad distinta a los ómnibus, que puede sintetizarse así: Llegado a un cierto desgaste por uso, el colectivo no se reconstruye, sino que se cambia por otro, de cuyo precio forma parte el primero, con una suma que se calculó en \$ 1.500.-% en mérito al fuerte valor residual que impone las variadas aplicaciones que se dá al vehículo usado.-

Este fué el concepto, que la Comisión Especial tuvo en cuenta al analizar y estudiar el problema de los automotores colectivos.- La determinación de la valuación fué establecida por el mismo método adoptado para los ómnibus, toda vez que su carrocería, motor y chasis, se hallaban integrados por elementos de corta y larga vida, y que la Corporación debía asegurarse el buen mantenimiento de dicho material hasta la fecha de la transferencia, momento - hasta el cual, el vehículo quedaba en poder de sus propietarios. Al efecto, se analizó en detalle un colectivo integrado por los siguientes valores:

---

(31) :Informe de la Comisión Especial - Tomo I, pág. 370.-



carrocería	\$	2.200.-	%
chasis	"	4.100.-	%
motor	"	<u>1.425.-</u>	%
Total	\$	7.725.-	%

Sin embargo, en cuanto la apreciación de valores, se discutió en el seno de la Comisión el costo de origen, el método de depreciación y la naturaleza y monto de las mejoras no contabilizadas y reclamadas por los propietarios.

En virtud de ello, se convino reconocer, como costo de origen, valores que oscilaban según las marcas, entre \$ 7.400.-- y \$ 7.700.-- %, para unidades con motores a explosión; y \$11.700.-- % para colectivos con motores a combustión interna.

La depreciación fué estimada en un 5% anual, directamente proporcional al tiempo de uso de cada vehículo, y sobre los respectivos costos de origen, previa deducción de \$ 700.--%. por concepto de neumáticos y cuya cifra definitiva, sería estimada en el momento de la toma de posesión.-

Gastos de constitución y organización de los automóviles colectivos.

Su determinación:

Con respecto a los automóviles colectivos, no han podido documentarse constancias contables de especie alguna, relativas a los gastos de organización y constitución de las líneas. No obstante ello, la representación de los mismos ha hecho una exposición relativa a las líneas que realizaban su recorrido exclusivamente dentro del perímetro de la Capital Federal, manifestando que cada una ha debido organizarse primitivamente, con todos los desembolsos del caso, por los siguientes conceptos:

- 1º) El planeamiento de la línea, estudio de su carácter y ensayos necesarios para la organización del servicio.
- 2º) Retribuciones a las comisiones encargadas de los trabajos.
- 3º) Honorarios abonados por consultas efectuadas y otros conceptos.-

4°) Gastos de trámite ante diversas reparticiones públicas y particulares.

5°) Comisiones varias abonadas en el curso de la organización.

6°) Gastos de propaganda en todos los barrios comprendidos en sus recorridos.

Agregaron en esa oportunidad, que posteriormente se han visto obligados en nuevos gastos, provocados por el proceso de reorganización impuesta por la ordenanza municipal No. 4478, a cuyo régimen había que ajustar las líneas.

Este proceso significó, en un primer momento, erogaciones extraordinarias, que comprendieron gastos de publicidad, renovación del material rodante, honorarios de gestores y asesores, etc.-

En base a estas consideraciones, las líneas de automóviles colectivos reclamó, en concepto de gastos de constitución y organización, las siguientes sumas:

Líneas de la Capital Federal - 50 líneas

gastos de primer establecimiento:	\$ 2.857.220 %
gastos de habilitación	: \$ 5.801.887 %
Total :	\$ 8.659.107 %

Líneas que prestan servicio entre la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires - 15 líneas

gastos de organización y primer establecimiento:	\$ 1.167.250 %
gastos de habilitación:	" 2.229.220 %
gastos de establecimiento y organización de los servicios en jurisdicción provincial:	<u>232.260.85</u>
	\$ 3.628.739.85 %

Por separado, la representación de los automotores colectivos, solicitó que se determinara la indemnización correspondiente a toda modificación que resultara en su situación patrimonial dañado que debería ser determinado de acuerdo a una escala que contemplara las situaciones creadas.

Al discutirse en detalle estas cuestiones, la representación de

los colectivos reclamó, como un mínimo, la suma de \$17.500%.- por vehículo, integrado por el costo físico a nuevo, los gastos de organización y la indemnización por cese de negocio.

La Comisión Especial, propuso reconocer como gasto de primer establecimiento de la línea, la suma de \$1.750.-% y como gasto de reorganización de la misma, la suma de \$1.250.-% lo que hace un total de \$3.000.% por cada coche. Para aquellos que hacen el tráfico entre la Capital y las comunas de la provincia de Buenos Aires, se agregará a cada coche, por el mismo concepto la suma de \$500.-%.

En lo que se refiere a la indemnización por cese de negocio, la Comisión, al igual que en el caso de los ómnibus, ha considerado que excede a las atribuciones que le fueron conferidas, dado que ella no está prevista en los criterios de valorización que ha legislado la ley No.12.311, por cuyo motivo no ha reconocido suma alguna por tal concepto, además de considerar, como lo ha hecho con los ómnibus, de que no es por medio de concesión que funcionan los automotores colectivos, sino por permisos simplemente precarios.

Capital asignado a las empresas que se incorporan a la C.T.C.

B.A.

Del estudio realizado por la Comisión Especial designada por la ley No.12.311, para determinar los capitales que se han de reconocer a las empresas que se incorporan a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, surge en definitiva, que el monto asignado a cada empresa, en concepto de capital, se determinó de la siguiente manera:

Compañía de Tranvías Anglo-Argentina Ltda.	\$210.167.301.07 %
Cía. Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzaciones (C.H.A.D.O.P.Y.F.), líneas I, II, IV, con su completa terminación	"105.759.755.66 "
Terminal Central de Buenos Aires	" 62.875.750.77
Lacroze de Buenos Aires Limitada	" 36.026.998.61
Transporte	<u>\$414.829.806.11 %</u>

Transporte	\$ 414.829.806.11 %
Buenos Aires Town and Docks Tramways Ltda.	" 10.064.242.49 %
Cía. Tranvías Electricos del Sud	" 7.740.556.82 %
Total de capital reconocido a empresas tranviarias	\$ 432.634.605.42 %
Grupo de empresas de ómnibus	" 58.681.417.95 %
Grupo de empresas de colectivos	" 31.121.717.31
Total general del capital reconocido a las empresas que se incorporan a la C.T.C.B.A.	\$ 522.437.640.68 %

Capital atribuido a la Nación y a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.-

La Ley No.12.311, establecía al respecto -artículo 1º), apartado b) - lo siguiente:

"La Corporación de Transportes estará exonerada de derechos, contribuciones, impuesto y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación - y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, libre de todo gasto, una participación en el capital de la Corporación en acciones, equivalentes a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros - ros.

La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, recibirán, además, en acciones, una suma equivalente al monto de lo - que, al constituirse la Corporación, le adeuden las empresas y - particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos, y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumente el capital de la Corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto, y en acciones, una participación en el capital de origen. Las empresas que adhieran a la Corporación, con régimen autónomo seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones."

En este último apartado, al preveer la ampliación del capital de la Corporación, se expresa la participación que corresponde a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, pero nada dice respecto a la Nación. La Comisión Especial, encargada de organizar el mecanismo creado por la ley, ha tenido en cuenta esta omisión, y al proyectar los Estatutos de la Corporación, que han sido aprobados por el Poder Ejecutivo, ha establecido en ellos que, en casos de aumentos del capital social por emisión de acciones de cualquier categoría, para atender el costo de la implantación de nuevos servicios y la ampliación o el aumento de los existentes, la Corporación entregará a la Nación y a la Municipalidad de Buenos Aires, aparte del capital suscripto por los intereses privados, una cantidad de acciones totalmente integradas de la misma clase, con el fin de asegurar que sus participaciones en esta nueva emisión, se mantengan con el mismo porcentaje que tengan de origen en la Corporación.

Los principales impuestos, tasas, derechos y contribuciones que han sido capitalizados a favor de la Nación son: impuesto a la renta; derechos de aduana; obras sanitarias; contribución territorial; contribución del 5% del producido bruto en la Capital Federal de la empresa Buenos Aires, Town and Dock's Tramways Ltda. de acuerdo con las liquidaciones que efectúa la Dirección General de Ferrocarriles y patente al negocio (empresas de ómnibus) A favor de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, los principales impuestos, tasas y derechos que han sido capitalizados son: contribución del 6% de las entradas brutas y el 12% del excedente que determina la ordenanza respectiva, abonadas ambas por las empresas de tranvías; patentes de ómnibus y rodados; afirmados; patente de recorrido; propaganda, etc; inspección de frenos, pago de inspectores municipales; desinfección de coches alumbrado, barrido y limpieza; impuesto de garage; y permiso de apertura de calzadas.-

La capitalización de los impuestos, contribuciones, derechos y tasas ha sido efectuada por la Comisión Especial, en la siguiente forma: por cada \$7.- moneda nacional, que importaban esos impuestos, contribuciones, derechos y tasas se reconoce un capital de \$100-%, a favor de la Nación o de la Municipalidad, según cualquiera fuera la receptora del importe de esos gravámenes. Esta de terminación equivale a aplicar la fórmula siguiente:

$$\text{Capital: } \frac{\text{Monto de los gravámenes} \times 100}{7} = \frac{\text{Monto de los gravámenes}}{0.07}$$

Cabe hacer notar, que ni la Nación ni la Municipalidad aportan capitales efectivos a la Corporación, pero que, al cesar de percibir los montos de los gravámenes antes referidos, la Nación y la Municipalidad sufrirían un perjuicio cuyo importe será equivalente al monto de los dividendos que producirán los capitales que se les asigna en la Corporación, en caso de que ésta hubiese obtenido un dividendo del 7% para sus capitales. Si se distribuyera un dividendo menor del 7% la Nación y la Municipalidad percibirán importes menores que los recaudados antes de la vigencia de la Ley No.12.311, por concepto de impuestos, derechos, tasas y demás contribuciones.

Si se hubiera distribuido, por parte de la Corporación, un dividendo del 7%, la situación de la Nación y la Municipalidad, desde el punto de vista fiscal, no habría variado, pero sí habría diferencia en cuanto a la fuente directa de los recursos recaudados: en el régimen anterior a la ley 12.311, esos recursos provenían de los productos brutos de las empresas, quienes, a su vez, lo recababan del público usuario por aplicación de las tarifas; mientras que en el nuevo régimen creado por la ley 12.311, los mencionados recursos era abonados directamente por el usuario a la Nación y a la Municipalidad en su carácter de integrantes de la Corporación.

Hay que hacer notar, que la Ley No.12.311, en su artículo 10, apartado b), en la frase "que se percibe actualmente" ha querido re-

ferirse no sólo al concepto de cantidad en su percepción, sino también al de la clasificación del impuesto, por cuanto dadas las condiciones porque atravesaban las empresas, lógicamente sus ingresos debían sufrir una notable disminución durante los últimos años, razón por la cual, al tomarse estos ingresos en su cantidad en momentos de máxima crisis y calcular sobre tal base la capitalización de los gravámenes, habríase perjudicado a la Nación y a la Municipalidad de Buenos Aires. A fin de evitar esa anomalía, la Comisión Especial, ha entendido que esta capitalización debía resultar de los impuestos, derechos, tasas y de más contribuciones que cada una de las empresas ha debido abonar, en promedio -durante el período económico comprendido entre el 1° de Enero de 1927 y el 31 de diciembre de 1936.-

La Nación y la Municipalidad de Buenos Aires, ha recibido además de la participación correspondiente a la capitalización de los impuestos y otras contribuciones, otra participación equivalente, como establecía la ley, al monto de los adeudado por las empresas particulares que realizaban el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones.

Las sumas adeudadas a la Nación importaban, aproximadamente, la décima parte de las adeudadas a la Municipalidad, y de estas últimas, los rubros principales estaban constituidos, como se ha visto, por las contribuciones impagas del 6% y 12% de las empresas de tranvías.

En resumen, la Comisión Especial, ha reconocido, en concepto de participación en el capital de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, de la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por capitalización de los impuestos y demás contribuciones, que percibían al momento de la valuación de las empresas que realizaban el transporte colectivo de pasajeros, así como por el monto de lo que las mismas les adeudaban por análogos conceptos, las siguientes sumas:



a) Nación.....\$ 38.719.548.09 %  
 b) Municip. de la C. de Bs. As.....\$ 109.527.242.03 %

Capital total reconocido a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires-

a) Capital reconocido a emp.....\$ 522.437.640.68 %  
 b) " " a Nación...\$ 38.719.594.09 %  
 c) " " a Municip."\$ 109.527.242.03 %  
 Capital reconocido a C.T.C.B.A. \$ 670.684.476.80 %

Si relacionamos, para el año 1937, el capital reconocido por la Comisión Especial, a las empresas tranvías y subterráneos y automotores, con la cantidad de pasajeros transportados, tenemos:

	pasajeros transportados	Capital reconocido
Vehículos automotores	690.121.321	\$ 89.803.035.36
Tranvías y subterráneos	468.735.878	\$ 432.634.605.42

Estas cifras nos demuestran la verdadera raíz del problema que se quiso solucionar con la creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, contemplando preferentemente los intereses de las empresas de servicios de transporte colectivo de pasajeros por medios eléctricos, que eran, en verdad, los más afectados.

Reajuste de los capitales reconocidos por la Comisión Especial por decreto del 2 de enero de 1940 .-

La comisión especial, presentó su informe, que es aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, por decreto del 2 de febrero de 1938. Los antecedentes de este decreto son muy interesantes e ilustrativos, ante un pedido de sesión extraordinaria del Honorable Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, el Intendente Municipal, se niega a convocar el Consejo, y aprueba la valuación realizada en flagrante violación de la Ley Orgánica Municipal.

El decreto mencionado parecía fijar el criterio definitivo, pero

se produce una revisión fundamental por un nuevo decreto N° 53.662 del 22 de enero de 1940.

El reajuste de los capitales de las empresas que se incorporan a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, fué previsto en el decreto del 2 de febrero de 1938 y posteriormente en el decreto del 2 de noviembre del mismo año, en los que se establecen las bases sobre las cuales debía practicarse.

En cumplimiento de las disposiciones mencionadas, entre la Corporación, las empresas y la Comisión de Control, se estipularon diversas reglas fundamentales para efectuar la tarea de reajuste de los capitales, condensadas en un cuerpo de normas que se denominó: "Reglamento que regirá la transferencia a la Corporación de los bienes afectados al servicio y a los servicios de las empresas que han aceptado o aceptan acciones por la totalidad de sus aportes y el reajuste de sus capitales"

De acuerdo a las prescripciones de este reglamento, se constituyeron comisiones verificadoras compuestas por representantes de cada una de las empresas y de la Corporación, e integradas por fiscales especialmente designados por la Comisión de Control. Estas comisiones verificadoras, tuvieron a su cargo la labor de intervenir en la entrega de los bienes, actualizando los inventarios y reajustando los avalúos, formulados por la Comisión Especial, para ponerlos de acuerdo a la cantidad y estado físico de los elementos en el momento mismo de la entrega y toma de posesión de la Corporación O -17 de febrero de 1939-.

Como resultado de esta labor de revisión, verificada dentro de las normas a que se ha hecho referencia, el capital de cada empresa se redujo, como se demuestra en el cuadro que se transcriben (32).

//////

(32) El decreto del 2 de enero de 1940, reajustó los capitales de las empresas, con excepción de C.H.A.D.O.P.Y.F.

Empresa	Valuación de la Comisión Especial	Valuación por reajuste dec. 21/1/1940
+		
Cía. Anglo-Argentina	\$ 210.617.301.07	\$198.187.771.92
Cía. de Tranvías Laeroze	\$ 36.026.998.01	" 32.400.433.48
Ferroc. Term. Bs. As.	\$ 62.875.750.77	" 61.849.243.75
Bs. As. Town and Decks (excluido ómnibus)	\$ 10.064.242.49	" 9.807.585.33
Eléctricos del Sud	\$ 7.740.556.82	\$ 7.236.477.28
	\$ 326.874.849.76 %	\$309.480.911.66%

Como se advierte de estas cifras, el capital reajustado a las empresas, con excepción de la C.H.A.D.O.P.Y.F., asciende a \$ - - 309.480.911.66%, resultando en definitiva una disminución de \$ 17.393.938.10%; suma ésta de indudable influencia en la vida económica de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, y del público usuario del transporte eléctrico de pasajeros en la Capital Federal y sus alrededores.

En efecto, este reajuste significaba una reducción del 5,6% sobre la cifra reconocida por la Comisión Especial, y que considerada en relación al interés del 7%, reconocido en la ley N° 12.311, que debía devengar durante todo el período de la concesión -56 años- equivaldría a una economía de aproximadamente \$ 73.000.000.-%

### Funcionamiento y fracaso de la C.T.C.B.A.

La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, comienza a actuar como persona jurídica de derecho privado, después de su inscripción en el Registro Público de Comercio, acto llevado a cabo en el mes de diciembre de 1938, comenzando el proceso de integración tomando los bienes y servicios de tranvías, subterráneos y de 3 compañías de ómnibus, el 16 de febrero de 1939, e iniciando, de acuerdo a las normas vigentes, las expropiaciones de ómnibus y colectivos que no se le quisieron incorporar voluntariamente dentro de los 60 días, a partir de la fecha en que se le concedió la personería jurídica. Así lo dispone el artículo 2º, inciso d) de la Ley N° 12.311.-

La falta de numerario impidió la integración del organismo con la incorporación de tales bienes, Los decretos Nos. 24.370, - 24.636, 24.709 y 24.805, todos del año 1939, otorgaron a la Corporación prórrogas sucesivas para iniciar las expropiaciones - que completarían su integración, hasta que, finalmente, en el decreto No. 25.968 de 1939, se otorga una último plazo, con vencimiento al 31 de diciembre de dicho año.-

El 29 de diciembre de 1939, la Corporación de Transportes inicia los juicios de expropiación de todas las compañías de ómnibus, sin depositar el valor ni haber gestión alguna posterior, - paralizándose así las actuaciones y violándose el procedimiento de urgencia.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo por decreto No. 124.647 de fechas del 2 de febrero de 1939, había aprobado el proyecto preparado por la Comisión Especial para la organización y funcionamiento de la entidad.

