MEMORIA CORRESPONDIENTE A TRANSPORTES LAS PALMAS S.A. ACTIVIDAD - TRANSPORTES DE MERCANCIAS

PEDRO SUAREZ SUAREZ

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EXAMEN DE GRADO DE Profesor Mercantil
ALUMNO Pedro Suarez Suarez
CALIFICACION Aprobado
FECHA 28 - Febrero - 1973

Las Palmas de G. C. a 3 de Marzo de 1973

El Secretario,

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
N.º Documento 255197
N.º Copia 677600

BIBLIOTECA GENERAL

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

206

MEMORIA DEL GRADO DE PROFESOR MERCANTIL

Pedro Suarez Suarez

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

"TRANSPORTES LAS PALMAS, S. A."

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

INDICE

ANTECEDENTES HISTORICOS (PARTE GENERAL) PAG.

ANTECEDENTES HISTORICOS (PARTE ESPECIAL REFERIDA A ESPAÑA) PAG.

ASPECTO COMERCIAL PAG.

ASPECTO ORGANIZATIVO PAG.

ASPECTO LABORAL PAG.

ESTADISTICAS DEL SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. PAG.

ASPECTO JURIDICO PAG.

ASPECTO CONTABLE Y TRIBUTARIO PAG.

SEGURIDAD SOCIAL PAG,

BIBLIOGRAFIA PAG.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ANTECEDENTES HISTORICOS

(PARTE GENERAL)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Los intercambios de mercancías en la Prehistoria no tienen prácticamente ninguna trascendencia en la Historia del Comercio y de los transportes. El cazador o el nómada llevaba consigo los objetos que podía trocar con sus congéneres, pero el comercio no se puede concebir como tal sino a partir del momento en que el cazador o el nómada se convierte en agricultor, se hace sedentario, y de un centro a otro circula el intercambio. Los primeros útiles objeto de cambio fueron piezas y armas de pílex, piedras preciosas, pepitas de oro, conchas, estaño, sal, etc, .

De una "ciudad" a otra, marchan caravanas de buhoneros, siguiendo con preferencia los valles, vadeando ríos, los bandoleros esperan en lugares estratégicos al paso de éstos. Para proteger esta cohorte los hombres deben llevar las manos libres, de manera que a las mujeres les hacen llevar la carga.

Luego, el hombre advierte que ciertas bestias de carga son más robustas que las mujeres, y así, carga con fardos al asno, onagro, camello, dromedario, reno, buey, gacelas, etc. De estos animales de carga el hombre hace animales de tiro. Primero tiene la idea de hacer deslizar la carga sobre trozos de madera y aparece en Escandinavia unos cinco mil años antes de nuestra era el trineo. El estadio siguiente lo constituye la rueda, y alrededor de Babilonia, hacia 1900 antes de Jesucristo se proyectan tres carreteras recubiertas de bitumen llegando una de ellas a tener 1600 kilómetros de longitud.

Los cursos de agua también fueron aprovechados por el hombre primitivo, transportando por ellos cargamentos infinitamente más pesados que los de un animal de carga, sin gastos, y al abrigo de las emboscadas.

Hasta el siglo XIX, la humanidad para sus transportes, sólo pudo disponer del viento, el agua y los músculos animales o humanos. La máquina proporcionó una energía motriz prodigiosa, y las nociones de distancia, peso, volumen y velocidad, se trastornaron. Estas revoluciones en la técnica de los transportes, di-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

rectamente vinculadas a la revolución industrial, ocupan todo el siglo XIX; el buque de vapor, ferrocarril y automóvil .

v La idea del ferrocarril nació en el fondo de las minas en Inglaterra. Las vagonetas llevaban el carbón a la base de los pozos. Eran arrastradas por caballos o, más frecuentemente, por hombres y aún por niños, que costaban más baratos. Y surgió la evidencia de que la velocidad tenía su precio cuando los elevadores a vapor subieron el carbón más rápidamente de lo que llegaba. De esta forma apareció la pregunta: ¿ Y si el vapor lo llevara también ?. El camino ya estaba trazado; desde 1600 las vagonetas rodaban sobre una doble pista de tablas, luego sobre planchas de hierro, después, hacia 1750, sobre ángulos de fundición; por último, hacia 1800, sobre simples barras en las cuales una pestaña de las ruedas evitaba que las vagonetas se saliesen de ellas. El ferrocarril estaba ahí, y sólo esperaba a la locomotora.

Trevithick, que había inventado, sin éxito, un automóvil a vapor, propuso su máquina a las explotaciones de la hulla. Sólo una casa la aceptó en 1804. Por desgracia, la velocidad de esta máquina no era superior a la de la tracción humana o animal. Y además, los ingenieros epusieron una objeción decisiva: las ruedas de la máquina enganchada a las vagonetas patinaban sobre los raíles. Fueron necesarios nueve años para que un ingeniero, William Hedley, se diese cuenta de que para que la locomotora no patinase, bastaba que ésta fuese muy pesada. Los curiosos iban a admirar la cosa; entre ellos, un técnico de las minas de carbónode Killinguorth, que se llamaba George Stephenson y tenía 32 años. Stephenson persuadió a sus jefes de Killinguorth a que lo autorizaran a construir una locomotora más perfeccionada que la de Hedley.

El éxito fué tal que Stephenson abandonó su empleo en 1822, para abrir una pequeña fábrica de locomotoras en Newcastle. En 1829, Stephenson había fabricado 16 locomotoras.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

En menos de un siglo, entre 1830 y 1914, los hombres han conseguido los medios de transporte y de comunicación en los que la velocidad, la holgura y la economía permiten al fin, construir un mundo único e indivisible. Apenas terminada la primera guerra mundial surgió el deseo de establecer una vía aérea entre Europa Occidental y Estados Unidos. El avión no podía aún pretenderlo, pero los dirigibles alemanes habían probado sus posibilidades yendo a bombardear París y Londres. En 1916, los ingleses lograron capturar uno de ellos, el Zepelín L. 33, que copiaron; de suerte que al final de 1918 se encontraron en posesión de un dirigible, el R. 34. En el mes de julio de 1919, enlazó Inglaterra con Estados Unidos en ciento ocho horas y regresó en setenta y cinco, empujado por los vientos que soplan, como se sabe, de Oeste a Este. Recorrió en total 11300 kilómetros.

Las primeras tentativas en avión aparecen en el mes de junio de 1919. Dos ingleses, Alcock y Brown, habían logrado enlazar Terranova con Irlanda en 16 horas de vuelo. Otras tentativas siguieron a ésta, pero entre los continentes. Hoy, el tiempo de los pioneros ha evolucionado.

En la navegación marítima han aparecido las flotas mercantes. Conducido por oleoductos hasta los puertos, el petróleo se carga en barcos cisternas cada vez más grandes, que no pueden franquear los canales ístmicos ni entrar en los puertos.

En 1965, la flota de petroleros representaba 55 millones de toneladas de desplazamiento bruto sobre un total de 160 millones en conjunto.

¿ Cómo controlar un crecimiento demográfico enloquecedor ? ¿ Cómo remediar el subdesarrollo de 2000 millones de hombres que temen la superproducción ? ; Evidentemente, la solución debe ser buscada en el intercambio de toda clase. Es precisamente aquí, donde los transportes juegan un papel decisivo.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ANTECEDENTES HISTORICOS

(PARTE ESPECIAL REFERIDA A ESPAÑA)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

COMUNICACIONES, TRANSPORTES Y COMERCIO EN ESPAÑA

El comercio español, tanto interior como exterior, está íntimamente ligado con las comunicaciones. Los transportes terrestres, ferrocarriles y carreteras, con sus respectivos procedimientos, constituyen el fundamento del comercio interior, mientras las relaciones internacionales están ligadas con el mar y el aire y sus tráficos respectivos.

LA RED FERROVIARIA. La complicada orografía española no favorece el desarrollo de los ferrocarriles. Más que la considerable altitud media tiene importancia la disposición del relieve en anillos concéntricos, dispuestos desde la periferia al interior. Las únicas regiones sensiblemente horizontales se encuentran en la Meseta Central, a más de 500 metros de altitud; fuera de ella las llanuras abarcan superficies muy reducidas y están rodeadas por fuertes barreras montañosas, que las aíslan entre sí y del litoral. Entre la Meseta y las depresiones periféricas, así como entre la costa y el interior, se alzan montañas que determinan considerables desniveles, muy difíciles de salvar. La Meseta, región físicamente más favorable para los ferrocarriles, está poco poblada, tiene escaso desarrollo económico y por tanto menor tráfico; la costa es más densa y activa, pero está extremadamente accidentada. Los Pirineos aíslan a España del resto de Europa por su elevada altitud media.

La primera línea férrea construida en España fue la de Barcelona a Mataró, en 1848, seguida cronológicamente por la de Madrid-Aranjuez. Después de 1855 la fuerte atracción de capitales extranjeros hizo progresar la red ferroviaria hasta más de 5000 km en 1868 y surgen tres grandes compañías: La Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.), la del Norte y la de los Ferrocarriles Andaluces. En 1900 se alcanzaron 13168 km y en 1960 se ha llegado a 18022. Las características históricas y económicas del siglo XI explican la disposición radial de la red ferroviaria, con centr principal en Madrid y otros secundarios en Zaragoza, Venta de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Baños, Alcázar de San Juan y Baeza-Linares. Esta disposición, má en forma de estrella que propiamente radial, asegura el máximo transporte con un mínimo de líneas, pero alarga algunos trayecto como Madrid-Galicia o Madrid-Valencia, por la necesidad de busca los pasos naturales en las grandes rutas.

El reparto del kilometraje de vías férreas es así:

Vía ancha normal	11505 km
Vía ancha electrificada	1928 "
Vía estrecha normal	3676 "
Vía estrecha electrificada	913 "

Después del Movimiento Nacional el Estado español creó una empresa paraestatal -RENFE-, que se hizo cargo de todas las líneas de vía ancha, y la situación ha mejorado en material, velocidad y condiciones de transporte, aunque, como en casi todos los países, su explotación representa una pérdida para el Estado Para la realización de sus servicios los ferrocarriles españoles contaban en 1960 con el material siguiente: 3057 locomotoras de vapor y 312 eléctricas; 4040 coches de viajeros; 707 automotores 2333 furgones y 84474 vagones. Por las líneas de vía ancha (RENFE) circularon en dicho año 108838000 viajeros y se transportaron 34302000 toneladas de mercancías.

La densidad ferroviaria de España es baja en relación con la superficie -inferior a la de Europa Occidental-, pero más ele vada en relación con la población. Los costes de explotación son elevados, el material antiguo en muchos casos, la distribución desigual y poco acorde con la situación económica de las regiones hispanas. Las regiones mejor servidas son las Vascongadas, Cataluña, Levante, Asturias central y las proximidades de Madrid , mientras las regiones internas de la Meseta y el noroeste son las peor atendidas. Existen en España ocho líneas generales, de las que pueden considerarse derivadas todas las demás:

a) Línea del Norte. De Madrid a Irún por Avila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Burgos, Miranda de Ebro, Vi-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

toria, Alsasua y San Sebastián. A ella converge el tráfico procedente de León, Asturias y Galicia (por la línea del Noroeste) y de la cuenca del Duero por la línea de Valladolid a Zaragoza por Ariza. Salva la Sierra del Guadarrama por los puertos de La Cañada (línea de Avila) o de Guadarrama (línea de Segovia); cruza luego los Montes Obarenes por el desfiladero de Pancorbo y el Ebro por Miranda antes de salvar los Montes Vasco-Navarros por Alsasua (línea de Irún) y Orduña (ramal a Bilbao). Sus principales ramales son: de Villalba a Medina del Campo por Segovia; de Avil a Salamanca; de Medina del Campo a Salamanca y a Zamora; de Miranda de Ebro a Bilbao; de Vitoria a Bilbao por Málzaga; y de San Sebastián a Bilbao por Eibar. Con la línea del Noroeste se une por las de Bilbao-Santander-Oviedo y Bilbao-La Robla-León, y con la del Nordeste por las de Valladolid-Aranda de Duero-Zaragoza, Burgos-Calatayud, Miranda de Ebro-Logroño-Zaragoza y Alsasua-Pamplona-Zaragoza.

b) Línea del Noroeste. Se desprende de la del Norte en Venta de Baños y pasa luego por Palencia (ramal a Santander por Reinosa), León (línea a Gijón por el puerto de Pajares y Oviedo), Ponferrada, Astorga (línea por el sur hasta Huelva), Monforte de Lemos (ramal a Vigo por Orense), Lugo, Betanzos (ramal a El Ferrol del Caudillo), y termina en La Coruña. Salva los Montes de León por el puerto de Brañuelas y la cordillera Cantábrica por los de Reinosa y Pajares. Para el mejor servicio de Galicia meridional se construyó hace pocos años la línea Zamora-Orense-Vigo. Desde Orense y desde Vigo hay líneas a Santiago de Compostela, que se continúan por el norte hasta La Coruña.

c) Línea del Oeste. De Madrid a Lisboa por Malpartida de Plasencia, Arroyo de Malpartida (ramal a Cáceres) y Valencia de Alcántara.

