

6

MEMORIA

1

EXAMEN DE GRADO DE Profesor Mercantil

ALUMNO Antonio Bautista Quintana

CALIFICACION Aprobado

FECHA 6 - Mayo - 1978

Las Palmas de G. C. a 8 de Mayo de 1978
El Secretario,

M E M O R I A

Las Palmas de Gran Canaria, 1.978

PROYECTO DE CONSTITUCION DE EMPRESAS

que presenta el alumno:

D. ANTONIO BAUTISTA QUINTANA.

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
LAS PALMAS DE G. CANARIA
N.º Documento <u>256007</u>
N.º Copia <u>679399</u>



GUIÓN PARA SU DESARROLLO.-

1º) ESTUDIO DEL PRODUCTO.-

Proceso Técnico

2º) LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.-

Primeras Materias.- Lugares de Compra.- Vías de Comunicación.- Suministro de agua, gas y electricidad.

Otros detalles (Industria).

3º) ANTECEDENTES HISTÓRICOS.-

4º) ASPECTO COMERCIAL.-

Estudio del mercado.- Competencia.- Denominación Comercial.- Publicidad.

5º) ASPECTO TÉCNICO E INDUSTRIAL.-

Emplazamiento.- Maquinarias.- Casas Suministradoras y precios.- Sistemas de Salarios y trabajos.- Funciones de Seguridad.

6º) PLAN FINANCIERO.-

Capital de la Empresa.- Constitución del Capital.- Amortización.- Punto Muerto.-

7º) PLAN CONTABLE.-

Sistemas Previstos.- Cuadro Sinópticos de las principales cuentas. Desarrollo contable numérico desde la constitución hasta el cierre del 1º ejercicio.- Balance y Cuenta de Resultados del 1º ejercicio.-

8º) FUNCION ADMINISTRATIVA.-

Estatutos de la Sociedad.

9º) REGIMEN TRIBUTARIO.

10º) BIBLIOGRAFIAS.

ESTUDIO DEL PRODUCTO

ESTUDIO DEL PRODUCTO

La actividad de esta industria es la reparación de automóviles, la cuál se ha ubicado en la carretera del Sur, en el sitio conocido por EL GORO, donde estan instalados los talleres y departamentos administrativos, siendo dotados los talleres de todas las maquinarias modernas y contratado personal especializado en la industria siderometalurgica, perfeccionado en la reparación de automóviles.

Esta industria tienen montados su taller con las mejores instalaciones y dividido en diferentes secciones, tales como montaje y ajuste, reglaje de dirección, forja y chapa, maquinarias, electricidad, carpintería, tapicería y pintura; proyectando con estas instalaciones que cualquier desperfecto que pudiera ocurrirle a un automóvil sea reparado en ella, incluso su carrozado y la fabricación de las piezas de recambios que no existieran en el mercado por ser algunos automóviles de modelo antiguo.

Además, es proyecto de esta industria contar con un stock de gran cantidad de piezas, materiales y efectos de los diferentes tipos de automóviles de la provincia. Además se cuenta con una pista de pruebas para la comprobación del buen funcionamiento del vehículo antes de su entrega al cliente.

Como quiera que la mayoría de los talleres instalados en esta isla son de pequeña monta se ha proyectado el montaje y funcionamiento de esta Empresa, en la cual se podrá atender a la reparación del vehículo por muy complicada que fuera y a

gusto del cliente.

PROCESO TECNICO

Misión que comprende:

- 1º) La reparación de los vehículos de la Empresa "Asociación Patronal Jardineras Guaguas", Utinsa y Salcai, con los cuales hemos establecido un convenio para prestarles nuestros servicios.
- 2º) Carrozado y Puesta en servicio de los vehículos adquiridos en chasis por dicha Empresa, ambos como trabajo a desarrollar en nuestros Talleres.
- 3º) La revisión, puesta a punto, reparaciones mayores y menores a vehículos de otra empresa que necesitaran nuestros servicios.
- 4º) La reconstrucción de diferentes piezas y materiales de vehículos en general.
- 5º) Construcción de repuestos y accesorios no existentes en el mercado y ser de urgente necesidad.
- 6º) La adquisición de los diferentes recambios de automóviles para su suministro a vehículos que entren en nuestro taller para su reparación.

Teniendo en cuenta que en la actualidad existe unos -- 110.000 automóviles, hemos contratado para el desarrollo de esta misión personal especializado en cada uno de los ciclos en que ha de pasar el vehpiculo averiado para su buen funcionamiento.

Para todo ello y como complemento principal se cuenta con

maquinarias y herramientas modernas, adquiridas en su mayor parte en el mercado europeo y americano.

La organización técnica de estos talleres está constituida por medio de secciones, tales como montaje y ajuste de motores y otros elementos mecánicos; chapas y forjas en las que se efectúa el carrozado y reparación de la parte metálica del automóvil; taller de electricidad, que tiene a su cargo la instalación eléctrica en los vehículos, además de enbobinado de motores eléctricos y la carga de batería o acumuladores; sección de maquinaria; este taller cuenta con varios tornos fresadoras, máquinas de rectificación de bloques cigüeñales y tambores; sección de carpintería; en este taller se carrozan los automóviles, autobuses y camiones y las reparaciones de su especialidad que sean necesarias; -- sección de tapicería; en este taller se efectúan todos los trabajos del tapizado y decoración del interior del automóvil y sección de pinturas, que tiene la misión del decorado exterior del automóvil por medio de pintado al duce, horno, y pistola abrillantado.

La Empresa cuenta también con un almacén de repuestos y accesorios, bombas de suministros de carburantes; sección de lavado y engrase y taller de recauchutado y reparación de cubiertas o cauchos.

Para el cumplimiento perfecto y el buen funcionamiento de la misión encomendada, esta industria cuenta con el siguiente personal:

P E R S O N A L.-

Administrativos:

Director-Gerente (Licenciado Economicas)
Jefe de Contabilidad (Profesor Mercantil)
Jefe de Personal (Abogado)
Auxiliares Administrativos (6)

Cualificados:

Sección Mecánica y Eléctrica.-

1 Jefe (Périto industrial)
10 Mecánicos.

Sección Chapa y Forja.-

1 Jefe (Périto industrial)
4 Chapistas
2 Forjadores

Sección Limpieza.-

4 Obreros

Sección Carpintería.- (Tapicería)

2 Obreros Tapiceros

No cualificados:

1 Guardián
1 Portero
1 Limpiadora

LOCALIZACION GEOGRAFICA

LOCALIZACION GEOGRAFICA.-

Elementos incorporables:

Las materias principales son las piezas y accesorios de recambios, compuestas normalmente por:

- Valvulas de Admisión y escape.
- Juntas de Culata.
- Pistones.
- Anillas o Aros.
- Bielas
- Manguitos.
- Pasadores.
- Tornillería.
- Bujías.
- Platinos.
- Colector de escape y admisión.
- Material del encendido.
- Cables eléctricos y terminales.
- Reductor.
- Piñones.
- Cojinetes.
- Cintas y líquidos de frenos inducido.
- Amortiguadores.
- Cojinetes de Rodillos.
- Lámparas.
- Carburantes.
- Pinturas.

-Material de tapiceria.

-Maderas, etc.

LUGARES DE COMPRAS.-

Tomando como base que el 90% de los automóviles son de procedencia extranjera, el suministro de las Materias Primas de recambios se solicitan de las casas constructoras - mediante la correspondiente Licencia de Importación, ya - sea directamente por esta Empresa o por medio de Agencias o representantes establecidos en esta isla.

Sin embargo, debido a que la industria nacional fabrica numerosos accesorios de aplicación a los diferentes modelos de automóviles de procedencia extranjera, se adquieren en el Mercado Nacional.

En los casos de que no existieren algunos recambios por no fabricarse por la casa constructora, esta Empresa como misión complementaria y por tener maquinaria especial para ello, lo fabricaría con el fin de completar el servicio.

VIAS DE COMUNICACION.-

Con respecto a las comunicaciones tanto terrestres, maritimas y aereas no existe ningún inconveniente, ya que solamente las utilizaremos para la adquisición de recambios y piezas al mercado extranjero y nacional cuando no existiera dichos materiales en el mercado provincial.

Como es sabido las comunicaciones marítimas y aereas de esta isla por su situación geografica, son bastante-s regulares, ya que existe servicios de 6 buques semanalmente para

la Península y 8 al Extranjero casi diarios, debido al tener que efectuar para su mercado los productos agrícolas, y en cuanto a la aerea diariamente existec comunicación con la Península y Extranjero.

SUMINISTRO DE AGUA, GAS Y ELECTRICIDAD

Ante la ubicación fabril que antes aludimos no existe - problema en cuanto al suministro de agua y electricidad se refiere, teniendo en cuenta que aquella zona está suministrada de agua por medio de los pozos cercanos de los Sres., Hijos de Bruno Naranjo, con las cuales formularemos los -- contratos pertinentes para dicho suministro y en cuanto a fuerza motriz y alumbrado serán suministrados por la Unión Eléctrica de Canarias (Unelco), la cual tiene unos tendidos especiales de alta y baja tensión en esta zona.

Sin embargo teniendo en cuenta que no existe nada más que en esta Isla para el suministro de electricidad que la antedicha Unión Eléctrica y sus restricciones son bastantes frecuentes, es conveniente el montaje y puesta en mercha de un generador propio, con una potencia elédtrica de 1.000 C.V., cantidad más que suficiente para atender nuestras necesidades en cualquier momento dado.

LOCALIZACION GEOGRAFICA.-

Teniendo en cuenta que por disposiciones de las autoridades provinciales todas las industrias deben de situarse a - más de 2 km. del radio de población y después de un estudio

minucioso de los inconvenientes que suponen la instalación de una empresa de este tipo, en lo que respecta a su ubicación fabril llegamos a la conclusión por convencimiento que el lugar más apropiado para ello es la zona conocida por -- "EL GORO", a 21 km. de la Capital y a 4 km. del Aeropuerto Internacional de Las Palmas.

Ocupa sus instalaciones en general una superficie cubierta y descubierta de 10.000 km. aproximadamente, comprendida la pista de prueba de los automóviles.



ANTECEDENTES HISTORICOS

ANTECEDENTES HISTORICOS.-

Anteriormente a los grandes progresos del automovilismo, la palabra automóvil no tenía el mismo significado de ahora, pues era un adjetivo que en lenguaje técnico se usaba como sinónimo de automático o automotor, acompañando -- siempre el sustantivo: por ejemplo, torpedo automóvil; pero la vulgarización de los coches automóviles hizo que entrara en el lenguaje usual, de modo que el significado actual de la palabra automóvil es la de coche que lleva su mecanismo motor y que circula por los caminos ordinarios.

El automóvil con motor de petróleo que es el mas generalizado, es muy moderno, pues data de fines del siglo pasado, en que los progresos realizados en estos motores hicieron posible aplicarlos a la tracción de los coches por caminos ordinarios; pero el automóvil de vapor ya es más antiguo, -- siendo de notar que mucho antes que se pensara aplica la fuerza del vapor a las locomotoras de los trenes, se idearon y -- realizaron muchos mecanismos en que el vapor proporcionaba la energía para hacer mover un coche sin auxilio de rieles, y -- muchos de los órganos del moderno automóvil se derivan de -- aquellos primitivos mecanismos.

Las primeras tentativas de coches automóviles se realizaron valiendose de la fuerza muscular, ya aplicada directamente por los que los montaban, ya previamente almacenada por medio de resortes; así, entre otros datos curiosos, citaremos la -- patente otorgada por Luis XIV en 1.644, en que se autorizaba a Juan Thésou, escudero, para que use una pequeña carroza de cuatro ruedas que se mueve sin ningún caballo, solamente por

2 hombres sentados.

Al francés Cugnot se le deben los primeros ensayos - prácticos de automóviles de vapor.

En 1.764 construyó un primer modelo bastante rudimentario que perfeccionó un año más tarde construyendo un segundo modelo que se guardaba en el conservatorio de Artes y Oficios de París.