Es evidente, la lentitud con que la Corporación se fué organizando, debido a las grandes dificultades financieras en que se hallaba, producto de sus propios males congénitos.

Las primeras realidades del funcionamiento del organismo, se manifiestan a través de la lectura de la Memoria y Balance corres

pendiente al primer ejercicio, año 1939-1940, y de la estadística oficial del transporte colectivo en la Ciudad de Buenos Aires. Según la estadística municipal, las líneas de tranvías disminuyeron en el año 1939, de 86 a 82; las estaciones, que en febrero de 1939 eran 20, se reducen, en febrero de 1940, a 18; la extensión de las líneas, que en el mismo mes eran de 734km. aumenta a 768km. los kilómetros recorridos, en cambio, pasan de 10.370 km. en marzo de 1939, a 9.916 km. en marzo de 1940; los coches en servicios, disminuyen de 2.184 a 2.123; los viajes efectuados de 485.000, disminuyen a 462.000; la cantidad de pasajeros, de 31.968.000, se reduce a 30.771.000; y el producido bruto de la explotación se reduce a \$3.009.000- $\frac{1}{2}$  a \$2.914.000  $\frac{1}{2}$ .

En cuanto al subterráneo, comparando los primeros trimestres, hay una inexplicable merma en el tránsito, que no se relaciona con el incremento del personal empleado. El mismo fenómeno afecta al servicio de ómnibus a cargo de la Corporación.

La característica de este primer ejercicio de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, es la revelación de deficiencias técnicas-administrativas, que explican su resultado.

Según las estadísticas oficiales, los cuatro sistemas de transporte de la Ciudad de Buenos Aires, han transportado:

a) tranvías y subterráneos :	485,4 millones de pasajeros
b) ómnibus	390.0 " " "
c) colectivos	365,0 " " "

Lo que significa que los automotores, en su gran mayoría sin integrarse en la Corporación, continuando en consecuencia en manos de sus propietarios, transportaron 755 millones de pasajeros contra 485,4 millones transportados por medios eléctricos, funcionando en la C.T.C.B.A.

Si consideramos los rendimientos, tenemos: por kilómetro recorridos:

Empresas	Gastos	Ingresos	Diferencia
Corporación	\$ 0.402	\$ 0.343	\$ 0.059
Omnibus	" 0.268	" 0.335	" 0.067
Colectivos	" 0.168	" 0.192	" 0.024

Estas cifras surgen del análisis del Balance presentado por la Corporación correspondiente al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1939.

En la cuenta Pérdidas y Ganancias, se denuncia un déficit, que asciende a la suma de \$ 8.558.083.68%, cifra ésta que no refleja el resultado económico del año, de la Corporación de Transportes. En ese déficit, están comprendidos:

Déficit de explotación : \$ 90.083.68 %

Cálculo del Fondo de renovación  
no constituido (inc. e, del art. 64  
de los estatutos).

" 8.468.000  
\$ 8.558.083.68%

Desde el punto de vista económico, la Corporación debió contribuir, a la Caja de Jubilaciones, ley 11.110, por el aporte patronal que le corresponde. En efecto:

Aporte a la Caja de Jubilaciones \$ 9.059.652.35

Monto de los servicios no aportados por las empresas de tranvías y que queda a cargo de la Corporación (33)

" 37.655.359.48

-Deuda de la O.T.C.B.A. a la Caja de Jubilaciones ley N° 11.110, hasta el 31 de diciembre de 1939. \$ 46.715.011.83

Por otra parte, la Corporación se reconoce, en concepto de gastos de constitución y organización, la suma de \$2.684.529.38% por erogaciones incurridas desde la promulgación del decreto reconociendo los capitales de las empresas -2 de febrero de 1938, hasta el 31 de diciembre de 1939.

(33): Decreto Pod. Ejecutivo, 2 Feb. 1938 - N° 124.647 - Art. 8° -

Compañía Tranvías Anglo Argentina Ltda.....	\$31.957.228.55
Compañía de Tranvías Lacroze de Bs.As.....	\$ 5.377.912.32
Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud.....	\$ 320.218.61

La Ley N°12.311, en su artículo 2°, inciso 1°, apartado 1), párrafo b), establece el reconocimiento de los gastos de organización y constitución y el art. 3°, lo limita solo hasta la constitución de la empresa, que se ha apoderado con su inscripción en el Registro Público de Comercio, el 31 de diciembre de 1938.- La justificación legal se ha dado en la Asamblea de Accionistas, apelando a una cláusula de los estatutos, que no está incluida en la ley.-

En resumen, al cabo de su primer año de funcionamiento, nos encontramos que la Corporación de Transportes no ha mejorado los servicios a su cargo, y con un déficit financiero de \$8.558.083,68 % y con un desarrollo patrimonial de aproximadamente de \$ - 50.000.000-% además de no haber podido integrar la totalidad de los servicios por falta de capital disponible y con un grave desorden en el transporte urbano y frente a la impotencia para corregirlo.

En la memoria de la Corporación del año 1939, se explica la anomalía en la prestación del servicio. Dice, "el período que comentamos no constituye un ejercicio normal, por diversas y numerosas razones, y a ello se deben los resultados adversos del mismo. Esta anomalía proviene de que la Corporación no se ha hecho cargo de la totalidad de los servicios de ómnibus y automóviles colectivos."

Quiere decir, según la reconoce la misma Corporación, que la única manera de cubrir las pérdidas evidentes y confesadas por la entidad, era incorporando los otros sistemas de transporte, por los rendimientos que devengaban.

En cuanto al problema de las deudas por aportes jubilatorios, la Caja de Jubilación O-Ley 11.110-aducía que hasta el 16 de febrero de 1939, fecha en que la C.T.C.B.A., asumió la explotación de los servicios correspondientes a las primeras empresas que se le integraban, correspondía computar los aportes e intereses no pagados por las empresas, y que deberían ser amortizados por la Corporación en un plazo de 20 años, y que desde esa misma fecha,



debía computarse a la Corporación el aporte patronal del 8% a la Caja de Jubilaciones, Ley No. 11.110, más los intereses que correspondieran por demora en el pago de este aporte. Por su parte, la C.T.C.B.A., sostenía, que ella se no estaba obligada a efectuar el aporte patronal hasta tanto no se pusiese en vigor una nueva tarifa, que permitiera cubrir esta erogación.

En su oportunidad, se manifestó, que coordinados los servicios de transporte mediante planes de reorganización de sus servicios, pudo la Corporación llegar a obtener una economía en los gastos de explotación de aproximadamente \$ 30.000.000-<sup>1</sup>/<sub>2</sub> al año. Pero el mencionado organismo, debió comprender la necesidad de reorganizar su administración, de insistir en la rebaja de sueldos fabulosos al personal de jerarquía superior, que pertenecía originalmente a las empresas y que al incorporarse a la Corporación, afectaron a ella la carga que les representaba; preliminar indispensable, para reducir su déficit de explotación y luego lograr, paulatinamente, la economía propuesta.

La Corporación, como persona jurídica de derecho privado, debió valerse de aportes de capitales obtenidos por sí misma para realizar la consolidación de la coordinación de todos los transportes de la Ciudad de Buenos Aires.-

El error de quienes organizaron la Corporación y patrocinaron el monopolio, fué el de olvidar que el problema no era el de conjurar la crisis de la industria tranviaria, sino ante todo el de mejorar el servicio público, lo que, desde luego, implicaba como accesorio el saneamiento financiero de las empresas que se fusionaban en el nuevo organismo creado por la ley Nro. 12.311.

Este último objeto, no se logró, pero en cambio, se perjudicó a la Capital Federal, en los y usuarios del transporte, por el hecho de que muchas empresas de ómnibus y colectivos no pudieron ampliar sus recorridos, crear nuevas líneas, o aumentar el material rodante, ni celebrar contratos, a la espera de la oportuni-

dad de que la C.T.C.B.A. adquiriera sus elementos.

Per otra parte, tampoco se hicieron renovaciones del material, de tal manera que el sistema de transportes urbanos no llegaba a satisfacer las exigencias de un buen servicio público, tal como reclamaba las necesidades de la ciudad capital.

El 28 de enero de 1940, la Comisión de Control, intimó a la Corporación de Transportes, para que en el plazo de 30 días se proveyese de los medios financieros necesarios para adquirir ómnibus y colectivos, y para que en el plazo de 150 días obtuviese la posesión de los bienes todavía no incorporados. Se trataba de un plazo perentorio, en el que se intimaba a la Corporación a que resolviere sus problemas, vencido dicho término, se recurriría a dar solución al servicio público del transporte por otros medios, de acuerdo con la disposición del artículo 1º, inciso e) de la ley N°12.311.- A pesar de ello, los plazos fenecieron, sin poder la Corporación cumplir con las disposiciones de la Comisión de Control y sin que esta tomase medida alguna. Del estudio comparativo de los balances, correspondientes al primer y segundo ejercicio del organismo, vencido este último, el 31 de diciembre de 1940, surge que la mala y deficiente situación económica-financiera de la Corporación, era cada vez más evidente- En efecto:

Ejercicio 1939	\$ 8.558.083.68 %	déficit
" 1940	\$13.441.496.08 "	"

suma ésta en la que se incluye una imputación al fondo de renovación de \$ 9.847.812.40%, pero en la que no se toma en cuenta el aporte patronal a la Caja de Jubilaciones, como tampoco las cuotas adeudadas por aportes devengados y no pagados, por el mismo concepto.

Dicho déficit se origina por causa análogas a las del ejercicio anterior y que ya han sido analizadas.

En el mes de Junio de los años 1939, 1940, y 1941, se presentaron por medio de representantes socialistas y por razones ya

expuestas, interpelaciones y proyectos de ley al Honorable Congreso Nacional, para disolver la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, y derogar la ley N°12.311 que le dió origen, sin resultado favorable a pesar de contar con fuerte apoyo de la opinión pública.

Por otra parte, la C.T.C.B.A. se vió en la obligación de respetar los contratos vigentes contraídos por las empresas incorporadas. En muchos casos, estas empresas y la parte contratante, pertenecían al mismo "holding" y eran, en definitiva, entidades nominalmente distintas y realmente unidades por intereses comunes y controladas por una dirección central. Así ocurría con la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, ramificación de la S.O.F.I.N.A. que controla, a su vez, la Compañía Argentina de Electricidad - C.A.D.E.- Algunos convenios celebrados entre filiales de la S.O.F.I.N.A. llegaban a extremos abusivos que resentían seriamente la explotación y evidenciaban el ánimo con que fueron pactados, ante la certidumbre de que la sanción de la ley N°12.311, haría derivar sus consecuencias sobre la economía general. Tal el caso, de la S.O.I.F.N.A.)C.A.D.E.) que vendía energía a la SOFINA(Anglo-Argentina), a un precio que habría de gravitar sobre el usuario del transporte, y que la Corporación debía respetar en nombre de la inmovilidad de los contratos.

La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, al término de su segundo año de actuación, no había llegado a cumplir los fines de la ley. Así lo reconoce el mismo Directorio del organismo, en su memoria del año 1940, Dice en efectos: "Por circunstancias conocidas por todos los accionistas, en su calidad de entidades o firmas constituyentes, la Corporación Nacional de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, no ha llegado a realizar en forma integral el plan previsto en el artículo 1° de la ley No.12.311. relativo a la coordinación de todos los servicios públicos de transportes de pasajeros existentes en -

la época en que se constituyó la sociedad, ni tampoco organizar por completo todos los nuevos servicios en la medida de las necesidades públicas. Tales objetos se han cumplido en forma limitada y parcial, a pesar de las decisiones del Directorio, por causas extrañas a su voluntad o por dificultades que no han podido ser allanadas"

Se llega así al mes de febrero de 1942, en que la Corporación - para poder mejorar su situación y cubrir las deficiencias ya expuestas, formalizó un contrato de préstamo a corto plazo, mediante la emisión de debentures por la suma de \$ 40.000.000-% para proceder a la incorporación de los colectivos y ómnibus no fusionados.

Dicho convenio se celebró con un consorcio financiero integrado por: Compañía Argentina de Electricidad (C.A.D.E.), Compañía Industrial y Mercantil Argentina (C.I.M.A.) (y Crédito Inmobiliario y Financiero Brach S.A. (C.R.E.M.O.F.I.N.) con garantía preferencial y con aval del Estado. En virtud de esta garantía el Gobierno Nacional se comprometía a adquirir del grupo financiero, a su pedido, los debentures emitidos, si a los veintinueve meses de la fecha de la celebración del convenio, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, no daba cumplimiento a las cláusulas contractuales (34).

Por las consideraciones que se expresan en el decreto N°4768 de febrero 26 de 1944, el Poder Ejecutivo Nacional resolvió adquirir el 100% de su valor nominal los certificados provisionales de debentures emitidos por la Corporación y suscriptos por el consorcio financiero, en la siguiente proporción:

---

(34): El contrato celebrado establecía la estructuración de un plan de reorganización del servicio y la fijación de una tarifa suficiente para cubrir los gastos y cargas de la Corporación, y abonar a su capital emitido un dividendo anual del 5%, límite a que quedará reducido, por un período de emergencia de 8 años, el interés máximo del 7% acordado por la ley No.12.311.-

	C.A.D.E.	\$ 25.000.000	%
C.I.M.A.	C.R.E.M.O.F.I.N.	\$ 15.000.000	%
		\$ 40.000.000	%

Entre tanto la Corporación, había prestado su conformidad para que se transfiriese al Gobierno de la Nación, todos los derechos y atribuciones emanados del contrato de la operación financiera. En virtud de ello, el Gobierno de la Nación se subregaba al Grupo Financiero en su carácter de debenturista de la Corporación, con todos los derechos emergentes del contrato de la operación financiera, aprobado por decreto N°113.459 del 2 de febrero de 1942.

De conformidad con el contrato mencionado, la Corporación debió efectuar el pago de la primera cuota de rescate por \$ 10.000.000 %, al Gobierno Nacional el 1° de marzo de 1944, operación que no se realizó por la deficiente situación financiera-económica por la que atravesaba.

El monto de la operación resultó insuficiente para los fines a que estaba destinada, y tal es así, que al mes de agosto de 1943, la Corporación no había logrado incorporar los bienes y servicio de 7 compañías de ómnibus y los bienes de otras 3. No había adquirido la posesión de más de 450 colectivos ni se había hecho cargo de los servicios de 30 líneas de colectivos y por incapacidad para explotarlos se vio precisada a devolver, en tenencia, 300 unidades a sus ex-propietarios, para que realizaran el servicio de explotación de 8 líneas por cuenta de ellos. No había incorporado la línea de subterráneo "E", entre Constitución, y San Juan y Boedo, y como consecuencia de la falta de numerario, no se escrituró, a favor de la Corporación, el dominio de muchos bienes que tenía en posesión, tales por ejemplo, los aportados por C.H.A.D.P.Y.F. y por 9 compañías de ómnibus.

Tales son los aspectos más importantes desarrollados en el informe elevado al Poder Ejecutivo Nacional, el 25 de Agosto de 1943, por la Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

- 3°) Los aportes de las empresas que se integraban en la Corporación, fueron sobrevaluados y desproporcionados con el estado técnico y grado de utilización de los elementos, lo que hizo más gravosa la conservación y antieconómica la explotación, recargando injustamente los servicios financieros y creando el problema de la reconstrucción del activo físico.
- 4°) La organización técnica-administrativa adoptada por la Corporación, resultó ser inadmisiblemente, deficiente y sin base científica y anacrónica.
- 5°) La Comisión de Control calificó de insuficiente la operación financiera del préstamo, garantizado por la Nación, y que ascendía a un monto de \$ 40.000.000%, el que debería ser empleado para permitir completar la integración, realizar las obras necesarias para mejorar el servicio de transporte y restituir a la cuenta de "explotación" los fondos destinados, oportunamente, a la cuenta "capital".-
- 6°) Por otra parte, la Corporación tuvo un plazo de 3 años, antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial para integrarse, renovar y completar su material antes que se cerraran completamente los mercados proveedores de los elementos necesarios para servir la explotación del transporte, en un volumen tal, como el que requiere una ciudad populosa como la Capital Federal. Pero los defectos congénitos, ya mencionados, lo impidieron.

De todas estas consideraciones, se deduce que a los cuatro años y medio de constituida y legalmente capacitada, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires no había terminado la etapa previa para su funcionamiento; la integración física, existiendo un evidente incumplimiento del artículo 1°, inciso b) y del artículo 2°, inciso d) de la ley No.12.311 y su decreto reglamentario, en forma tal, que se tornaba irrealizable la coordinación ordenada en el artículo 1°, inciso a), en las condiciones

de exclusividad del inciso c), desnaturalizándose los fines exteriorizados en los estudios y proyectos preliminares de gestación de la ley de coordinación que comentamos.

La falta de recursos financieros impidió a la Corporación, proveerse al tiempo de las playas, garages, instalaciones e implementos que la hubiesen capacitado para recibir y poner de inmediato los vehículos en servicio, lo que se inició tardíamente y en una forma incompleta. Por otra parte, esta situación y la organización deficiente del sistema de ómnibus, no permitió recibir y continuar con el servicio de los coches que se incorporaban a la Corporación, lo que produjo, en el momento, la consiguiente paralización. La condición crítica de los servicios originó dos decretos: el No. 1626 del 1° de Julio de 1943, y el N° 2421 - del 1° de Julio del mismo año, por los que se ordena, a la empresa, paralizar las incautaciones de colectivos y ómnibus, respectivamente, fundándose en su falta de aptitud para operarlos y en su falta de fondos para pagarlos.

El informe de la Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, concluye luego del profundo, técnico y exhaustivo estudio, expresando que "Existen reunidos motivos suficientes para declarar que ha mediado incapacidad financiera, administrativa y técnica por parte de la Corporación para cumplir los fines de la concesión".

El 30 de Octubre de 1943, la mencionada Comisión de Control, expide su informe, en cumplimiento del inciso d) del artículo 3°, del decreto N° 1108, pronunciándose, además, sobre la valuación de los bienes transferidos por las empresas a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, manifestando al Poder Ejecutivo, que "las valuaciones anteriores efectuadas por la Comisión Especial, para fijar el capital de las empresas en la Corporación importan para ésta una carga adicional, no justificada de capital que de acuerdo con la economía de la ley, debería de ser servida y



amortizada por el público, incidiendo en forma decisiva sobre las finanzas de la Corporación, al extremo de hacer imposible su funcionamiento regular".