d) Línea del Suroeste. De Madrid a Badajoz por Ciudad Real, Puertollano, Almorchón y Mérida, con ramales de Algodor a Toledo, de Ciudad Real a Manzanares, de Puertollano a Valdepeñas, de Al-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

morchón a Córdoba y de Mérida a Zafra y Huelva por el sur y a Cáceres y Astorga por el norte.

e) Línea del Sur. De Madrid a Cádiz por Aranjuez (ramal de Toledo), Alcázar de San Juan (desviación de la línea del Sureste), Manzanares, Valdepeñas, Espeluy, Córdoba y Sevilla. Relaciona Madrid con toda Andalucía a través de las llanuras de La Mancha, cruza Sierra Morena por el puerto de Despeñaperros y marcha paralela al Guadalquivir desde Espeluy a Sevilla. Desde Linares envía ramales a Almería por Moreda y Guadix, a Granada por Moreda y a Puente Genil por Jaén y Lucena. Desde Córdoba se desprenden líneas a Málaga por Alora, a Granada por Antequera y a Algeciras por Ronda. Desde Sevilla hay un ramal a Huelva. Por la línea Granada-Murcia-Alicante se une con la del Sureste.

f) Línea del Sureste. De Madrid a Alicante por Alcázar de San Juan, Albacete, Chinchilla y Venta de la Encina. Tiene ramales de Chinchilla a Murcia y Cartagena, de Venta de la Encina a Valencia, de Villena a Gandía y a Cieza y de Alicante a Valencia por Denia.

g) Línea del Este. De Madrid a Valencia por Aranjuez, Tarancón, Cuenca y Utiel. Se une a la del Noreste por las líneas de Valencia a Barcelona por Castellón y Tarragona, Valencia a Calatayud y Valencia a Zaragoza.

h) Línea del Noreste. De Madrid a Port Bou por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Caspe, Reus, Barcelona (o Lérida, Manresa, Sabadell, Barcelona) y Gerona. Sigue primero el curso de los ríos Henares y Jalón y más tarde parte del valle del Ebro. Presenta ramales a Soria, a Canfranc (por Huesca y Jaca), a Tarragona desde Lérida, y otros menos importantes. Presenta en torno a Barcelona una red muy completa.

El principal problema de los ferrocarriles españoles es su baja rentabilidad, debida a dificultades opuestas por el relieve, déficit y baja calidad de los combustibles, falta de líneas secundarias que unan los tendidos básicos y la misma estructura eco

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

nómica en sí. Las rampas son muy fuertes en algunos puntos (hasta 30 mm cuando en Europa central no llegan a 10 mm) y las curvas muy cerradas (radio de 300 m). Son obligados numerosos puentes y túneles, que encarecen la construcción. Para evitar el problema de los combustibles se tiende a la electrificación, sobre todo en los tramos montañosos.

La excesiva centralización de las líneas en Madrid hace escasos los servicios transversales, sólo existentes en el NE (Bilbao-Barcelona-Valencia, Barcelona-Valencia), pero nulos o deficientes en la zona cantábrica, donde falta una línea que una Asturias con Galicia, o en las zonas levantino-andaluzas y extremeñaleonesas.

El movimiento mercantil de los ferrocarriles españoles es predominantemente unilateral, del centro a la periferia, sin un contrapeso de flete de retorno que abarate el tráfico de las mercancías de más peso.

Red de carreteras. Ha nacido en el siglo actual a medida que se extendía el uso de vehículos con motores de explosión. En 1960 contaba España con 130645 km de carreteras, subdivididas así:

Red del Estado:	Nacionales	19088,8km
	Comarcales	22233,0 "
	Locales.	37806,4 "
	En zonas urbanas	1275,1 "
A cargo de las Diputaciones		5430,9 "
A cargo de los Ayuntamientos		44810,8 "

Las carreteras nacionales, aunque representan menos del 15% de la longitud total, absorben el 80% del tráfico, pues enlazan las capitales de provincia o ciudades de similar importancia y los puertos de gran movimiento . Las carreteras comarcales distribuyen el tráfico realizado por las nacionales y unen las cabezas de partidos judiciales; algunas de ellas tienen movimiento casi similar al de las nacionales, pero otras se encuentran en ma

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

mal estado y tienen poco tráfico. Las carreteras locales, provinciales y municipales (caminos vecinales) se caracterizan por su escasa longitud y poco tráfico. Aunque suficientes en longitud para el tráfico que por España se realiza, las carreteras españolas tienen varios defectos: falta de anchura, mal estado de conservación, paso por los pueblos, falta de algunos enlaces y rampas excesivas en algunos casos.

Roma creó la primera red de vías de comunicación importantes que tuvo España: las calzadas. Tras largos siglos de decadencia los Borbones se plantearon el problema en toda su extensión y dieron lugar a un plan de comunicaciones que sólo se realizó en parte. Gran impulsor fue el Marqués de Floridablanca, que mandó construir más de 2200 km de carreteras y 322 puentes. Nuevo impulso recibieron las carreteras en el reinado de Isabel II, en que se llegó a los 18000 km. La Restauración continuó la tarea y en 1908 existían ya 41465 km. Desde entonces, por la aparición de los automóviles, el aumento es más rápido, sobre todo durante la Dictadura (1923-30), que hizo alcanzar los 100000 km. El progreso ha sido pequeño en relación con el número de vehículos, que de 10000 en 1920 han pasado a más de 1000000 en la actualidad.

El sistema de carreteras, lo mismo que el de los ferrocarriles es radial, con centro en Madrid y una amplia dispersión hacia la periferia. Seis carreteras radiales unen Madrid con los puntos extremos de la Península y forman la malla de carreteras nacionales que enlaza con las periféricas o costeras mediante las subradiales o complementarias. Esas seis radiales son:

I.-Madrid a Irún por Aranda de Duero, Burgos, Vitoria y San Sebastián. Por ella se continúa a París.

II.-Madrid a la Junquera por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona y Figueras.

III.-Madrid a Valencia por Tarancón, Motilla del Palancar y Requena.

IV.-Madrid a Cádiz por Aranjuez, Ocaña, Bailén, Córdoba, Se-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

villa y Jerez de la Frontera. Guarda relación con la que desde Ocaña se dirige a Cartagena por Quintanar de la Orden, Albacete y Murcia.

V.-Madrid a Lisboa por Talavera de la Reina, Trujillo, Mérida y Badajoz.

VI.-Madrid a la Coruña por Adanero, Tordesillas, Benavente, Astoga y Lugo. En Adanero se desprende la línea de Oviedo, por Valladolid y León.

A diferencia del trazado ferroviario las carreteras que enlazan con estas radiales son muy completas:

a) Mediterránea, desde Algeciras a la Junquera por Málaga, Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona; b) Cantábrica, que une Irún con Tuy pasando por San Sebastián, Bilbao, Santander, Oviedo, Ribadeo, La Coruña y Vigo; c) Santander-Mediterráneo, que pasa por Logroño y Zaragoza; d) Zamora-Valladolid-Soria-Zaragoza; e) Jaén-Albacete-Valencia; f) Oviedo-León-Zamora-Salamanca-Cáceres-Mérida-Sevilla-Cádiz, y otras muchas de menor importancia.

El tráfico por carretera. Ha crecido enormemente, desde 194: tanto en el número de viajeros (49000000 en dicho año por 150000000 en 1958) como en el de mercancías: 1500 y 7500000000 t/km respectivamente. Tiene casi tanta importancia como el realizado por ferrocarril (130000000 de viajeros y 10000000000 t/km en 1958), lo que da a España una especial significación en relación con el resto de Europa, donde el transporte por carretera sólo representa el 35% del transporte terrestre.

Las necesidades del tráfico por carretera están atendidas por unas 2760 líneas regulares, que cubren más de 133000 km y realizan anualmente cerca de 3500000 viajes. Por regla general atienden siempre recorridos cortos, casi siempre en el interior de cada provincia. De mayor envergadura, aunque menos conocidos son los transportes de mercancías, que a veces dan lugar a servicios regulares y constantes. Las provincias de tráfico rodado

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

más activo son las de Barcelona, Valencia, Santa Cruz de Tenerife, Murcia y Madrid. Dentro del conjunto carretera-ferrocarril corresponde a la primera la función de explotar más homogéneamente el territorio nacional, pues sus gastos son menores y pueden por tanto las carreteras ser más rentables que las líneas férreas. Para este tráfico por carretera existían, a fines de 1960, 1117302 vehículos, repartidos así:

Turismos	316180
Camiones	152954
Otros vehículos	12199
Omnibus	14471
Motocicletas	621498

Había además en circulación 2275000 bicicletas.

Vías de comunicación navegables. Ninguno de los ríos españoles es verdaderamente navegable, aunque algunos lo sean para barcos de poco tonelaje en ciertos trayectos de su recorrido (Miño, Nervión, Duero, Ebro, etc.). Tres canales españoles son utilizados para la navegación: el Fernandino, que hace navegable al Guadalquivir, el Imperial, que hace útil al Ebro, y el Canal de Campos en Castilla la Vieja.

Las rutas marítimas absorben el 98% del tráfico mercantil internacional de España, pues por tierra se realiza sólo un escaso comercio con Francia y Portugal. Hasta 1936 la Marina mercante española sólo cubría un tercio del tráfico exterior, pero después ese porcentaje ha aumentado y además le está reservado por la ley todo el comercio de cabotaje. La Marina mercante española se duplicó casi entre 1900 (694780 t de desplazamiento) y 1925 (1181426 t), y aunque después sufrió un ligero retroceso hasta 1936, que el Movimiento Nacional agudizó (955000 t en 1940), desde 1940 se acometió la tarea de mejorar la marina mercante, para lo que se pusieron a flote muchos barcos hundidos y se inició un importante programa de construcciones, favorecido por la Empresa Nacional Elcano (del INI). Se ha tendido hacia la fabricación de

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

navíos especializados: petroleros, remolcadores, fruteros, bacaladeros, transbordadores, navíos mixtos de carga y pasaje y transatlánticos de mediano tonelaje. En 1960 la Marina mercante española contaba con 1825 barcos de más de 100 t, que desplazaban 1780713 t y estaban repartidos por grupos así:

Veleros	19	barcos y	3252	toneladas
Motoveleros	143	"	y 22983	"
Vapores	894	"	y 797439	"
Motonaves	769	"	y 957039	"

b La matrícula naval aparece bastante bien distribuida entre los diversos litorales españoles, aunque en cada uno de ellos se percibe un núcleo centralizador muy destacado. El cantábrico y NO ocupan el primer lugar, con el 46% de la flota española; en cabeza está Vizcaya (28%), con una vieja tradición marinera que explica su casi monopolio en la oficialidad de la Marina mercante; mucha menos importancia tienen Guipúzcoa, Santander, Oviedo, La Coruña y Vigo, pero Galicia y Asturias ocupan los primeros lugares por el volumen de la marinería. El Atlántico sur y el Mediterráneo tienen sus centros principales en Cádiz (12%) y Sevilla para el primero y en Valencia, Barcelona, Baleares y Alicante para el segundo.

Financieramente la Marina mercante española está muy concentrada. Existen en España quince compañías con más de 12000 t de desplazamiento cada una; cinco de ellas controlan el 40% del tonelaje español: Naviera Aznar, de Bilbao, monopolizadora del transporte de cabotaje; Transmediterránea y Campsa, con buques matriculados en Barcelona, Sevilla y Cádiz; Ibarra, de Sevilla; y Transatlántica, de Barcelona. Los puertos con mayor matrícula en 1960 eran los siguientes:

Cádiz	350915 t
Bilbao.	346546 t
Valencia.	176953 t
Barcelona	139483 t

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Sevilla	107604 t
Vigo	105166 t
Gijón	91489 t
Cartagena	84871 t
San Sebastián	78261 t
Santander	50948 t

Puertos. La existencia de un largo perímetro costero determina una activa vida marítima que está sin embargo limitada a una estrecha faja litoral. España no es favorable al establecimiento de grandes puertos, pues sus costas son acantiladas, rectilíneas y poco abiertas. En España existen 98 puertos autorizados para realizar funciones mercantiles, pero sólo 30 controlan el 90% del tráfico total. A diferencia de lo que ocurre en otros países, que tienen su tráfico marítimo muy concentrado (a veces en un solo puerto), en España los de Barcelona, Bilbao y Gijón realizan un movimiento portuario que nada más representa un tercio del total español. En el tráfico de navíos por su desplazamiento ocupan lugar destacado los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, en las Islas Canarias, los de Ceuta y Melilla, en las costas africanas, y el de Palma de Mallorca, en Baleares. Como son puertos de escala, su tráfico internacional es muy superior al de los puertos peninsulares. En España cada región posee sus propios centros portuarios y sólo Barcelona, en algunos casos particulares, atiende a todo el territorio nacional. Los principales puertos españoles se encuentran muy distanciados unos de otros, pero a menudo tienen competidores de mucha importancia en sus mismos litorales. Así, en el Cantábrico, Bilbao y Gijón tienen que luchar contra la competencia de Pasajes, Santander, San Esteban de Pravia y Avilés, y en el Mediterráneo Barcelona tropieza con Valencia, Cartagena, Málaga y Alicante.