Se compone de una caldera, cuyo vapor acciona un émbolo de simple efecto, mediante un grifo distribuidor. El movimiento del émbolo se transmite al eje motor mediante dos ruedas de criquetes, para la marcha atrás bastaba invertir la dirección conque los dientes de la palanca actuaban sobre estas ruedas. Esta misma disposición la han reproducido algunos constructores modernos, como Brrouhot y Vierson, para suprimir el diferencial. Este automóvil de vapor marchaba a velocidad de 5 Kms., por hora con una carga de 250 kgs. El General Bonaparte nombró una comisión del Instituto para que examinara este invento pero la campaña de Egipto dejó sin efecto esta iniciativa de dicho general.

En Inglaterra, en 1.784, Jaime Watt patentó un coche - movido por una máquina de vapor que no llegó a construirse; aunque siguiendo sus inspiraciones en 1.785 su discípulo - Murdch construyó un pequeño triciclo basado en la máquina de vapor de Watt. En 1.803, Trevitick construyó en Inglaterra el primer automóvil de vapor práctico, que llegó a recorrer cerca de 200 Kms., y que presentaba la particularidad de -- transmitir la fuerza por engranaje, que tan generalizada está en los automóviles modernos.

El año 1.821, Griffiths aplicó el principio de las calderas tubulares y de condensador de superficie a los automóviles de vapor, concepción muy notable en quella época. En 1.822, David Gordon, construyó un automóvil de vapor, - cuya forma recuerda las locomotoras de aquel tiempo y que presentaba la extraña particularidad de que, en lugar de transmitir el movimiento del motor a las ruedas, se valía de 6 pies artículo que oscilaban clavándose en el suelo y empujando el coche, a semejanza de los pies del caballo.

En 1.824, W.H. James construyó un automóvil provisto de dos calderas tubulares y cuatro cilindros acoplados p dos a dos directamente al eje motor dividido en dos partes, de modo que las dos ruedas motrices fueran independientes una de la otra.

Burstall é Hill, en 1.824, construyeron un automóvil de vapor, parecido en su forma exterior a los mails de cuatro caballos, con la velocidad de 6 á 7 Kms., por hora. En este automóvil se usó por primera vez el silencioso, órgano destinado a amortiguar el ruido del escape del vapor.

Gran éxito tuvieron en Inglaterra los coches automóviles contruidos en 1.828 por Gurney. Sir Ch. Dance organizó con estos automóviles el primer servicio público regular, entre Gomerter y Cheltenham, que hacía 4 viajes diarios y cuya -- distancia de 15 kms., se recorría en cuarenta y cinco minutos.

El publico gustó de esta novedad, pues del mes de Febrero al mes de Junio de 1.831 transportaba más de 3.000 - pasajeros; pero a causa de haberse roto en este mes el eje

de uno de estos coches se originó una violenta campaña -
contra los automóviles que obligó a suspender el servicio.

Mucha aceptación tuvieron los automóviles de vapor -
Hancock, que de 1.829 a 1.833 construyó nueve coches. Su
órgano mas notable era una caldera tubular situada en la -
parte posterior del coche. Este presentaba la forma de una
jardinera, mereciendo especial mención la transmisión de -
la fuerza de las ruedas motrices mediante cadena, que tanta
aceptación tiene en los automóviles modernos. En esta época,
en Inglaterra fué muy grande el éxito de los automóviles de
vapor, tomando gran desarrollo el transporte de viajeros -
por las carreteras.

El doctor Clurch, Scott Russel y otros perfeccionaron
estos servicios públicos, llegando a alcanzar velocidades de
25 Kms. por hora, pero este mismo éxito creó a los automóvi-
les de vapor numerosos enemigos, contándose entre ellos los
adversarios de toda novedad, que han existido siempre, y -
principalmente las compañías de ferrocarriles que estaban -
entonces en sus comienzos y tenían una probable competencia,
y tan reacia fué la campaña que contra los automóviles se
hizo, que el parlamento inglés votó en 1.836 una ley especial
la Lomotive etc., por la cual gravaba con contribuciones --
enormes las tarifas de transportes por automóviles, y los -
sujetaba a reglamentos que en la práctica equivalían a una
prohibición, como el de obligar a que cada automóvil fuera -
precedido de un empleado andando al paso con una bandera --
roja desplegada. Esta Ley, que ha estado en vigor hasta el
15 de Enero de 1.896, en que fue derogada la locomotive act.
motivo que Inglaterra, que fue la cuna del automovilismo,

haya ido en sus progresos a la zaga de Francia.

En esta nación, en 1.828 Pecquer, jefe de taller del Conservatorio de Artes y Oficios de París, construyó varias locomotoras de carretera. El ingeniero Dietz fué el primero en utilizar las bandas elasticas de las ruedas, - construyendolas sucesivamente de fieltro alquitranado de corcho y de caucho, aplicandolas a las ruedas de su tractor automóvil movido por vapor. En 1.856, Lotz construyó un - coche de vapor para viajeros, cuya dirección se lograba por medio de una sola rueda delantera.

En 1.862, Lenoir aplicó su motor de gas alimentado por aire carburado a la propulsión de un coche que hizo el trayecto entre París y Joinville-le Pont en tres horas; pero la poca velocidad del motor y su peso considerable hicieron fracasar esta primera aplicación de los motores de aire carburado a los automóviles.

El primer automóvil para el serficio púbolico con ruedas de caucho vulcanizado lo hizo circular Thomson, por -- Edimburgo el año 1.869.

La idea de Segnier de accionar cada rueda motriz por un motor independiente, fue realizada en 1.870 por Michaux. En este año Ch. Revel, basado en los trabajos de Lencir, - trató de aplicar los mgtores de gas a la propulsión de los coches, pero sin exito, por ser estos motores en aquella -- epoca demasiados imperfectos para poderse aplicar a la -- tracción.

Entretanto los automóviles de vapor se perfeccionaban más cada vez y el automóvil de esta clase denominado l'Obéissante, de A. Bollée, para 12 pasajeros, construido en 1.873, estaba accionado por dos cilindros compound enlazados directamente con el eje motriz y alimentado por una caldera tubular Field; la dirección se lograba con un tren delantero montado sobre dos ejes, y en 1.880 construyó en los talleres de Mays el ómnibus La Nouvelle, que quince años más tarde ganó las célebres carreras Paris-Burdeos.

Al llegar el año 1.881 empezó a aplicarse la electricidad a la tracción de los coches, construyendo Troye un triciclo accionado por un pequeño motor eléctrico alimentado por seis acumuladores Platé.

En 1.882, M. Ayrton ensayó otro triciclo eléctrico. Al llegar el año 1.883, los progresos de los motores de petróleo permitieron aplicarlo a la tracción de los coches, construyendo uno M. Delamare - Debouteville, aplicándole el primer carburador para la tracción ideado por Maladin.

En 1.887 y 1.888 hay que citar dos automóviles eléctricos debidos respectivamente a M. Volk y a M. Immish y la aplicación del notable generador instantáneo de vapor de M. Serpollet a un triciclo y a un cuadríciclo, y durante los mismos años. los triciclos y coches de vapor de Dion-Bouton y Trepardoux que ya se asemejaban mucho a los automóviles, de vapor actualmente usados.

En 1.889, Panhard y Levassor, concesionarios de las patentes Daimler introdujeron en Francia este motor de petróleo, aplicandolo a un ómnibus que corría sobre rieles,

siendo notable esta fecha, pues de ella data la vulgarización de los motores de petróleo aplicados a los automóviles.

El impulso que había de orientar al automovilismo hacia la adopción de los motores de petróleo ya estaba dado: así vemos que dos años más tarde, un automóvil Peugeot, con motor de petróleo Daimler, ganaba el primer premio en las carreras de París a Brest.

No dejó sin embargo, de hacer rápidos progresos la construcción de automóviles de vapor; en efecto, Dion y Bouton construyeron en 1.893 su conocido tractor capaz de remolcar un coche a la velocidad de 45 km., por hora, y también progresaron los automóviles eléctricos creándose en 1.893 el tipo de faetón eléctrico de Puchain, en 1.894 el de Jeantaud, y en el concurso de fiacres organizado en París en 1.898, quedó demostrada la posibilidad del coche eléctrico para servicios urbanos. Pero los automóviles -- con motor de petróleo son los que han hecho práctico este género de locomoción, contribuyendo poderosamente a su -- perfeccionamiento las carreras de automóviles, cuya iniciativa fué debida al periódico de París Le Petit Journal siguiendo otras varias, entrando ya de lleno en los tipos al parecer definitivos del automovilismo moderno, pues en los últimos concursos del Salón del Automóvil que hasta 1.908, se ha celebrado anualmente en París, se ha constatado los más recientes perfeccionamientos de esta industria, y se nota que éstos sólo envuelven cuestiones de -

pormenor, como si la complicada y admirable máquina hubiera ya alcanzado su perfección.

Los progresos del automóvil son debidos en gran parte a las carreras organizadas en estos últimos años, que han -- obligado a los inventores y casas constructoras a competir unos con otros, corrigiendo las deficiencias puestas en - evidencias en las carreras, mejorando incesantemente los - mecanismos.

En primer lugar a las carreras se debe la divulgación de los neumáticos, puest estos al amortiguar los choques - producidos por los pequeños obstáculos del camino, permitían disminuir el peso de los chasis en iguales condiciones de - solidez y disminuían el esfuerzo de tracción.

Gracias pues, a las carreras, se construyen hoy automóviles cuyo peso no excede de 8 kgs., si bien hay que tener presente que para llegar a estos límites de ligereza todo se subordina a este fin, creando tipos especialesde condiciones muy distintas de los automóviles ordinarios.

Las carreras de París-Amsterdan fueron las mas fecundas en progreso.

La dirección por palanca fue cambiada por la de volante, y el centro de gravedad del coche se bajó lo que dió más estabilidad a los automóviles.

Como los constructores, con el afán de ganar las carreras aumentaba incesantemente la potencia de los motores de sus automóviles, fué preciso, como medida de prudencia y de

utilidad práctica-limitar el peso de los automóviles que tomaban parte en las carreras, iniciativa que tomó el Automovil-Club de Francia, señalando respectivamente los pesos límites de 650 y 1.000 kilos.

La institución de las copas de automóviles, cuyo origen podría hacerse remontar a las ánforas pánateneas de los griegos y que más modernamente se han otorgado a las embarcaciones vencedoras en las regatas, fue introducida en 1.899 por M. Gordon-Bernett, Director del New York Herald, y durante los tres primeros años la poseyeron los franceses, pero en las carreras de París-Viena de 1.902 la perdieron quedando en poder los ingleses. En Irlanda, en 1.903, fué corrida esta copa por primera vez en un circuito cerrado, ganándola un automóvil Mercedes, de fabricación alemana, lo que aumentó grandemente la fama y el provecho de esta casa constructora.

Esta nueva derrota de la industria francesa estimuló energicamente a los constructores de automóviles de esta nación, organizando la Cámara Sindical de automóviles de esta nación unas carreras eliminatorias que se corrieron en el circuito de Argome.

No conviniendo a la industria francesa la restricción de sólo poder concurrir tres automóviles por país impuesta en el premio Gordon-Benett, desde 1.906 ha instituido bajo el Patronato del Automóvil Club de Francia unas carreras internacionales titulares Grand-Prix L'A.C.F., a las cuales pueden concurrir los automóviles en número ilimitado.

Estas iniciativas de los franceses, que tanto han contribuido a desarrollar la industria automovilística en su país, han sido imitadas por otras naciones.

En estos últimos años se nota una sensata tendencia a estimular los esfuerzos de los inventores y constructores de automóviles y a crear tipos verdaderamente industriales prescindiendo de estas velocidades inverosímiles que a ningún fin práctico conducen.

El camino que han de recorrer los automóviles es muy desigual habiendo frecuentes pendientes del 9,10 y hasta del 13%; esta fuerte rampa la subió en 1.905 un automóvil Fiat, dirigido por Cayno, en 19 minutos, 13 segundos, lo que equivale a subirla a 67 kms. y medio por hora.

La condición de exigir que las carreras se efectuen con automóviles que lleven carrocerías de turismo, con todo el espacio y comodidades propias de estas excursiones, es condición indispensable para el fomento de este género de deporte, pues el expediente de hacer concurrir los chasis con un asiento interno es muy criticable.