El capital que correspondería reconocer a las empresas de acuerdo a los valores establecidos en el informe de la Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, no excedería para esas mismas empresas de la suma de \$169.836.469%. En efecto:

Valuación primitiva de la Comisión Especial sin computar a la C.H.A.D.O.P.Y.F.	\$ 326.874.847. %
Valuación reajustada por decreto N° 53662/40 sin computar la C.H.A.D.O.P.Y.F.	" 309.480.909. %
Valuación reajustada por la Comisión de Control, en cumplimiento de las disposiciones del decreto N° 1108 del año 1943 s/computar la C.H.A.D.O.P.Y.F.	" 169.836.469. %

Coefficiente de aumento irreal sobre capitales originariamente reconocidos: 82%. En cuanto a la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Financiaciones (CHADOPYF), al considerar la primitiva Comisión de Control la valuación de los bienes aportados a la Corporación de Transportes, estimó que el capital de la mencionada empresa, no reflejaba su real situación económica y financiera y aceptaba en definitiva una valuación de capital que ascendía a \$ - - 87.468.752.37 % considerando el compromiso asumido por CHADOPYF para continuar la construcción de las obras faltantes. Este reajuste realizado extraoficialmente por la Comisión de Control no es aceptado por la empresa, provocando una situación engorrosa, agravada por el hecho de que la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, resolvió suspender la entrega de anticipos sobre futuros dividendos, en cumplimiento de los preceptos del artículo 80 de sus estatutos. Con estos anticipos la CHADOPYF cumplía con los

pagos de los servicios de la deuda por los 65 millones de pesos moneda nacional en debentures que había colocado entre gran número de ahorristas, bajo la designación de cédulas de construcción. A raíz de la posición planteada, fué interrumpido el pago de los intereses y servicios sobre los debentures, afectando, este litigio, seriamente el prestigio del ahorro en nuestro país.

En mayo de 1943, se dictó un decreto por el que se aprobaba la suma de \$ 96.470.976.68%, como capital de la CHADOPYF, cifra fijada en un convenio celebrado entre esta compañía y la C.T.C.B.A.-

Por la Revolución del 4 de junio de 1943, este decreto se deja sin efecto por haberse comprobado graves irregularidades cometidas durante las actuaciones. Se encargó a la nueva Comisión de Control, fijar definitivamente el capital de la CHADOPYF, y esta en atribución de sus facultades, dió intervención al agente fiscal en lo criminal y correccional para establecer posibles maniobras dolosas en vinculación con las emisiones de debentures realizadas por sus administradores.

La Comisión de Control, eleva su informe al Poder Ejecutivo, reajustando el capital de la C.H.A.D.P.Y.F. de acuerdo a la pericia contable realizada por orden del juzgado de instrucción y la que, además, realizó el administrador judicial designado para la empresa por el Juez Comercial, con motivo de la escasez de sus autoridades naturales.

El Poder Ejecutivo, por Decreto N° 33.463 del 15 de Diciembre de 1944 y de acuerdo al informe presentado por la Comisión de Control reajusta el capital dentro de la C.T.C.B.A. a la suma de \$ - - 74.317.482.84% elevándose, en consecuencia, la diferencia con el valor reconocido originariamente por el Decreto No. 124.647 del 2 de Febrero de 1938, a la suma de \$ 31.442.272.83 %.

La C.H.A.D.O.P.Y.F. cuestionó judicialmente el decreto de reajuste de su capital, dando lugar a largas tramitaciones, sin que hasta la fecha se haya llegado a establecer, por pronunciamiento judicial cifra definitiva.

En lo que respecta a las empresas de ómnibus, éstas han soportado distintos reajustes de sus capitales reconocidos originariamente. En efecto:

Capital originario, reconocido por la Comisión Especial, para el conjunto de las empresas de ómnibus.	\$ 58.681.417.95
Del capital originario, se reajustó, posteriormente, el correspondiente a 53 líneas, y cuya valuación reconocida por la Comisión Especial, ascendió a la suma de "	27.605.263.60
Capital reajustado por varios decretos (35)	" 22.465.901.60
	" 5.139.362 %

Con respecto a las empresas de colectivos, los capitales reconocidos originariamente por la Comisión Especial, no han sufrido reajustes posteriores.

De los múltiples casos concretos reseñados, surge la prodigalidad en la valuación de los activos físicos aportados por cada empresa al de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, que iban, en definitiva, a ser amortizados y redituados por los usuarios de los medios de transporte de la Capital Federal y zonas vecinas.

Resultados de Pérdidas acumuladas por la C.T.C.B.A. hasta el - 31/12/1943 inclusive.

<u>AÑO</u>	<u>PERDIDAS</u>
1939	\$ 8.558.083.68 %
1940	\$13.441.496.08
1941	\$12.353.784.62 "
1942	\$11.421.331.93 "
1943	\$10.938.206.48 "

Esta situación sistemáticamente deficitaria de la C.T.C.B.A. pudo haber sido salvada si las empresas constituyentes de la entidad, hubiesen aportado capitales nuevos con los que se hubiese procedido

(35) Decretos: Nos. 65113/940; 133148/942; 93271/941; 29248/944; 22364/947 5509/947; 11031/945; 9564/945; 33163/944; 19829/944; 17045/944; 26843/944; 15689/944 y 15690/944.-

a lograr la superación de la angustiosa condición por la que a travesaba. Las empresas accionistas se negaron reiteradamente a realizar nuevos aportes de capital, a pesar de los requerimientos continuos de la Comisión de Control, mientras no se procediese a reconocer aumentos en la tarifa. En efecto, el 26 de Octubre de 1943, el Directorio de la Corporación entró en conocimiento de dos despachos producidos por la Comisión Financiera de dicho organismo, y que se referían a la situación económica-financiera de la entidad. El despacho de la mayoría, destacaba que la causa principal del desequilibrio económico-financiero, residía en el hecho de que en los diversos ejercicios transcurridos se habían destinado importantes sumas pertenecientes a ingresos normales de explotación a erogaciones, que por su carácter eran de Primer Establecimiento, y que debían ser atendidas con recursos provenientes de nuevas emisiones de acciones, o en su defecto de empréstitos amortizables a largo plazo. Por su parte, el despacho de la minoría integrada por representantes del capital privado, negó esta obligación de las empresas y sostuvo que correspondía la revisión del sistema tarifario.

El Directorio hizo suyo el despacho de la mayoría de dicha comisión y manifestó expresamente que correspondía a las empresas que se fusionaron en la Corporación, proporcionarle los recursos necesarios para atender las erogaciones que demandaba la total integración de los demás sistemas y equipos, para hacer posible la coordinación propuesta y perseguida por la ley No. 12.311. Una vez resuelto el problema de la integración y antes de encarar el estudio sobre el aumento de las tarifas, debían resolverse otros problemas importantes, tales como el reajuste de las deudas a la Caja de Jubilaciones.

El 19 de Junio de 1944, se presentó el fideicomisario de los deben turistas de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, a corte plazo, 1942 -Gobierno Nacional- e interpuso una petición judicial en el sentido de que el Juez ordenase la suspen

ción de las personas que ejercían la administración y el directorio de la Corporación, y le nombrase para que ejerciera tal administración, en reemplazo de aquellos, en las condiciones legales y contractuales respectivas. El Juez proveyó de conformidad a lo solicitado, el 23 de junio de 1944 y puesto en posesión de su cargo, el fideicomisario inició su administración.

La suspensión por resolución judicial del directorio de la Corporación y el nombramiento en su reemplazo del fideicomisario representante de los tenedores de debentures -Gobierno Nacional- ha tenido como causa inmediata la imposibilidad en que se ha encontrado la Corporación para efectuar el pago en fecha 1° de marzo de 1944, de la primera cuota de \$10.000.000 % destinada a rescatar debentures por igual monto.

#### Apoyo y Financiación estatal a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

La crisis del transporte urbano de pasajeros es uno de los fenómenos de las grandes urbes de todo el mundo que ha venido observándose desde la última guerra mundial, en virtud del desplazamiento de materiales y de la mayor concentración de grandes masas de población en los centros de mayor actividad económica. La Ciudad de Buenos Aires, ha experimentado las dificultades creadas por este fenómeno mundialino obstante los esfuerzos y los medios arbitrarios para salvar todas las deficiencias ocasionadas por un material rodante que durante varios años fué sobrecargado y sometido a un trabajo superior a sus límites de capacidad y duración.

Las renovaciones de los coches debió hacerse recurriendo, forzosamente, a la producción extranjera, que a su vez, se vió notablemente retrasada por la transformación de la industria pesada de guerra a la fabricación de elementos para la economía de paz. Hay que agregar, finalmente a estos hechos conocidos y concretos, la situación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, que no se ha encontrado nunca en condiciones financieras

favorables para modernizar sus elementos. Ello dió motivo a la intervención del Gobierno Nacional, que debió asumir la tarea de aportar los fondos necesarios, no sólo para renovar el material rodante radiado definitivamente, sino hasta sufragar los déficits de explotación.

En efecto, uno de los problemas más agudos que tuvo que afrontar la C.F.B.A. ha sido el envejecimiento e inutilidad del material rodante, vías y demás elementos aportados como capital por las empresas integrantes y que surge de las siguientes cifras, que se detallan a continuación (36)

AÑO	TRANVIAS		SUBTERRANEOS		OMNIBUS		COLECTIVOS	
	C.E.	C.en C.	C.E.	C.en C.	C.E.	C.en C.	C.E.	C.en C.
1939	3.195	2.095	271	184	461	269		
1940	3.195	1.978	271	190	642	307		
1941	3.195	1.701	271	193	646	304		
1942	3.195	1.801	271	205	790	305	1.447	118
1943	2.282	1.595	271	230	1.575	778	2.885	1.201
1944	2.264	1.768	292	255	1.765	418	2.601	928
1945	2.173	1.564	296	266	1.744	131	2.481	1.048
1946	2.021	1.542	296	257	1.405	217	2.256	1.022
1947	1.940	1.514	296	271	1.287	420	2.473	1.109

C.E.: coches existentes

C.en C: coches en circulación

De las cifras mencionadas, podemos deducir las siguientes conclusiones:

Tranvías: Los coches en servicio acusan, en el año 1947, una disminución sobre los coches en servicio en 1939, de 581 unidades, que en valores relativos, significa una reducción del 27.7%.-

Subterráneos: Dado el carácter de nuevo del material rodante, y de su lento desgaste se ha operado la radiación de unidades, salvo para reajustes y reparaciones.

(36): Cámara de Senadores. Diario de Sesiones; 22/9/1946  
pág. 2382.



Omnibus: La renovación del material rodante, sólo se opera en forma parcial, al incorporarse nuevas líneas que corresponden a un nuevo sistema de transportes: el trolleybus, facilitado por la financiación estatal.

La Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, debido a su incapacidad financiera originaria, que repercutió continuamente en su desenvolvimiento, se ha visto imposibilitada de poder contar con el numerario suficiente para aplicarlo a la renovación del material rodante y aumentar el existente. Es así que para poder afrontar la situación planteada por la radicación de elementos de transporte fuera de servicio, ha debido dedicar recursos provenientes de la explotación y acudir en demanda del crédito garantizado por el Gobierno Nacional, a través de los bancos oficiales y del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI) para adquirir las nuevas unidades indispensables para la prestación regular, continua y eficaz del transporte urbano.

En efecto, el Estado acudió, en defensa de los intereses superiores generales, en auxilio de la Corporación, prestándole el apoyo financiero necesario, y que se concretó en: (36)

Material rodante:

Ministerio de Hacienda de la Nación (adquisición de trolebuses)	\$ 10.000.000 %
I.A.P.I. (para autómetros)	\$ 50.000.000 %

Para pagos del personal

Gobierno Nacional	\$ 36.000.000 %
-------------------	-----------------

Garantía del Estado

Banco de Crédito Industrial Arg.	\$ 84.000.000 %
" " " " "	\$ 132.000.000 %
" " " " "	<u>\$ 30.000.000 %</u>
	\$ 342.000.000 %

Debentures

C.I.M.A. y C.R.E.Mo.F.I.N.	\$ 40.000.000 %
C.H.A.B.O.F.Y.F.	<u>\$ 65.000.000 %</u>
	\$ 105.000.000 %
	<u>\$ 447.000.000 %</u>

(36) Diario de Sesiones-Cámara de Diputados, sesión del 29 y 30 de Setiembre de 1948-pág.4881.



En el año 1947, el Poder Ejecutivo, formalizó con empresas proveedoras la adquisición de 1413 colectivos, 952 ómnibus y 130 trolebuses. Con esta provisión sólo se ha conseguido subsanar parcialmente uno de los aspectos más críticos del problema del transporte urbano de pasajeros.

La renovación del material rodante y demás elementos necesarios, se llevó a cabo con mucha lentitud, debido a las serias dificultades que se presentaron, emergentes de que la producción en los países con plantas apropiadas, como se ha manifestado, no alcanzaba a satisfacer la constante demanda mundial de automotores. Por esta razón, los proveedores difícilmente cubrían los planes de entrega de los bienes adquiridos, lo cual impedía dar una solución integral e inmediata al programa de renovación e incrementación del respectivo material. Ahora bien, si consideramos el personal empleado en la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, en relación con las unidades utilizadas, en el servicio de transportes urbanos, se explica el continuo aporte estatal efectuado a la entidad.

AÑO	Coches utilizados	Personas ocupadas	% p/Coche
1939	2.548	13.000	5,9
1946	3.369	36.703	10,8
1947	3.312	45.063	13,7

Estas cifras, por sí elocuentes, no requieren mayor comentario. A través de lo analizado en todo este capítulo, es evidente que la Corporación no ha podido cumplir con los fines determinados en la ley de su creación No.12.311- Fué causa de ello, las serias dificultades financieras, quebrantos económicos, administración desproporcionada, elementos de transporte en estado irregular, agragado las erogaciones por aumentos de sueldos y salarios y otros beneficios, y la costosa explotación que dieron como resultado, durante los años de actuación déficits permanentes, que se reflejan en los balances del organismo.

Liquidación de la C.T.C.B.A.

Antes de encarar el proceso de liquidación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, analizaremos brevemente su situación económica-financiera con antelación al acto de disolución.

Hasta el año 1947, inclusive, las pérdidas acumuladas del organismo según Balance ascendía a la suma de \$230.851.065.99 %. A partir del año 1954, año a partir del cual, la administración estuvo a cargo de fideicomisarios designados por el Gobierno Nacional, las pérdidas de la Corporación, fueron las siguientes:

<u>Ejercicio al</u>	<u>Pérdidas</u>
31/XII/1944	\$ 17.000.808.80 %
31/XII/1945	" 21.702.259.95 "
31/XII/1946	" 14.662.464.85 "
31/XII/1947	" 104.049.800.26 "

Para demostrar la deficiente orientación de política económica-financiera de la C.T.C.B.A. examinaremos los años 1946 y 1947.

<u>Año</u>	<u>Ingresos</u> <u>(millones)</u>	<u>Egresos</u> <u>(millones)</u>	<u>Diferencia</u> <u>(millones.)</u>
1946	\$ 143.66	\$ 152.85	- 9.19
1947	\$ 158.69	\$ 213.85	- 55.16

A que se debe el aumento de los déficit de explotación en el año 1947. Una de las causas, ha sido el aumento desproporcionado del personal burocrático. En efecto, si consideramos el personal empleado o existente en relación al material rodante utilizado, se tiene:

<u>Año</u>	<u>Material rodante</u> <u>utilizado</u>	<u>Personal empleado</u>	<u>P/coche</u>
1946	3.038	36.703	12.08
1947	3.312	46.063	13.90

No se puede decir que ese aumento del personal, obedece al aumento de los medios de transporte, porque fué recién al finalizar el año 1947, que la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, se vió reforzada con numerosas unidades modernas adquiridas con ayuda estatal.

Otra de la causa que agravó el déficit financiero del año 1947, ha sido la falta de contención y prudencia en los gastos. No se cumplió la norma de la Ley de Contabilidad N° 12.961, y su reglamentación, que establece la prohibición de realizar compras directas que sobrepasen determinado monto. No obstante ello, desde

Enero a Octubre de 1947, se practicaron adquisiciones por valor de \$16.319.000.-%, sin llenar los requisitos de la licitación, establecidos por la mencionada ley (D. de Daciones-Cámara de Diputados 29/30 de setiembre de 1948, pág. 4890).

Por otra parte, si se considera la variación sufrida en el estado patrimonial de la empresa, según Balance, se tiene:

PASIVO EXIGIBLE:

al 31/12/1947:	\$ 414.022,908.57 %
al 31/12/1946:	" 237.805.102.42 "
Incremento:	\$ 176.217.808.15 %.

Es decir que en el curso de un ejercicio contable -1946-1947-, se elevó el Pasivo Exigible de la Corporación, en un 57%.

Otro aspecto interesante, es el que se refiere, al estado económico al 31 de mayo de 1948:

PASIVO:	\$ 513.548.802.28 %.
ACTIVO:	" 349.696.785.72 "
DEFICIT PATRIMONIAL :	\$ 163.852.016.56 %.

Como resultado de la situación económica-financiera, de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, exteriorizada en un estado de hecho de cesación de pagos, y por aplicación de las normas jurídicas que regulan la disolución de las sociedades por pérdida de capital y por imposibilidad de dar cumplimiento a su objeto, es que se procedió a decretar la caducidad de su concesión, acto que se llevó a cabo por ley N° 13501, sancionada el 30 de setiembre de 1948.

Ley N° 13.501.

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 31.732, de fecha 13 de octubre de 1948, fué promulgada, bajo el N° 13.501, la ley sancionada por el Honorable Congreso Nacional, el día 30 de setiembre de 1948.-

Esta ley declara caduca la concesión otorgada a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, en virtud de la ley

Nº 12.311.

El texto legal es como sigue:

Artículo 1º.-Declárase caduca la concesión otorgada por ley Nº 12.311 a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y disuelta la entidad. La Fideicomisaría procederá a la liquidación de la Corporación.

Artículo 2º.- A los efectos de la liquidación, el actual régimen de fideicomisaría unipersonal será sustituido por tres fideicomisarios designados por el Poder Ejecutivo, que actuarán en forma conjunta y tomarán decisiones por mayoría.