El Mediterráneo realiza un 45% del tráfico mercantil, en su mayor parte productos alimenticios o manufacturados de escaso peso y valor elevado, que tienen gran importancia en el comercio

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

de exportación. El Cantábrico y Atlántico, con el 55% en peso, predominan en materias pesadas y combustibles. Por ello, mientras los puertos mediterráneos tienen un saldo mercantil positivo, los cantábricos lo tienen en general negativo. En los puertos españoles prevalece la función mixta o compleja, aunque haya algunos netamente especializados en determinados productos (puertos carboneros del Cantábrico y fruteros del Mediterráneo) y otros que tienen el cabotaje como principal razón de ser. Los puertos exportadores predominan en el Mediterráneo y Golfo de Cádiz; exportan frutas, hortalizas y minerales. Los importadores son menos numerosos y aparecen más dispersos; los principales son Barcelona, Bilbao y Cartagena, éste por el petróleo. Los grandes puertos de escala antes citados son a la vez puertos de pasajeros, a los que hay que añadir los de Málaga y Cádiz que monopolizan el tráfico con el N de Africa, los de Barcelona y Valencia, centros del tráfico con Baleares, y el de Bilbao, que participa activamente en el movimiento de viajeros con América.

Si se prescinde de los numerosos puertos que tienen como única función la actividad pesquera los de mayor interés son distribuidos por mares, los indicados a continuación:

Cantábrico. En la desembocadura del Oyarzun el puerto de Pasajes centraliza el movimiento exterior de Guipúzcoa y alcanzó en 1960 un movimiento de 1220000 t de mercancías (cargadas y descargadas), con predominio de las entradas (pasta de papel, papel fibras textiles, productos metalúrgicos, carbón, artículos alimenticios) sobre las salidas (minerales de plomo, papel, artículos fabricados). Zumaya y Lequeitio tienen alguna función comercial (exportan cementos y maderas respectivamente). Más al O, en la ría del Nervión y aprovechando la navegabilidad de este río, se encuentra Bilbao, primer puerto del Cantábrico, con un movimiento en 1960 de 3789000 t de mercancías. Exporta hierro, productos metalúrgicos, abonos y productos químicos, madera y mate-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

riales de construcción, e importa carbón, minerales varios, sal, arcilla, caolín, artículos coloniales, petróleo, vehículos, artículos alimenticios y muchos productos más. Mantiene sobre todo relaciones comerciales con el centro y N de Europa y, en especial con la Gran Bretaña, Castro-Urdiales exporta algo de mineral y Santander constituye la salida natural de Castilla la Vieja y de sus productos (industrias metalúrgicas, químicas y de conservas, productos agrícolas y ganaderos), con un movimiento de 1385000 t, preferentemente de entrada y de características similares al de Bilbao. Asturias tiene tres puertos de gran movimiento, basados en las exportaciones de carbón: Gijón (3697000 t), Avilés (2912000) y San Esteban de Pravia (1179000). Por el primero se abastece Asturias de los productos alimenticios que necesita; Avilés tiene el movimiento lógico de todo gran centro siderúrgico; San Esteban de Pravia es exclusivamente carbonero. En Galicia septentrional Ribadeo y Vivero exportan mineral de hierro.

Atlántico. Galicia y el sur-atlántico cuentan con los mejores puertos naturales de España tanto en las ramificadas rías gallegas como en la espléndida bahía de Cádiz y en la desembocadura Odiel-Tinto. Su movimiento de mercancías es, sin embargo, menor que el de los puertos cantábricos, salvo la excepción de Huelva. En Galicia, El Ferrol del Caudillo es puerto militar, pero moviliza también 168000 t de mercancías. La Coruña es, ante todo, puerto de escala, pero tiene un movimiento comercial que casi alcanza las 900000 t. Villagarcía de Arosa y Marín tienen actividades de cabotaje y Vigo es el mejor puerto natural de España, con características parecidas a La Coruña (760000 t) y exportación de conservas e importación de cereales, tejidos, carbón, maquinaria, corcho y otros artículos.

En la costa meridional destaca Huelva (2290000 t), con función exportadora (mineral de cobre, piritas, manganeso, azufre, vinos), aunque también importa carbón y accesorios para las industrias mineras. Le ayudan en la exportación del mineral los pe-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

queños puertos de La Laja y La Rábida. Los demás puertos andaluces son, ante todo, exportadores de vinos, aceites, salazones, pasas y frutas. Sevilla totaliza un movimiento de 1606000 t a base de esas exportaciones y de la entrada de carbón, maquinaria, tejidos, productos químicos y artículos coloniales. Cádiz (514000 t) tiene gran importancia como puerto de escala en las rutas hacia América y Africa occidental, pero además exporta vinos y productos agrícolas; tiene como satélites suyos a San Fernando, Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, que exportan sal y conservas de pescado.

Mediterráneo. Los puertos de este mar destacan por su movimiento de exportación de productos agrícolas (frutas y vinos sobre todo), aunque también tiene importancia la salida de minerales y las importaciones de petróleo. Sobre el Estrecho de Gibraltar se encuentra Algeciras (62000 t), que realiza el tráfico con los puertos africanos. En las costas de este continente posee España los puertos de Ceuta y Melilla, ambos de gran movimiento de buques y notable el primero por sus importaciones de carbón (para los buques que hacen escala) y el segundo por las salidas de hierro, Melilla tiene un movimiento de 853000 t y Ceuta de 711000. Málaga (849000 t) mantiene relaciones con Melilla y exporta vinos, aceites, pasas y frutas, lo mismo que Marbella y Estepona, por los que también salen productoas tropicales (caña de azúcar sobre todo). Almería (959000) da salida a los minerales de las comarcas montañosas próximas, además de frutas, uvas y esparto; importa en cambio carbón. La Garrucha (mineral), Adra (plomo y caña de azúcar), Aguilas y Mazarrón (minerales) son más secundarios. Cartagena tuvo antes un carácter eminentemente militar, pero hoy se ha convertido en el primer puerto español por el tonelaje de mercancías (7918000 t) gracias a sus importaciones de petróleo y, en menor escala, sus salidas de minerales, petróleo refinado y productos agrícolas.

Todos los puertos levantinos exportan los productos agríco-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

las de sus fertilísimas huertas. Alicante (841000 t) destaca por sus vinos, Denia por sus pasas, Gandía, Burriana y Castellón (98000 t) por las naranjas, Vinaroz y Benicarló por los vinos. Pero el puerto principal es Valencia (1914000 t), que da salida a grandes cantidades de naranjas, arroz, cereales, hortalizas y frutas variadas, aceites y conservas de fruta; importa en cambio carbón, abonos, maderas, fibras textiles y maquinaria. Secundarios en este litoral son los puertos selineros de San Pedro de Pinatar, Torrevieja y Santa Pola, los de Villajoyosa, Altea, Sueca y Cullera, que dan salida a productos agrícolas, y Sagunto que exporta productos de su industria siderometalúrgica. Ya en la provincia de Tarragona, San Carlos de la Rápita exporta sal, mientras Tortosa, Salou y Torredembarra exportan productos agrícolas. Tarragona (1177000 t) destaca por sus adquisiciones de carbón, maderas, fibras textiles y manufacturas varias, destinadas en gran parte al centro industrial de Reus, y por sus salidas de vinos, aceites, almendras, avellanas, aguardientes, licores y conservas.

Barcelona es el primer puerto español por el valor de su tráfico, aunque en peso se vea superado por los de Cartagena, Santa Cruz de Tenerife, Bilbao y Gijón, ya que su movimiento en 1960 fue de 3657000 t, con clarísimo predominio de las entradas sobre las salidas. Importa algodón, trigo, carbón, maquinaria, vehículos, semillas oleaginosas, pieles, maíz y piensos, productos coloniales, petróleo y derivados, alimentos varios, minerales diversos, fibras duras, pasta de papel y otros muchos artículos. Exporta tejidos, conservas, aceites, vinos, corcho, potasa, artículos industriales muy variados y otras muchas cosas. En la provincia tienen cierto monimiento los puertos de Villanueva y Geltrú y Arenys de Mar, mientras la de Gerona destaca por los puertos corchotaponeros de San Feliú de Guixols y Palamós.

En las Islas Baleares el puerto de Palma de Mallorca tie-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ne un gran movimiento de pasajeros y de mercancías (663000 t) po las exportaciones de productos agrícolas y calzado e importaciones muy variadas. Están también en las islas Mahón, puerto militar, y Alcudia, Sóller, Ciudadela e Ibiza. En Canarias, aparte de los pequeños puertos de Arrecife, Puerto de la Cruz, Puerto de las Nieves, Puerto de Cabras, San Sebastián, Valverde y Santa Cruz de la Palmas, destacan los de Las Palmas de Gran Canaria (2328000 t) y Santa Cruz de Tenerife (5077000), que, además de grandes puertos de escala, son exportadores de plátanos, tomates almendras, frutas variadas, pescado fresco y salado, tabaco y productos derivados del petróleo, que es el pruducto más notable de sus importaciones, pero en bruto.

Tráfico aéreo. España, que poseyó una serie de personalidades de relieve internacional en aeronáutica (Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, La Cierva, Jiménez e Iglesias, Barberán y Collar, Ansaldo y Lóriga, etc.), no tuvo líneas comerciales hasta 1920 y 1927: Sevilla-Larache y Madrid-Barcelona. La compañía Iberia se constituyó en 1940 con una red de 4000 km, que en 1958 se han convertido, para dos empresas (Iberia y Aviación y Comercio), en más de 82000, que han transportado 561000000 de pasajeros-kilómetros. La importancia de ambas compañías es muy desigual, pues Iberia monopoliza los vuelos internacionales y absorbe el 86% del tráfico, mientras Aviaco tiene a su cargo líneas de menor importancia y el tráfico de mercancías. Empresas extranjeras (BEA, TWA, Air France, Sabena, etc.) atienden con Iberia una red de tráfico internacional que liga a España con el mundo entero. La Península es enlace obligatorio entre América del Norte y el Oriente Medio y entre Europa occidental y Africa. Esta situación de encrucijada aérea explica la importancia mundial de los aeropuertos de Barajas (Madrid), Prat del Llobregat (Barcelona) y, en menor escala, los de Valencia, Sevilla, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Los enlaces exteriores de España se dirigen con preferencia hacia Europa oc-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

cidental y América, con líneas que unen Madrid con Londres, París Ginebra, Roma, Francfort, Lisboa, Nueva York, La Habana, México, Puerto Rico, Bogotá, Dakar, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, además de otros enlaces en esos grandes aeropuertos internacionales.

Las líneas aéreas nacionales son las de mayor vigor económico y actividad más intensa. Los principales aeropuertos, además de los citados, son de los de Sondica (Bilbao), Santander, Oviedo, Santiago de Compostela, Vigo, León, Burgos, Vitoria, Logroño, Zaragoza, Tarragona, Murcia, Granada y Cádiz. Las principales líneas son Madrid-Canarias-Africa occidental; Madrid-Sevilla-Málaga-N de Africa; Madrid-Barcelona-Valencia-Palma de Mallorca; Madrid-Galicia. Además existen algunos recorridos sin centro en Barajas, como los que desde Barcelona se dirigen a Baleares, Alicante, Zaragoza y Bilbao o los que enlazan Bilbao con Oviedo, Santiago de Compostela y Vigo. En 1960 entraron en los aeropuertos españoles 69331 aviones, con 1492581 pasajeros, y salieron 69279, con 1498318 pasajeros. Los aeropuertos de mayor movimiento de pasajeros en dicho año fueron:

Madrid.	906170
Barcelona	665101
Palma de Mallorca	632404
Las Palmas	151924
Santa Cruz de T.	138727
Valencia	114820
Sevilla 1	95923
Málaga	81939
Ibiza	38897
Bilbao	21094

COMERCIO

España no obtiene dentro de sus fronteras cuanto precisa, pero sin embargo su comercio exterior no constituye un renglón especial de su economía, pues a pesar de su situación vive en un ré-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

gimen de economía cerrada. El carácter peninsular del solar hispano explica que su comercio exterior esté supeditado casi por completo al mar y, por consiguiente, a la periferia nacional. Comercio exterior. Se calcula que es veinte veces superior al exterior y representa el 11,27% de la renta nacional (más de 51000000000 pesetas para el conjunto de las actividades comerciales en 1957). Aunque desigualmente repartido entre las diversas regiones españolas, lo está sin embargo mejor que la industria e incluso que la agricultura. Madrid representa el 21% del total, Barcelona el 18%, Vascongadas el 7%, Valencia otro 7% y menores cantidades. Sevilla y sus provincias limítrofes, Zaragoza, Asturias y La Coruña.

La función comercial daba en 1950 empleo a 697674 personas (6,3% de la población activa). De ese total el 59% son comerciantes independientes y el resto trabajadores por cuenta ajena. El comercio presenta, en general, una gran atomización en pequeñas empresas de tipo familiar con reducido volumen de negocios y una rotación muy lenta. En los últimos años se ha desarrollado mucho el comercio en gran escala mediante grandes almacenes, supermercados, cooperativas de consumo y otros organismos.