El vapor fue el agente exclusivamente empleado para la tracción automóvil durante sus primeros tiempos, y después aunque han quedado relegados a segundo término por las incontestables ventajas que reúnen los motores de gasolina, todavía los automóviles de vapor tienen sus partidarios, -- principalmente en los Estados Unidos, siendo su principal -- ventaja la elasticidad del motor de vapor que le permite -- adaptarse a diferentes cambios de marcha sin el auxilio del

cambio de velocidades, y su mayor economía, principalmente en los automóviles empleados para el traslado de grandes pesos.

El motor de vapor del automóvil Wyher.--Richemond es muy notable. Consta de cuatro cilindros verticales que accionan un árbol de cuatro manivales a 9)2, en medio del -- cuál hay un piñon que acciona directamente el árbol del diferencial, yendo todo el mecanismo metido en un carter.

A primera vista parece que la aplicación de un motor de gasolina para la propulsión de un carruaje es cosa muy fácil, puesto que basta enlazar el árbol del motor con las ruedas posteriores y poner un organo de dirección en el juego delantero; pero hay muchas dificultades que vender para realizar un automóvil, lo que hace que en realidad este resulte una máquina muy complicada, dotada de organos muy diversos e ingeniosos y de mecanismo de alta presión, que son un prodigio de la mecánica moderna. En primer lugar, el motor mismo ~~es~~ es por si sólo admirable; se le exige la condición de que pese poco, de que ocupe un sitio muy reducido, de que funcione sin trepidaciones ni ruidos, que se ponga en marcha inmediatamente . . . y la moderna industria ha resuelto todas estas exigencias que pocos años atrás parecían un absurdo, entregandonos un motor cuyo peso normal no excede de 4 á 5 kgs., por caballo, cuyo volumen lo asemeja a un juguete, que transmite una fuerza considerable con una suavidad absoluta y que se pone en marcha a la primera vuelta de la manecilla.

Pero no basta tener la fuerza, pues sale al paso una -- grave dificultad para aplicarla: el automóvil no siempre va por un camino llano y a la misma velocidad, sino que es --

indispensable que la fuerza producida por el motor se adapte a los distintos esfuerzos de tracción que supone el ir más o menos aprisa, o el subir pendientes mas o menos rapidas o el ir hacia atras; y esto la mecánica moderna lo ha vencido creando un organo ingeniosísimo, complicado mecanismo de relojería llamado cambio de velocidad.

Creada la fuerza que ha de mover el automóvil, habia que aplicarla a las ruedas motrices, lo que exige una transmisión elástica que se presta a las inevitables deformaciones del chasis por los obstáculos del camino, y esto obligó a idear la transmisión del cardan, y otra nueva y grave dificultad se presento, porque no bastaba transmitir el esfuerzo de tracción al eje de las ruedas traseras, pues el automóvil no siempre va en linea recta, sino que ha de recorrer curvas que obligan a que unas de las ruedas describa más camino que la otra circunstancia que exige que las dos ruedas motrices sean independientes entre sí; y este problema quedó resuelto al inventarse el diferencial. Pero se imponía crear otro mecanismo, pues para poner en marcha el motor y cambiar de velocidades, hay que asilar el motor de los demás mecanismos, uniéndolo despues de un modo suave, sin sacudidas ni choques, y de aqui el que se ideara el embrague progresivo.

La dirección del coche también suponía otra dificultad, pues se han de hacer girar las dos ruedas delanteras de un modo rápido y seguro y la condición de que una vez dado este movimiento no reaccionen las ruedas sobre el mecanismo, volviendolas a su primitiva dirección sino que esto sea sólo potestativo del conductor del automóvil, lo que se logra --

por la dirección irreversible. La más grave dificultad se resolvió al inventarse el neumático, pues los delicados - mecanismos del automóvil se estropearían fácilmente por las vibraciones y choques que se transmitirían directamente por las ruedas, si no se interpusieran los neumáticos.

Un automóvil consta de dos partes: Una esencial, que es el Chasis y otra accesoria, que es la carrocería.

Se entiende por chasis un bastidor completo, con sus --ruedas y resortes, y con el motor y todos los mecanismos de marcha y dirección, de tal modo completado, que el que lo - conduce, puesto de pie sobre el bastidor pueda hacerlo andar y dirigirlo a la carrocería es la parte ajena a todo meca- nismo, que se monta sobre el chasis y sirva para la comodidad del que dirige y de los que van en el automóvil.

El automóvil propiamente dicho se limita al chasis, que es la parte que por regla general venden las casas construc- toras considerándose la carrocería como un accesorio, que por regla general el que adquiere un automóvil se hace cons- truir aparte, pudiéndose adaptar distintas carrocerías a un mismo chasis.

En un chasis de automóvil hay que distinguir los siguien- tes grupos de organos: el bastidor o marco en que se montan todos los mecanismos las ruedas y los resortes de suspensión, con los amortiguadores cuando los hay; el motor con sus acce- sorios, los aparatos de dirección y los frenos.

La disposición dada a los mecanismos de un automóvil parece ser hoy definitiva.

La gran perfección que ha alcanzado el automóvil lo ha hecho idoneo para numerosas aplicaciones; hay muchos autores suelen confundir las aplicaciones del automóvil con las aplicaciones del motor de explosión usado en los automóviles, como los arados con motor de gasolina las - embarcaciones con este motor, impropiedades llamadas -- canoas-automóviles etc., lo cual es muy distinto. El campo de las aplicaciones del automóvil es mucho más limitado, comprende solamente aquellos vehículos que circulan por caminos ordinarios y que, en lugar de tracción animal, emplean para moverse motores de vapor o de gasolina.

El automóvil como medio de transportes de viajeros por carretera entre dos poblaciones, es un eficaz auxiliar de los ferrocarriles, sobre todo en aquellos países en que las vías ferreras han alcanzado poco desarrollo.

ASPECTO COMERCIAL

ASPECTO COMERCIAL.-

Estudio del Mercado.-

Aunque la base principal de esta Empresa no es la fabricación de productos para su venta no existe complicación de buscar mercados de consumo, pues como se señalaba anteriormente esta Empresa se dedica fundamentalmente a la reparación del automóvil.

No obstante cabría resaltar someramente las ventajas o los índices positivos para la implantación de esta clase de industria en esta Isla:

- a) No existe calidad en los talleres instalados actualmente en la Provincia.
- b) El mercado es suficiente.
- c) Tenemos unos contratos que permitirán un nivel mínimo de actividad.
- d) El mercado es óptimo porque existe un parque móvil muy elevado, etc.,

Entre los aspectos negativos encontramos que existe muchos talleres de reparación pero los mismos están faltos de una mínima calidad y de material moderno por lo que llegamos a la conclusión de que no tendremos una competencia realmente inquietante.

COMPETENCIA.-

No existiendo en esta isla ninguna industria de la importancia y dotada de las maquinarias especiales para este desarrollo y con las secciones en funcionamiento para la reparación en su totalidad del automóvil, no existe el problema de la competencia, por lo que las preocupaciones de este indole son nulas, pues como decíamos anteriormente en esta Isla existe muchos pequeños talleres pero sin la capacidad para estacionamientos de automóviles y sin maquinaria para el caso, haciendose normalmente los trabajos a realizar de una manera rudimentaria.

DENOMINACION COMERCIAL.-

Como esta industria está principalmente dedicada a la reparación de automóviles y de toda clase de motores, como ya se ha expuesto hemos considerado conveniente denominarla por lo tanto: REPARACIONES, S.A.

Teniendo en cuenta que su misma denominación servirá de propaganda para atraer a los clientes.

PUBLICIDAD.-

Ante todo daremos unas veces ideas de lo que es la publicidad, para luego adaptarla a la empresa que nos ocupa.

La publicidad es el conjunto de los medios empleados para facilitar la búsqueda de la clientela, haciendole conocer los medios o productos que necesita.

Se distingue la publicidad escrita hecha por anuncios, - carteles, catálogos y la publicidad hablada del viajante y

del representante; la publicidad por el objeto en escaparates, ferias, exposiciones, y la publicidad por el rótulo y la arquitectura.

La publicidad escrita.- Esta presta servicios al consumidor dándole la instrucción económica, permitiéndole elegir con conocimiento de causa.

El anuncio.- Es el medio más adecuado para la introducción en el mercado; gracias a la prensa se presta una difusión en enorme, y en suma, resume toda la publicidad, participa del cartel ilustrado, de la noticia del catálogo y de los medios, no pueden prescindir de él. Su rendimiento es de fácil comprobación.

Se distingue el anuncio texto sin dibujo y el anuncio -- ilustrado. En esta parte de la publicidad podemos adaptarla a la empresa que nos ocupa, ya que los periodicos locales tienen gran difusión por toda la provincia, y además nuestro negocio de Reparaciones tiene mucha importancia en el interior de la Isla.

Folletos, catálogos y prospectos.- El folleto puede suplir los demás medios de la publicidad.

Debido a las condiciones especiales y la gran capacidad de esta Industria, no es de gran necesidad la campaña publicitaria, sin embargo contrataremos nuestra publicidad para conocimiento de los usuarios de vehículos en la siguiente -- forma:

20 anuncios en los Autobuses Urbanos.

10 Clichés en el cine.

1 Anuncio semanal en todos los diarios locales.

15 Anuncios en la carretera.

ASPECTO TECNICO E INDUSTRIAL

ASPECTO TECNICO E INDUSTRIAL

Emplazamiento.- Teniendo en cuenta que por disposiciones de la autoridad provincial todas las industrias deben de situarse a más de 2 Km. del radio de población y después de un estudio minucioso de los inconvenientes que supone la instalación de una Empresa de este tipo, en lo que -- respecta a su ubicación fabril llegamos a la conclusión por convencimiento que el lugar más apropiado para ello es la zona conocida por EL GORO a 21 km. de la Capital y a 4 km. del Aeropuerto Internacional de Las Palmas.

Ocupa sus instalaciones en general una superficie -- cubierta y descubierta de 10.000 m2. aproximadamente, -- comprendida la pista de prueba de los automóviles.

Maquinarias.- Las maquinarias necesarias para la buena marcha y funcionamiento de esta industria son las que a continuación se relacionan:

T O R N O.-

Marca construcción "OLOT".

Marca "SCHITE", alemana.

Marca "BRETGUAND" y "MARRE", Suiza.

FRESADORAS.-

Con motor 2 H.P., Universal marca "SARIN" alemán de transmisión por correa, marca REBUFFI, inglesa.

RECTIFICADORAS.-

De cilindros, marca CAASA, sueca.

De valvulas, 1/2 H.P., marca REBUFFI, inglesa.

Universal con 3 motores y 2 piedras, marca FELLER, inglesa.

LIMADORAS.-

Acopladas a eje de transmisión, motor de 1 H.P. marca SHITTER, alemana.

Con avance carro porta - Cuchilla, marca PASCALLE, - francesa.

PULIDORAS.-

De 20 cm. de eje, marca Continental, alemana.

TALADRO.-

De 65 cm. motor 1 H.P. marca BOSSEAR, Francesa.

Avance de portahorca a la mesa, 70 cm. marca JUAN LLOPART, español.

Avance de portahorca, 70 cm. con motor de 3 H.P. - SCHULTZ, alemana.

SIERRAS.-

Acopladas al eje de transmisión, marca FRIENS, francesa.

Sierra mecánica de la mesa 56 cm. marca JUAN LLOPART española.

PIEDRA ESMERIL.-

Con dos piedras acopladas al eje de transmisión, marca I.S.O. española.

FRAGUA.-

Movida por motor de 2 H.P. marca LIOP, francesa.

Fragua portátil, LIOP, francesa.

HORNOS.-

De semental con carbón, construido en los talleres.

Horno de semental eléctrico, marca BETICO, inglesa.

Máquina de remachar cintas.

MAQUINA DE REMACHAR CINTA DE FRENOS.-

Marca Seat, española.

Máquina de rectificar bancada, marca JUAN LLOPART,
española.

MAQUINA CEPILLADORA Y GARLOPA.-

Por transmisión, motor de 1 H.P.