Artículo 3º.- La Fideicomisaría deberá:

- a) Iniciar la liquidación dentro de los 10 días de promulgada la presente;
- b) Realizar las tareas propias del estado de liquidación y continuar ejerciendo la administración de la Corporación, orientada a la total liquidación de esta, sin que afecte la continuidad y regularidad presente, o futura del servicio público, para lo cual la Nación garantizará los gastos necesarios que se realicen;
- c) Proceder a la liquidación mediante licitación pública o privada, y venta o adjudicación directa. La enajenación de la totalidad de los bienes físicos de la Corporación comprendiendo tanto los principales como los accesorios, será hecha, únicamente, en un sólo bloque, sin afectar la unidad funcional del activo físico destinado al servicio público;
- d) Liquidar el activo físico dentro de los 180 días de la promulgación de la presente.

Artículo 4º.- La enajenación a que se refiere el artículo anterior no tendrá validez ni quedará perfeccionada hasta tanto no sea aprobada por el Congreso, quien, para pronunciarse, examinará todo

el proceso de liquidación practicado hasta ese momento y muy especialmente las propuestas presentadas, oportunidad en que se reajustarán las propuestas, teniendo en cuenta lo adquirido y lo consumido para mantener la continuidad y regularidad del servicio.

Artículo 5°.- La Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, durante el proceso de liquidación, deberá:

- a) Continuar ejerciendo las funciones que le fija la ley N°12.311, controlando todo el proceso de liquidación y muy especialmente que no se afecte la continuidad y regularidad de los servicios.
- b) Proyectar en el término de cuatro meses a partir de la promulgación de la presente, la futura organización de los servicios públicos de transportes de la Ciudad de Buenos Aires y zonas que integran el Gran Buenos Aires, sobre la base de la prestación directa de dichos servicios por el Estado.
- c) Informar al Congreso.-

Artículo 6°.- Autorízase al Poder Ejecutivo a intervenir en la adquisición a que se refiere el artículo 3°, inciso e); la financiación se hará por intermedio del sistema bancario oficial.

Artículo 7°.- La situación de liquidación de la Corporación no será causa para que se declare en "comisión" al personal que actualmente presta servicios en ella, como tampoco a que en base de dicha situación se le remueva, se le declarase cesante o se altere en su perjuicio el escalafón.-

Artículo 8°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

---

Proceso de Liquidación.-

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2° de la ley N°

13.501, el Poder Ejecutivo Nacional designó Fideicomisarios liquidadores, quienes asumieron sus cargos el día 23 de noviembre de 1948.

Los principios de esta ley, demostraron que se partía de un aspecto, que dá la pauta de la orientación futura del organismo, y es que a partir de ese instante se inicia una nueva etapa burocrática para la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. En lugar de un Fideicomisario fueron nombrados tres bajo la jurisdicción del Ministerio del Interior.

Una de las primeras cuestiones que se plantearon a la Fideicomisaría Colegiada, fué la de determinar la fecha en que debía considerarse iniciada la liquidación de la Corporación. La Resolución N° 5743, de fecha 2 de diciembre de 1948, dictada por los Fideicomisarios, brindó la solución necesaria, al establecer que la Corporación de Transportes, entró en liquidación el 21 de octubre de 1948.-

La Ley N° 13.501, disponía que la liquidación se llevaría a cabo mediante licitación pública o privada y venta o adquisición directa.-

Quiere decir, que para cumplir con esa finalidad primordial se hacía necesario establecer los valores de los diversos bienes integrados del Activo Físico de la Empresa, bienes que, como ya lo expresaba el inciso e) del artículo 3°, eran los únicos que debían enajenarse y en un sólo bloque y sin efectuar la unidad funcional del Activo Físico destinado al servicio público.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo Nacional, debía realizar la liquidación y la fiscalización. Podía, además, ser adquirente pagando el importe con recursos del sistema bancario oficial.

El artículo 4° de la ley, al hablar de la enajenación del servicio de transportes de la Ciudad de Buenos Aires, correspondiente a la Corporación, ofrecía la posibilidad de que un particular, un consorcio pudiera ser también el continuador del servicio

referido. A este respecto, conviene recordar que de acuerdo al artículo 40° de la Constitución Nacional sancionada en el año 1949, y que actualmente quedó derogada por decisión del Gobierno Revolucionario, surgido en setiembre de 1955, los alcances del artículo 3°, inciso c) de la ley N° 13.501, son prácticamente nulos, puesto que en virtud del mencionado artículo, sólo la Nación puede ser la prestataria de servicios públicos de interés nacional y por lo tanto sólo el Estado podía ser adquirente de los bienes de Activo Físico de la Corporación.- Este criterio se vé refirmado por el decreto N° 19.395, del 28 de junio de 1948, emanado del Ministerio del Interior, por el cual se declaraba de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes de la Nación todo lo inherente al servicio de transporte de pasajeros en la Capital Federal y zona del Gran Buenos Aires.-

Para afrontar los numerosos problemas emergentes del estado de liquidación de la Empresa, la Fideicomisaria colegiada consideró conveniente constituir una Comisión Especial, integrada por funcionarios especialmente especializados en la materia contable, - la que tendría a su cargo, en forma principal, la elaboración del Balance General al día 20 de octubre de 1948, a dicha Comisión se le acordó amplias facultades con el fin de facilitar su gestión, todo lo cual surge de la Resolución N° 5834 de fecha 24 de diciembre de 1948.-

En cuanto a la liquidación del Activo Físico, el inciso d) del artículo 3° de la ley N° 13.501, establecía que debía efectuarse - dentro de los 180 días de la promulgación de la misma y que debía llevarla a cabo el Poder Ejecutivo en forma integral y completa.- Autorizaba además, a la Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires a proyectar un plan para la futura prestación de servicios de carácter público, que debía entregarse y someterse a la consideración del Honorable Congreso, por intermedio del Ministerio del Interior dentro de los 120



días de promulgada la ley N° 13.501. Se trataba de un plan de prestación de servicios de carácter integral que comprendiera la Capital Federal y todo el gran Buenos Aires, mediante una coordinación armónica de los transportes que por su capacidad funcional, modernismo y economía estuviera a tono con las siempre crecientes necesidades del aglomerado bonaerense.

Posteriormente, el Poder Ejecutivo Nacional, dictó un decreto, el N° 26.862, del 15 de noviembre de 1949, en el cual se dá por finalizada las funciones de la Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, exponiendo como causa de ello, el hecho de haberse sometido a la potestad jurisdiccional administrativa del Ministerio de Transportes la prestación del servicio público de pasajeros en el perímetro del Gran Buenos Aires.

El año de la sanción de la ley N° 13.501, no se habían cumplido ni resuelto ninguna de las cuestiones planteadas por la ley de referencia y tal es así, que en fecha 8 de setiembre de 1949, se acordó por ley N° 13.567, prorrogar por un año el plazo de 180 días previsto en el artículo 3°, inciso d) de la ley N° 13.501, o sea hasta el 20 de abril de 1949, para solucionar definitivamente todos los aspectos que en su estudio integral se refirieran al desarrollo y desenvolvimiento funcional de los servicios de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. A pesar de la prórroga concedida, tampoco la Comisión Especial liquidadora pudo dar cumplimiento a las disposiciones de la ley de liquidación, y a raíz de ello, se otorgó un nuevo plazo, el que fué acordado hasta el 31 de mayo de 1951, por ley N° 13.986, no obstante los fundamentos expuestos por la bancada opositora en el Honorable Congreso Nacional.

Sostuvo la oposición en el debate parlamentario llevado a cabo, que la Comisión Especial liquidadora pudo haber presentado el despacho definitivo respectivo al Congreso de la Nación en término:

para su estudio y discusión. Pero hubo razones fundamentales para que así no aconteciese (38).— Por un lado, los problemas planteados con Inglaterra, pendientes de solución, y por el otro, un propósito político en vistas a utilizar demagógicamente la solución en vísperas de la reelección presidencial del año 1952.— Recién después de 3 años de la sanción de la ley Nro. 13.501, se dió cumplimiento a sus disposiciones, en cuanto a proceder a la liquidación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.—

En las sesiones, en el Honorable Congreso Nacional —C. de Diputados: 26 y 27 de setiembre de 1951; C. de Senadores: 29 de setiembre de 1951— se aprobó la liquidación practicada y es elevada — al Poder Ejecutivo para su promulgación la que se lleva a cabo por ley de la Nación N° 14.065.—

Analizaremos a continuación el proceso de liquidación, conforme a las disposiciones de la ley N° 13.501.

El artículo 4°, al establecer que el Congreso, para pronunciarse sobre la enajenación de la Corporación, deberá examinar "todo el proceso de liquidación practicado hasta ese momento", propuso la necesidad de delimitar el período de liquidación, fijándose su comienzo en el día 21 de octubre de 1948, por Resolución N° 5743, ya oportunamente citada.

Como es natural, la separación no podía ser solamente cronológica, la contabilidad de la liquidación debía arrancar, pues, de las cifras concretas fijadas mediante un Balance General cerrado el día inmediato anterior al señalado como comienzo del período de liquidación, es decir, el día 20 de octubre de 1948, debiendo caracterizarse tal balance por ser la más exacta expresión posible — de la realidad tangible, vale decir, que al caducar la concesión, no se justificaría mantener la figuración en el Activo de la Em-

---

(38): Diario de Sesiones—Cámara de Diputados, Sesión del 27 de setiembre de 1950— página 3307.—

presen valores puramente materiales, con excepción de las representativas de los importes reconocidos, a favor del Gobierno de la Nación y de la Municipalidad de la Capital Federal, por concepto de capitalización de impuestos adeudados a ellos por las empresas que integraron originariamente la Entidad disuelta. Se ha estimado que el tratamiento de estas participaciones en el Capital de la Corporación debía diferirse hasta el momento en que se contemplara la liquidación de la Empresa.

Las cuentas restantes fueron transferidas a la Cuenta "Pérdidas y Ganancias", pero previamente a ello fueron debidamente reajustadas las representativas de instalaciones levantadas y bajas diferidas de bienes, sancando así, las partidas correspondientes del Activo Fijo, especialmente, en toda aquella derivada de desmantalamientos y retiro de instalaciones, algunos de ellos de data desde los primeros años de vida de la Corporación. Es de consignar que se mantiene en el Pasivo Exigible, en toda su integridad, la deuda actualizada por aportes patronales a favor del Instituto Nacional de Previsión Social -Sección Ley 11.110 tanto por los importes impagos de las ex-empresas, como por los propios de la Corporación.-

Cabe significar que, al 31 de julio de 1948 y siguiendo las lineamientos generales dictados por el Ministerio de Hacienda de la Nación, Oficina de Bienes del Estado, se procedió al revelamiento integral del inventario de los bienes del activo físico (fijo y circulante).

Este inventario es el que debió ser ajustado el día 20 de octubre de 1948, para lo cual, previamente, debió cumplirse un estudio intenso y exhaustivo, que ocupó a un apreciable núcleo de empleados. Basta decir que la impresión dactilográfica del mismo ocupó 25 tomos con un total de alrededor de 6.000 hojas de nutrida escritura.-

Producida el 10 de febrero de 1949, la entrega del primer balance de la liquidación elaborado, se inició la labor de análisis conjunto por parte de la Comisión Especial y de los técnicos contables de la ex-Comisión de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, en la que se analizó y se discutió ajustes patrimoniales, criterio de valuación y conceptos doctrinarios básicos. Concluida esta labor que tendió, indudablemente, a asegurar la mayor exactitud en la presentación de las cifras del Balance, de Liquidación, dispuso la Fideicomisaria, por Resolución N°6390, de fecha 4 de agosto de 1949, la elevación del Balance al 20 de octubre de 1948 y el Inventario General de los Bienes del Activo Físico.

El balance de liquidación producido al 20 de octubre de 1948, por tipo de activo y pasivo, dió los siguientes resultados, en valores globales:

ACTIVO

Activo Fijo	\$	276.721.881.35
Activo Circulante	"	84.303.603.14
Activo Disponible	"	11.421.561.35
Activo Exigible	"	34.656.429.60
Activo Transitorio	"	45.038.397.64
Activo Nominal	"	177.495.658.68
Pérdidas	"	726.683.952.12
Cuentas de Orden	"	220.918.786.39
		<hr/>
	\$	<u>1.577.240.269.69</u>

PASIVO

Pasivo no exigible	\$	580.634.777.73
Pasivo Exigible	"	764.605.018.51
Pasivo Transitorio	"	11.081.687.06
Cuentas de Orden	"	220.918.786.39
		<hr/>
	\$	<u>1.577.240.269.69</u>

Valor del Activo Físico

Es importante concretar los valores que, al 20 de octubre de 1948 integraban el Activo Físico de la Empresa, desde que es éste, pre-

cisamente, el activo materia de venta en bloque, tal como en forma expresa lo dispensa la ley N° 13.501 en su artículo 3°, inciso e).

Los distintos rubros que forman el Activo Físico, son los siguientes:

Activo Fijo	\$	276.721.881.36	%.
Activo Circulante	"	84.303.603.14	"
Otros bienes	"	<u>11.123.392.13</u>	"
	\$	372.148.876.63	%.

El rubro "Otros Bienes", está formado por dos cuentas representativas de valores físicos, a saber:

a) "Inversiones Adelantadas a Amortizar", que representa en su mayor parte el valor de los uniformes en uso por el personal, y que constituye un valor de capital tangible, totaliza - - - - \$ 3.602.068.68 %.-

b) "Anticipos por Compras de Materiales y Servicios Diversos", cuenta que es fruto de un estudio practicado a través de las constancias de libros, y que representa el valor de los materiales a recibir del extranjero y sobre los cuales se han abierto créditos irrevocables sobre el exterior. Esta cuenta suma \$ -- 7.521.323.45.-

Verificación de créditos: - Su objeto:

No obstante el carácter particular de la ley N° 13.501, la misma no determinó, en forma expresa, el procedimiento de aplicación general, con que deberían hacerse efectivos los distintos créditos existentes a favor de terceros al 20 de octubre de 1948.- Ante esta situación, fué menester acudir, por vía de interpretación y analogía, a las disposiciones de la ley de Quiebras N° 11.719, en cuanto fueran compatibles. La tarea llevada a cabo, consistió en el cotejo de los documentos ofrecidos por los acreedores con las constancias obrantes en los libros de la Empresa, y consiguientemente, proceder a su graduación, ateniéndose a la diferente calidad de privilegios.-

A los efectos preindicados, se dispuso efectuar amplia publicidad por intermedio de las estaciones radiofónicas y avisos en los diarios, llamando a los acreedores a presentar los documentos justificativos de sus créditos, dentro del plazo fijado a tal fin, o sea antes del 12 de marzo de 1949.

Si bien estos avisos pudieron ser suficientes, en el deseo de rodear dicha tarea de las máximas garantías, optóse por enviar, por pieza certificada con acuse de recibo, circulares a los domicilios de cada uno de los acreedores fichados en la Corporación -arrojaron o nó saldo sus respectivas cuentas personales- instándoles al suministro de la información requerida.

La Comisión Especial adoptó, en su momento, las medidas necesarias para que la tarea de verificación fuera cumplida debidamente en su faz técnica.- A tal fin, designó una sub-comisión auxiliar integrada por funcionarios especializados. En resumen, el total de los créditos estudiados ascendió a 6632, de los cuales 1526 corresponden a solicitudes de verificación y 5106, sin que mediara pedido de parte interesada.

En cuanto al monto reclamado por los acreedores, éste alcanzó a \$ 691.735.015.24, del cual sólo se verificaron \$ 649.459.792.37.- que adicionados al importe de los créditos verificados de oficio -\$ 114.236.924.82- lleva el total de créditos aceptados a \$ 793.696.717.19.-

Las cifras antedichas -en cuanto a su forma- se discriminan del modo siguiente:

Verificados en forma definitiva	\$ 380.174.615.72	%.
Verificados en forma provisional	" 413.522.101.47	"
	<u>\$ 793.696.717.19</u>	<u>%.</u>

A título aclaratorio debe mencionarse que el rubro de créditos verificados en forma provisional, lo integran, en su mayor parte, provisiones para hacer frente a reclamos pendientes de resolución judicial o en trance inminente de ser objeto de demanda, como así también aquellos de carácter litigioso cuya posible so-



liquidación futura se desconocía en la fecha de verificación.-

En el interin, se recibieron instrucciones precisas de la Superioridad, en el sentido de suspender el pago de créditos anteriores al 20 de octubre de 1948, fueren éstos liquidados regularmente. A ello obedeció que el ya referido total de \$ 793.696.717.19 % haya quedado reducido a \$ 714.616.870.75 en la fecha de cierre establecida para la presentación de pedidos de verificación.-

Graduación de los privilegios:

Por aplicación de las disposiciones de la Ley N° 11.719 -Ley de Quiebras- y del Código de Comercio -artículo 1301- se establecieron el 20 de octubre de 1948 las siguientes graduaciones de privilegio para el pasivo a esa fecha, previa deducción del Fondo de Renovación y contrapartidas respectivas, de acuerdo a un estudio cuidadoso y exhaustivo:

Créditos de Dominio	\$ 1.075.958.34
Créditos con privilegio General	\$ 232.634.318.60
Créditos con privilegio Especial	\$ 172.282.142.85
Créditos con privilegio Hipotecario	\$ 42.000.000.00
Créditos quirografarios	\$ 357.701.179.75
Crédito Accionario	\$ 550.634.777.73
<b>Total \$</b>	<b>140.320.837.84</b>
<b>Municipal \$</b>	<b>128.097.390.23</b>
<b>Privado \$</b>	<b>112.223.549.65</b>

\$1.386.331.377.27

Se dijo, en oportunidad de la discusión parlamentaria sobre la liquidación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (39), que no correspondía hacer referencia a la Ley N°

(39): Sesión Cámara de Diputados -27 Set. 1951- pág. 2088.-



11.719 -Ley de Quiebras- por cuanto la Corporación no había sido declarada en quiebra. Sería necesario el trámite judicial de su declaración en falencia, para que recién entraran a funcionar los principios relativos a la calificación de los créditos en la quiebra, entre los cuales están los créditos de distintos privilegios, especiales o generales.-

Esta exigencia es de tal modo importante, que si no hay estado de quiebra o concurso civil, los privilegios generales no funcionan; es decir, no hay calificación de créditos, sino cuando el deudor está declarado en quiebra o en estado de concurso civil. No puede hablarse, pues de privilegios sino existe un estado jurídico de quiebra.-

Actualización del Balance de Liquidación al 20 de abril de 1950

Atento los términos precisos del artículo 2° de la Resolución - N° 7477, de fecha 2 de diciembre de 1948, la Comisión Especial, debió abocarse a la prosecución de la contabilidad de la Empresa, durante el período de liquidación, iniciado el día 21 de octubre de 1948.-

Los bienes físicos que formaban el patrimonio de la Corporación de Transportes se clasificaron, por su origen en dos grandes grupos, a saber:

- 1°.- Incorporados por las ex-empresas.
- 2°.- Adquiridos o fabricados por la Corporación.