La estructura anular de la economía española determina una doble e inversa corriente en el comercio interior: periferia-Meseta y viceversa, de mayor volumen la primera dirección que la segunda. La costa envía a la Meseta sus manufacturas y artículos industriales, que cambia por productos alimenticios y materias primas. Madrid comercia con todo el país: Castilla le envía sus trigos y harinas; La Mancha, sus vinos; Andalucía sus aceites; Vascongadas, sus productos metalúrgicos; el Cantábrico y Galicia sus carnes, lacticinios y pescado; Cataluña, sus tejidos. La capital española actúa como distribuidora de muchos artículos.

Si la Meseta, física y económicamente, es de una gran uniformidad, la periferia es en extremo variada y multiforme, lo que motiva intenso comercio entre sus diversas partes. Cataluña ocup

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

el primer lugar gracias a sus manufacturas textiles y metalúrgicas; en segundo lugar están Vizcaya y Guipúzcoa, sede de un importante comercio de productos metalúrgicos terminados. Menos trascendencia tienen Levante con sus hortalizas y frutas, Andalucía con sus vinos y aceites, Asturias con sus carbones y Galicia con los productos ganaderos. Cataluña y Vascongadas son además grandes mercados importadores tanto de artículos alimenticios como de materias primas y energéticos. El instrumento esencial del comercio periférico es la navegación de cabotaje, sobre todo en las materias muy pesadas; en algunas zonas del Cantábrico representa un importante papel el ferrocarril. Para las mercancías de poco peso y elevado precio es fundamental el transporte por carretera.

Comercio exterior. No se puede catalogar a España como país industrial al estilo de Bélgica o Gran Bretaña, pero tampoco como país exclusivamente agropecuario como Argentina, ni comercial como Dinamarca. El coeficiente de exportaciones en relación a la renta nacional es similar al de Estados Unidos -prototipo de economía autárquica-, pero muy inferior al de Europa occidental. La balanza comercial española ha sido casi siempre desfavorable, salvo en los dos periodos de guerra, en que superaron las ventas a las adquisiciones. El déficit fue particularmente adverso en los periodos de 1921 a 1924 y de 1956 a 1959, pero en 1960 arrojó un superávit de 15000000 de pesetas. España tiene que atender a una serie imprescindible de importaciones: petróleo y sus derivados, algodón, caucho, celulosa, maquinaria, etc., que son cada vez mayores a medida que aumenta el nivel de vida y la industrialización del país. Las exportaciones son, por el contrario, de artículos que no son de primera necesidad o de aquellos fáciles de obtener en otros países, como sucede con los frutos, aceites o vinos.

El comercio exterior de España recuerda en su estructura al

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

de los países poco desarrollados: exportación de materias primas y productos alimenticios e importación de artículos manufacturados; déficit crónico y escasa importancia en relación con la renta nacional. Pero ha sufrido variación en los últimos años. En la época de 1921-30 alcanzó su máxima altura absoluta, aun dentro de un déficit constante, que el incremento de las exportaciones tendía a reducir. Las exportaciones estaban constituidas en un 60% por productos alimenticios diversos (naranjas, vinos y aceites sobre todo) y un 15% de materias primas, especialmente minerales. Las importaciones eran productos manufacturados (40%), seguidos por los alimenticios (20%) y las materias primas industriales (otro 20%).

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ASPECTO COMERCIAL

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

La Empresa que se constituye, bajo la denominación social de "Transportes Las Palmas", tiene por ámbito de actuación, en principio referido exclusivamente al desplazamiento de mercancias por via terrestre entre los diversos puntos de la isla de Gran Canaria. Está previsto en el animo de la Empresa el establecimiento de Sucursales en las otras Islas.

La forma jurídica que adopta es la de Sociedad Anónima, por fundación simultánea.

La coyuntura económica, en el sector transportes ha sido tradicionalmente y sigue siendo buena; la isla de Gran Canaria, centro de importantes exportaciones, aceptables importaciones y paso obligado de muchos buques mercantes coadyuvan a ello.

En el aspecto de las importaciones podemos distinguir las realizadas desde la península y las provenientes del extranjero. De la España peninsular nos llega maquinaria, productos para la construcción, maiz, trigo, etc., etc. Todo esto da lugar a una movilización masiva de vehículos (camiones) para llevar estas mercaderias a sus respectivos puntos de destino. Igualmente ocurre con el azúcar de Cuba, madera de Suecia, patatas de Inglaterra e Irlanda, cemento de Bélgica, etc.

Con las exportaciones sucede otro tanto y siempre existe un efectivo en previsión. Son altas las exportaciones de tomates, plátanos, tabaco, pepinos, flores, etc., que procuran la puesta en marcha de multitud de vehículos para su transporte a los muelles y aeropuerto.

Secundariamente, constituyen también objeto de nuestra actividad, otras dedicaciones de menor envergadura como son las mudanzas, traslados de almacén a almacén, de almacén a obras, de almacén a minoristas, etc.

La competencia con que nos tropezamos proviene fundamen-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

talmente de las otras sociedades dedicadas a esta misma actividad, y en menor cuantía, los propios exportadores realizan con nosotros una competencia de tipo "oculto", valga la expresión. La primera nota no presenta dificultad alguna para su comprensión.

Muchos de los exportadores canarios poseen su propia flotilla de camiones, cuya única misión es recoger en almacén y llevar a destino las mercaderías, mermando así posibilidades a las empresas transportistas, lo cual no obstante es solo un ligero "handicap" en la actividad empresarial, con la que ha de enfrentarse cualquier empresa de este ramo.

Esta Empresa realizará publicidad, anunciándose en los diarios de mayor circulación de la provincia y eventualmente en revistas de tipo económico, comercial, etc., con mercado en Gran Canaria.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ASPECTO ORGANIZATIVO

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ASPECTO ORGANIZATIVO

El aspecto de organización tiene por objeto enunciar la forma en que estructuralmente se encuentra la empresa. Un poderoso auxiliar de este aspecto organizativo es el organigrama, gráfico representativo de la escala jerárquica de mandos.

Nuestra empresa modelo, dentro del ámbito económico, pertenece al tipo de "empresa mediana", es decir, no es una pequeña empresa ni llega tampoco a magnitudes elevadas. Así, lógicamente existirá una mayor centralización, una mayor reunión de funciones en determinadas personas, determinados mandos.

Los departamentos u oficinas generales son por consiguiente:

a) Alta gerencia; órgano ejecutivo supremo de gestión de la Sociedad.

b) Departamento de personal.-Un departamento de personal constituye una ayuda eficaz de la Gerencia para resolver muchos problemas de fluir contínuo que harían perder considerablemente el tiempo al ejecutivo principal y aún a los intermedios. El departamento de personal se encargará de las relaciones públicas, ayudar a la alta gerencia en la determinación de las políticas generales relativas al personal, tener al corriente las leyes y reglamentos relativos al personal, velar por el cumplimiento de las normas y reglamentos de régimen interior, representar a la empresa ante organismos oficiales de trabajo, contacto con los enlaces sindicales y jurados de Empresa , todo lo referente a "empleo", administración de trabajo, administración de sueldos, estímulos y salarios, control de rendimiento, necesidad de personal de los distintos departamentos, utilización de personal de los distintos departamentos, ascensos, ventaja para el personal, formación, servicio médico, condiciones de trabajo, despidos, etc.

c) Departamento de Contabilidad: Cuya función primordial

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

será el análisis de la actividad empresarial, financiación, seguros sociales.

d) Servicio de mantenimiento: Es un departamento auxiliar dentro de nuestra empresa. Se ocupa de los detalles de prevenir más que curar, de mantener todo en estado de revista. Las funciones principales con las de conservación de edificios e instalaciones, conservación, entretenimiento y reparación de los camiones y las maquinarias, acondicionamiento, seguridad, control, prevención, recuperación y empleo de los desperdicios, limpieza industrial.

e) Departamento de Prestación de Servicios, compra de acciones y publicidad: Quizás el departamento más importante de la empresa. Por un lado se ocupa de la realización de los viajes programados de transportes de mercancías, como objetivo o función primordial. Contiene dos subsecciones de compra de accesorios y de publicidad.

El servicio de clientes es inherente a este departamento. Tiene por fin procurar satisfacciones, recíprocas entre comprador y vendedor, esto, es, entre las satisfacciones que la cosa proporciona y el precio que se paga por ella, (en este caso un servicio), desde el punto de vista del comprador (adquirente del servicio), y entre el valor de la cosa (el Transporte), y el precio que se recibe, desde el punto de vista del vendedor (persona que presta el servicio).

El departamento de Servicio del cliente tiene como primordial función la de evitar que el desequilibrio producido por la insatisfacción. Se produzca y en el caso que, pese a todo, la reclamación surja, dar satisfacción inmediata.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

REGLAMENTO DE REGIMEN INTERIOR

(ASPECTO LABORAL)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

REGLAMENTO DE REGIMEN INTERIOR

Artículo 1.- Cada operario de la empresa dispondrá de un Reglamento de Régimen Interior.

Artículo 2.- El presente Reglamento de Régimen Interno figurará expuesto en lugar visible para conocimiento de todo el personal.

Artículo 3.- Este Reglamento regula las relaciones laborales en el marco de "Transportes Las Palmas, S.A."

Artículo 4.- El personal de "Transportes Las Palmas" S.A. se clasifica en los siguientes grupos:

a) Personal Administrativo:

Director Gerente

Oficiales Administrativos

Auxiliares Administrativos

b) Personal de Talleres:

Perito Industrial

Maestro de Taller

Oficiales de Segunda

Operarios Peones

c) Conductores

Artículo 5.- Para el ingreso del personal administrativo, se observarán los especiales conocimientos que posea el candidato en orden a la labor a ejecutar.

Artículo 6.- El candidato que haya merecido el otorgamiento de una vacante entrará en período de prueba de seis meses, a cuyo final se confirmará el ingreso del interesado o se prescindirá de sus servicios.

Artículo 7.- Para ingresar como chófer se requerirán las siguientes condiciones:

a) Nacionalidad española

b) Autorización legal para trabajar en España en caso de ser extranjero

c) Tener más de 23 y menos de 35 años de edad

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

d) Poseer buena salud

e) Moralidad intachable

f) Poseer el oportuno permiso de conducir

Artículo 8.- Para ingresar como portero, ordenanza, recadero u otro oficio de similar categoría se exigirán los apartados a), b), c), d) y e) del artículo 7.

Artículo 9.- La Empresa procurará lograr la más perfecta formación de su personal, a través de cursillos y asistencia de los mismos a programas de promoción profesional.

Artículo 10.- La plantilla de la empresa está constituida por todos los empleados y productores de la misma, a saber:

Director-Gerente: Don Alfredo Sánchez Herrera

Personal Administrativo:

a) Oficiales Administrativos:

Don Carlos Sánchez Monje

Don Antonio Villarreal Padrón

b) Auxiliares Administrativos:

Don Pedro Gil Hernández

Don Gilberto Hernández González

Don Justo Jiménez Cebrián

Perito Industrial: Don Germán González Aguiar

Maestro de Taller.- Don José Aguiar Pérez

Oficiales de Segunda:

Don Juan Santana Henríquez

Don Jesús Suárez Montenegro

Operarios:

Don Juan Antonio Martín López

Don Antonio Talavera Umpiérrez

Don Ernesto Pérez González

Don Tomás Macías Ballestín

Don Marcos Melián Rodríguez

Conductores:

Don Nicolás Abad Aragón

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Don Abelardo Mora Abelleira

Don Rigoberto Armas Mondragón

Don Miguel Delgado Díaz

Don Bernardino Déniz Cardos

Don Juan Carlos Reinoso Umpiérrez

Don Prudencio Carló Ferrera

Don Luis Quintana Serrano

Don Manuel Valido Suárez

Don Antonio Fierro Alvarez

Don Francisco Figueira Espronceda

Don León Esparragón Machado

Don Eufemiano Borrego Hormiga

Don Fortunato Bolaños Apolinario

Don Ildefonso García Rodríguez

Don Alfonso Fajardo Sánchez

Don Ventura Camacho Camacho

Don Pablo Roldán Carrillo

Don Julio Fuentes Vera

Don Estanislao Caballero Medina

Don Florencio Guzmán Romero

Don Manuel Verdugo Acedo

Don José Antonio Vergara Florido

Don Alejandro Hernández del Castillo

Don Silvestre Bello Valle

Don Eutiquiano Pereira Reguero

Don Felipe Díaz Mejuto

Don Humberto Moderos Estupiñán

Don José Luis de la Coba Márquez

Don Federico de la Paz Bermúdez

Don Damián Fernández del Campo

Don Ulpiano López Redó

Don Gregorio Trujillo Perdomo

Don Máximo Ruiz del Valle

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Don Ignacio Verdejo Varó

Don Hilario Miñón Blanco

Don Rafael Martel Valerón

Don Domingo Ramos Villanueva

Don Valentín Cabrera Herrera

Don Baldomero Marrero Marrero

Don Sergio Guerra Bordón

Don Juan Jesús Ramírez Masieu

Don Marcelino Méndez Mirabal

Don Constantino Navarro Padrón

Don Agustín Zerpa del Toro

Artículo 11.- Los sueldos del personal son los siguientes:

Director Gerente.....16.500 pts

Oficiales Administrativos..... 6.500 pts

Auxiliares Administrativos..... 5.500 pts

Perito Industrial..... 7.200 pts

Maestro de Taller..... 6.300 pts

Oficiales de Segunda..... 5.040 pts

Operarios..... 4.680 pts

Conductores..... 4.860 pts

Artículo 12.- En cada uno de los meses de julio y diciembre el personal de plantilla percibirá como paga extraordinaria una cantidad equivalente al sueldo de un mes.