MAQUINA TALADRADORA.-

Con plato regulable 4 cambios.

Máquina de coser, marca SINGER, a mano.

Máquina de coser a motor SINGER 1/2 H.P.

COMPRESOR.-

Industrial para pintura, motor 2 H.P. marca BETICO.

Estación de engrase con elevador marca CANADA inglesa.

ESCOPLADORA.-

Con motor de 1 H.P.

PRENSA.-

Movida a mano, marca JORDAN.

2 mesas de comprobación.

Cuadro de comprobación de 6 a 12 K.W.

Cuadro de cargas de baterías con voltímetro.

COMPROBADOR.-

De bujías.

De inducido.

De batería.

Grupo de pruebas de instalación.

Grupo de carga con dinamo y motor.

Motor de dinamo 1/4 H.P.

Motor eléctrico 5 H.P.

RECTIFICADOR DE BIELAS.-

Marca GENERAL ELECTRIC.

Pistolas de engrase.

Distribuidor de gasolina.

Gato de taller de 9 Tm.

Equipo de alineación de juego delantero y reglaje de dirección.

Equipo de soldadura autogena, marca GOLIAT, alemana.

Equipo de soldadura, electrica general marca GENERAL ELECTRIC.

GRUA.-

De elevar motores, marca LLOPART, española.

YUNQUE.-

De 0'60. 0'10. 0'80;

BALANZAS.-

De 10 kgs. sin pesas.

REGRUESADOR DE CHAPAS.-

De chapas.

HERRAMIENTAS.-

Juego de llaves fijas.

Juego de llaves inglesas.

Juego de llaves de tuberías.

Casas suministradoras.- Las casas suministradoras en la Capital y que a su vez representan a las fabricas nacionales y extranjeras de los diversos tipos y modelos de - autom6viles son las siguientes:

JUAN DOMINGUEZ GUEDES

Representante de SUMBEAN, HILLMAN, COMMER, DODGE, HUMBER ROLLS ROYCE, SIMCA, LANCER Y GALANT, etc.

ANGEL LANG LENTON

Representante de FORD (CORTINA, TAUNUS, GRANADA, etc).

ANTONIO ARBONA, S.A.

Representante de PEUGEOT.

SANTIAGO ALVAREZ VIDAL

Representante de RENAULT

HARALD FLICK

Representante de MERCEDES BENZ.

DOMINGO ALONSO, S.A.

Representante de WOLSWAGEN, GOLF, PASSAT.

DRAGON CANARIAS, S.A.

Representan de LANCIA, MAZDA,

BLANDY BROTHERS, S.A.

Representante de AUSTIN, MORRIS, ROVER? M.G. etc.,

WALTER SAUERMANN.

Representante de B.M.W., SEAT.

IMPORTACIONES CANARIAS

Representante de TOYOTA.

COMAVE

Representante de SEAT.

EUGENIO MONTORO, S.A.

Representante de ALFA-ROMEO

DISUESA, S.A.

Representante de SAAB

FRANCISCO CABALLERO MASSIEU

Representante de CITROEN

ALCORDE

Representante de HONDA

VIRGILIO SUAREZ ALMEIDA

Representante de VOLVO

Sistema de salarios y trabajos.- El sistema de salarios y trabajos es el dispuesto en la reglamentación Nacional del Trabajo de la Industria Siderometalúrgica, amparada en la Orden del 29 de Julio de 1.970, Boletín Oficial - del Estado número 203.

Función de seguridad.- Esta empresa ha instalado en fábrica medidas modernas de seguridad y al mismo tiempo ha -- creado unas pólizas de seguro, sobre el edificio; maquinaria; personal e instalaciones.

PLAN FINANCIERO



CAPITAL DE LA EMPRESA.-

El capital de la empresa de la cual tratamos lo subdividiremos en dos: Fijo y Circulante.

El capital fijo es el valor representado por los terrenos, edificios, instalaciones, maquinarias, etc., que constituyen la estructura, cuyo uso permite a la empresa la realización de su cometido. La importancia de este Capital podemos resumirla en la que si la Empresa prescindiese de estos elementos o de algunos de ellos le sería imposible continuar sus operaciones o en el mejor de los casos, se vería muy dificultada para desarrollar eficientemente su actividad.

El capital circulante esta formado por las materias, el dinero, y aquellos bienes que la empresa no sólo queda sin perjuicio al desprenderse de ellos, sino que así lo desea para obtener una ganancia en el cambio de ellos por dinero o por otros bienes.

En su origen el capital circulante está constituido por las existencias en Cajas y Bancos. Parte de este efectivo se transforma en primeras materias; materias auxiliares, a los que les incorpora luego la Mano de Obra; los gastos de Fabricación y los Gastos Generales. A su vez las ventas transforman los productos elaborados en dinero que volverá a emplearse parte de el en la adquisición de nuevas materias.

Generalmente para la obtención del capital circulante necesario, la empresa recurre al crédito a un plazo más o -

menos largo.

El problema que se presenta es el de establecer la proporción entre el Capital fijo y el capital circulante, -- considerar el conjunto de los medios financieros de la Empresa capitales y créditos, y no solamente lo relativo al patrimonio social.

Tratamos de evaluar:

1º) El Capital circulante apropiado para realizar la masa del negocio.

2º) Las inmovilizaciones para realizar esta masa de negocio.

3º) Como consecuencia de esta masa de inmovilizaciones - al crédito de que podemos disponer y que necesariamente repercutirá en el capital circulante. Como consecuencia de la gran masa de operaciones que tendremos que realizar en nuestra empresa, recurriremos al crédito y por lo tanto deberemos aumentar el capital circulante para hacer frente a los gastos.

CONSTITUCION DEL CAPITAL

El capital de la Empresa está constituido por 4.000 acciones de 10.000 Pesetas cada una (nominales).

AMORTIZACION CONTABLE

La amortización tiene por objeto distribuir entre los diversos ejercicios contables el gasto o inversión que ha de efectuarse o se efectue de una sola vez; distribución que se

procurará hacer siguiendo el desgaste material o la depreciación a amortizar.

CALCULO DE LAS AMORTIZACIONES.- Para calcular las amortizaciones necesitamos establecer previamente los factores siguientes:

- a) La base sobre la cuál el cálculo ha de efectuarse (valor de reposición).
- b) El periodo de tiempo de vida útil del valor o cosa a amortizar.
- c) El tipo o porcentaje anual de amortización a aplicar.
- d) El valor residual o sea el valor que podrá obtenerse por la venta, si es posible de las cosas ya inservibles para nosotros.

El criterio que sobre cada uno de estos factores se adopte es el que determina el sistema de amortización.

TIPOS DE AMORTIZACION CONTABLE.- Los principales pueden resumirse en la siguiente forma:

Amortización constante.

Amortización decreciente (a un % fijo sobre el valor según libros en progresión aritmética.)

Amortización decreciente (en progresión aritmética).

Amortización creciente (en progresión aritmética).

Amortización Variable.

AMORTIZACION CONSTANTE.- Consiste en cifrar el importe de la amortización, en una cantidad constante, igual para todos los años; o en otra palabra, calcular el importe de la amortización según un % fijo sobre el precio de coste del valor --- ---

que se amortiza.

AMORTIZACION DECRECIENTE.- A un % sobre el valor según libro. Siguiendo este criterio, el importe de las amortizaciones -- viene calculado por medio de un % fijo que se aplica sobre el valor que, según libro, tenía en el año anterior los objetos que se amortizan.

AMORTIZACION DECRECIENTE EN PROGRESION ARITMETICA.- Se calcula la amortización siempre sobre el valor inicial (descontando en su caso el llamado valor residual) a razón de un % que varia anualmente en progresión aritmetica decreciente.

AMORTIZACION CRECIENTE EN PROGRESION ARITMETICA.- Este sistema es exactamente igual al anterior pero en sentido inverso, es decir, de menos a mas.

AMORTIZACION VARIABLE.- Algunas veces el importe de la amortización se calcula sin sujetarse a criterio tan rigurosamente aritmetico, es decir cada año se ha de efectuar la valoración por estimación sin sujetarse a ninguna regla aritmetica previa.

El sistema de amortización que vamos a aplicar en nuestro plan contable sera el de tipo de AMORTIZACION CONSTANTE

PUNTO MUERTO

El punto muerto no es otra cosa, que la determinación del momento en que dentro de un ejercicio económico, los gastos y cargas fijas de una empresa quedan cubiertos con los resultados positivos conseguidos por las ventas efectuadas siendo beneficio neto el obtenido a partir del mismo.

El cálculo del punto muerto puede hacerse utilizando la siguiente fórmula matemática:

$$P = V \frac{f}{b - f}$$

en la que P es el "Punto Muerto"; V las ventas totales del ejercicio; f los gastos fijos y b el beneficio neto.

Mediante la aplicación de esta fórmula se consigue conocer la cifra de negocio que es necesario realizar para cubrir los gastos fijos (administración y generales propiamente dichos) de todo el año y los variables (de venta) proporcionales hasta el momento de la determinación del cálculo; y si como complemento a dicha fórmula aplicamos también las siguientes, en que t representa el tiempo necesario y T el tiempo total del ejercicio (meses, días).

$$t = \frac{P T}{V}$$

sabremos exactamente el momento en que se produce el "Punto Muerto".

PLAN CONTABLE

Siguiendo las recomendaciones de la Comisión Central de Planificación Contable, con el preceptivo informe del Consejo de Economía Nacional, hemos creído conveniente adaptar el funcionamiento contable de nuestra Empresa al Plan General de Contabilidad, aprobado por Decreto del Ministerio de Hacienda de 22 de Febrero de 1.973 número: 530/1973.

Atendiendo a su carácter abierto y en atención a la actividad de nuestra Empresa como prestación de Servicios, hemos efectuado algunas inclusiones de cuentas a las que más adelante haremos las correspondientes observaciones.

El procedimiento de contabilización aconsejable lo hemos establecido resumiendo los registros de los libros auxiliares por meses, esto nos da una mayor agilidad administrativa y nos facilita la comparación estadística por meses.

Por lo tanto, el sistema escogido para la Administración de esta Empresa es el denominado "Centralizador" o de "Diarios múltiples" por considerarlo el más adecuado para esta actividad donde el volumen de operaciones es de bastante consideración.-

PLAN DE CUENTAS

GRUPO I - FINANCIACION BASICA

- 10 - Capital
 - 100 Capital social
- 11 - Reservas
 - 113 Reserva Legal
- 19 - Situaciones transitorias de financiación
 - 190 Accionistas c/ sin desembolsar

GRUPO II - INMOVILIZADO

- 20 - Inmovilizado Material
 - 200 Terrenos y bienes naturales
 - 202 Edificio y otras construcciones
 - 203 Maquinaria Instalaciones y Utillaje
 - 204 Elementos de transporte
 - 205 Mobiliarios y Enseres
- 27 - Gastos amortizables
 - 270 Gastos de constitución
- 28 - Amortización del inmovilizado
 - 280 Amortización acumulada Inmovilizado Material

GRUPO III - EXISTENCIAS

- 36 - Elementos y conjuntos incorporables
 - 360 Elementos incorporables.

GRUPO IV - ACREEDORES Y DEUDORES POR OPERACIONES TRAFICO

- 40 - Proveedores
 - 400 Proveedores
- 41 - Otros Acreedores
 - 410 Acreedores diversos

- 42 - Efectos Comerciales Pasivos
 - 420 Efectos Comerciales a pagar
- 43 - Clientes
 - 430 Clientes
- 47 - Entidades Públicas
 - 475 Hacienda Pública
 - 477 Organismos Seguridad Social

GRUPO V - CUENTAS FINANCIERAS

- 51 - Acreedores no comerciales
 - 512 Por dividendos activos
- 55 - Otras cuentas no bancarias
 - 551 Con socios y administradores
- 57 - Tesorería
 - 570 Caja pesetas
 - 572 Bancos e Instituciones Crédito c/c. vista ptas.