Considerando, por tipo de Activo y de Pasivo, los valores globales resultantes se tiene:

ACTIVO:

Activo Fijo	\$ 278.730.531.06
Activo Circulante	\$ 119.905.603.13
Activo Disponible	\$ 39.511.574.00
Activo Exigible	\$ 50.402.219.61
Activo Transitorio	\$ 20.146.456.85
Activo Nominal	\$ 177.495.658.08
Pérdidas	\$ 1.226.679.803.40
Cuentas de Orden	\$ 227.037.676.84
	<u>\$ 2.139.909.522.97</u>

PASIVO:

Pasivo no exigible	\$	580.634.777.73
Pasivo exigible	\$	1.310.697.830.37
Pasivo Transitorio	\$	21.539.238.03
Cuentas de Orden	\$	227.037.876.84
	\$	<u>2.139.909.522.97</u>

En comparación de los Balances de la Empresa, resulta: 20 de Octubre de 1948 y 20 de abril de 1950- un incremento de pérdida de \$ 499.851.28 % que debe discriminarse así:

Pérdida real período 21/10/48 al 20/4/50	\$	504.552.963.56
Ajuste período pre-liquidación	\$	<u>4.557.112.28</u>
Pérdida neta al 20/4/1950	\$	<u>499.995.851.28</u>

Es de destacar el notable aumento de \$ 546.092.811.86 % operado en el Pasivo Exigible. En efecto:

PASIVO EXIGIBLE:

al 20/10/48	\$	764.605.018.51
al 20/4/1950	\$	<u>1.310.697.830.37</u>
Incremento	\$	<u>546.092.811.86</u>

Este incremento puede radicarse, en su mayor parte, en la cuenta del Banco de Crédito Industrial Argentino, cuenta cuyo saldo acreedor aumentó, al 20 de abril de 1950, en \$ 463.173.103.53 %. Contribuyó también, a formar el incremento del Pasivo Exigible que se está analizando, la cuenta "Caja de Jubilaciones", Ley 11.110 -Aportes Pendientes-", cuyo saldo acreedor se elevó en \$ 78.866.870.92 %.-

Valor del Activo Físico actualizado al 20 de abril de 1950.

El Activo Físico, al 20 de abril de 1950, está constituido por los siguientes valores:

Activo Fijo	\$	278.730.531.06 %
Activo Circulante	\$	119.905.603.13 "
Otros Bienes	\$	<u>10.500.657.81 "</u>
	\$	<u>409.136.792.00 %</u>

Cabe hacer notar, que a partir del 29 de agosto de 1949, el Poder Ejecutivo dispuso por decreto N° 20.888, que en lo sucesivo "es de competencia del Ministerio de Transporte de la Nación, lo inherente al servicio de transporte colectivo de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires y zonas que integran el Gran Buenos Aires, a cuyo efecto quedan transferidos a dicho departamento de Estado el personal, bienes y créditos de cualquier naturaleza afectados al control de los transportes de la Ciudad de Buenos Aires".-

Entre los considerandos de esta medida, se dice: "que al dictarse, en consecuencia de la Constitución Nacional del año 1949, la nueva ley Orgánica de los Ministerios N° 13.529, se ha atribuido a la competencia del Ministerio de Transportes, lo inherente al fomento, administración, explotación, coordinación y fiscalización de los servicios públicos de transportes terrestres, aéreos, marítimos y fluviales de carácter comercial y la administración, explotación y fiscalización de los sistemas de transportes del dominio de la Nación".-

El Ministerio de Transportes es hoy el departamento de Estado técnicamente competente para intervenir en todo lo relativo al transporte colectivo de pasajeros dentro del Gran Buenos Aires, pues cuenta con los medios, elementos y recursos necesarios para el cual cumplimiento de los propósitos perseguidos en esta materia.

Una de las primeras medidas tomadas por el Ministerio de Transportes, respecto a la C.T.C.B.A. (en liquidación), fué la de encarar el estudio del sistema tarifario que debía regir el transporte de pasajeros en la Capital Federal. Se procedió, de esa manera, a rever la política tarifaria, cosa que en ninguna oportunidad en los años de actuación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires se permitió.-

Las modificaciones de las tarifas entraron en vigor el 14 de noviembre de 1949, y comprendían a las empresas privadas de micro-

ómnibus. En este estudio se han tenido en cuenta:

a) La eliminación de algunos servicios o sistemas que no llevaban una verdadera necesidad y que se mantenían por la costumbre y cuya gravitación, en el costo de transporte, se consideraba desfavorable.

b) Capacidad de los vehículos. En los microómnibus, se mantenía la tarifa mínima de \$ 0.10 %, pero se ajustaban las distancias correspondientes a las distintas secciones. Se elimina el llamado "bolete obrero", de carácter económico y popular, por considerarse "que los mismos no se justifican y constituyen un elemento de disminución moral, en un momento en que el obrero está bien remunerado". En cuanto a las líneas de subterráneos, se resuelve suprimir las combinaciones con las líneas a nivel, fijándose, además, a partir del 1° de enero de 1950, la tarifa de \$ 0.20 por cada viaje que se realiza.-

Se eliminan las franquicias que gozaban los pasajeros de las líneas C. y D. para viajar por la tarifa mínima (\$ 0.10) entre las estaciones Constitución-Retiro, con combinación entre Tribunales y Florida, de la línea D.-

En cuanto a los tranvías, se procede a fijar tarifas en base a la extensión del recorrido.-

Todas estas medidas tomadas por el Ministerio de Transportes, tuvieron por objeto aumentar los recursos provenientes de la explotación de los servicios con el fin de cubrir los déficits sistemáticos y continuos del organismo.-

Pero a pesar de ello, este objetivo no se consiguió debido a los incrementos cada vez mayores de los gastos de explotación, causados por el cada vez más numeroso personal empleado y las erogaciones provenientes de mayores costos de los materiales y elementos necesarios para la prestación del servicio.-

Apoio y financiación del Estado a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (En Liquidación).

No obstante las medidas adoptadas, en el período de liquidación de la Empresa se mantuvo un acentuado desequilibrio entre el producido y el costo de explotación. Para cubrir el mismo y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3º, inciso b), de la ley Nº 13.501 y artículo 2º de la Ley Nº 13.230, acudióse al expediente de solicitar la ayuda del Estado, que la brindó, como en ocasiones anteriores, mediante préstamos acordados por el Sistema Bancario Oficial, con garantía de la Nación.-

Detalle de los Préstamos obtenidos del sistema bancario oficial con garantía estatal desde el 21 de octubre de 1948 hasta el 20 de abril de 1950, con sus intereses, comisiones y otros gastos.-

Nº DE DECRETO	FECHA RECEP. DE LOS FONDOS	IMPORTE RECIBIDO	MES QUE CORRESP.	INT. DEVENGADOS HASTA 20/4/50	
1)	35203/48	23/11/948	68.000.000.--	Nov. y Dic. de 1948	3.903.773.10
2)	1.867/49	28/1/949	51.000.000.--	Enero y Feb. 1949	2.448.339.05
3)	6.922/49	29/3/949	50.000.000.--	Marz. y Ab. 1949	2.126.801.45
4)	11002/49	24/5/1949	49.000.000.--	Mayo y Jun. 1949	1.765.229.35
5)	16631/49	28/7/949	51.000.000.--	Jul. y Ags. 1949	1.459.070.55
6)	19411/49	13/9/949	17.672.775.--	P/Aument. sueldos c/carác. retroact.	434.074.85
7)	22744/49	15/10/49	64.000.000.--	Set. y Oct. 1949	1.226.884.60
8)	33121/49	29/12/49	76.350.000.--	Diciembre 1949	955.688.55
9)	6.866/50	1/4/950	15.000.000.--	Enero 1950	31.666.65
				<u>\$422.022.775</u>	<u>\$14.351.528.15</u>

///////

COMISIONES Y  
SELLADOS

1)	1.888.612.95
2)	1.319.833.60
3)	962.997.70
4)	876.338.65
5)	833.344.25
6)	273.969.70
7)	569.796.60
8)	156.853.00
9)	- -

6.881.746.45

Resulta si evidente que sólo merced al concurso del Estado, al dar cumplimiento a las disposiciones legales citadas, ha sido posible mantener la continuidad y regularidad del servicio público a cargo de la Empresa.-

Con todos estos elementos analizados, fué posible llamar a licitación, cuyo proceso último está reflejado en los antecedentes - que remitiera el Poder Ejecutivo, en su mensaje al Honorable Congreso Nacional el 30 de Mayo de 1951, los cuales han servido de base para la confección del proyecto que dió origen a la ley nro. 14.065.-

Ley 14.065.- Aprueba la liquidación de la C.T.C.B.A.

El llamado a licitación pública para la venta del activo físico de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, ley N° 12.311 (en liquidación) fué dispuesto por la Fieicomisaría - por Resolución N°4029 del 22 de febrero de 1950, conforme a lo ordenado por la Ley N° 13.501 y con arreglo al pliego de bases y condiciones que se agregó e incorporó a dicha resolución. Dicho llamado a licitación pública, se hizo efectiva en fecha 1° de marzo de 1951, habiendose publicado avisos haciendo conocer tal resolución en el Boletín Oficial de la República Argentina y en diarios de la Capital Federal, la Plata y en otras capitales de Europa, como Londres, Nueva York, Paris, Bruselas y Madrid.

Con arreglo a lo especificado en los pliegos de bases y condiciones, la venta comprendía todos los bienes que formaban el activo físico de la Corporación e integraban la unidad funcional de los servicios de transporte colectivo de pasajeros que estuvo a cargo de la entidad, incluidos los que hubiesen sido entregados en tenencia a terceros, y se efectuaba sin base en un solo bloque y ad-referendum del Honorable Congreso Nacional (artículo 4º-Ley Nº 13.501), debiendo los preponentes individualizar dentro de las sumas que se ofreciesen, los importes parciales cotizados de los diversos grupos de bienes que se clasificaban y particularizaban en el pliego de condiciones.

Las propuestas debían ser presentadas, como requisito formal, en castellano, y firmadas por cada oferente, por duplicado, en sobres cerrados y lacrados, y acompañando un ejemplar del pliego de bases y condiciones, también firmado por el proponente en prueba de expresa conformidad.-

Se exigió asimismo la presentación, juntamente con la propuesta, de un certificado acordado por el Banco de la Nación Argentina, comprobatorio de haberse depositado a la orden de la Corporación la suma de diez millones de pesos (\$10.000.000.-) moneda nacional, en efectivo, títulos, bonos, letras del gobierno nacional o bien una garantía bancaria por igual suma, todo ello en seguridad del cumplimiento de las obligaciones contraídas por el oferente.-

La apertura de las propuestas se hizo en la fecha señalada en el llamado a licitación -16 de abril de 1951-, en acto público y ante el Escribano General de Gobierno.-

A resulta de ello, sólo se formalizó una propuesta, que resultó ser del Gobierno de la Nación, representado al efecto, por el entonces Ministro de Transportes, Ingeniero Juan E. Maggi, y que ofreció la suma de \$ 410.000.000.-% por la totalidad del activo físico de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, sujeto



al reajuste a practicarse en la oportunidad que se determina en el artículo 4º de la Ley Nº 13.501 -individualizando dentro de esa suma los importes parciales para los diversos grupos de bienes especificados en el pliego de bases y condiciones.

El precio ofrecido por el Gobierno Nacional, concuerda aproximadamente con el valor fijado a esos bienes en la contabilidad de la Empresa, encontrándose debidamente autorizado para intervenir y formular propuesta de compra en virtud de lo dispuesto por el artículo 62 de la ley de liquidación.

A renglón seguido, los fideicomisarios de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (en Liquidación), resuelven aprobar el procedimiento de licitación pública efectuado, aceptándose -ad-referendum- del Honorable Congreso Nacional, la propuesta de compra formulada por el Gobierno Nacional.

La ley Nº 13.501, determinaba los procedimientos especiales que, sin desconocer las leyes que rigen los estados de insolvencia de las sociedades, tenían la suficiente flexibilidad para afrontar situaciones no comunes ante las cuales las disposiciones sobre quiebras no abarcaban la compleja trama de intereses públicos y privados de una Empresa, que presta casi la totalidad del servicio de transportes en jurisdicción de la Capital y Partidos vecinos.

En las liquidaciones ordinarias, declarada la quiebra, cesa el negocio del fallecido. En cambio, el servicio de la Corporación no podía cesar un sólo instante sin causar a la población usuario del transporte daños incalculables. Y esta obligación de continuar el servicio no sólo está impuesta por la misma ley de liquidación, 13.501, particularmente para la Corporación, sino que la determina el Código de Comercio para toda clase de sociedades que prestan servicios públicos.

Desde el punto de vista legal, la situación es la siguiente:

El estado, con la soberana aprobación del Congreso Nacional, realiza un contrato de compra-venta con la sociedad en liquidación,

es decir con la masa representada por los fideicomisarios. La cosa vendida es el activo físico de la Empresa, en un sólo bloque, de tal modo que no altera la unidad funcional del mismo, cuyo fin específico es la prestación del servicio.-

La facultad de vender y fijar el precio, surge, en este caso, de que la ley de debentures, que se la presta a los fideicomisarios si bien de acuerdo con lo que resuelva la asamblea de los tenedores de los debentures. Pero como no hay más que un sólo tenedor de debentures -el Estado- la asamblea es necesaria.

En cuanto a la cosa vendida -el activo físico- está constituida, según el artículo 2° de la ley 14.065, por todos los bienes que se encuentran en poder de la Empresa por cualquier concepto. Vale decir que el Estado, no sólo adquiere los bienes cuyo dominio se ha perfeccionado a favor de la Corporación, sino también los que se encuentran en su poder afectados al servicio como pertenecientes al Organismo, porque esa afectación comporta el concepto de cada vendida, la que, entregada al comprador o sea al Estado, ningún tercero propietario o nó, puede reclamar.-

Este temperamento ha sido adoptado y en virtud de él, se dá por perfectos los títulos de la vendedora alcanzando a la totalidad de los bienes muebles e inmuebles, y en razón de ello, los terceros reclamantes, acreedores de dominio o privilegiados, deben transferir sus créditos a precio.

Es comprensible que los bienes ingresen al Estado, previa depuración de todo gravamen y sin cargo de responder por obligaciones de la vendedora, porque si el Estado comprador está autorizado para adquirir un activo físico no susceptible de desmembramiento alguno sin mengua de su unidad funcional, no se comprende cómo, al mismo tiempo, ese Estado podría hacerse cargo de cuestiones que fundadas en privilegios pudiera alterar el organismo que sirve de base a la operación.

En cuanto a la forma de pago, aprobada por la ley N° 14.065, se ha

determinado tres regímenes por vía de compensación; salvo el depósito en efectivo que responda a créditos con privilegios en grado superior o igual a los del fisco.-

El precio de compra de \$ 410.000.000.- % se compensa con:

a) importe en créditos privilegiados surgidos hasta el 20 de octubre de 1948, inclusive, que el Estado y sus Reparticiones Descentralizadas tienen contra la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

b) importe en créditos que los mismos acreedores del inciso anterior y los bancos oficiales tienen contra la masa desde el 21 de octubre de 1948 en adelante.

c) en cuanto a lo consumido con posterioridad al inventario que sirvió de base para la licitación -20 de abril de 1950- se declara compensado con la adquirida para mantener la continuidad y regularidad del servicio durante el mismo lapso.

Con respecto al primer grupo, la compensación no ofrece lugar a objeción alguna, porque por el artículo 5° ha quedado a salvo el mejor derecho de los acreedores de grado superior.

En cuanto al segundo grupo, son créditos contra la masa, que tienen preferencia sobre los créditos contra el fallecido, siempre que hayan originado en gastos destinados a administrar y conservar bienes, y tratándose de gastos aplicados a la continuidad del servicio, esa administración y conservación de los bienes ha favorecido doblemente a la masa, porque, por un lado, lo ha permitido cumplir con la obligación que a la masa impone el Código de Comercio para que continúe en la prestación del servicio público, y por otro lado, no puede dudarse que si el Estado no hubiera prestado su garantía y los servicios se hubieran paralizado, en breve tiempo todo el activo físico se habría inutilizado.-

#### Crítica a la Ley N° 14.065

La ley N° 14.065 no tuvo tan solo el propósito de aprobar la liquidación pública por la cual se enajenaron en bloque los bienes

de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Su finalidad fué mucho más amplia y trascendental. Tendió a liquidar de una manera definitiva esa Entidad, que funcionó como entidad de economía mixta hasta que el Estado se hizo cargo de ella. De modo, que esta ley que comentamos, comprende dos problemas de distinta índole. Por una parte, una licitación pública en cuya virtud del Gobierno de la Nación, compra todo el activo físico de la Corporación. El otro aspecto, ofrece algunas dificultades que resultan agravadas por la forma en que está estructurada y redactada la ley. Ese aspecto es el referente a la liquidación de la Sociedad y a las vinculaciones que seguiría manteniendo al gobierno con esta entidad que se liquida, y cuya existencia jurídica termina con la liquidación. Esto es lo grave, pues la intervención del Gobierno Nacional, en los trámites ulteriores de liquidación, no se justifica desde que él debió limitarse a consignar o pagar el precio de la licitación y el procedimiento posterior corresponde a la misma corporación por sus órganos estatutarios.

Además en páginas anteriores, se ha hecho referencia a la clasificación de los distintos créditos contra la Corporación con privilegios generales o especiales, clasificación, ésta, que se ha efectuado sin existir un estado jurídico de quiebra o concurso civil declarado.-

Transporte de Buenos Aires. Su funcionamiento y resultado.-

El 1° de enero de 1952, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires cesó en sus actividades y fué substituída por una entidad con características de empresa de Estado, dependiente de un organismo de gran amplitud: Transportes de Buenos Aires - Empresa Nacional de Transportes.- En su organización interna mantiene aún la estructura de su antecesora, salvo en los detalles circunstanciales que le impone sus nuevas relaciones jerárquicas.-

La dirección de la empresa queda a cargo de un Administración General, con las atribuciones y limitaciones impuestas por la reglamentación de la mencionada Empresa Nacional de Transportes.-

El Administrador General es secundado en sus funciones por tres Directores Generales, al frente de sendas organizaciones que rigen los distintos aspectos de la marcha de la entidad;

- a) Dirección General de Explotación;
- b) Dirección General de Administración;
- c) Dirección General de Suministros y Talleres.