Artículo 13.- El personal que ingrese o cese durante el año percibirá las pagas extraordinarias a que se refiere el artículo anterior, en proporción al tiempo efectivamente trabajado durante el período anual anterior a la fecha de su devengo.

Artículo 14.- "Transportes Las Palmas, S.A." podrá aplicar, previo los ensayos necesarios si procediese, procedimientos de remuneración especiales para sus empleados.

Artículo 15.- El pago de las nóminas tanto ordinarias como de carácter excepcional, tendrá lugar durante las horas de trabajo y en los locales de las oficinas el día último de cada mes.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Artículo 16.- El personal podrá solicitar, sin que llegue el día señalado para el pago de la nómina mensual ordinaria, anticipos a cuenta del trabajo ya realizado.

Artículo 17.- La jornada diaria de trabajo será legal de ocho horas, de esta forma:

Mañana.- De ocho a una

Tarde.- De tres a seis

Artículo 18.- La jornada de los sábados será continuada de seis horas, a partir de las ocho de la mañana.

Artículo 19.- El personal de la Empresa tendrá anualmente 30 días naturales de vacación.

Artículo 20.- La dirección de la Empresa podrá además conceder las licencias retribuidas que se soliciten para atenciones personales o familiares, siempre que medie causa justificada.

Artículo 21.- Constituyen méritos:

1) Laboriosidad y diligencia en las funciones encomendadas

2) Superación en la puntualidad y asistencia

3) Trato deferente y amable con los clientes

4) Constancia en la defensa de los intereses de la Empresa

5) El aumento de intensidad en el rendimiento del trabajo

Artículo 22.- A los anteriores méritos, se podrá obtener alguno de los siguientes premios:

1) Aumento del período de vacaciones

2) Gratificación no inferior al 25% del haber mensual

3) Aumento de sueldo

Artículo 23.- Las faltas que el personal cometa en el trabajo, se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 24.- Son faltas leves:

1) Falta de puntualidad en la entrada

2) Salir antes del término

3) Negligencia en el cumplimiento de sus deberes

4) Desconsideración con superiores o compañeros

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

5) Falta de aseo

6) Causar desperfectos en la maquinaria

Artículo 25.- Son faltas graves:

1) Reincidencia en falta leve

2) Faltas injustificadas de asistencia al trabajo

3) Disminución del rendimiento en el trabajo

4) Indisciplina o desobediencia con sus superiores y desconsideración con los inferiores

5) Embriaguez que pueda redundar en su desprestigio

6) Causar desperfectos de consideración en la maquinaria

Artículo 26.- Son faltas muy graves:

1) Reincidencia en falta grave

2) Importunar a la clientela con asuntos particulares

3) Malos tratos de palabra u obra o falta grave de respeto y consideración a sus superiores jerárquicos, compañeros de trabajo e inferiores

4) Falta de aseo reiterada

5) Embriaguez habitual

6) Blasfemia

7) Aceptar remuneraciones o promesas por cliente de la Empresa

8) Falseamiento o secuestro de documentos

9) Fraude o abuso de confianza

Artículo 27.- A las faltas leves corresponderán las siguientes sanciones

1) Amonestación privada

2) Pérdida de uno a diez días de vacaciones

Artículo 28.- A las faltas graves se aplicarán las siguientes sanciones

1) Pérdida del período de vacaciones

2) Pérdida de un año de antigüedad

Artículo 29.- A la falta considerada como muy grave se le aplicarán las siguientes sanciones

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

1) Reprensión pública

2) Pérdida de la antigüedad

3) Suspención de empleo y sueldo por tiempo no inferior a tres meses ni superior a seis

4) Despido

Artículo 30.- La sanción se impondrá dentro del plazo máximo de tres meses de comenzado el expediente.

Artículo 31.- Las faltas leves pseescribirán al mes de su conocimiento por la Empresa; las graves, a los dos meses, y las muy graves a los tres meses.

Artículo 32.- El personal firmará a la entrada y salida del trabajo en las listas confeccionadas al respecto.

Artículo 33.- La excedencia voluntaria será por tiempo no inferior a seis meses ni superior a un año.

Artículo 34.- Las prendas del personal uniformado, consitente en gorra, corbata, uniforme, calzado y prendas de abrigo o impermeable según el clima, serán facilitadas por la empresa.

Artículo 35.- Con el asesoramiento del personal técnico competente, se adoptarán las medidas convenientes de seguridad y protección del personal en el uso de cuantos medios mecánicos y demás útiles se pongan a su disposición.

Artículo 36.- Existirá un botiquín de urgencia en los locales de la Empresa para hacer frente a cualquier accidente que pueda surgir.

Artículo 37.- Si por razones de urgencia se procediese a la contratación de personal eventual, el tiempo servido como tal se computará a efectos de antigüedad, si estas personas pasasen a integrar la plantilla de la Empresa.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ESTADISTICAS DEL SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

INTRODUCCION

Las lagunas e insuficiencia estadística existentes a nivel provincial para datos de los sectores primario y secundario, se amplían aún más al enfrentarse con la estimación del nivel de empleo, producción, producto y costes del personal del sector terciario o de servicios. La falta de una programación coordinada y exhaustiva de las estadísticas de las actividades terciarias en España es un hecho resaltado con insistencia, que constituye una de las mayores insuficiencias e imperfecciones de nuestro aparato estadístico. En realidad todas las actividades terciarias son objeto de algún tipo de investigación estadística, pero la falta de un método coherente que tienda a conocer los datos más relevantes de la actividad económica de estos sectores, constituye un gran obstáculo para el investigador, sobre todo a nivel provincial.

Las estadísticas del sector transportes han mejorado sensiblemente en los últimos años, si bien la falta de homogeneidad y criterio económico en su planteamiento hace que su posible utilización a los fines de estudios económicos a nivel nacional o provincial, sea muy escasa. El Ministerio de Obras Públicas publica datos sobre transporte terrestre y puertos, a través de la Memoria del Consejo Superior de Transportes Terrestres, Datos Estadísticos de Transportes por Carretera y Memoria de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Otras estadísticas sobre el sector transportes las publican la Subsecretaría de la Marina Mercante (Estadísticas sobre mercancías y pasajeros), Subsecretaría de Aviación Civil (tráfico aéreo interior e internacional) y RENFE (Memoria anual y datos estadísticos técnicos), aunque todas ellas adolecen de una gran carencia de datos a nivel provincial.

Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística elabora y publica anualmente estadísticas de transportes aéreos, marítimos, terrestres no ferroviario y transporte ferroviario, es-

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

tadísticas que adolecen de la falta de presentación de los datos económicos más relevantes a nival provincial sobre evaluación del transporte, valor añadido, personal y retribuciones de trabajo, que serían necesarios para cuantificar adecuadamente la importancia provincial del sector.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

PRODUCCION

AÑO 1.969					Personas ocupadas
1.	Producto	Interior	Bruto	Industria y Minería.	4.548.836
2.	"	"	"	Sector Agrario.....	3.924.398
3.	"	"	"	Pesca Marítima.....	140.010
4.	"	"	"	Transportes y Comunicaciones.....	636.725
5.	"	"	"	Comercio.....	1.176.039
6.	"	"	"	Ahorro, Banca y Seguros.....	185.485
7.	"	"	"	Propiedad de viviendas.....	—
8.	"	"	"	Administración Pública.....	495.793
9.	"	"	"	Enseñza y S. sanitar	400.386
10.	"	"	"	Hostelería y simila.	636.654
11.	"	"	"	Servicios diversos.	1.173.483
Producto Interior Bruto.....					13.317.809

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

PRODUCCION AÑO 1.969

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	VALOR DE LA PRODUCCION
Transportes marítimos.....	20.157,5
Transportes ferroviarios.....	20.844,7
Transportes aéreos.....	18.140,3
Transportes por carretera.....	57.428,3
Transportes urbanos.....	23.416,0
Otros servicios conexos y almacenaje	28.473,4
Comunicaciones (incluido Correos y Telegrafos).....	19.192,6

DATOS: EN MILLONES DE PESETAS

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

PRODUCCION LAS PALMAS	NUM.DE PERSONAS	%	MILLONES PTAS	%
Producción Industrial y minera.....	48.136	24,7	7.783,3	28,9
Produccion agraria.....	55.747	28,6	2.880,4	10,7
Produccion pesquera.....	7.196	3,7	608,0	2,3
Transportes y comunicaciones.	11.782	6,0	3.050,6	11,3
Comercio.....	20.441	10,5	3.893,0	14,5
Ahorro, Banca y Seguros....	2.296	1,2	865,2	3,2
Propiedad de viviendas.....	-	-	1.058,6	3,9
Administración pública y defensa.....	9.000	4,6	1.961,0	7,3
Enseñanza y Servicios sanitarios.....	4.793	2,4	850,3	3,2
Hosteleria y similares.....	16.273	8,3	2.308,3	8,6
Servicios diversos.....	19.545	10,0	1.648,7	6,1

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

PRODUCCION PROVINCIAL POR SECTORES DE SERVICIOS

PROVINCIAS	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
	Valor total	Valor añadido bruto
Alava	917,2	573,7
Albacete	1.039,7	661,6
Alicante	3.748,9	2.422,4
Almeria	1.483,9	894,4
Avila	506,1	329,5
Badajoz	1.520,5	980,1
Baleares	6.705,2	4.202,7
Barcelona	27.192,8	18.137,4
Burgos	1.837,9	1.164,1
Caceres	994,4	641,9
Cadiz	3.632,9	2.350,6
Castellon	1.596,1	1.004,9
Ciudad Real	2.062,2	1.298,8
Cordoba	2.360,1	1.529,5
Coruña (La)	3.953,3	2.513,6
Cuenca	601,9	380,3
Gerona	2.455,5	1.579,5
Granada	1.838,3	1.190,5
Guadalajara	483,9	306,6
Guipuzcoa	4.124,2	2.643,6
Huelva	1.869,0	1.170,4
Huesca	1.050,1	667,8
Jaen	1.547,5	989,9
Leon	2.771,3	1.789,7
Lérida	1.848,2	1.160,0

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

PROVINCIAS	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	
	Valor total	Valor añadido bruto
Logroño.....	863,6	544,7
Lugo.....	1.080,7	688,9
Madrid.....	31.128,0	21.054,9
Malaga.....	4.801,5	3.071,3
Murcia.....	5.851,2	3.522,2
Navarra.....	2.254,3	1.423,5
Orense.....	922,2	588,9
Oviedo.....	6.094,1	3.907,7
Palencia.....	908,4	576,6
Palmas (Las)...	[illegible],7	3.050,6
Pontevedra.....	3.453,0	2.216,5
Salamanca.....	1.13[illegible],0	741,3
Sta.Cruz Tenerife	5.296,3	3.278,4
Santander.....	3.068,2	1.953,6
Segovia.....	453,3	293,2
Sevilla.....	6.411,7	4.174,6
Soria.....	533,4	339,1
Tarragona.....	2.955,6	1.850,7
Teruel.....	698,4	437,1
Toledo.....	1.284,7	811,1
Valencia.....	10.163,3	6.506,7
Valladolid.....	2.558,9	1.691,1
Vizcaya.....	8.004,6	5.189,2
Zamora.....	647,8	421,8
Zaragoza.....	4.144,9	2.705,4

DATOS: EN MILLONES DE PESETAS

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

INGRESOS NACIONALES EN LOS SERVICIOS

	Numero de trabajadores	Renta interior
Transportes y comunicaciones.....	499.413	67.337,3
Comercio.....	553.639	46.439,9
Ahorro, Banca y Seguros.....	176.547	29.388,3
Administracion pública y defensa.	495.793	83.448,8
Enseñanza y servicios sanitarios.	351.705	57.038,1
Hostelería y similares.....	355.770	24.094,7
Servicios diversos.....	860.498	56.169,7

DATOS DE RENTA INTERIOR: EN MILLONES DE PESETAS

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

SEGURIDAD SOCIAL

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Alfredo Sanchez Herrera

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Director Gerente
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización:

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos
16.500.-		
Retribución voluntaria	Pagas extras	
	Días: A pesetas: Importe:	

Pesetas | Pesetas

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 16.500.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 16.500.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día / Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 16.500.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	16.500.-	8'43	1.392.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 1.392.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 15.108

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, 4

TRABAJADOR: Carlos Sanchez Monje

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Oficial Administrativo
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 5

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
5.130.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 5.130.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 5.130.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 5.130.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	5.130.-	8'43	433.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL 433.-

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 433.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.697.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, 4

TRABAJADOR: Carlos Sanchez Monje

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Oficial Administrativo
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 5

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
5.130.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 5.130.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 5.130.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 5.130.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	5.130.-	8'43	433.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL 433.-

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 433.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.697.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Pedro Gil Hernandez

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Auxiliar Administrativo
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 7

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
4.680.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 4.680.-

HORAS EXTRAS									
N.º		%		Ptas.	N.º		%		Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 4.680.-

OTROS ABONOS -exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 4.680.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	4.680.-	8'43	395.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL 395.-

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 395.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.285.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: German Gonzalez Aguiar

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Perito Industrial
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 2

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
7.200.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 7.200.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 7.200.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 7.200.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	7.200.-	8'43	607.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 607.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 6.593.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Jose Aguiar Perez

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Maestro Taller
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 3

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
6.300.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras			
	Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 6.300.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 6.300.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día / Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 6.300.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	6.300.-	8'43	531.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 531.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 5.769.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Julio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Juan Santana Henríquez

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Oficial 2ª
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Año
del ____ de ____ al ____ de ____ TOTAL DIAS
DIA MES DIA MES

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 8

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
5.040.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 5.040.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 5.040.-

OTROS ABONOS –exentos de cotización

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 5.040.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	5.040.-	8'43	425.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 425.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.615.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2008

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Juan A. Martin Lopez

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Operario
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE: Junio Año 1.972
del ____ de ____ al ____ de ____ (DIA MES DIA MES) — TOTAL DIAS: 30

N.º afiliación Seg Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización: 10

1. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
4.680.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales .....