GRUPO VI- COMPRAS Y GASTOS POR NATURALEZA

- 60 - Compras
 - 603 Compras elementos incorporables.
- 61 - Gastos de personal
 - 610 Sueldos y salarios
 - 616 Transporte personal
 - 617 Seguridad Social a cargo empresa.
- 63 - Tributos
 - 630 Tributos
- 64 - Trabajos, Suministros y servicios exteriores
 - 642 Suministros
- 68 - Dotaciones del ejercicio para amortización
 - 680 Amortización del inmovilizado material
 - 687 Amortización de gastos.

GRUPO VII-VENTAS E INGRESOS POR NATURALEZA

- 70 - Ventas de mercaderías y productos terminados (o ingresos) por prestación de servicios, por trabajos realizados, etc.
 - 700 Ventas sección chapa y forja
 - 701 Ventas sección mecánica y eléctrica
 - 702 Ventas sección limpieza y engrase.
 - 703 Ventas sección Carpintería
 - 704 Elementos incorporables.

- 73 - Ingresos accesorios de la explotación
 - 738 Otros ingresos (premio cobranza)

GRUPO VIII- RESULTADOS

- 80 - Explotación
 - 800 Explotación
 - 8001 Sección chapa
 - 8002 Sección mecánica y eléctrica
 - 8003 Sección Limpieza y engrase
 - 8004 Sección Carpintería.

- 89 - Pérdidas y Ganancias
 - 890 Pérdidas y Ganancias

GRUPO O - CUENTAS DE ORDEN Y ESPECIALES

- 040- Dividendo Pasivo nº 1
- 045- Accionistas Plazo nº 1

Consideraciones acerca de las cuentas más características

DIVIDENDO PASIVO Nº 1 (040)

La cuenta "Dividendo Pasivo nº x" que presentará saldo deudor indica la cantidad pendiente de pago por parte de los accionistas y que les ha sido solicitada. Por el contrario la cuenta "Accionistas capital sin desembolsar" - que también presenta saldo deudor indica la cantidad pendiente de pago por parte de los accionistas pero que todavía no se les ha reclamado.

El saldo acreedor de la cuenta "Accionistas plazo X" nos permite conocer la total cantidad reclamada al dividendo pasivo vigente.

ELEMENTOS INCORPORABLES (360)

Recoge las existencias de los accesorios o elementos que empleamos en las distintas secciones.

Se carga:

Por las existencias iniciales y por las finales a fin de ejercicio con abono a Sección X.

Se abona:

Por las existencias iniciales a fin de ejercicio con cargo a Sección X.

VENTAS SECCION X (700, 701, 702, 703, 704)

Recoge esta cuenta la facturación de cada sección por los trabajos realizados.

Se carga:

Al saldar la cuenta con abono a Sección X.

Se abona:

Por la facturación-

SECCION X (8001, 8002, 8003, 8004)

Recoge los costes e ingresos de cada sección dando por saldo el resultado de cada sección.

Se carga:

Por los costes de cada sección.

Se abona:

Por los ingresos de cada sección.

DESARROLLO CONTABLE EN EL LIBRO DIARIO

40.000.000,-	ACCIONISTAS CAP.SIN DESEMBOLSAR	
	á CAPITAL SOCIAL	40.000.000,-
	Por la constitución, emisión y sus- cripción 4.000 acciones de 1.000 -- Pesetas nominales cada una.	

8.000.000,-	BCOS.E INST.CREDITO C/C.VISTA PTAS.	
2.000.000,-	CAJA PESETAs	
	á ACC.CAPITAL SIN DESEMB.	10.000.000,-
	Desembolso del 25%.	

400.000,-	GASTOS CONSTITUCION	
	á BCOS.E INST.CREDITO C/C VISTA PTAS.	400.000,-
	Gastos producidos por la constitu- ción de la Sociedad.	

30.000.000,-	DIVIDENDO PASIVO N ^o 1	
	á ACCIONISTAS PLAZO N ^o 1	30.000.000,-
	Por acuerdo de cobro del resto de la suscripción.	

3.000.000,-	CAJA PESETAS	
27.000.000,-	BCOS.E INST.CREDITO C/C.VISTA PTAS.	
	á DIVIDENDO PASIVO N ^o 1	30.000.000,-
	Por el cobro del dividendo pasivo número 1.	

30.000.000,- ACCIONISTAS PLAZO N° 1

á ACCIONISTAS CAP.SIN DESEMB. 30.000.000,

Por saldo con accionistas.

10.000.000,- TERRENOS Y BIENES NATURALES

6.000.000,- EDIFICIO Y OTRAS CONSTRUCCIONES

10.000.000,- MAQUINARIA, INSTALAC. Y UTILLAJE

4.150.000,- ELEMENTOS DE TRANSPORTES

982.000,- MOBILIARIO Y ENSERES

á CAJA PESETAS 2.000.000

á BCOS.E INST.CREDITO C/C/
VISTA PESETAS 9.132.000

á EFECTOS COMERCIALES A PAGAR 8.000.000

á ACREEDORES DIVERSOS 12.000.000

Por compra de los elementos que se detallan.

23.400,- TRIBUTOS

á CAJA PESETAS 23.400

Pago Licencia Fiscal.

12.000.000,- COMPRA ELEMENTOS INCORPORABLES

á BCOS.E INST. CREDITO C/C.
VISTA PESETAS 4.000.000

á PROVEEDORES 8.000.000

Por adquisición de accesorios.

49.680.000,-- CLIENTES

á VENTAS SECCION CHAPA	11.400.000,--
á VENTAS SECCION MECANICA	17.000.000,--
á VENTAS SECCION LIMPIEZA Y ENGRASE	2.400.000,--
á VENTAS SECCION CARPINTERIA	2.880.000,--
á VENTAS ELEMENTOS INCORPOR.	16.000.000,--

Por las facturaciones.

14.056.000,-- SUELDOS Y SALARIOS

8.408.299,20 SEGURIDAD SOCIAL C/EMPRESA

á BCOS.E INST.CREDITO C/C.VISTA	11.291.531,20 PESETAS.
á HACIENDA PUBLICA.	1.208.908,80
á ORGANISMOS SEGURIDAD SOCIAL	9.951.648,00
á PREMIOS COBRANZA	12.211,20

Pago de nóminas.

2.340.700,-- AMORTIZACION INM.MATEIRIAL

á AMORTIZACION ACUM.INMOVILIZADO MATERIAL	2.340.700,00
---	--------------

Edificio: 2% sobre 6.000.000,-- ...
Maquinaria: 15% sobre 10.000.000,-- ...
Elementos de transportes: 15% sobre 4.150.000,-- ...
Mobiliario: 10% sobre 982.000,00 ...

80.000,-- AMORTIZACION GASTOS

á GASTOS DE CONSTITUCION	80.000,--
--------------------------	-----------

Amortización 20% sobre 400.000,--

100.000,-- TRANSPORTE PERSONAL

á CAJA PESETAS

100.000,--

Gastos traslado a la Empresa.

205.000,-- SUMINISTROS

á CAJA PESETAS

205.000,--

Agua, luz, gas.-

30.000.000,-- BANCOS, E INST.CREDITO C/C.
VISTA PESETAS.

á CLIENTES

30.000.000,--

Cobro facturaciones.

5.000.000,-- PROVEEDORES

10.000.000,-- ACREEDORES DIVERSOS

á CAJA PESETAS

500.000,--

á BCOS.E INST.CREDITO C/C.
VISTA PESETAS.

14.500.000,--

Pago a nuestros proveedores.

6.000.000,-- EFECTOS COM. A PAGAR

á BCOS.E INST. CREDITO C/C.
VISTA PESETAS.

6.000.000,--

Liquidación efectos a n/cargo.

8.838.048,-- SECCION CHAPA

& SUELDOS Y SALARIOS	2.800.000,--
& SEGURIDAD SOCIAL C/EMP.	1.674.960,--
& AMORT.INMOVILIZADO MAT.	349.773,--
& COMPRAS ELEM.INCORPORAB.	3.956.042,--
& SUMINISTROS	30.000,--
& TRANSPORTES PERSONAL	27.273,--

Por el coste producción.

11.400.000,-- VENTAS SECCION CHAPA

5.274.724,-- VENTAS ELEM.INCORPORABLES

100.000,-- ELEMENTOS INCORPORABLES

 & SECCION CHAPA 16.774.724,--

Por la producción vendida.

14.774.253,-- SECCION MECANICA Y ELECTRICA

& SUELDOS Y SALARIOS	4.200.000,--
& SEGURIDAD SOCIAL C/EMPRESA	2.512.440,--
& AMORTIZACION INMV.MATERIAL	1.362.955,--
& COMPRAS ELEM.INCORPORABLES	6.593.404,--
& SUMINISTROS	60.000,--
& TRANSPORTES PERSONAL	45.454,--

Por el coste de producción.

17.000.000,-- VENTAS SECCION MEC.Y ELECTRICA

8.791.207,-- VENTAS ELEMENTOS INCORPORABLES

700.000,-- ELEMENTOS INCORPORABLES

 & SECCION MEC. Y ELECTRICA 26.491.207,--

 Por la producción vendida.

2.367.691,20 SECCION LIMPIEZA Y ENGRASE

 & SUELDOS Y SALARIOS 896.000,--

 & SEGUROS SOCIALES C/EMPRESA 535.987,20

 & AMORTIZACION INMOV.MATERIAL 218.182,00

 & COMPRAS ELEMENTOS INCORPORB. 659.340,--

 & SUMINISTROS 40.000,--

 & TRANSPORTES PERSONAL 18.182,--

 Por el coste producción

2.400.000,-- VENTAS SECCION LIMP.Y ENGRASE

879.120,-- VENTA ELEMENTOS INCORPORABLES

150.000,-- ELEMENTOS INCOPORABLES.

 & SECCION LIMPIEZA Y ENGRASE 3.429.120,--

 Por la producción vendida.

2.250.635,-- SECCION CARPINTERIA

á SUELDOS Y SALARIOS	700.000,--
á SEGUROS SOCIALES C/EMPRESA	418.740,--
á AMORT.INMOVILIZADO MATERIAL	311.590,--
á COMPRAS ELEMENTOS INCORPORB.	791.214,--
á SUMINISTROS	20.000,--
á TRANSPORTE PERSONAL	9.091,--

Por el coste producción.

2.880.000,-- VENTAS SECCION CARPINTERIA

1.054.949,-- VENTAS ELEMENTOS INCOPORABLES

50.000,-- ELEMENTOS INCORPORABLES

á SECCION CARPINTERIA	3.984.949,--
-----------------------	--------------

Por la producción vendida.

8.982.772,-- EXPLOTACION

á TRIBUTOS	23.400,--
á SUELDOS Y SALARIOS	5.460.000,--
á SEGUROS SOCIALES C/EMPRESA	3.266.172,--
á AMORTIZACION INMV.MATERIAL	98.200,--
á AMORTIZACION GASTOS	80.000,--
á SUMINISTROS	55.000,--

Por liquidación.

7.936.676,--	SECCION CHAPA Y FORJA	
11.716.954,--	SECCION MECANICA Y ELECTRICA	
1.061.428,80	SECCION LIMPIEZA Y ENGRASE	
1.734.314,--	SECCION CARPINTERIA	
12.211,20	PREMIO COBRANZA	
	& EXPLOTACION	22.461.584,--
	Por liquidación	

13.478.812,--	EXPLOTACION	
	& PERDIDAS Y GANANCIAS	13.478.812,--
	Traspaso del resultado liquido.	