La particularidad de los servicios de transportes colectivos de pasajeros, a partir del año 1952, en que la Empresa Nacional de Transportes tomó a su cargo tal actividad, se puede resumir a los siguientes conceptos:

El aumento demográfico de la Ciudad de Buenos Aires y zonas limítrofes, unido al aporte inmigratorio y a los desplazamientos de grandes masas de población provenientes del interior experimentados en los últimos años, ha tenido como consecuencia que el movimiento de pasajeros y las necesidades a ello inherentes sumen en casi un 70%, en tanto que en el mismo lapso el número de unidades en servicio se reducía a las dos terceras partes como consecuencia de las circunstancias premencionadas.-

A raíz de esa situación, el índice de ocupación (pasajeros transportados por coche-kilómetro recorrido) que refleja el grado de comodidad con que viaja el público subió durante la última década hasta alcanzar el doble de las cifras iniciales.-

Evidentemente, la misma o mayor cantidad de pasajeros puede ser transportada por más o menos vehículos, dentro de ciertos límites a medida que el número de ellos disminuye, aumenta el índice de ocupación, pero en las horas de mayor carga la saturación impide ascender a los coches en los momentos en que la máxima cantidad de pasajeros necesita viajar; y por otra parte, la explotación se vé precisada a exigir un exceso de actividad en las unidades.

Como consecuencia de esa situación, además del mal servicio y la incomodidad para el pasajero, los coches sufren un desgaste prematuro, las revisiones y reparaciones se requieren con más frecuencia y los gastos de mantenimiento aumentan.-

Los aspectos más salientes y de interés informativo determinantes de la situación de los medios de transporte colectivo de pasajeros en la Capital Federal, se puede concretar en la siguiente síntesis:

#### Subterráneos:

Trabajan al máximo de la capacidad de su material rodante y no pueden absorber por razones de imposibilidad física, más pasajeros. Sus promedios de ocupación han llegado a cifras que deben considerarse como de saturación.-

#### Tranvías:

Esta red, cuya antigüedad es innecesario destacar, se encuentra en su mayor parte en un estado de obsolescencia tal, que exigiría una verdadera reconstrucción total para el mantenimiento de los servicios en condiciones técnicamente aceptables. Las mismas razones, que provocaron y provocan la falta de material rodante crearon un déficit de renovación y conservación de la red, que ha ido incrementándose hasta llegar a la situación comentada.- El estado de vía repercute sobre el material rodante cuya vida útil ya ha sido excedida y otro tanto puede decirse de las líneas aéreas y demás instalaciones de alimentación.-

La normalización de los servicios tranviarios impone, pues, una importante renovación de las instalaciones fijas y la modernización de sus unidades. Por otra parte, se trata de un sistema, que, en caso de conflictos bélicos en el exterior, puede prescindir en abso-



luto de la importación de repuestos, pues se requieren elementos verdaderamente críticos de esa procedencia.

#### Trolebuses:

Este nuevo sistema de transporte en la vida de la Ciudad de Buenos Aires, tiene ventajas prácticas, pues a las ventajas de su tracción eléctrica une la movilidad del ómnibus y además, las instalaciones fijas que requiere no alcanzan a costar más del 20% de las exigidas por los tranvías y tiene sobre el ómnibus la ventaja de su reducido costo de mantenimiento y su mayor vida; tanto las revisiones como las reparaciones generales son más sencillas. Si bien consume más energía eléctrica que el tranvía, desarrolla más velocidad que permite transportar más cantidad de pasaje en menos tiempo, con la consiguiente ventaja económica.-

#### Omniabus:

Como autómotor, el ómnibus tiene la ventaja de no requerir instalaciones fijas en la ruta y estar dotado de la máxima movilidad. Si bien el motor diesel impone un costo mayor de mantenimiento y depende algo más de la importación que cualquier otro sistema utiliza combustible líquido que consume económicamente, y ahorra las divisas de la construcción y mantenimiento de las instalaciones fijas (rieles, etc.).

#### Microómnibus:

La experiencia ha demostrado ampliamente que este tipo de vehículo no se adapta a las condiciones de explotación de una gran empresa. El carácter mismo de la construcción hace que la conservación del coche depende en su mayor grado del trato y forma de manejo del conductor, resultando así que la explotación es eficiente cuando hombre y vehículo constituyen una sola unidad económica. Por otra parte, esta clase de coches posee una reducida capacidad individual de transporte, en tanto que la solución integral del problema de este servicio público sólo puede lograrse mediante vehículos de mayor tamaño que, con la misma frecuencia de viajes, puedan transportar mayor cantidad de pasajeros y con mayor comodidad. Por otra parte el sistema de microómnibus imponía de-



terminaciones especiales para agregar a las ya referidas, como ser la necesidad de ir eliminando paulatinamente del transporte los motores de nafta, para ahorrar combustibles líquidos. Se resolvió así convertir sus servicios en líneas atendidas por ómnibus diesel de gran capacidad y explotación más económica.-

Según nuestro criterio, el sistema de subterráneos es el más conveniente desde cualquier punto de vista que se analice, para dar solución a los problemas urbanos de tránsito, ya por su rapidez o rendimiento económico, e incluso por su seguridad.-

En cuanto, a los ómnibus, como ya se ha dicho, es el que más se presta a las características del tipo de explotación de empresas Nacional de Transportes, y por su adaptabilidad a las exigencias de las necesidades de un servicio de transporte urbano coge el que requiere la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, de tal manera, que debe constituir el sistema principal dentro de los que circulan a nivel.-

---

Consideremos, ahora, como se ha desarrollado los servicios de transporte público y colectivo de pasajeros en la Capital Federal, e inmediaciones, a partir del año 1948, desde que prácticamente la prestación del servicio estuvo a cargo, directa o indirectamente, del Estado, tomando el año 1945 como regulador en las expresiones proporcionales.-

Si analizamos las cifras anteriormente expuestas, se vé, que para el año 1949 el número de pasajeros alcanza ya el coeficiente del -- 146,7%, mientras que la población de la Ciudad de Buenos Aires, sólo llega al 108,8%. En consecuencia el número de viajes por pasajero experimenta una elevación que lleva su coeficiente al 134,8%.-- Desde entonces las cifras de pasajeros transportados tiende a disminuir por influjo de las reformas tarifarias a fines de 1949, comienzos de 1950 y en abril de 1952, como así también el coeficiente de viaje por habitante que se mantiene ligeramente superior al correspondiente al año base 1945--.

La capacidad de transporte brindada había crecido, hasta el año - 1949, en un 15,4% determinando un coeficiente del 115,4%, por efecto de las adquisiciones de nuevo material rodante en microómnibus y - ómnibus.

Surge ahí, la evidencia de que la desproporción entre la tarifa, todavía inalterada entonces, y los costos del servicio prestado dieron lugar a un incremento en el número de viajes por habitante, que tuvo su expresión máxima en la cantidad de 624 anuales en 1949, con un índice del 134,8%, el mayor registrado.

Pero ese proceso no fué acompañado paralelamente por el aumento de la capacidad de los vehículos.

De este análisis, surge que en año 1949, se viajaba excediendo las posibilidades del servicio, que señala el menor índice de confort. A partir de ese instante se producen sucesivos aumentos de las tarifas, tendientes a equilibrar los gastos y remediar el reiterado déficit de explotación. El aumento tarifario actúa como factor regular

del uso más racional del servicio, de transporte. El fenómeno inmediato que se advierte, es la desaparición del pasajero de trayectos cortos, tal es así, que relacionando las cifras de los pasajeros transportados en el año 1952, con las correspondientes al año 1949, la reducción del pasaje es de 220 millones, siendo el más afectado el transporte por tranvía, por ser éste el que ha soportado en mayor escala la reforma tarifaria, si bien los ingresos obtenidos han sido mayores.-

Si consideramos a continuación, los resultados económicos de la explotación, teniendo en cuenta los índices; coche-kilómetro, pasajeros transportados e ingresos recaudados, se tiene:

AÑO	COCHES KILOMETROS (en miles)	PASAJEROS TRANSPORTADOS (en millones)	RECAUDACION (en millones)
1948	341.57	1.780.32	188.26
1949	350.36	1.978.36	216.63
1950	310.31	1.900.06	291.71
1951	307.46	1.964.07	311.96
1952	323.58	1.743.28	548.11
1953	304.26	1.624.57	626.69
1954	285.72	1.619.26	644.17

en cuanto a los coches en servicio en relación a los existentes, se tiene.-

AÑO	COCHES EN EXISTENCIA	COCHES EN SERVICIO
1949	7.268	4.404
1950	6.331	3.912
1951	6.806	4.093
1952	5.554	4.276
1953	5.872	4.296
1954	5.244	3.764

En conclusión, un servicio de transporte debe satisfacer íntegramente las necesidades del usuario. No es posible comprender, que a mayor población de la Capital Federal y sus alrededores, corres

pende una disminución de los pasajeros transportados, de coches-kilómetros recorrido y de unidades en servicio, sin llegar a la deducción que el servicio de transporte selectivo de pasajeros es deficiente, aunque los ingresos provenientes de la explotación de tales servicios se incrementen por autos reintegrados en la tarifa. Si se considera las unidades existentes y en servicio para cada tipo de sistema de transporte, se tiene:

<u>AÑO</u>	<u>TOTALES DE INGRESOS</u> (Millones)	<u>TOTALES DE EGRESOS</u> (Millones)	<u>DIFERENCIA</u>
1948	189.6	411.6	222.0
1949	218.9	530.5	311.6
1950	294.1	586.0	291.9
1951	316.2	757.4	441.2
1952	551.3	994.4	443.1
1953	630.1	1.081.7	451.6
1954	<u>653.7</u>	<u>1.124.3</u>	<u>470.6</u>
	2.853.9	5.485.9	2.632.0

Los mayores ingresos de explotación de los años 1952, 1953 y 1954, provienen de haberse orientado el pasaje, con abandono parcial de los sistemas de transportes tranvías y microómnibus, hacia sistemas

más cómodos y de mayor tarifa: trolebuses, ómnibus y subterráneos, si bien el número de pasajeros transportados en relación a la población de Buenos Aires, ha ido disminuyendo sistemáticamente. En efecto, la tendencia del servicio de estos últimos años ha sido de suprimir paulatinamente las líneas de tranvías suplantándolas con nuevas líneas de modernos ómnibus y trolebuses, de tal manera, de no afectar su prestación al usuario. Por otra parte, la característica del último quinquenio, en cuanto a la preferencia del público por el medio de transporte, es que el tranvía y el microómnibus ven disminuir la cantidad de pasajeros transportados en beneficio del ómnibus y trolebús. En cuanto al subterráneo, los índices se mantienen aproximadamente constante.

La explotación por el sistema de microómnibus, señala para el año 1952 y siguientes una etapa crítica dentro de su desenvolvimiento, pues luego de haber mantenido posición relevante, y aún principal dentro de los sistemas de transportes que sirven a la Capital Federal, primero a cargo de la C.T.C.B.A. y luego por T.B.A., la experiencia de no resultar su explotación para la Empresa la más adecuada para el transporte de grandes masas de pasajeros, y la frecuencia de los inconvenientes mecánicos, ha llevado a las autoridades competentes no sólo a limitar su expansión, sino a proyectar y concretar la producción del sistema, ya a partir del año 1952, mediante su remplazo gradual por líneas de modernas unidades de ómnibus. La última adquisición de microómnibus se produjo en el año 1951 y consistía en 386 coches marca Bedford.

En el año 1952, se procedió a la venta de 430 micros y chasis sueltos por un importe de \$ 6.665.055.-%, que sumada a la enajenación de motores en desuso y algunas carrocerías fuera de servicio por \$ 543.300.-%, determinó una suma total de \$ 7.208.355 %. También el año 1954, fueron rematados un total de 108 unidades, continuando el plan de sistematización del servicio. Dentro de éstas figuran 70 coches marca Bedford, que fueron adquiridos por el año 1952 (40)

---

(40): Memoria Anual de T. de Bs.As.-año 1954-pág.175.

Es decir que se enajenaron a precio de remate elementos practica- mente nuevos, con sólo 2 años de uso. La memoria de Transportes de Buenos Aires del año 1954, se explica el por qué de tal opera- ción.

Por otra parte, se han entregado a terceros, al 31 de diciembre de 1954, la cantidad de 584 unidades distribuidas entre gobiernos mu- nicipales y Provinciales, Cooperativas, Reparticiones Nacionales, Escuelas de Aprendizaje, Empresas de Transportes Automotor y Sindi- catos.-

A pesar de los aumentos de los ingresos provenientes de la exple- tación, por causa de la modificación substancial introducida en todas las tarifas de los medios de transporte de la Empresa, a partir del 5 de abril de 1952, no se ha logrado el equilibrio fi- nanciero, Las obligaciones hacia el numeroso personal empleado, y los gastos de adquisición y mantenimiento de las unidades dedica- das al servicio significan un dispendio colosal y en constante - alza por razones económicas en el mercado interior y exterior. De ahí, los déficits de explotación en continuo aumento.

Respecto a las personas empleadas en relación al máximo de unida- des en servicio refleja, sin duda, la carga que elle representa. En efecto:

AÑO	PERSONAS EMPLEADAS	UNIDADES EN SERVICIO	COEFICIENTE de relación p/coche
1948	52.896	4.472	11.82
1949	53.220	4.044	12.08
1950	50.180	3.912	15.72
1951	52.889	4.093	12.87
1952	54.687	4.176	12.78
1953	52.464	4.296	12.21
1954	48.590	3.764	12.90

Como se advierte a través de estas cifras, es excesivo el personal ocupado en relación al servicio que presta la Empresa. Al año 1951

con 15.72 personas ocupadas por unidad de transporte, pertenece al índice mayor. Tiene su explicación en la política demagógica emprendida en vísperas de las elecciones nacionales del año 1952. En los últimos años, Transportes de Buenos Aires, ha seguido una estricta política en materia de personal, a fin de no incrementar, aún más, el personal empleado, pero sin llegar a reducir los coeficientes por unidades en servicio.-

Pérdidas de los distintos organismos a cuyo cargo estuvo la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires.

a) <u>Corporación de Transportes de la C. de Bs. As.</u>	
Acumuladas al 20/10/1948 .....	\$ 722.126.839.84
b) <u>Corp. de Transp. de la C. de Bs. As. (en Liquid.)</u>	\$ 1.227.006.369.65
Período 21/10/48 - 20/4/1950..	\$504.552.963.56
Período 20/4/1950- 31/12/51...	"722.453.406.09
c) <u>Transportes de Buenos Aires</u> .....	\$ 2.103.203.089.63
el 31 de diciembre de 1952	\$438.566.748.44
" " " " 1953	"455.102.468.53
" " " " 1954	"490.752.829.06
" " " " 1955	"524.783.043.60
	<u>\$ 4.057.338.299.12</u>

Reestructuración del Ministerio de Transportes

Por decreto N° 6.405, del 23 de diciembre de 1955, se autorizó al Ministerio de Transportes a estructurar la organización del Ministerio a su cargo y la de la Empresa Nacional de Transportes, por considerar que la estructura orgánica-funcional del Ministerio de Transportes y de la Empresa Nacional de Transportes no les permitía cumplir en forma cabal con su verdadero cometido.

Las facultades conferidas al Ministerio de Transporte son las siguientes:

- 1.- Proceder a la creación, incorporación, fusión e supresión de organismos y servicios; a trasladar personal; etc. (Art. 1°).
- 2.- Se acuerda un plazo de 180 días para elevar a consideración del Poder Ejecutivo la nueva estructura orgánica-funcional que establezca para el Ministerio de Transportes y para la Empresa Nacional de Transportes, de acuerdo a la autorización conferida por el presente decreto (Art. 2°).



Las medidas a adoptarse en un futuro próximo en Transportes de Buenos Aires, asegurarán:

- a) El mejoramiento gradual de los servicios con la reincorporación a los mismos de las numerosas unidades paradas en esperas de reparaciones.
- b) La reorganización administrativa de la entidad para agilizar sus tareas y reducir, a la vez, la elevada e injustificada gravitación de sus gastos generales en los costos del transporte de pasajeros.
- c) La transformación y reestructuración del sistema con la incorporación del mismo a nuevos elementos técnicos que aseguren una explotación más eficiente y económica.
- d) El ajuste en la gestión financiera de la empresa a los efectos de lograr una apreciable mejora en la forma y condiciones en que realizar sus adquisiciones.

Y para alcanzar el propósito fundamental perseguido con estas medidas, se iniciará el proyecto y la construcción de la red de subterráneos, que el Gran Buenos Aires necesita y que asegurará a la población de este gran conglomerado urbano la solución del problema del transporte de pasajeros en las mejores condiciones de rapidez, seguridad, eficiencia y economía.

#### Plan Prebisch y el problema del transporte urbano

El Doctor Raúl Prebisch, el 7 y el 13 de enero de 1956 presentó sendos informes al Gobierno Provisional, para lograr el restablecimiento de la economía nacional.

El segundo de estos informes, titulado "Plan de restablecimiento económico" está compuesto de una parte expositiva de carácter general y por una serie de capítulos en los que se determinan las medidas que será necesario adoptar para resolver mediana o inmediatamente, la eficiente situación por que atraviesan los bienes y servicios del país.

El Capítulo III se refiere concretamente al problema del transporte al que se califica de "vastos alcances".

Los incisos 2° y 3° -subterráneos y tranvías, y transporte automotor respectivamente, son de interés para la solución del problema del transporte urbano. En efecto, el inciso 2°, establece, para los subterráneos y tranvías, medidas similares al transporte ferroviario y tienen por objeto mejorar su eficiencia y son las siguientes:

- a) mejorar los equipos a fin de atender la demanda insatisfecha de transporte;
- b) reorganizar los talleres para disminuir el tiempo de reparación de los elementos y mejorar apreciablemente el aprovechamiento del material en movimiento;
- c) mejorar los procedimientos de trabajo y eliminar gradualmente al personal incompetente;
- d) absorber el personal excesivo mediante aumento de tráfico correspondiente a la demanda insatisfecha de transporte;
- e) revisar y aumentar adecuadamente las tarifas.