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 4.680.-

HORAS EXTRAS							
N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 4.680.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización .....

2. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día ..... Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO ..... 4.680.- A

3. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	4.680.-	8'43	395.-
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL 395.-

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal .....

Anticipos .....

TOTAL A DEDUCIR ..... 395.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.385.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

EMPRESA: Transportes Las Palmas, S. A.
DOMICILIO: Bravo Murillo, nº 4

TRABAJADOR: Nicolas Abad Aragón

Centro de trabajo: Toda la Isla
Domicilio:

Categoría profesional: Conductor
Puesto de trabajo:

N.º de inscripción Empresa en Seg. Social:
LIQUIDACION DE HABERES CORRESPONDIENTES AL MES DE:
Junio Año 1.972
del ____ de ____ al ____ de ____
DIA MES DIA MES
30 TOTAL DIAS

N.º afiliación Seg. Social:
N.º Libro de Matrícula:
Antigüedad en la Empresa desde:
Grupo de tarifa de cotización:

. DEVENGOS:

Sueldo o jornal	Antigüedad	Incentivos	Pesetas	Pesetas
4.680.-				
Retribución voluntaria	Pagas extras Días: A pesetas: Importe:			

Otros devengos salariales

BASE COMPUTABLE PARA SEGURIDAD SOCIAL (hasta el tope legal) 4.680.-

HORAS EXTRAS

N.º		%	Ptas.	N.º		%	Ptas.

BASE COMPUTABLE para Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales 4.680.-

OTROS ABONOS —exentos de cotización

. PRESTACIONES SEG. SOCIAL (Pago delegado)

Deriv. de Plus y Sub. Familiar	Protección a la Familia	Otras causas	Del día Al día	IMPORTE

TOTAL DEVENGADO 4.680.- A

. DEDUCCIONES:

a) Seguridad Social (aportación del trabajador)

BASES		TIPO	CUOTA
Tarifada	4.680.-	8'43	410.p
Complementaria individual			
Mejorada			

TOTAL POR SEGURIDAD SOCIAL 410.-

Impuesto Rendimiento de Trabajo Personal

Anticipos

TOTAL A DEDUCIR 410.- B

LIQUIDO TOTAL A PERCIBIR (A—B) 4.450.-

Firma del Cajero y sello de la Empresa

Las Palmas, 30 de Junio de 19

RECIBI:
(Firma del perceptor)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Ministerio de Trabajo
INSTITUTO NACIONAL DE PREVISION
Y MUTUALIDADES LABORALES

BOLETIN DE COTIZACION AL REGIMEN GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Núm. de inscripción en la Seguridad Social: 35 / 15.000 /

C-1

Empresa: Transportes Las Palmas, S.A.
Domicilio (calle y núm.): Bravo Murillo, num. 4
Localidad y Provincia: Las Palmas

Reglamentación de Trabajo: Transportes
Mutualidad Laboral: Las Palmas
Entidad de A. T.: Mutualidad Laboral

Mes: 12 Meses Año: 1.972
Actividad: Transporte
Sindicato: Transporte

Claves

LIQUIDACION AL INSTITUTO NACIONAL DE PREVISION

Col. C-2	CONCEPTOS	Bases de cotización	%	Importe cuotas
7	Bases de tarifa	4.363.520	37	1.614.502
8	Base complementaria		5	
	Dif. mejorádas			
9	I. L. T. e Invalidez Provisional		2,15	
10	Desempleo		1,90	
7	Cuota Sindical sobre bases de tarifa		1,80	78.543
7	Formación Profesional sobre bases de tarifa		0,80	34.908
	Suma			1.727.953
	Recargo por mora 10/20 % s/cuotas			
	Suma			1.727.953
	A DEDUCIR			
14	Prot. Fam Antiguas prestaciones			
15	Prot. Fam. Nuevas prestaciones			
16	I. L. T. por Enfermedad.-Maternidad			
	Desempleo parcial			
	Talones de devolución			
	LIQUIDO			1.727.953

ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

Epígrafe	Número de trabajadores	Porcentaje por I. L. T.	Porcentaje por I. P. M.	Bases de cotización	Importe I. L. T.	Importe I. P. M.	Importe TOTAL
439	45	3.00	2,50	3.061.800	91.854	75.516	167.370
229	9	2.50	2,00	657.720	16.443	13.154	29.597
487	5	0.60	0,40	644.000	3.864	2.576	6.440
				4.363.520	102.161	92.275.-	203.407.-

0,25 % Riesgos catastróficos s/Primas I. P. M.
SUMA
Recargo por mora 10/20 % s/cuotas
A DEDUCIR:
I. L. T. por Accidente de Trabajo y E. P. (col. 18 del C-2)
Talones de devolución a favor de la empresa
LIQUIDO

Fecha
Firma y sello de la empresa.

Este documento no es válido sin la impresión mecánica del control o, en su defecto, sello y firma autorizados, y, en todo caso, sin enmienda.

Fecha	Identif.	Oper.	N.	Pesetas

Sello fechador de ingreso en la Oficina Recaudadora

Sentado en factura de recaudación al número

LIQUIDACION A LA CAJA DE COMPENSACION DE LAS MUTUALIDADES LABORALES

Col. C-2	CONCEPTOS	Bases de cotización	%	Importe cuotas
7	Base de tarifa	4.363.520	6	261.791
(+11)	Base complemen. y dif. por base mej.		3	—
	Suma			261.791
	Recargo por mora 10/20 % s/cuotas			—
	Suma			261.791
	A deducir talones de devolución			
	LIQUIDO			261.791

LIQUIDACION A LA MUTUALIDAD LABORAL

Col. C-2	CONCEPTOS	Bases de cotización	%	Importe cuotas
7	Base de tarifa	4.363.520	7	305.446
(+11)	Base complemen. y dif. por base mej.		2	
	Suma			305.446
	Recargo por mora 10/20 % s/cuotas			
	Suma			305.446
	A deducir talones de devolución			
	LIQUIDO			305.446

Número de trabajadores relacionados en C-2: 59

RESUMEN

		LIQUIDOS Deudores	LIQUIDOS Acreedores
Instituto Nacional de Previsión		1.727.953	
Caja Compensación de las Mutualidades Laborales		261.791	
Mutualismo Laboral:			
Mutualidad Laboral	305.446		
Acc. Trab. y Enf. Prof.	203.407	508.853	
Mutua Patronal			
TOTALES		2.498.597	
LIQUIDO A: INGRESAR		2.498.597	
LIQUIDO A: PERCIBIR			

A CUBRIR EN EL SUPUESTO DE DIFERENCIA A FAVOR DE LA EMPRESA

Cobro en el I. N. P.

Recibí el saldo acreedor
(Firma)

Perceptor D.

D. N. I. núm.

Cobro por Banco o Giro Postal

Abonar a
en
mediante

5.ª

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO NACIONAL DE PREVISION
Y MUTUALIDADES LABORALES

RELACION NOMINAL DE TRABAJADORES

NUMERO DE INSCRIPCION EN LA SEGURIDAD SOCIAL: 35 / 15.000 /

C. 2

Empresa: Transportes Las Palmas, S.A.
Domicilio: Bravo Murillo, num. 4
Mutualidad Laboral: Las Palmas — *Reglamentación de trabajo* Transporte
Entidad de Accidentes de Trabajo: Mutualidad Laboral
Mes 12 Meses *Año* 1.972 *Hoja n.º*

Número de afiliación del trabajador	APELLIDOS Y NOMBRE	Fecha de baja	Días cotizados	Categoría profesional	Grupo de tarifa	BASES DE COTIZACION: Por tarifa	Complementaria	EXCESO POR MEJORAS PARA: I. L. T. e I. P.	Desempleo	Mut. Laboral	Acc. de Trab. y Enf. Prof.: Epígrafe	Importe	PRESTACIONES ECONOMICAS PAGADAS POR: Protección a la Familia: Antiguas Prestaciones	Nuevas Prestaciones	Incapacidad Laboral Transitoria: Enfermedad Maternidad	Días	Acc. Trabajo Enf. Profesional
(1)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
	PERSONAL ADMINISTRATIVO																
	Sanchez Herrera, Alfredo		365	Director	1	231.000					487	231.000					
	Sanchez Monje, Carlos		365	Ofic.Ad	5	91.000					"	91.000					
	Villarreal Padron, Antonio		365	" "	5	91.000					"	91.000					
	Gil Hernandez, Pedro		365	Aux.Ad.	7	77.000					"	77.000					
	Hernandez Glez, Gilberto		365	" "	7	77.000					"	77.000					
	Jimenez Cebrian, Justo		365	" "	7	77.000					"	77.000					
	PERSONAL DE TALLER																
	Gonzalez Aguiar, German		365	P.Indust	2	100.800					229	100.800					
	Aguiar Perez, Jose		365	M.Taller	3	88.200					"	88.200					
	Santana Henriquez, Juan		365	Ofic.2-	8	70.560					"	70.560					
	Suarez Montenegro, Jesus		365	" "	8	70.560					"	70.560					
	Martin Lopez, Juan A.		365	Operario	10	65.520					"	65.520					
	Talavera Umpierrez, Antonio		365	"	10	65.520					"	65.520					
	Perez Gonzalez, Ernesto		365	"	10	65.520					"	65.520					
	Macias Ballestin, Tomas		365	"	10	65.520					"	65.520					
	Melian Rodriguez, Marcos		365	"	10	65.520					"	65.520					
	CONDUCTORES																
	Abad Aragón, Nicolas		365	Conduct.	9	68.040					439	68.040					
	Mora Abelleira, Abelardo		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Armas Mondragón, Rigoberto		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Delgado Diaz, Miguel		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Deniz Cardos, Bernardino		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Reinoso Umpierrez, Juan C		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Carló Ferrera, Prudencio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Quintana Serrano, Luis		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Valido Suarez, Manuel		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Fierro Alvarez, Antonio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Figueira Espronceda, Frco.		365	"	9	68.040					"	68.040					

Suma y sigue.....

UAN, S. A.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Número de afiliación del trabajador	APELLIDOS Y NOMBRE	Fecha de alta o baja	Días permanencia en alta	Categoría profesional	Grupo de tarifa	BASES DE COTIZACION: Por tarifa	Complementaria	EXCESO POR MEJORAS PARA: I. L. T. e I. P.	Desempleo	Mut. Laboral	Acc. de Trab. y Enf. Prof.: Epígrafe	Importe	PRESTACIONES ECONOMICAS PAGADAS POR: Protección a la Familia: Antiguas Prestaciones	Nuevas Prestaciones	Incapacidad Laboral Transitoria: Enfermedad Maternidad	Días	Acc. Trabajo Enf. Profesional
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
	Esparragón Machado,Leon	Sumas anteriores	365	Conduct	9	68.040					489	68.040					
	Borrego Hormiga,Eufemiano		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Bolaños Apolinario,Fort.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Garcia Rguez,Ildefonso		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Fajardo Sanchez,Alfonso		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Camacho Camacho,Ventura		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Roldan Carrillo,Pablo.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Fuentes Vera, Julio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Caballero Medina,Estanislao		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Guzman Romero,Florencio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Verdugo Acedo, Manuel.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Vergara Florido,Jose A.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Hdez del Castillo,Alejandro		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Bello Valle, Silvestre		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Pereira Reguero,Eutiquiano		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Diaz Mejuto, Felipe		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Mederos Estupiñan,Humberto		365	"	9	68.040					"	68.040					
	De la Coba Marquez,Jose L.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	De la Paz Bermudez,Federico		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Fdez del Campo, Damian		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Lopez Rodó, Ulpiano		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Trujillo Perdómo,Gregorio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Ruiz del Valle,Maximo		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Verdejo Varó, Ignacio.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Miñon Blanco, Hilario.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Martel Valeron, Rafael		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Ramos Villanueva,Domingo		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Cabrera Herrera,Valentin		365	"	9	68.040					"	68.040					
	TOTALES.....																