13.478.812,--	PERDIDAS Y GANANCIAS	
	& HACIENDA PUBLICA	5.655.380,--
	Impuesto Soc. 36% s/.12.423.907,--	
	Impuesto participación consejo.	
	20% s/. 1.078.305,--	
	Impuesto s/dividendos:	
	15% s/. 6.603.420,--	
	& PARTICIPACION CONSEJO	862.644,--
	8% s/. 13.478.812,--	
	& RESERVA LEGAL	1.347.881,--
	10% s/.13.478.812,--	
	& DIVIDENDOS ACTIVOS	5.612.907,--
	Por la distribución de beneficios	

80 EXPLOTACION

610	Sueldos y salarios	5.460.000,--	738	Premio cobranza	12.211,20
617	Seguros Soc. c/Empresa	3.266.172,--	8001	Sección Chapa	7.936.676,--
630	Tributos	23.400,--	8002	Sección Mecánica	11.716.954,--
642	Suministros	55.000,--	8003	Sección limpieza	1.061.428,80
680	Amortización invm.mat.	98.200,--	8004	Sección carpintería	1.734.314,--
687	Amortización gastos	80.000,--			
	Saldo acreedor	13.478.812,--			
T O T A L		22.461.584,--		T O T A L	
				22.461.584,--	

89 PERDIDAS Y GANANCIAS

	Beneficio neto total (S.A.)	13.478.812,--	80	Explotación (Saldo Acreedor	13.478.812,--
T O T A L		13.478.812,--		T O T A L	
				13.478.812,--	

BALANCE DE SITUACION

A C T I V O

INMOVILIZADO

MATERIAL

Terrenos y Bienes naturales	10.000.000,--	
Edificio y otras construcciones	6.000.000,--	
Maquinaria, Inst. y Utillaje	10.000.000,--	
Elementos de Transportes	4.150.000,--	
Mobiliario y Enseres	982.000,--	
	<hr/>	
	31.132.000,--	
Amortización acumulada	- 2.340.700,--	28.791.300,-

GASTOS AMORTIZABLES

Constitución y 1º establecimiento.		320.000,-
------------------------------------	--	-----------

EXISTENCIAS

Elementos incorporables		1.000.000,-
-------------------------	--	-------------

DEUDORES

Clientes		19.680.000,-
----------	--	--------------

CUENTAS FINANCIERAS

Caja Pesetas	2.171.600,--	
Bancos, e Instalaciones de Crédito c/c. vista Pesetas	19.676.468,80	21.848.068,80

SUMA TOTAL ACTIVO 71.639.368,80

P A S I V O

CAPITAL Y RESERVAS

Capital social 40.000.000,--

DEUDAS A PLAZOS LARGO Y MEDIO

Acreedores 2.000.000,--

DEUDAS A PLAZO CORTO

Efectos Comerciales a pagar	2.000.000,--	
Proveedores	3.000.000,--	
Hacienda Pública	1.208.908,80	
Organismo Seguridad Social	9.951.648,--	16.160.556,80

RESULTADOS EJERCICIO

Beneficios 13.478.812,--

SUMA TOTAL PASIVO 71.639.368,80

RATIOS PARA EL ANALISIS DEL CAPITAL CIRCULANTE

a) Indice de importancia del Capital Circulante:

$$= \frac{\text{Capital Circulante}}{\text{Activo}} \times 100$$

$$\frac{1.000.000,- + 19.680.000,- + 21.848.068,80}{71.639.368,80} \times 100 = 59\%$$

b) Indice de rotación del Capital Circulante:

$$= \frac{\text{Cifra de ventas}}{\text{Capital circulante}} = \frac{49.680.000,-}{42.528.068,80} = 1,19$$

Significación

- a) Indica la importancia, como su nombre indica, del Capital circulante con relación al total del Activo, significando que dentro de éste el Capital Circulante supone el 59%, - porcentaje muy recomendable.
- b) Indica un ciclo de rotación no muy rápido como consecuencia al primer año de la puesta en marcha de la Empresa.

RATIOS PARA EL ANALISIS DEL CAPITAL FIJO

a) Indice de importancia del Inmovilizado :

$$= \frac{\text{Capital Fijo}}{\text{Activo}} \times 100 = \frac{28.791.300,-}{71.639.368,80} \times 100 = 41 \%$$

b) Indice de financiación del Inmovilizado :

$$= \frac{\text{Capital Fijo}}{\text{Financiación permanente}} = 100 = \frac{28.791.300,--}{41.347.881,--} = 69 \%$$

Significación

- a) Indica lo que supone en porcentaje el capital fijo o inmovilizado con relación al total del Activo, significando que -- dentro de este el Capital fijo es el 41% que evidencia un -- comedido grado de inmovilización.
- b) Este ratio debe ser siempre inferior a 100, ya que no se -- pueden efectuar aplicaciones no convertibles en dinero a -- partir de fondo no permanente.

RATIO COEFICIENTE DE LIQUIDEZ

$$\frac{\begin{array}{r} \text{Capital Circulante} \\ \hline \text{Deudas a plazo corto} \end{array}}{\begin{array}{r} 1.000.000,-- + 19.680.000,-- + 21.848.068,80 \\ \hline 16.160.556,-- \end{array}} = 2,63$$

Significación

Por cada Peseta de deuda dispongo para liquidar de 2,63 Pesetas.

RATIOS PARA EL ANALISIS DE LA RENTABILIDAD

a) Indice del margen comercial :

$$= \frac{\text{Beneficio liquido} \times 100}{\text{Ventas}} = \frac{13.478.812,- \times 100}{49.680.000,-} = 27,13 \%$$

Significación

Indica el beneficio por cada 100 Pesetas de ventas, cuanto más alto mejor para la Empresa.

b) Indice de la rentabilidad de los recursos propios :

$$= \frac{\text{Beneficio liquido} \times 100}{\text{Capital} + \text{reservas}} = \frac{13.478.812,- \times 100}{41.347.881,-} = 32,59 \%$$

Significación

Indica el beneficio o rentabilidad obtenido con relación a todos los recursos propios.

PUNTO MUERTO

Minimo de cifra de negocio para obtener unos beneficios que cubran los gastos fijos.

Cifra de negocio = Ventas totales = 49.680.000,--

Coste = Suma del debe de las secciones = 28.230.627,--

Gastos fijos = 8.982.772,--

21.449.773,--	_____	49.680.000,--
8.982.772,--	_____	X
<hr/>		
X = 20.805.461,--		

21.449.773,-- = a Cifra de Negocio - el coste de las secciones.

FUNCION ADMINISTRATIVA

INTRODUCCION

El justificar la constitución de una Sociedad Anónima, desde el punto de vista jurídico, es tarea no muy difícil por cuanto su justificación, es decir el hecho de adpotar como forma de empresa mercantil una sociedad anónima, viene dado por las propias características de esta forma de sociedad, caracterización que aparecerá más clara si comparamos -- este tipo frente a los otros tipos existentes en nuestro -- sistema jurídico.

Partiendo de la tradicional distinción entre sociedades de personas y sociedad de capital-es, entre una y otra podemos apreciar notables diferencias; mientras que en las sociedades personalistas la determinación de un grupo de personas para asociarse, el impulso hacia la asociación como ha dicho algún autor, tiene como fundamento, como motivación las condiciones personales del socio, tales como competencia, honorabilidad, etc., así como principalmente su solvencia, en las sociedades capitalistas esa motivación no desdansa en motivaciones personales respecto al socio, en su persona, sino en su aportación, solo se mira a la reunión de las aportaciones, siendo relativamente indiferente las condiciones humanas del socio.

Indudablemente toda sociedad ofrece elementos personales y patrimoniales, y en cualquier tipo de sociedad nos encontramos con ambos elementos, pero, también es indudable que en las sociedades de personas el elemento personal tiene un valor decisivo que no tiene en la sociedad de capital donde el centro de gravedad recae sobre el capital.

Dentro de nuestro Ordenamiento Jurídico, si contraponemos la Sociedad Regular Colectiva como típica Sociedad de personas, a la Sociedad Anónima, como típica sociedad de capitales, es apreciable la significación tan distinta que en cada una tiene el elemento personal; así en el aspecto interno, en la sociedad regular colectiva el socio se compromete a una colaboración -- inmediata, la aportación de su crédito es total, como consecuencia del principio de ilimitación de responsabilidad, los -- hechos afectanes a la vida del socio repercuten sobre la sociedad, reglamentándose por ello la rescisión parcial del conve

trato de sociedad, que no viene a ser otra cosa que una fórmula para conservar la empresa envintando las repercusiones que en ella produce las contingencias personales de los socios, la disolución de la sociedad tiene lugar por causas personales de los socios (muerte, quiebra, etc.). Por el contrario la Sociedad Anónima se rige por administradores amovibles, la condición de socio no es necesaria para ser administrador, es decir la capacidad de organización y trabajo no está necesariamente vinculada a la condición de socio. Los socios son sustituibles, la condición de socio es esencialmente transmisible - (art. 46 L.S.A.); en consecuencia ni las vicisitudes personales ni, en principio, la voluntad de los socios, repercuten sobre la disolución (art. 150 L.S.A.).

En cuanto a los aspectos externos la sociedad anónima goza de limitación de responsabilidad, los socios responden de -- las deudas sociales, solo con su aportación, por tanto la garantía de los acreedores se centra en la existencia y realidad del capital social, mientras que en la sociedad colectiva, la responsabilidad de los socios es ilimitada, lo que permite que la Ley no sea tan rígida respecto a la tutela del capital social, del patrimonio social como garantía de los terceros, no existiendo ninguna norma sobre efectividad de las aportaciones, devolución de aportaciones, etc., en la sociedad colectiva en cambio en la Sociedad anónima la Ley establece una serie de -- reglas para asegurar el capital social y sobre todo para su conservación.

ESCRITURA DE CONSTITUCION

NUMERO QUINIENTAS CUARENTA Y NUEVE

En la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, a 1 de Enero de mil novecientos setenta y siete.

Ante mi, Don Miguel Hernández Suárez, Abogado y Notario del Ilustre Colegio de esta Capital, donde resido:

C O M P A R E C E N:

Don Ismael Martín Gómez, casado con Doña Purificación Pérez Ruiz, industrial y vecino de esta Ciudad, calle Perojo número once.

Don Miguel Santana Sanabria, soltero, industrial y vecino de esta Ciudad, calle León y Castillo número ciento uno.

Don Juan Rodríguez Alamo, casado en segundas nupcias con Doña Soledad Martínez Criado, Intendente Mercantil, vecino de esta Ciudad, calle Albareda número cuarenta y ocho.

Don José Marquez Lamarque, casado con Doña Isabel Díaz - Díaz, Profesor Mercantil y vecino de esta Ciudad, calle Juan Rejón número cinco.

Don Antonio Conde Hernández, soltero, industrial y vecino de esta Ciudad, calle Albareda número doscientos veinticinco.

Don Agustín González Cabrera, casado con Doña Asunción Barrera García, industrial y vecino de esta Ciudad, calle Padre Cueto, número dos.

Todos mayores de edad y de nacionalidad española.- Los señores comparecientes, a quienes conozco, aparte que tienen identificada su personalidad mediante sus respectivos Documentos Nacionales de Identidad, que les devuelco, intervienen en su propio nombre y derecho y tienen, a mi juicio, capacidad para otorgar la presente escritura de CONSTITUCION DE SOCIEDAD ANONIMA, lo que llevan a efecto con arreglo a las siguientes

C L A U S U L A S

Primero.- Los señores comparecientes fundan y declaran -- constituida una Sociedad Anónima denominada REPARACIONES, S.A.

cuyo objeto es el arreglo y reparación del automóvil, la que realizará por tiempo indefinido, dando comienzo a sus actividades el día uno de enero de mil novecientos setenta y siete.

El capital de la sociedad será de Cuarenta millones de - Pesetas, dividido en Acciones de Diez mil Pesetas, nominativas, con un total de cuatro mil acciones, numeradas correlativamente del 1 al 4.000 ambos inclusive.

La sociedad en cuestión se registrá por lo establecido en - esta Escritura y Estatutos, que, redactados por ellos, me entregan en este acto para su protocolización, extendidos en tres pliegos de la clase catorce, número 9.367.508 y los dos siguientes en numeración correlativa.

Leo en voz alta dichos Estatutos a los comparecientes, quienes los aprueban y ratifican en todas sus partes, firmándolos al final, en mi presencia.

Dichos estatutos quedan unidos a continuación de esta matriz, formando parte integrante de la presente Escritura.

Segunda.- El nombre adoptado por la Sociedad no es utilizado por ninguna otra de su naturaleza y así se acredita en la -- certificación del Registro General de Sociedad Anónimas, que -- queda unido a esta Escritura.

Tercera.- Creación, emisión y puesta en circulación de las acciones.