En cuanto al transporte automotor, las medidas aconsejadas en el informe de referencia son, traspasar el material a la explotación privada mediante la organización cooperativa de empresarios individuales u otras formas de explotación.

Memorial dado a conocer por Transportes de Buenos Aires.

Relacionado con el estado financiero y técnico de la empresa, Transportes de Buenos Aires, dió a conocer un memorial el 2 de enero de 1956.

En él se reconoce la explotación deficitaria desde años atrás, como así también que la recaudación por pasajes cubre solamente las necesidades de la empresa para el pago de sueldos del personal empleado. Los gastos restantes se cubren con partidas que el Poder Ejecutivo Nacional entrega periódicamente para cubrir los déficits de explotación.

Al 30 de noviembre de 1955, Transportes de Buenos Aires adendaba al Instituto Nacional de Previsión Social -Ley N° 11.110- las su-

mas aproximadas de 340 millones de pesos moneda nacional por aporte patronal y 200 millones de pesos moneda nacional por aporte del personal retenido por la empresa y no depositado en el Instituto.

Además se estimaba la deuda de la empresa con sus proveedores particulares, al 31 de diciembre de 1955, en la suma de 112 millones de pesos, como también la deuda a diversas reparticiones del Estado por provisiones, a esa fecha, en 125 millones de pesos moneda nacional.

Debe hacerse notar que los déficits de explotación mencionados tienen su origen, en parte, en las condiciones en que se desenvuelve la empresa, tales como la hipertrofia burocrática que se observa en la misma, la falta de coordinación entre los servicios de aprovisionamiento de materiales y repuestos y las necesidades de los talleres de reparación y fabricación de la empresa. Esta falta de coordinación es provocada por la burocratización mencionada y por la falta de una provisión regular de los recursos financieros necesarios para la operación más eficiente del sistema.-

Esta última falla produce cuantiosas pérdidas por los mayores costos de adquisición como consecuencia de la pérdida de descuentos comerciales y también por la reticencia de numerosos posibles proveedores que no concurren a las licitaciones, con la menor probabilidad de obtenerse precios razonables en las mismas.-

Por otra parte, del déficit de explotación no debe atribuirse enteramente a Transportes de Buenos Aires. En efecto, para anular, en apariencia, las consecuencias de la inflación y del encarecimiento constante de la vida, la política del Gobierno anterior a la Revolución del mes de septiembre de 1955, ha sido la de mantener las tarifas a un nivel muy inferior al que hubiera correspondido a la elevación constante de los costos, debido a aumentos

en los sueldos y en las cargas sociales, en precios de materiales, repuestos, energía eléctrica, carburantes, combustibles, etc. y al restablecimiento de nuevos impuestos que Transportes de Buenos Aires ha pagado en su totalidad al hacer adquisiciones. Y decimos, que se había establecido un régimen de tarifas bajas aparentes para el transporte, puesto que por otra parte, se enju-gaba los déficits con recursos provenientes de los diversos im-puestos que gravitaban sobre la economía general del país. El Transporte de pasajeros en el Gran Buenos Aires, ha estado subsidiado por razones políticas, y puede decirse que en gran parte, el quebranto de la empresa corresponde a un subsidio-  
nal a los pasajeros del sistema.

Estado de la flota en servicio al 15 de diciembre de 1955

	Total de unid. de ut.	Unid. paraliz. en est. y tall.	Unidades aptas p/el serv.	Porc. Unid. aptas p/el serv.
Tranv.	1.323	246	1.077	81.40 %
Troleb.	769	165	604 x	78.54 %
Subt.	30	26	276	91.19 %
Omnibus	1.639	530	1.109	67.66 %

x : Esta cifra incluye 128 unidades nuevas destinadas a la extensión de estos servicios.

El elevado porcentaje de unidades en estaciones y talleres, se debe principalmente a la falta de materiales y repuestos necesari-  
rios para su reparación, siendo una de las causas determinantes de este estado de cosas, el no haber acordado a Transportes de Buenos Aires, las divisas necesarias para la importación de los elementos imprescindibles para mantener el servicio en condicio-  
nes de relativa eficiencia.-

Estado actual de vías, líneas aéreas y cables subterráneos

Vía Tranviaria: Se encuentran en servicio 492 Km. de vía tranvia-  
ria, cuyo estado es el siguiente:

Buenos:	78	Km.	(15,85 %)
Regular:	276	"	(56,10 %)
Malo:	112	"	(22,76 %)
Muy malo:	26	"	( 5,29 %)

Las reparaciones más urgentes de 138 Km. en estado malo y muy malo exigirán una inversión aproximada de 136 millones de pesos moneda nacional, contándose para estos trabajos con los rieles nuevos necesarios.

Líneas aéreas de tranvías y trolebuses: Se encuentran, en general, en buen estado.-

Disminución de la velocidad media: El estado del material, con la disminución de las unidades en servicio, el de las vías tranviarias y el de los pavimentos, ha originado no sólo un serio deterioro en las condiciones en que viaja la población, sino también una disminución apreciable de la velocidad media del transporte, con una considerable pérdida del tiempo para los usuarios y el menor rendimiento que Transportes de Buenos Aires obtiene del material en servicio.-

Del personal de la empresa: Su número se reduce en forma continua a razón de 3.500 personas aproximadamente por año, por fallecimiento, cesantías, renunciaciones, retiros voluntarios, jubilaciones por invalidez y ordinarias. El personal de Transportes de Buenos Aires, era en diciembre de 1955 de 42.300 personas, contra 48.590 para el mismo mes del año anterior, debiéndose hacer notar que las bajas se producen principalmente en el personal de tránsito y de técnica. Contribuye, por otra parte, a agravar el problema, el traslado no justificado de personal de acciones de carácter especializadas a las de administración, que ha visto así incorporar a su seno a numerosos agentes que no reúnen la eficiencia y conocimientos requeridos para estas tareas, que, sumados al ya excesivo personal administrativo, produce un aumento indebido en los gastos generales de la empresa."

CONCLUSIONES:

Para llegar a dar solución a la situación que aqueja a Transportes de Buenos Aires, en particular; y al transporte urbano colectivo de pasajeros, en general, deben adoptarse, a mi criterio, las siguientes medidas:

I) Medidas a adoptar por Transportes de Buenos Aires

- 1.- Nuevos métodos de percepción de boletos; eliminación gradual del personal de guardas en algunos sistemas; reemplazo de vehículos de gran capacidad (ómnibus y trolebuses) en horas nocturnas por pequeñas flotas de microómnibus, trabajando estos microómnibus con las tarifas del sistema que reemplazan o complementan.
- 2.- Reajuste de servicios y la redistribución del personal, para el mejor aprovechamiento de los planteles actuales.
- 3.- Hacer cargos individuales al personal de tráfico y de técnica. Es decir, determinar una responsabilidad directa por cada vehículo, al personal de guardas y conductores encargados de la prestación de su servicio, como así también, extender tal responsabilidad a un plantel limitado de mecánicos y obreros especializados que tendrán a su cargo el mantenimiento y conservación en las mejores condiciones técnicas posibles de un número determinado de unidades. De esta manera se logrará una mayor eficiencia y productividad en el servicio, lo que gravitará en la disminución del déficit de explotación.- Al mismo tiempo, interesar al personal en la prestación de una labor eficaz y conciente, mediante primas, gratificaciones u otras formas de remuneración extra, determinadas sobre la base de un porcentaje sobre los mejores ingresos obtenidos.-

II) Medidas aconsejadas para solucionar el problema del transporte urbano de pasajeros:



1.- Dada su característica de Gran Metrópoli, las medidas para mejorar el servicio de transporte colectivo de pasajeros en Buenos Aires, deben encaminarse a ampliar la red de subterráneos, ya que la aglomeración de vehículos de superficie, siempre en aumento, origina la congestión del tránsito y otros problemas de circulación. La solución de estos problemas se pueden encarar a través de la intensificación de los servicios bajo nivel, vinculando las redes ya existentes, de tal forma que permitan su utilización máxima; y mediante la construcción de ramales que derivan hacia puntos terminales distantes al enorme torrente circulatorio de viajeros que se concentra sobre las líneas en funcionamiento. Otra de las medidas aconsejadas, sería la de extender, progresivamente, el beneficio de los transportes subterráneos a núcleos de vecindad muy nutridos, los cuales carecen de medios de comunicación directos y rápidos hacia los distintos puntos neurálgicos de la ciudad.

Si bien, la solución de este problema representa una inversión inicial considerable de bienes de capital, es un hecho indudable de que el subterráneo es, comparativamente, el medio de transporte que mayores ventajas económicas reporta por su menor costo de explotación y mayor rendimiento, por kilómetro-recorrido por pasajeros por coche-kilómetro, explicado por su mayor "velocidad comercial".-

Todos los elementos de análisis concurren a pronunciarse a favor del subterráneo. Si a ellos agregamos las características estructurales de la ciudad, ya examinadas, llegaremos a la conclusión de que la mejor solución para resolver el problema que aqueja al transporte urbano, es extender e incrementar, paulatinamente, las líneas subterráneas hasta los límites del municipio. Ello tenderá, asimismo, a valorizar vastas zonas urbanas y a estabilizar el ritmo de su crecimiento, debido a las grandes corrientes circulatorias que se han de establecer por las proyectadas prolongaciones.



La financiación de estas construcciones, debe realizarse, a mi criterio, por la acción conjunta del Estado Nacional con capitales privados, las que serían remuneradas con los recursos provenientes de la explotación de las líneas subterráneas construídas, y del gravamen, que ha de aplicarse sobre las propiedades que por las mencionadas obras se valorizan.

Cabé reconocer, que se trata de una relación de vasto alcance, a concretarse al cabo de varios años, pero que debe encararse a la brevedad posible.

A tal efecto, se podría constituir un consorcio de capitalistas nacionales, a los que se otorgaría la concesión para la construcción y explotación de las líneas subterráneas a construir, durante un número determinado de años, no menor de 30; y con la facultad de emitir debentures "para la construcción", garantizados por el Estado, para que colocados entre los ahorristas nacionales, devenguen intereses no menor del 10% inicial, con posibilidad de aumento en la medida en que se incrementa las utilidades de la empresa.

La solución del problema del transporte urbano requiere la aplicación de disposiciones inmediatas, como sería la que el Estado, apoye y fomente la creación de entidades cooperativas de transporte automotor para la prestación del servicio en zonas suburbanas y circunvecinas a la Capital Federal, y a las que, conjuntamente con las líneas particulares autorizadas, se les permita la libre importación de chasis para automóviles colectivos para reforzar el transporte ya existente, especialmente el que facilita el acceso a estaciones ferroviarias y a cabeceras de líneas subterráneas.-

LEY Nº 12.311- Octubre de 1936

CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Art.1º.- a) Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar y constituir una persona jurídica que se denominará "CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES", y se regirá por las disposiciones de esta ley. La corporación tendrá por objeto: 1º Coordinar los servicios de transportes colectivos de pasajeros que actualmente existen, vinculándose en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas; 2º, crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios en el futuro; b) La "CORPORACION DE TRANSPORTES" se formará por la coordinación, bajo regímenes autónomos, de las empresas de transportes colectivos de pasajeros, de la Ciudad de Buenos Aires y sus actuales prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal, o por la fusión de todas o parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica, representando la autonomía de las no funcionadas, en su caso, y comprenderá los tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no revistan carácter público.

El transporte de pasajeros realizado por los ferrocarriles de jurisdicción nacional, cuyas vías de acceso a la Capital Federal forman parte de la red ferroviaria que sale de sus límites, deberá ser coordinada con los servicios de transporte regidos por esta ley. La corporación y los ferrocarriles establecerán convenios de horarios y de tarifas a fin de evitar concurrencias inútiles y antieconómicas entre los servicios respectivos.

La corporación y los ferrocarriles podrán celebrar, además, los acuerdos convenientes para asegurar -por instalaciones apropiadas en los puntos de contacto entre sus servicios respectivos y por tarifas combinadas (boletos combinados y abonos)- en las me-

jeros condiciones posibles, el intercambio de pasajeros que efectúen recorridos mixtos.

El régimen autónomo se reconocerá a aquellas empresas concesionarias que lo soliciten, siempre que sus concesiones sean anteriores al año 1934 y que así lo acuerde el P.E.

En los casos que se aprueben regímenes de autonomía, ésta no creará un estado de preferencia económica ni financiera para la empresa concesionaria, la que quedará sujeta, en cuanto se refiera a su régimen interno, a las reglas generales de la corporación.

c) La Corporación de Transportes, una vez constituida, tendrá a su cargo, con exclusividad, los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el perímetro de la Ciudad de Buenos Aires y mantendrá, en las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidas, los que presta en sus actuales prolongaciones fuera del mismo. Las empresas de transporte colectivo de pasajeros entre la Ciudad de Buenos Aires y el interior del país y viceversa, no podrán transportar pasajeros que viajen entre dos puntos comprendidos dentro del perímetro de aquélla, salvo que se pongan de acuerdo con la corporación.

d) La Corporación de Transportes creará en el futuro, mientras subsista el régimen de esta ley todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la "Comisión de Control" creada por el apartado g) de este artículo considere necesario, sea por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, las comisiones vecinales de la misma ciudad, como entidades y cualquiera del pueblo, podrán recurrir ante la "Comisión de Control", pidiendo o sugiriendo la implantación de nuevos servicios. A pedido de la "Comisión de Control" la Corporación creará, en el futuro, con fines de fomento urbano, servicios de transporte colectivo de pasajeros, de la categoría de los que presten con ómnibus y micro-ómnibus, o de toda otra categoría que se utilice en el porvenir, siempre que no requiera instalaciones fijas. Estos servicios serán

prestados durante un tiempo prudencial, fijado al efecto, pero la Corporación podrá suspenderlos si demostrare que no remuneran los gastos de explotación y las cargas financieras.

e) En el caso de que la Corporación de Transportes se riesgue a crear los nuevos servicios a que se refiere el apartado anterior y no proponga otros similares o introduzca modificaciones en sus instalaciones que proporcionen iguales o superiores beneficios, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, previa consulta a la "Comisión de Control", podrá conceder la explotación de los mismos a otras personas libremente, cuando se trate de adoptar nuevos medios o sistemas de transporte y siempre que no se superpongan recorridos ni se establezcan servicios en competencia con los de la Corporación, cuando se trate de adoptar los medios o sistemas actualmente empleados.-

f) La Corporación de Transportes será administrada por un directorio compuesto de representantes del P.E. o la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de los propietarios de los medios de transporte que constituyan la Corporación. El número total de representantes será el más reducido posible, siempre que permita dar representación a todos los intereses asociados, en forma considerablemente proporcional a su participación en la Corporación.

g) La Corporación de Transportes y las empresas que, sujetas a ella, mantengan sus regimenes autónomos, serán controladas en su administración, en su marcha financiera y en los servicios que están obligadas a prestar, por una "Comisión de Control" compuesta de tres miembros designados por el P.E. con acuerdo del Senado, dos libremente, y el tercero a propuesta en torno de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Ese control se ejercerá sin perjuicio de la fiscalización que corresponde a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en lo tocante a la higiene y seguridad, públicas, al tráfico y a las construcciones y ocupación de las calles y del subsuelo, en lo que sea de su

jurisdicción. Los miembros de la "Comisión de Control", deberán ser, todos, argentinos.

h) La Corporación de Transportes estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán libre de todo gastos, una participación en el capital de la Corporación, en acciones, equivalente a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, recibirán, además, igualmente en acciones, una suma, equivalente al monto de lo que, al constituirse la Corporación les adeuden las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumente el capital de la Corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto y en acciones, una participación en el capital aumentado en igual proporción a la que tenga en el capital de origen. Las empresas que adhieren a la Corporación, con régimen autónomo, seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones.

i) La Corporación de Transportes tendrá la exclusividad para realizar los servicios a que se refiere esta ley y con sujeción a las condiciones en ella establecidas, por el término de cincuenta y seis años, a contar desde la fecha de su constitución. Vencido dicho plazo, todos sus bienes inmuebles, muebles, instalaciones fijas y material rodante, en buen estado de servicio pasarán a poder de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o de la Nación, según el caso, sin indemnización alguna, salvo los bienes incorporados en los últimos veinte años por los cuales la Municipa

lidad de la Ciudad de Buenos Aires o la Nación, según el caso, pagarán el valor de origen, menos las amortizaciones realizadas.

j) Decláranse de utilidad pública y susceptibles de expropiación, las propiedades y el subsuelo que fuesen necesarios a la Corporación de Transportes, para hacer las construcciones e instalaciones y efectuar los servicios que le impone esta ley. La Corporación actuará como expropiante, ante la justicia federal, de acuerdo con las disposiciones de la ley 189.