DILIGENCIAS DE LA ENTIDAD GESTORA

Número de trabajadores que permanece en alta al final del mes a que se refiere la liquidación.....

(Firma y sello de la Empresa)

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

MINISTERIO DE TRABAJO
INSTITUTO NACIONAL DE PREVISION
Y MUTUALIDADES LABORALES

RELACION NOMINAL DE TRABAJADORES

NUMERO DE INSCRIPCION EN LA SEGURIDAD SOCIAL: 35 / 15.000 /

C. 2

Empresa: Transportes Las Palmas, S.A.
Domicilio: Bravo Murillo, num. 4
Mutualidad Laboral: Las Palmas *Reglamentación de trabajo* Transporte
Entidad de Accidentes de Trabajo: Mutualidad Laboral
Mes 12 Meses *Año* 1.972 *Hoja n.º* 2

Número de afiliación del trabajador	APELLIDOS Y NOMBRE	Fecha de alta o baja	Días permanencia en alta	Categoría profesional	Grupo de tarifa	BASES DE COTIZACION: Por tarifa	Complementaria	EXCESO POR MEJORAS PARA: I. L. T. e I. P.	Desempleo	Mut. Laboral	Acc. de Trab. y Enf. Prof.: Epígrafe	Importe	PRESTACIONES ECONOMICAS PAGADAS POR: Protección a la Familia: Antiguas Prestaciones	Nuevas Prestaciones	Incapacidad Laboral Transitoria: Enfermedad Maternidad	Días	Acc. Trabajo Enf. Profesional
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
	Marrero Marrero, Baldomero		365	Conduct.	9	68.040					487	68.040					
	Guerra Bordon, Sergio		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Ramirez Massieu, Juan J.		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Mendez Mirabal, Marcelino		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Navarro Padron, Constantino		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Zerpa del Toro, Agustin		365	"	9	68.040					"	68.040					
	Suma y sigue																

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

BIBLIOGRAFIA

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Las Grandes Rutas del Comercio, Jean Duché

Ley de Sociedades Anónimas

Geografía Económica (La Economía y su desarrollo), Antonio Palomeque Torres

Geografía de España, Jose Terrero

Gran Enciclopedia del Mundo, (Varios Autores).

Organización y Administración de Empresas, Roberto Garcia Cairó

Estructura y organización de la Empresa, Apuntes

Renta Nacional de España y su distribución Provincial, Banco de Bilbao

Derecho Fiscal, Apuntes

Contabilidad aplicada a Empresas por razón del sujeto, Goxens Duch

Contabilidad aplicada a Empresas por razón del objeto, Goxens Duch

Instituciones de Derecho Mercantil, Dr. Fernando Sanchez Calero

Prontuario o Tamer de Derecho Empresarial

Enciclopedia de Administración, contabilidad y organización de la Empresa, Rodriguez Aragón.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ASPECTO JURIDICO

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

MOTIVOS QUE NOS ANIMAN A CONSTITUIR UNA SOCIEDAD ANONIMA

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

En nuestro ordenamiento Jurídico están previstos cuatro tipos de Sociedades; Anónima, de responsabilidad limitada, colectiva y comanditaria. Nosotros hemos optado por el primer supuesto, es decir, la Sociedad Anónima, rechazando los otros tres tipos, aunque ello no implica subestimación de las posibilidades de la Sociedad de Responsabilidad Limitada, que reconocemos.

Las razones que nos inclinaron a llegar a este punto son obvias, y todas se desprenden de la ventaja que la Ley de Anónima les concede.

Las formas sociales de colectivas y Comanditarias no son aconsejables: responsabilidad del Socio colectivo, personal, solidario e ilimitada.

En cambio la Sociedad Anónima se nos manifiesta mejor por diversos motivos, fundamentalmente:

1) Responsabilidad limitada de los Socios frente a las deudas adquiridas por la Sociedad.

2) La no existencia de un límite para el capital social.

3) La no limitación de socios.

4) La proyección Multiempresarial de este tipo de Sociedad, frente al personalismo de las colectivas y comanditarias o la escasez de alternativas de grandes operaciones de capital por la de responsabilidad Limitada.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Articulo 1.- Bajo la denominación de "Transportes Las Palmas", se constituye una Sociedad Anonima, por fundación simultanea que se regirá por los presentes estatutos.

Articulo 2.- Se constituye con el objeto Social de Transportes Terrestres de Mercancias y cualquiera otra actividad relacionada con el mismo.

Articulo 3.- Su duración es en principio ilimitada.

Articulo 4.- El domicilio Sócial se establece en Las Palmas de Gran Canaria, c/ Bravo Murillo, n- 4.

Articulo 5.- Dará comienzo a sus operaciones una vez que la escritura pública se haya inscrita en el Rgtro Mercantil.

Articulo 6.- El Capital Social es de 50.000.000 de Pesetas, representado por 50.000 acciones de Mil Pesetas nominales cada una, desembolsables integramente en el momento de la suscripción. Desde este momento las acciones serán al portador. Este requisito no se exige para las ampliaciones de Capital.

Articulo 7.- La Junta General Ordinaria, quedará constituida validamente cuando este presente, al menos el 80% del Capital Social escriturado. En 2- convocatoria será valida cualquiera que sea el numero de socios, si representan más del 50% del Capital.

Articulo 8.- Tanto la J.G. Ordinaria como extraordinaria además de lo exigido por el art. 53 de la L.S.A., se publicará en todos los diarios de la Provincia con 20 dias de antelación a la fecha de celebración. Con dicho anuncio se hará constar necesariamente la fecha de celebración de la Segunda convocatoria (si procediese).-

Articulo 9.- Para los asuntos que el art. 58 de la L.S.A., exige quorum especial se modifica dicho art. 58. Siendo de aplicación el art. 7 de los presentes estatutos.

Articulo 10.-En la convocatoria de la Junta General se expresará necesariamente como efectuar el deposito de las acciones que sean al portador.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Articulo 11.- No se exige numero minimo de acciones para ejercitar el derecho a voto, pero un solo accionista no puede tener más voto que el que corresponda a una centesima parte del Capital.

Articulo 12.- Mientras sean nominativas las acciones procedentes de una ampliación de capital y se cedan en usufructo, es obligatorio comunicar este hecho a la Sociedad.

Articulo 13.- Un accionista se podrá hacer representar en J.G. por otra persona no ajena a la Sociedad (Tecnico, Director etc.).

Articulo 14.- La J.G. será presidida por el Presidente del Consejo de Admón y Consejero Delegado y en su defecto por el consejero designado para cada caso.

Articulo 15.- La Sociedad estará regida por un consejero de Admón de 7 miembros de entre los cuales será elegido por mayoría un Presidente y a su vez consejero Delegado con plenas facultades, para representar y actuar en nombre de la Sociedad.

Articulo 16.- El Secretario será el consejero más joven.

Articulo 17.- En J.G. se tomará los acuerdos del siguiente modo: Si hay una sola proposición cuando se alcance la mayoría absoluta. Si hay dos la que tenga mayor numero de votos a su favor. Si hay varios la que tenga mayoría relativa sin que sea inferior al 25% de los asistentes.

Articulo 18.- En el consejo los acuerdos se tomarán por mayoría absoluta. Tras tres empates consecutivos decidirá el voto de calidad del Consejero Delegado y Presidente.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Articulo 19.- La retribución de los Administradores consistirá en un 10% del beneficio liquido extendido en el ejercicio.

Articulo 20.- Se garantiza a, los socios un dividendo minimo del 5% del beneficio liquido.

Articulo 21.- El art. 84 de la L.S.A. queda modificado en los requisitos de quorum s/ el art. 7 de los presentes estatutos.

Articulo 22.- Se destina a fondo de reserva el 30% de los beneficios liquidos.

Articulo 23.- Los Administradores podrán elevar la cifra de Capital, sin consultar a la J.G. como maximo en 20.000.000 Pesetas ateniendose al art. 96 de la L.S.A.

Articulo 24.- El Presidente Consejo Admón nombrará para caso de liquidación en calidad de liquidadores a personas ajenas a la Sociedad.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ASPECTO CONTABLE Y TRIBUTARIO

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Para el Montaje y desarrollo de nuestra empresa contamos con una financiación propia de 50.000.000 de Pesetas, (Nominal de las acciones), y el resto o sea de 14.111.000 de Ptas, mediante financiación ajena a corto plazo toda vez que los proveedores nos han permitido efectuar nuestros pagos aplazados mediante efecto a pagar.

Amortiza constante porque ello supone reconstituir el capital desembolsado y lleva consigo más facilidad de calculo. Como los beneficios han sido cuantiosos podemos deducir de los mismos el coste dividido por el numero de años, ya que no supone una gran alteración de los mismos.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

1 x

50.000.000	Acciones a Capital		50.000.000
	Constitución de 50.000 acciones a 1000 ptas c/u.		

2 x

50.000.000	Accionistas	Acciones	50.000.000
	Suscripción de las 50.000 acciones.		

3 x

5.000.000	Caja		
45.000.000	Banco Iberico		50.000.000
		Accionistas	
	desembolso total de la suscripción.		

4 X

1.565.000	Gastos Constitución		
		Caja	1.565.000
	Ipto T.P. y a I.D. 2,7% s/ 50.000.000.....	1.350.000	
	Notario.....	95.000	
	Asesoria Juridica..	45.000	
	Asesoria Contable y organización	70.000	
	Regsitro Mercantil.	5.000	

5 x

14.435.000	Inmobiliario		
	Solar 5.000 m2 a 1.000 Ptas Importan.....	5.000.000	
	Construcción del mismo.....	9.000.000	
	Hacienda:		
	7,40% s/5.000.000	370.000	
	0,50%s/9.000.000	45.000	
	Notario y gestiones	20.000	
		Banco Iberico	10.435.000
		Efectos a Pagar	4.000.000

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

166.000.000	Suma anterior	166.000.000
	6 x	
1.259.000	Mobiliario Oficinas	
	Cuatro maquinas escribir	
	importan..... 48.000.-	
	3 Maquin. calc. 66.000.-	
	1 Computador 1.000.000.-	
	Muebles Of. 145.000.-	
	Caja	259.000
	Boc Iberico	1.000.000
	7 x	
2.570.000	Mobiliario Taller	
	1 Torno..... 300.000.-	
	5 Bancos Prueb. 200.000.-	
	2 Gatos Hidral. 250.000.-	
	1 Carretilla	
	elevadora 700.000.-	
	Herramientas 200.000.-	
	Un motor Elec. 70.000.-	
	" " Cort.	
	" " Fres. 150.000.-	
	Cavadora 700.000.-	
	Caja	1.000.000
	Boc Iberico	1.000.000
	Efec. a Pagar	570.000
	8 x	
32.000	Tarjetas Transporte	
	Caja	32.000
	25 Serie M.D.F. 25.000.-	
	5 " M.D.F. 5.000.-	
	1 " TD.99 1.000.-	
	1 " TD.99 1.000.-	
169.861.000		169.861.000

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

169.861.000	Suma anterior 169.861.000	
	9 X	
44.850.000	Vehiculos	
	25 Camiones Barreiros a	
	950.000 Ptas 23.750.000	
	5 Camiones Barreiros a	
	1.600.000 Ptas c/u.	
	1 Guia Demag a 8.000.000 ptas	
	1 " " 4.000.000	
	2 Carretillas elevadoras	
	a 250.000.-	
	Banco Iberico	8.000.000
	Caja	850.000
	Efec. a Pagar	35.400.000
	10 X	
315.000	Seguros Vehiculos	315.000
	Banco Iberico	
	25 Barreiros 12 Tm	
	a 9.000 Ptas 225.000.-	
	5 Barreiros 5 Tm.	
	a 12.000 Ptas 60.000.-	
	1 Guia Demag 20 Tm. 12.000.-	
	1 " " 8 " 8.000.-	
	2 Carretillas e-	
	levadoras 5 Tm. 10.000.-	
214.426.000		214.426.000

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

214.426.000		Suma anterior	214.426.000

11 X

888.000	Pañol Talleres		
	Dos cigueñales	100.000	
	" Transmisiones	90.000	
	" Coronas	24.000	
	20 Ejes traseros	80.000	
	3 Juegos de tapillas bielas y bancada	18.000	
	Una Caja cambios	80.000	
	10 Culatines motor	50.000	
	20 Inyectores "	40.000	
	20 Pistones	60.000	
	20 Bielas	30.000	
	3 Carters Motor	18.000	
	20 Gomas 900x20	180.000	
	20 Filtros	12.000	
	20 Correas Ventilad.	6.000	
	Vasos	100.000	
	Caja		888.000

12 X

2.550.400	Carburantes y lubricantes		
	Banco Iberico		2.550.400
	Gas-Oil Camiones 22.000 lit. a 30 Ptas.	660.000	
	Gas-Oil guias 44.000 a 2 ptas.	88.000	
	Gas-Oil Carretillas 10.000 Lit a 2 Ptas 20.000 x2,8;		2.150.000
	Lubricantes 20.000 x 20		400.000