Quedan creadas, emitidas y puestas en circulación las cuatro mil acciones nominativas, de Diez mil pesetas nominales cada una, con la numeración antedicha del uno al cuatro mil, ambos - inclusive, que representan la totalidad del capital social, o - sea los cuarenta millones.

Cuarta.- Las cuatro mil acciones mencionadas quedan suscritas y desembolsadas en su totalidad, de la forma siguiente-

a).- Don Ismael Martín Gómez, suscribe mil acciones, de los números uno al mil ambos inclusive, cuyo 25% ha ingresado en la Caja Social antes de este acto.

b).- Don Miguel Santana Sanabria suscribe seiscientas acciones, de los números mil uno al mil seiscientos ambos inclusive, cuyo 25% ha ingresado en la Caja Social antes de este acto.

c).- Don Juan Rodríguez Alamo, suscribe seiscientas acciones de los números Mil seiscientos uno al dos mil doscientos, ambos inclusive, cuyo 25% ha ingresado en el Banco Central, a favor de la Sociedad, antes de este acto.

d).- Don José Márquez Lamarque, suscribe seiscientas acciones de los números dos mil doscientos uno al dos mil ochocientos ambos inclusive cuyo 25% ha ingresado en el Banco Central a favor de la Sociedad, antes de la celebración de este acto.

e).- Don Antonio Conde Hernández suscribe seiscientas acciones de los números dos mil ochocientos uno al tres mil cuatrocientos ambos inclusive, cuyo 25% ha ingresado en la Caja Social antes de este acto.

f).- Don Agustín González Cabrera suscribe seiscientas acciones de los números tres mil cuatrocientos uno al cuatro mil ambos inclusive, cuyo 25% g ha ingresado en la Caja Social antes de este acto.

Quinta.- Los señores comparecientes, dando a este acto el carácter de Junta General de Accionistas, designan el Consejo de Administración en la forma siguiente:

PRESIDENTE: Don Ismale Martín Gómez

CONSEJERO-DELEGADO: Don Juan Rodríguez Alamo.

VOCAL: Don José Márquez Lamarque.

Sexta.- En virtud y cumplimiento de lo que dispone el Decreto-Ley de trece de Mayo de mil novecientos cincuenta y cinco, se consigna de modo expreso la prohibición de ocupar o ejercer cargos en la Sociedad a las personas incompatibles, en la medida y condiciones fijadas en el citado Decreto-Ley.

Septima.- Se solicita del Señor Registrador Mercantil de la capital la inscripción de esta Escritura en los Libros a su cargo.

Hago las reservas y advertencias legales de una manera especial las relativas al Registro Mercantil.

Leo esta Escritura en alta voz e íntegramente; renuncian a leerla; se ratifican y firman.

Doy fe del contenido total de esta Escritura, extendida en dos pliegos de la clase dieciseis, números 9.367.631 y el siguiente en numeración correlativa.

Firmado y rubricado: Ismael Martín Gómez, Juan Rodríguez Alamo. José Marquez Lamarque, y tres más ilegibles.

Signado, firmado y rubricado: Miguel Hernández Suárez.

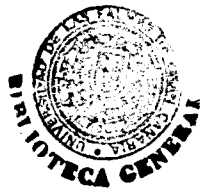
Está el sello de la Notaría.

DOCUMENTOS UNIDOS

Primero.- Certificación del Registro de Sociedad Anónimas Ministerio de Justicia.- Dirección General de los Registros y del Notariado.

Letra D. número 9.033.- Don Jefe del Registro - General de Sociedad Anónimas, certifico: Que consultados los antecedentes que obran en este Registro no aparece ninguna Sociedad Anónima inscrita en el mismo con la denominación de -- REPARACIONES, S.A., y para que conste, expido la presente en - Madrid, a veintiseis de Octubre de mil novecientos setenta y seis.-

Firmado: Ilegible.- Visto Bueno, El Director General: Firma ilegible.



E S T A T U T O S

Segundo.- ESTATUTOS.-

TITULO PRIMERO

DENOMINACION, OBJETO, DURACION, DOMICILIO.-

ARTICULO PRIMERO.- Con la denominación de REPARACIONES, - S.A., queda constituida una Sociedad Anónima Mercantil, que se registrá por los presentes Estatutos, y en defecto de normas aplicables, por las reglas jurídicas en vigor.

ARTICULO SEGUNDO.- La sociedad tendrá por objeto la reparación y arreglo de toda clase de automóviles.

ARTICULO TERCERO.- La duración de la Sociedad será indefinida. Su disolución se deberá acordar en Junta General Extraordinaria de accionistas.

ARTICULO CUARTO.- Las operaciones sociales darán comienzo el día primero de Enero de mil novecientos setenta y ocho, y su domicilio social será en el lugar denominado "EL GORO" donde esta ubicada la industria.

TITULO SEGUNDO

CAPITAL SOCIAL

ARTICULO QUINTO.- El capital social será de cuarenta millones de pesetas, estando representado por cuatro mil acciones -- nominativas de diez mil pesetas nominales cada una.

ARTICULO SEXTO.- El Consejo de Administración, en una o -- varias veces, podrá aumentar el capital social hasta la cifra -- de Cien millones de Pesetas, de acuerdo con lo señalado en el -- artículo 96 de la Ley de Sociedad Anonimas. Todo acuerdo de -- elevación del capital social deberá ser tomado en Junta General, con los requisitos que menciona el artículo 84 de la citada Ley.

ARTICULO SEPTIMO.- Para la emisión de nuevas acciones será requisito indispensable el estar totalmente desembolsadas las emitidas anteriormente.

Los acuerdos de emisión de nuevas acciones deberán adoptarse de conformidad con el artículo 96 de la Ley de Sociedades Anónimas, y siempre con la reserva de derechos a favor de los antiguos accionistas de la Sociedad que establece el artículo 92 de la citada Ley.

ARTICULO OCTAVO.- El Consejo de Administración señalará el plazo dentro del cual los antiguos accionistas deberán ejercer el derecho a que se refiere el artículo anterior, que no podrá ser inferior a un mes, y, transcurrido éste, podrá disponer el propio Consejo la colocación de las acciones no suscritas por aquéllos en la forma que estimen más ventajosa para la Sociedad.

TITULO TERCERO.-

ACCIONES.

ARTICULO NOVENO.- Los títulos representativos de las acciones estarán numerados correlativamente, cortados del libro talonario, extendidos de conformidad con el artículo 43 de la vigente Ley de Sociedad Anónimas y autorizados por el sello de la Sociedad y la firma de los miembros del Consejo de Administración.

Las acciones llevarán estampillada, de forma visible, la cualidad de transferibles a extranjeros.

ARTICULO DECIMO.- Los propietarios de acciones deberán designar a una persona legalmente capaz para que los representen ante la Sociedad en el ejercicio del derecho de socio, y responderán solidariamente a la misma de cuantas obligaciones se deriven de la condición de accionistas.

ARTICULO ONCE.- Las acción confiere a su legítimo titular, con la consideración de socio, la integridad de derechos y -- obligaciones que los presentes Estatutos y disposiciones legales le atribuyen.

ARTICULO DOCE,- La posesión de una sola acción implica la aceptación de los presentes Estatutos y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración y por la Junta General de Accionistas, así como la renuncia al fuero propio y la sumisión a los juzgados y tribunales del domicilio social.

ARTICULO TRECE.- La transacción de las acciones podrá efectuarse por cualquiera de los procedimientos eficaces en derecho, sin limitación alguna entre personas que tengan anteriormente la calidad de accionistas.

Siempre que un accionista trate de transmitir, a quién no tenga tal cualidad, alguna o todas sus acciones, o cualquier derecho sobre ellas, por negocio jurídico inter-vivos, lo pondrá en conocimiento del Presidente del Consejo de Administración y éste lo comunicará a todos los titulares de acciones para que, si alguno desea adquirir las que se van a transmitir, lo manifiesten en el plazo de quince días a aquel, y, en este caso, - disponente quedará obligado a transmitir las por el valor que se estipulare.- Si fueren varios los accionistas que desean -- adquirir las acciones que se tratan de disponer, se prorratarán entre las que hubieren en la fecha de hacer uso de su derecho de opción.- Si pasara el referido plazo de quince días sin que ningún accionista haya hecho uso del derecho de opción que se les reconoce, el que trate de transferirlas podrá disponer de -

ellas con entera libertad.

En todo caso, la transmisión de las acciones nominativas, tal como preceptúa el artículo 46 de la Ley de Sociedades -- Anónimas, deberá ser comunicadas por escrito a la Sociedad y anotada por éste en el libro correspondiente.

TITULO CUARTO.-

CONSEJO DE ADMINISTRACION.-

ARTICULO CATORCE.- La Sociedad será regida y administrada por el Consejo de Administración, sin jeruicio de las facultades soberanas reservadas por la Ley y por estos Estatutos a la Junta General de Accionistas.

ARTICULO QUINCE.- El Consejo de Administración ostentará la administración y personalidad de la sociedad, con toda -- clase de entidades, autoridades o personas naturales y jurídicas, tanto judicial como extrajudicialmente, pudiendo acordar y realizar, sin limitación alguna, cuanto estime conveniente para la gestión de los negocios sociales. A estos efectos, -- además de los actos ordinarios ordinarios de administración que exija el desarrollo natural de los negocios de la sociedad, -- podrá el Consejo realizar toda clase de negocios o contratos de enajenación, transacción, obligaciones o gravámenes de bienes de todas clases, tanto muebles como inmuebles y derechos, permitidos y regulados por las Leyes, sin excepción alguna, en la forma y bajo las condiciones que estimen convenientes para los intereses sociales.

ARTICULO DIECISEIS.- El Consejo de Administración, sin otra excepción que la establecida en el Artículo 77 de la Ley de Sociedades Anónimas, podrá delegar parte o tdas sus facultades en uno o más de sus miembros, o en persona ajena al Consejo, -- los cuales, bajo la denominación que el propio Consejo acuerde,

tendrán a su cargo la dirección activa de la Sociedad y la ejecución de los acuerdos del mismo.

ARTICULO DIECISIETE.- El nombramiento de los Administradores y la determinación de su número corresponde a la Junta General, la cual podrá, además, fijar las garantías que los administradores deban prestar o dispensarlos de esta prestación.

El Consejo de Administración estará constituido como máximo por seis miembros, uno de los cuales será el Presidente. El mínimo de este Consejo será de tres miembros.

ARTICULO DIECIOCHO.- Para ser Administrador se requiere -- estar en posesión de la cualidad de accionista.

ARTICULO DIECINUEVE.- El Consejo de Administración quedará validamente constituido cuando concurren la mitad más uno de -- sus componentes; pueden asistir personalmente o representados. Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes.

ARTICULO VEINTE.- La elección de los miembros del Consejo se efectuará mediante votación.

ARTICULO VEINTIUNO.- No podrán los Administradores designados en el acto constitutivo ejercer su cargo por un plazo mayor de cuatro años, pudiendo, sin embargo, ser indefinidamente elegidos.

ARTICULO VEINTIDOS.- La retribución de los Administradores vendrá dada por la cifra que resulte de aplicar el 8% a los beneficios líquidos y después de estar cubiertas las atenciones de la Reserva Legal y de cumplirse cuanto mas preceptúa el artículo 74 de la vigente Ley de Sociedad Anónimas.

ARTICULO VEINTITRES.- La renovación de los Administradores podrá ser acordada, en cualquier momento, por la Junta General de Accionistas.

TITULO QUINTO

JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.-

ARTICULO VEINTICUATRO.- La Junta General de Accionistas - constituida asume la suprema representación de la Sociedad y sus acuerdos son obligatorios para todos los accionistas, incluso para los ausentes y disidentes.

ARTICULO VEINTICINCO.- La Junta General se reunirá con carácter de ordinaria dentro del primer semestre de cada año, - en el domicilio social, el día y hora que señale el Consejo de Administración, y, con carácter de extraordinaria, siempre que la convoque el Consejo de Administración por propio acuerdo, o por petición de uno o más accionistas que representen, al menos, la dedécima parte del capital social.

ARTICULO VEINTISEIS.- Las convocatorias a la Junta General se harán por medio de anuncios en el Boletín Oficial del Estado, y en un diario de gran circulación con quince días de antelación a la celebración de la misma.