Art. 2º.- a) El Poder Ejecutivo procederá a dar cumplimiento al artículo 1º de esta ley por intermedio de una "Comisión Especial" integrada con representantes del P.E. de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y de las empresas de transporte colectivo actualmente existentes, la "Comisión Especial", será presidida por un representante del P.E. El número de representantes de las empresas será fijado con arreglo a la importancia de cada una de ellas y su designación se hará por el P.E. a propuesta de las mismas. El P.E. reglamentará la constitución y el funcionamiento de esta Comisión.

b) La Comisión Especial se expedirá dentro de seis meses de constituida, pero el P.E. podrá prorrogar este plazo si existiesen motivos para ello.

c) La Comisión Especial formulará un proyecto de constitución, organización y funcionamiento de la Corporación de Transportes, redactando el estatuto de la misma en su carácter de persona jurídica.- En dicho estatuto se determinará, además de las cláusulas que sean necesarias: 1º.- El monto del capital de la Corporación de Transportes y la parte que en el mismo corresponda a cada uno de los participantes, incluidas la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La determinación del valor que deberá asignarse a cada una de las concesiones y permisos, por el aporte que signifiquen a la corporación, comprenderá: a) El valor de sus inmuebles, instalaciones fijas, material rodante, talleres, almacenes, capital circulante y demás bienes afectados actualmente



al servicio, que se establecerá tomando por base el costo original y efectivo de los mismos, menos la depreciación causada por el uso. Sin embargo, se tendrán en cuenta, en forma equitativa los años durante los cuales la situación económica no haya permitido a las empresas efectuar sus gastos de renovación en forma normal. En caso de ignorarse el costo de origen de uno o más bienes, o de ser imposible calcularlo por medio de la escala de precios vigentes en la época de su adquisición, se lo fijará teniendo en cuenta los precios vigentes durante una época económica normal, y si fuera el caso, se combinarán los dos criterios, de manera que se establezca en forma equitativa su justo valor; b) El monto de los gastos inherentes a la constitución y organización de las empresas, los que serán fijados razonablemente en cada caso, previa su justificación y comprobación. En los que se refiere a las empresas que posean concesiones a perpetuidad o a su plazo mayor de cincuenta y seis años, además de lo establecido en los incisos a) y b), la Comisión Especial tendrá en cuenta cada caso particular de modo equitativo; 2°. Las funciones de la comisión de control, entre las que figurarán el estudio de la mejor forma de levantar las vías en el centro de la ciudad y las responsabilidades a que estarán sometidos sus miembros por los actos que ejecuten o autoricen en el ejercicio de las mismas; 3°. La intervención o inspección técnica y administrativa a que deban estar sujetas las empresas que mantengan sus regímen autónomo; 4°. El procedimiento para fijar las tarifas que deberán ser justas y razonables y dar origen a recursos suficientes para: a) Cubrir los gastos de explotación; b) Crear fondos de renovación del material y de reserva para mantener un buen servicio público y c) Asegurar el capital representando un 7% de interés y su amortización, a cuyo efecto la Corporación deberá poner a disposición de la Comisión de Control los libros y documentos que prueben sus entradas. Las tarifas obreras serán mantenidas en las actuales condiciones y horarios y deberá estudiarse la extensión de



las mismas a otros servicios que actualmente no las tengan o los que ulteriormente se implanten; 5°. La forma en que la Corporación dará estricto cumplimiento a las leyes que rigen las relaciones entre el capital y el trabajo y a la número 11.110 de jubilaciones. La Comisión Especial fijará las sumas no aportadas por las empresas de tranvías a las cajas de jubilaciones estableciendo a cargo de la Corporación la obligación de amortizarlas en el plazo de veinte años; 6°. La forma en que la Corporación mantendrá el personal, que al promulgarse esta ley trabaje en el transporte en común de pasajeros, incluidos los propietarios de automóviles colectivos, a cuyo efecto se fijará el correspondiente escalafón; 7°. Los materiales, trabajos e implementos que en igualdad de condiciones deberán procurarse en el país, de preferencia a los similares extranjeros.

d) Aprobado por el P.E. el proyecto a que se refiere el apartado anterior, el Ministerio de Interior requerirá la aceptación escrita de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y, obtenida ésta, se constituirá definitivamente la Corporación de Transportes. Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no deseen ingresar a la Corporación podrán ser expropiados, con arreglo a las leyes vigentes y pagados en efectivo, si así lo aprueba el P.E. a cuyo efecto se declare de utilidad pública esos bienes y medios de transporte.

e) Una vez transferidos a la Corporación los bienes muebles e inmuebles de las empresas que se incorporen, por fusión o por expropiación, caducarán las concesiones, permisos y autorizaciones precarias de todos los medios de transporte a que se refiere el apartado b) del artículo 1° de esta Ley. Las empresas que ingresen a la Corporación, conservando su autonomía, quedarán sometidas a las prescripciones establecidas por la Comisión Especial y aprobadas por el P.E.-

f) Desde la promulgación de esta ley las autoridades nacionales

y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, no darán nuevas concesiones ni permisos de transporte colectivo de pasajeros. Exonórase a las empresas y propietarias de medios de transporte colectivo de pasajeros, de las multas en que hubiesen incurrido hasta la promulgación de esta ley por mora en el pago de aportes, contribuciones e impuestos.

g) Las cuestiones que, una vez constituida la Corporación de Transportes, se susciten entre el Directorio y la Comisión de Control, sobre interpretación de las cláusulas del estatuto, serán dirimidas, en primera instancia, por el P.E. con apelación para ante un árbitro único designado por el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. El fallo del árbitro será inapelable.

Art. 3°.— Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley hasta que la Corporación de Transportes quede definitivamente constituida, se pagarán con un fondo común formado por las entidades que se incorporen, las que tendrán derecho a repetir lo anticipado en la proporción de sus aportes.

Art. 4°.— Comaníquese al Poder Ejecutivo.—

Ley N° 14.065

APRUEBA LIQUIDACION

DE LA CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Art. 1°.- Apruébase la licitación pública efectuada por los señores fideicomisarios de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (en liquidación), en cumplimiento de la ley 13.501, para la enajenación del activo físico de esta empresa.-

Art. 2°.- Apruébase asimismo la adjudicación efectuada por los fideicomisarios, como resultado de dicha licitación pública en favor del Estado nacional argentino, único ofertante, por la suma de cuatrocientos diez millones de pesos moneda nacional (\$410.000.000 %) con sujeción a las condiciones establecidas en el respectivo pliego.

Esta adjudicación comprende la totalidad de los bienes que constituyen el activo físico de la Corporación de Transportes, aún de los que ésta ha entregado en tenencia a terceros, o que por cualquier concepto o título se encuentra en poder de la empresa e integren la unidad funcional afectada a la prestación de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires.-

Para todos los efectos jurídicos se considerará que el Estado nacional argentino es sucesor a título singular de la Corporación de Transportes en el conjunto de los bienes adjudicados y que no responde, en tal carácter, por las obligaciones a cargo de dicha entidad, aunque ellas afecten de una manera especial los bienes comprendidos en la venta.

Art. 3°.- A los fines previstos en el último apartado del artículo 2° de la ley 13.501, declárase compensado lo consumido con posterioridad al inventario que sirvió para la licitación, con lo adquirido para mantenerla continuidad y regularidad del servicio durante el mismo lapso e innecesario el reajuste de la propuesta.-

Art. 4°.- El Ministerio de Transportes de la Nación procederá, por conducto de los funcionarios que designe, a la toma de posesión de los bienes adjudicados por la presente ley, a cuyo efecto el

Poder Ejecutivo podrá fijar el plazo dentro del cual deberá llevarse a cabo esa operación.

Art. 5°.- La documentación de la transferencia se ajustará a la ley 13.490.-

El adjudicatario recibirá los bienes libres de gravámenes (hipotecas, prendas) cuyos privilegios o preferencias afectarán la parte proporcional del precio en el grado que corresponda conforme a la ley 11.719

La cancelación de los gravámenes se producirá de pleno derecho desde el instante en que se haya saldado la parte proporcional del precio correspondiente a los bienes gravados por vía de pago o compensación provisional a que se refiere el artículo 8°, tomándose razón directamente de las cancelaciones en los registros respectivos.-

Art. 6°.- Declárase exenta de todo impuesto o tasa nacional, provincial o municipal, a la operación que se aprueba por la presente ley.

Art. 7°.- La transferencia del activo físico de la corporación al Estado nacional, argentino no modifica la situación del personal, ni comporta la rescisión de los contratos de trabajo o constituye motivo para su resolución unilateral.

Ese personal continuará en servicio con los mismos derechos, obligaciones y beneficios que le acuerdan e imponen las leyes, reglamentos y contratos colectivos en vigor, que en su oportunidad fueron dictados para los obreros y empleados de la corporación, de acuerdo con la Unión Tranviarios Automotor. El personal que se designe en lo sucesivo estará sometido al mismo régimen.

Art. 8°.- El precio de compra de \$ 410.000.000 se declara provisionalmente compensado con igual importe en créditos privilegiados surgidos hasta el 20/8/948 inclusive, que el Estado y sus reparticiones descentralizadas tienen contra la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y en créditos que las mismas y los bancos oficiales tienen contra la masa desde el 21 de octubre de 1948 en adelante.-

Además de la parte de precio que podrá abonarse en efectivo y que se refiere al artículo 5°, 3er. apartado, deberá efectuarse un depó-

sito provisional por el importe de los créditos de terceros con privilegio de un grado superior a los del Estado y sus entidades descentralizadas. Si el privilegio fuese de igual grado, el depósito se limitará al importe resultante del prorrateo que corresponda.-

Oportunamente, serán reajustadas el precio con las deducciones a que hubiere lugar, conforme al pliego de condiciones y la compensación según el Estado de verificación y graduación de créditos que resulte aprobado.

Si como consecuencia del reajuste quedare algún saldo del precio adeudado por el adjudicatario, será abonado dentro de los 90 días de la notificación, con intereses al tipo que corresponda según el Banco de la Nación Argentina, desde la fecha de toma de posesión de los bienes.-

Art. 9°.- Facúltase al Poder Ejecutivo para realizar las emisiones de títulos u operaciones de crédito necesarias que le permitan financiar:

- a) Los pagos a realizar en cumplimiento de la garantía de la Nación establecida por el inciso b) del artículo 3° de la Ley N° 13.501.
- b) Los pagos que debe efectuar para cancelar el precio de compra del activo físico de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el cumplimiento de los artículos 11 y 13 de la presente ley;
- c) Los pagos a realizarse en las entidades descentralizadas e instituciones bancarias oficiales por los créditos a su favor.

Art. 10°.- Facúltase al Poder Ejecutivo y a las entidades descentralizadas, inclusive los bancos oficiales para convenir el reemplazo del pago en efectivo de las deudas de la Corporación de Transportes con dichas Instituciones por la consolidación mediante la entrega de bonos emitidos en las condiciones que estime más conveniente.- Queda asimismo autorizado el Poder Ejecutivo para aplicar el pago de esos servicios los siguientes recursos:

- a) Los beneficios que arrojaré la explotación de los transportes que toma a su cargo en reemplazo de la corporación;
- b) El producido de la realización de bienes a que se refiere el artículo 19 de esta ley;
- c) Las rentas generales, en cuanto no fuesen suficientes los recursos asignados por los incisos anteriores.-

Art. 11°.- El procedimiento de liquidación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, consecuencia de su disolución y estado de quiebra dispuestos por la ley 13.501, proseguirá ante la justicia nacional de comercio con sujeción a las normas de las leyes 5375 y 11719 que fueran compatibles con el régimen propio de dicha liquidación y con las siguientes modificaciones.-

1°) Las funciones de síndico y liquidador y, en general, todos los necesarios para llevar a término la liquidación, estarán exclusivamente a cargo de un fideicomisario que designará el Poder Ejecutivo y que asumirá además, cualquier representación que pueda corresponder a la empresa disuelta en el proceso de la liquidación, quedando suprimido el organismo a que se refiere el artículo 92° de la ley de quiebras.-

2°) El fideicomisario presentará al juez nacional de comercio en turno un informe sobre los créditos a cargo de la empresa que resulten de sus libros o se hubieren presentado a la toma de razón, consignando, asimismo, con expresión de causas, los que hubiesen sido rechazados, y con determinación de los privilegios y preferencias que correspondan en cada caso. El juez hará saber por edictos dicha presentación, por el término de ocho días, con advertencia de que el informe quedará de manifiesto en secretaría por treinta días contados desde la última publicación.

3°) Hasta cinco días después de vencido el plazo de treinta, podrán formularse por escrito las observaciones a que se refieren los artículos 26 y 61 de la ley de quiebras, las que se substanciarán también mediante procedimiento escrito en substitución de la junta prevista por dichos artículos.



4°) Las funciones del fideicomisario que se designe solamente serán retribuidas con el sueldo que fije el Poder Ejecutivo, con exclusión de todo otro honorario a cargo de la masa.

5°) El Poder Ejecutivo aprobará, asimismo, el presupuesto de gastos sueldos y otras remuneraciones de la liquidación y anticipará los fondos necesarios para su desenvolvimiento.

Art. 12°.- Los bienes de las empresas adheridas a la Corporación de Transportes, que aún no hayan sido escriturados en favor de ésta, quedarán de pleno derecho transferidos a ella en propiedad, levantándose de oficio los embargos, inhibiciones o gravámenes que puedan afectarlos, los cuales, en cuanto corresponden a obligaciones personales de dichas empresas, subsistirán sobre los valores que, de acuerdo con las estipulaciones existentes, deban ellos recibir en pago con sujeción a los reajustes de capitales que legalmente corresponda.-

Art. 13°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para disponer eventualmente la expropiación de todos y cada uno de los bienes a que se refiere el artículo anterior, así como de cualesquiera otros que resulten necesarios para la explotación del servicio, sea que no se encuentran comprendidos dentro del conjunto de bienes adjudicados al Estado, sea que corresponda excluirse de ese conjunto con arreglo a las cláusulas respectivas del pliego de bases y condiciones.-

Art. 14°.- Apruébase la gestión de los fideicomisarios designados por el Poder Ejecutivo en cumplimiento de la ley 13.501.-

Los que actualmente desempeñan esas funciones darán término a su cometido, una vez que el Ministerio de Transportes tome posesión de los bienes adjudicados.

Art. 15°.- Los fideicomisarios designados para la Corporación de Transportes, antes o después de la sanción de la ley 13.501, no podrán formular reclamaciones judiciales por honorarios o cualquier otra remuneración extraordinaria por su servicio, los que se ten-



drán por suficientemente pagados con los sueldos o compensaciones que se les hubiera asignado o que el Poder Ejecutivo en definitiva les fije en razón de estas tareas.-

Art.16°.- Autorízase a los fideicomisarios para abonar a los funcionarios de la Corporación de Transportes que hayan realizado trabajos extraordinarios vinculados con la liquidación de la empresa hasta diez meses del último sueldo percibido por cada uno de ellos mientras realizaron dichas tareas, en concepto de remuneración complementaria especial, siempre que no hubieran sobrado ya otra compensación por esos mismos trabajos.-

Art.17°.- El servicio público de transportes colectivo de pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires y sus prolongaciones y servicios accesorios fuera del distrito federal, estará a cargo del Ministerio de Transportes, por intermedio de una o más empresas del Estado organizadas con sujeción a las disposiciones de la ley 13653 o por otras formas de prestación que el Poder Ejecutivo determine, de lo que deberá dar cuenta al Congreso.

El Poder Ejecutivo adoptará las medidas necesarias para que las tarifas lleguen a ser suficientes para cubrir los gastos de explotación incluidos los servicios financieros y crear los fondos de reserva para la normal prestación de los servicios.-

Art.18°.- El control y fiscalización del servicio público a que se refiere el artículo anterior, será ejercido por el Ministerio de Transportes.-

Art.19°.- Autorízase al Poder Ejecutivo para enajenar, permutar, dar en préstamo o arrendamiento, o ceder con cargo, en la forma que estime más conveniente, los bienes que se incorporan al Estado en virtud de la presente ley, y que queden desafectados del servicio público, como asimismo a destinar los fondos que se obtengan de las operaciones precitadas, a la amortización de las sumas pagadas por el Estado, como consecuencia de la presente ley, o a la adquisición

de bienes de capital con destino a la explotación de este servicio público; en todos los casos con intervención previa del Ministerio de Hacienda de la Nación y la aplicación en lo pertinente de la ley 13.539.-

Art. 20º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

BIBLIOGRAFIA

Coordinación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires

-Comisión Especial.- Ley N° 12.311.-

Informe de la Comisión Especial. Año 1933.-

T. Sánchez de Bustamante. "La Coordinación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires". Revista de Ciencias Económicas-Setiembre de 1939.-

Semmi. "Monopolio Inglés". Bib. de la F. de Ciencias Económicas- N° 72.966.

"Coordinación o Destrucción". Bib. de la F. de Ciencias Económicas. N° 26.718.-

"Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires". Algunos de sus problemas económicos.

"Planificación y Coordinación". Bib. de la Fac. de C. Económicas. N° 80.061.

Manuel M. Diez. "Régimen Jurídico de las Comunicaciones".

Memorias y Balances de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.

Memorias y Balances de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. (en liquidación).

Memorias y Balances de Transportes de Buenos Aires.

Diarios de Sesiones del Honorable Congreso Nacional. Cámara de Diputados y Cámara de Senadores. Bib. del Congreso de la Nación. Sec. Legislación.

Diarios de Sesiones del Consejo Deliberante de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Informe de la Comisión Especial, creada por Resolución N° 5834. Julio de 1950.

I N D I C E

CAPITULO I 1- Consideraciones generales ..... pág.1-5

2- Causas que se adujeron para la sanción de la Ley N° 12.311 ..... pág.5-7

3- Tratado Roca-Runciman y su relación con la sanción de la ley N° 12.311 ..... pág.8

CAPITULO II Ley N°12.311.- Creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires ..... pág.16/81

1- Organos administrativos de la C. T. C. B. A. ..... pág.16/26

a) Administración -16

b) Comisión de Control -18

c) Comisión Especial -20

2- Valuación de los bienes físicos de las empresas integrantes de la C. T. C. B. A. ..... pág.27-81

a) Formación de la Cuenta "Capital" de la Cía. de Tranvías Anglo-Argentina: -29

b) Criterios seguidos por la Comisión Especial: -34

1- Tranvías y Subterráneos.

2- Valuación de los elementos aportados por las empresas automotoras.

3- Capital asignado a las empresas que se incorporan a la C.T.C.B.A.

4- Capital atribuido a la Nación y a la Municipalidad de la C. de Buenos Aires.

5- Reajuste de los capitales reconocidos por la Comisión Especial por decreto: 2-1-1940

c) Financiamiento y fracaso de la C.T.C.B.A.: -61

d) Apoyo y financiación estatal de la C.T.C.B.A.: -77

CAPITULO III Liquidación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires ..... pág.81-104

1- Antecedentes ..... pág.81-82

2- Ley N° 13.501 ..... pág.82-99

- a) Disposiciones de la Ley: 82
- b) Proceso de la liquidación: 84
- c) Apoyo y financiación del Estado a la C.T.C.B.A. (en liquidación): 98

3- Ley N°14.065-Aprueba la liquidación de la C.T.C.B.A. ..pág.99-104

- a) Crítica a la ley N° 14.065 .....pág.103

CAPITULO IV Transportes de Buenos Aires ..... pág.105-

1- Su funcionamiento y resolu-  
tado ..... pág.105-114

2- Reestructuración del Minis-  
terio de Transportes .... pág.114-115

3- Plan Prebisch y el proble-  
ma del transporte urbano .pág.115-116

4- Memorial dado a conocer por  
Transporte de Buenos Airespág.116-119

CONCLUSIONES ..... pág.120-122

- A P E N D I C E -

Ley Nro. 12.311

Ley Nro. 14.065