217.864.400	217.864.400

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

217.864.000 Suma anterior 217.864.000

13 X

5.000.000 Caja
50.000.000 Bco Iberico
18.440.000 Egectos a cobrar

Explotación Parque Movil 73.440.000

30 Camiones	6.000	Ptas	64.8000.000
2 Gruas	9.600	"	6.480.000
2 Carretillas	3.000	"	2.160.000

14 X

4.581.567 Nomina Choferes

Importe nomina	3.061.800	
Seguro accident.	167.370	
44,17% s/3060800	1.352.397	
Seguros S.		1.778.067
Seguro acc.	167.370	
8,43%	258.300	
44,17%	1.352.397	
Banco Iberico		2.803.500

15 X

977.832.32 Nomina Talleres

Impto nomina	657.720,-	
Seguros Acc.	29.597,40	
Seg.Social.		
44,17% s/657720	290.514,92	
Ret. Segur. Soc.		375.558.11
8,43% s/657.720	55.445,79	
44,17% "	290.514,92	
Seg. acc.	29.597,40	
Banco Iberico		602.274,21

16 X

934.894.80 Nomina Oficinas

Importe nominas	644.000	
Seg. Acc.	6.440	
44,17%s/644.000	284.454,80	
I.R.T.P.		14.213.00
Retenc. Seg.S.		345.184.00
8,43%s/644.000	54.289.20	
44,17% "	284.454.80	
Seg.Sociales	6.440,00	
Banco Iberico		575.497.80

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Bibliotecas Universitaria, 2009

297.798.694,12 Suma anterior 297.798.694.12

17 X

10.412.000 Amortización

Fdo.Amort.Inmbilar	866.100
6% s/14.435.000	
Fdo Amort.Mobil Ofic.	125.900
10% s/ 1.259.000	
Fdo. Amort.Mobil Taller	257.000
10% s/2.570.000	
Fdo.Amort.Vehiculos	8.850.000
20% s/ 44.250.000	
Gastos Constitución	313.000
20% s/1.565.000	

18 X

18.397,899,32 Explotac.Parque Movil

Seguros Sociales	315.000	
Carburantes y Lub	2550.000	
Nominas Choferes	4.581.567	
" Talleres	977.832,32	
Amortizacion	9.973.100	
Ag.Inmobil.866.100		
TTaller 257.00		
Vehiculos8,850.000		

19 X

1.373,794,80 Gastos Generales

Nominas Oficinas		934.894,80
Amortizacion		
Mobil Oficina 125.000		
G.Constituc.	313.000	438.900

20 X

260.000 Explotac.Parque Movil

Caja		260.000
Licencia Fiscal		
	125.000	
Cuota 90.000		
Recargos 35.000		
Ptte.Nac.	34.000	
Impt.Mun.	201.000	
	260.000	

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

21 _____ X _____

54.782.100,68	Explotac.Parque Movil		
		Gastos Generales	1.373.794,80
		Perdidas y Ganancia	53.408.305,88

22 _____ X _____

53.408.305,88	Perdidas y Ganancias		
		Resultado Ejercicio	53.408.305,88

23 _____ X _____

53.408.305,88	Resultado Ejercicio		
		Reserva legal	5.340.930,59
		10% s/53.408.305,88	
		Reserva Voluntaria	10.681.861,18
		20% s/53.408,305,88	
		Consejo Administ,	5.340.930,59
		10% s/53.408,305,88	
		Dividendo a Pagar	4.250.000
		10% s/50.000.000	
		Imp. Retenido	750.000
		15% s/5.000.000	
		(Imp.Sobre Capital)	
		Reserva Impuesto	17.398.442
		30% s/51.436.594,71	
		4% s/51.436.594,71	
		Deducida L.Fiscal	
		90.000	
		Reserva C.Transporte	340.000
		Remanente Ejercicio	9.306.141,52

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Capital

	50.000.000

Acciones

50.000.000	50.000.000

Accionistas

50.000.000	50.000.000

Caja

5.000.000	1.565.000
5.000.000	259.000
	1.000.000
	32.000
	850.000
	888.000
	260.000

Banco Iberico

45.000.000	10.435.000
50.000.000	1.000.000
	1.000.000
	8.000.000
	315.000
	2.550.400
	2.803.500
	575.497,80
	602.274,21

Gastos Constitucion

1.565.000	313.000

Inmobiliaria

14.435.000	

Efectos a Pagar

	4.000.000
	570.000
	35.400.000

Mobil. Taller

2.570.000	

Tarjet. Transportes

30.000	
2.000	

Vehiculos

44.250.000	

Mobiliar. Oficina

1.259.000	

Seguro Vehiculos

315.000	315.000

Pañol Talleres

888.000	

Carburantes y Lubri.

2.550.400	2.550.400

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Efectos a Cobrar

18.440.000	

Explotac. Parque Movil

18.397.899,32	73.440.000
55.042.100,68	55.042.100,68
260.000	
54.782.100,68	

Nomina Chofer

4.581.567	4.581.567

Nomina Oficinas

934.894,80	934.894,80

Nomina Talleres

977.832,32	977.832,32

Ret. Seguros Sociales

	1.778.067
	375.558,11
	345.184

Impto. Rend. Trabajo Personal

	14.213

Amortizacion

10.412.000	9.973.100
	438.900

Fdo Amort. Mobil

	866.100

Fdo Amortiz Mobil. Oficina

	125.9000

Fdo Amortiz Mobil Taller

	257.000

Fdo Amortiz. Vehiculos

	8.850.000

BIBLIOTECA

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

Gastos Generales	
1.373.794,80	1.373.794,80

Perdidas y Ganancias	
53.408,305,88	53.408,305,88

Resultado Ejercicio	
53.408,305,88	53.408,305,88

Reserva legal	
	5.340,930,59

Reservas voluntarias	
	10.681.861,18

Consejo Administracion	
	5.340.930,59

Dividendos a Pagar	
	4.250.000

Reservas Impuestos	
	17.398.442

Remanente Ejercicio	
	9.306.141,52

Impuestos Retenidos	
	750.000

Reserva Conv.Transp.	
	340.000

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

IMPUESTOS SOBRE SOCIEDADES.- La Constitución de Sociedades se haya sujeta al Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Juridicos Documentados (articulo 144-3- Ley 11-6-64 y art.54-3-Tes.Ref.Impuestos Generales sobre Sucesiones y Transmisiones Patrimoniales y Actos Juridicos documentados de fecha 6 de Abril de 1.967.

La base imponible viene determinada por el valor de los bienes y derechos aportados por los socios mientras que la base liquidable vendrá constituida por el mayor valor que resulte entre lo declarado por el contribuyente y lo comprobado por la Administracion, a traves de los medios legales pertinentes. En el caso de aportaciones en metalico la base imponible coincidirá con la liquidable. Las Sociedades Anonimas están grabadas con el 4%.

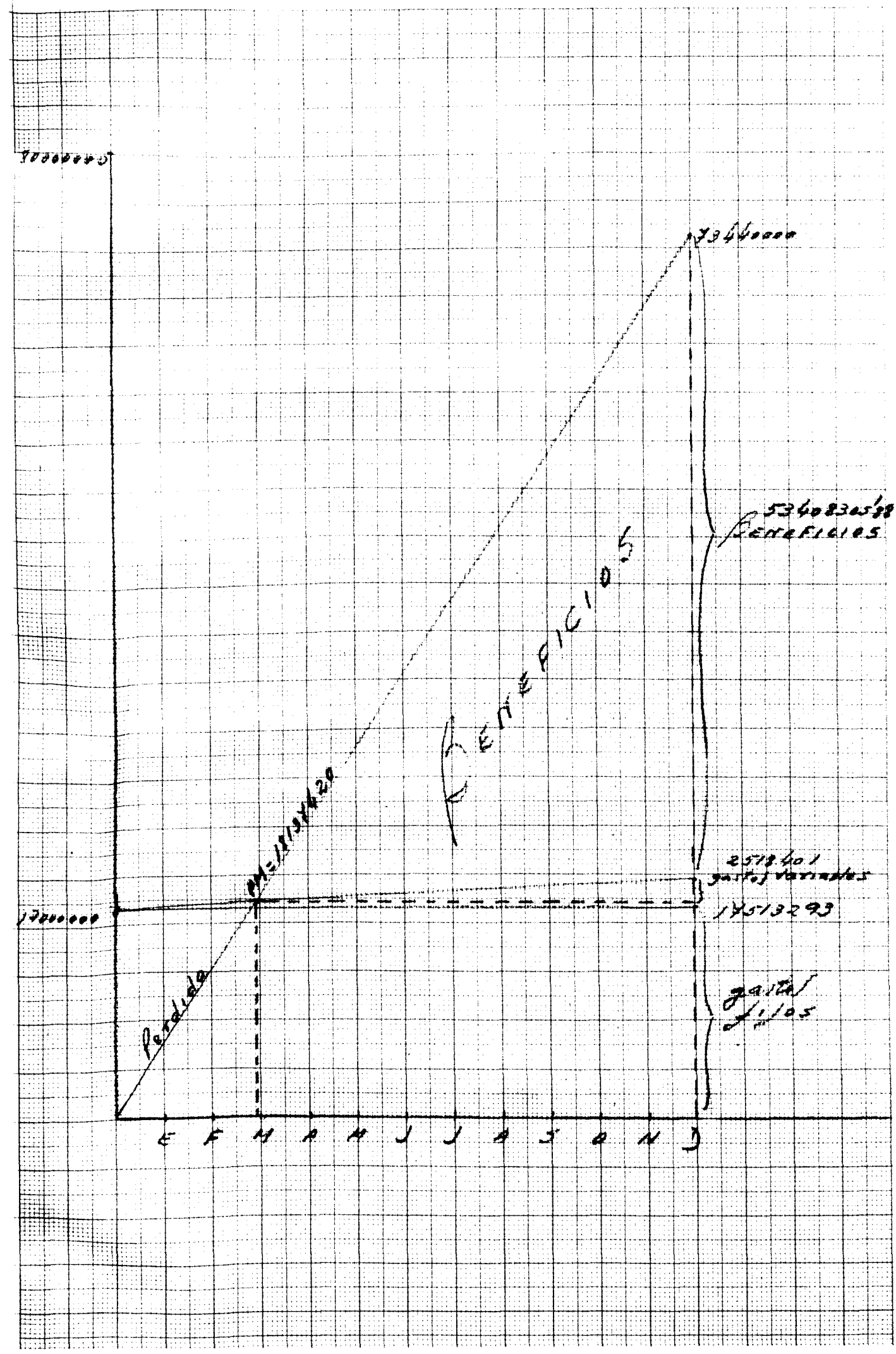
Beneficio Neto.....	53.408.305,88
Cuota Licencia Fiscal.....	90.000.00
Base Imponible.....	53.498.305,88
$= \frac{53.498.305,88}{1,04} =$	51.436.594,71
Gravamen Especial 4% s/ 51.436.594,71	2.057.463,78
30% s/51.436.594,71	15.430.978
4% s/51.436.594,71	2.057.464
A deducir por cuota L.Fiscal	90.000
Total a Ingresar en Hacienda	17.398.442

Rendimiento del Trabajo personal.-En el caso de superar los cobros las 100.000 ptas anuales la Delegacion de Hacienda grava con un 14% el exceso. A continuacion exponemos el modo de hallar la cantidad a ingresar.

Base Imponible (total cobros anuales.....	201.521.-
Minimo Exento.....	100.000.-
Base liquidable.....	101.521.-
Cuota del Tesoro 14% s/B.L.....	14.213.-
Premio Cobranza 1%.....	142.-

Como se aprecia en el aspecto contable esta Sociedad ademas de los Impuestos enumerados ha satisfecho otros de diversas indóles: Convenio de Transportes, Cuota de Licencia Fiscal, Patente Naciona e Impuestos Municipales, todos ellos implisitos al concepto de vehiculos de Transportes de Mercancias. En el apartado correspondiente puede apreciarse las cantidades satisfechas por los diversos conceptos.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009



© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

GASTOS FIJOS:

Tarjeta Transporte.....	32.000
Seguro Vehiculo.....	315.000
Nomina Choferes.....	4.581.567
" Talleres.....	977.832
" Oficinas.....	934.894
Amortizaciones.....	10.812.000
Licencia Fiscal.....	125.000
Pte. Nacional.....	34.000
Impuesto Municipal.....	101.000
	17.513.293

Ventas:	73.440.000.-
Gto.Fijos	17.513.293.-
Beneficios	53.408,305,88

$$\text{Punto muerto} = \frac{\text{Ventas X Gtos.fijos}}{\text{Gtos.fijos X Beneficios}}$$

$$= \frac{1286176237920000}{70921598,88} = 18.137.420$$

O sea cuando hayamos Cobrado 18.137,420, habremos cubierto todos los gastos fijos y ya comenzamos a obtener beneficios.

$$\left.\begin{array}{l} 360 _____ 73.440,000 \\ X _____ 18.137,420 \end{array}\right\} X = 88$$

O sea el punto muerto se da casi al final de Marzo.

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

ULPGC.Biblioteca Universitaria
677600
BIG 656.125 SUA mem

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009

© Del documento, los autores. Digitalización realizada por ULPGC. Biblioteca Universitaria, 2009