La Junta General quedará validamente constituida sin anuncios ni convocatorias siempre que estuviere presente la totalidad del capital social, y los asistentes aceptaran por unanimidad su celebración.

ARTICULO VEINTISIETE.- Tienen derechos de asistencia a la Junta General de Accionistas todos los socios, bien personalmente por medio de representantes. Esta representación no podrá recaer sobre persona jurídica.

ARTICULO VEINTIOCHO.- La Junta General debidamente convocada quedará constituida en primera convocatoria cuando concu-

RRAn a ella la mayoría de los socios, o cualquiera que sea el número de éstos, si los concurrentes representan al menos la mitad del capital social.

En segunda convocatoria, que tendrá que celebrarse después de transcurridas veinticuatro horas de la primera, será válida la constitución de la Junta cualquiera que sea el número de socios concurrentes a la misma, y los acuerdos se tomarán por mayoría de votos presentes y representados, resolviéndose el empate mediante el voto del Presidente.

En la Junta en que se trate de aumento o reducción del capital, emisión de obligaciones o amortización anticipada, modificación de los Estatutos, disolución de la Sociedad o fusión de esta con otra Empresa, se requiere la mayoría que previene el Artículo 58 de la Ley de Sociedades Anónimas.

ARTICULO VEINTINUEVE.-El Presidente del Consejo, o el que haga sus veces, convocará y presidirá la Junta General, dirigirá los debates, elegirá el orden del día, resolverá los empates y decidirá, sin posibilidad a ulterior recurso, las cuestiones que se susciten en el acto de la junta sobre la interpretación de los Estatutos Sociales.

ARTICULO TREINTA.- De cada Junta General se levantará un acta que se consignará en el libro que prescribe la Ley, siendo firmada por el Secretario, con el visto bueno del Presidente.

Dicha acta tendrá fuerza ejecutiva a partir de la fecha de su aprobación, según establece el artículo 62 de la Ley de Sociedades Anónimas.

ARTICULO TREINTA Y UNO.- Corresponde a la Junta General Ordinaria:

- a).- Examinar y aprobar el Balance y Estado de Pérdidas y Ganancias formulados por el Consejo de Administración; hacer lo propio con el informe de los Jurados Censores de Cuentas y dar descargo al Consejo por la gestión en el último ejercicio.
- b).- Aprobar la distribución de beneficios propuesta por el Consejo de Administración.
- c).- Resolver sobre las cuestiones que, por escrito y con antelación mínima de treinta días, hayan presentado accionistas que representen, al menos, la décima parte del capital desembolsado, con excepción de las expresamente reservadas a la Junta General Extraordinaria.

ARTICULO TREINTA Y DOS.- A la Junta General Extraordinaria corresponderá acordar sobre el aumento o disminución del capital, emisión de obligaciones, amortización anticipada de las mismas, modificación de los Estatutos Sociales, disolución de la Sociedad, fusión de la misma con otra Empresa, y cualquier otra decisión que le sea atribuida por la Ley.

TITULO SEXTO

CENSORES DE CUENTAS.-

ARTICULO TREINTA Y TRES.- La Junta General Ordinaria designará cada año, con arreglo al artículo 108 de la Ley de Sociedades Anónimas, los accionistas Censores de Cuentas, quienes efectuarán en su labor ateniéndose a lo preceptuado en el mencionado texto legal.

- 7 -

TITULO SEPTIMO

EL EJERCICIO SOCIAL: BALANCE Y BENEFICIOS.-

ARTICULO TREINTA Y CUATRO.- El comienzo del ejercicio social concidirá con el día en que la Sociedad de comienzo a -- sus operaciones, cerrándose el treinta y uno de Diciembre del año en que sea inscrita en el Registro Mercantil. En lo sucesivo, cada ejercicio coincidirá con el año natural, liquidándose aunque no se haya empezado a desarrollar el objeto primordial de la Empresa.

ARTICULO TREINTA Y CINCO.- Cada año, y con relación al -- treinta y uno de diciembre pasado, se practicará el Inventario Balance de las operaciones realizadas durante el ejercicio social, cuyo Balance quedará terminado antes del día treinta de -- Abril para su aprobación por el Consejo de Administración, conforme dictamina el artículo 102 de la Ley de Sociedad Anonimas.

ARTICULO TREINTA Y SEIS.- Los beneficios liquidos que arroje cada Balance serán distribuidos de la siguiente forma:

- a).- A la amortización de perdidas de ejercicios anteriores.
- b).- Se dotará una previsión para hacer frente al Impuesto sobre Sociedades, calculándose aproximadamente su -- cuantía.
- c).- Se constituirá las Reservas legales obligatorias.
- d).- Un 8% de los beneficios se destinará a participación del Consejo de Administración.
- e).- Se destinará a Dividendo activo una cantidad de beneficios tal que represente un 7% del capital "acciones".
- f).- El resto no repartido quedará como remanente.

ARTICULO TREINTA Y SIETE.- Los dividendos activos no percibidos por los accionistas prescriben a los cinco años a favor de la Sociedad.

TITULO OCTAVO

DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA SOCIEDAD.-

ARTICULO TREINTA Y OCHO.- La Sociedad se disolverá en Junta General Extraordinaria convocada al efecto.

Tales son los Estatutos de la Sociedad Anónima REPARACIONES S.A.

Las Palmas de Gran Canaria, a uno de Enero de mil novecientos setenta y siete.-

REGIMEN TRIBUTARIO

**IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES Y BENEFICIOS COMERCIALES
E INDUSTRIALES.-**

Régimen de cuota fija (Licencia Fiscal de Industria)

Cuota asignada según Tarifa 15.000,--

Recargos establecidos:

Recargo provincial : 38% s/15.000,-- 5.700,--

Recargo municipal : 18% s/15.000,-- 2.700,--

TOTAL A INGRESAR 23.400,--

CONTRIBUCION TERRITORIAL URBANA

Valor del Inmueble : 6.000.000,--
Renta Catastral : 4 %

LIQUIDACION:

Base imponible = 4 % s/. 6.000.000,-- 240.000,--

Deducciones:

Por huecos, reparos y servicios.
30 % s/. 240.000,-- 7.200,--

BASE LIQUIDABLE 232.800,--
=====

CUOTA DEL TESORO : (Régimen Catastral)

15 % s/. 232.800,-- 34.920,--

Recargos:

Para obras y mejoras urbanas
8 % s/. 34.920,-- 2.794,--

CONTRIBUCION 37.714,--

Arbitrio Municipal : (Recibo aparte)

8 % s/. Base 18.624,--

TOTAL A INGRESAR 56.338,--
=====

IMPUESTO SOBRE LOS RENDIMIENTOS DE TRABAJO PERSONAL

Personal administrativo

(Ninguno es beneficiario de familia numerosa)

INGRESOS ANUALES:

Director-Gerente	75.000 x 14 =	1.050.000,-	
Jefe Contabilidad	50.000 x 14 =	700.000,-	
Jefe Personal	40.000 x 14 =	560.000,-	
6 Administrativos	30.000 x 14 =	2.520.000,-	4.830.000,--

BASE IMPONIBLE 4.830.000,--

REDUCCIONES:

9 empleados x 100.000,-- 900.000,--

BASE LIQUIDABLE 3.930.000,--

CUOTA:

12 % s/. 3.930.000,-- 471.600,--

A deducir: Comisión de cobro o premio de cobranza 1 % 4.716,--

TOTAL A INGRESAR 466.884,--

IMPUESTO SOBRE RENDIMIENTO DEL TRABAJO PERSONAL

Personal afecto a las distintas secciones

(Ninguno es beneficiario de familia numerosa)

SECCION CHAPA Y FORJA

		M. E.	B. I.	
Jefe	50.000 x 14 =	700.000	- 100.000 =	600.000
6 obreros	150.000 x 14 =	2100.000	- 600.000 =	<u>1500.000</u>
				2.100.000.-

SECCION MECANICA Y ELECTRICA

Jefe	50.000 x 14 =	700.000	- 100.000 =	600.000
10 obreros	250.000 x 14 =	3500.000	- 1000.000 =	<u>2500.000</u>
				3.100.000.-

SECCION ENGRASE Y LIMPIEZA

4 obreros	64.000 x 14 =	896.000	- 560.000 =	<u>336000.-</u>
				336.000.-

SECCION CARPINTERIA

2 obreros	50.000 x 14 =	700.000	- 200.000 =	<u>500.000</u>
25.000 c/u.				500.000.-

SUBALTERNOS

1 Guardían	12.000 x 14 =	168.000	- 140.000 =	28.000
1 Portero	18.000 x 14 =	252.000	- 140.000 =	112.000
1 Limpiad.	15.000 x 14 =	210.000	- 140.000 =	<u>70.000</u>
				<u>210.000.-</u>

BASE LIQUIDABLE 6.246.000.-

CUOTA:

12 % s/. 6.246.000 749.520,-

A deducir: comisión de cobro o premio cobranza 1 % 7.495,2

TOTAL A INGRESAR 742.024,8
.....

IMPUESTO SOBRE LOS RENDIMIENTOS DE TRABAJO PERSONAL

Participación del Consejo de Administración

Participación fijada en los Estatutos de la Sociedad
en un 8 % sobre los beneficios del ejercicio.

Tipo de gravamen: 20 %

8 % s/. 13.478.812 1.078.305,--

BASE IMPONIBLE 1.078.305,--

CUOTA DEL TESORO

20 % s/. 1.078.305.-- 215.661,--

TOTAL A INGRESAR 215.661,--

Sobre esta cantidad la Empresa retentora como sujeto sustitutivo
del contribuyente obtendrá un premio de retención del 1 %.

IMPUESTO SOBRE LAS RENTAS DEL CAPITAL

Tributarán al tipo unico del 15 % los Dividendos Activos de las Sociedades Anonimas.

De conformidad con los estatutos establecidos por la Sociedad se tiene previsto destinar a Dividendo Activo el liquido resultante de deducir de los beneficios brutos las reservas estipuladas, el impuesto sobre sociedades y la participación del Consejo :

Reservas 10 %	1.347.881,--
Impuesto Sdad. 36 %	4.449.206,--
Partc. Consejo 8 %	1.078.305,.-
	<hr/>
	6.875.392,--
Benef. Bruto	13.478.812,--
	<hr/>
BASE PROVISIONAL	6.603.420,--

CUOTA DEL TESORO

Tipo de gravamen 15 % s/.	6.603.420,--	990.513,--
		<hr/>
	TOTAL A INGRESAR	990.513,--

Sobre esta cantidad la empresa retentora como sujeto sustitutivo del contribuyente obtendrá un premio de retención del 1 %. Desde el año 1.975 hasta el año 1.977 existe un recargo provisional del 10 % sobre la cuota.

IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

Beneficios a efectos de ingreso a cuenta según declaración practicada para la liquidación del impuesto, deducidos de los datos de la Contabilidad.

13.478.812,--

AUMENTOS:

Cuota del Tesoro de la Licencia Fiscal

23.400,--

13.502.212,--

DEDUCCIONES:

Participación estatutaria del Consejo de Administración 8 % s/ 13.478.812

1.078.305,--

BASE LIQUIDABLE 12.423.907,--
=====

LIQUIDACION

Tipo de gravamen = 36 % s/. 12.423.907

4.472.606,--

A DEDUCIR:

Cuota del Tesoro de la Licencia Fiscal

23.400,--

TOTAL A INGRESAR 4.449.206,--
=====

B I B L I O G R A F I A

- PLAN GENERAL Y CONTABILIDAD DE SOCIEDADES, de
José Alvarez López.
- ANALISIS DE BALANCES, de
José Alvarez López.
- CONTABILIDAD DE SOCIEDADES, de
Alfredo Rocafort.
- ENCICLOPEDIA DEL AUTOMOVIL, de
Editorial Salvat.
- ORDENANZA DEL TRABAJO PARA LA INDUSTRIA SIDEROMETALURGICA,
- Y VARIOS OTROS.



ULPGC.Biblioteca Universitaria



679399

BIG 658 BAU pro

